

Risiko Einsatzfahrt

Von Carsten Lidl, Brandoberrat, StMI-Sachgebiet ID2.

Eine Feuerwehr wird häufig auch an der Zeit gemessen, die benötigt wird von der Alarmierung bis zum Beginn des Einsatzes. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um einen Brandeinsatz, eine technische Hilfeleistung oder um eine rettungsdienstliche Versorgung handelt. Auch ob Menschenleben in Gefahr sind, ist dabei zunächst nicht entscheidend. Je schneller die Feuerwehr am Einsatzort ihre Arbeit beginnt, desto besser.

Die AGBF hat Schutzziele definiert, in denen sie zum Beispiel für den „kritischen Wohnungsbrand“ die maximale Hilfsfrist auf 17 Minuten festgelegt haben. Schlüsselt man diese Zeitspanne im Einzelnen auf, erkennt man schnell, dass die Anfahrtszeit mit 7 Minuten den größten Anteil einnimmt. Daher scheint es logisch, dass am einfachsten bei der Anfahrt wertvolle Zeit zu sparen ist. Der Gesetzgeber hat den Einsatzkräften Sondersignale und Sonderrechte gegeben, die es den Einsatzkräften auf der Anfahrt zum Schadensort erlauben, sich über die allgemeinen Regeln der Straßenverkehrsordnung hinwegzusetzen und somit wertvolle Zeit zu sparen.

Der Zeitdruck bei der Anfahrt birgt aber trotz der Sonderrechte ein nicht unerhebliches Risiko für die Einsatzkräfte. Jedes Jahr verunglücken Feuerwehrleute und Mitarbeiter der Rettungsdienste bei teils schweren Unfällen auf der Anfahrt zum Einsatzort. Die Folgen solcher Unfälle reichen vom Imageverlust der Feuerwehr und Rettungsdienste, über negative Auswirkungen auf den eigentlichen Einsatz bis hin zu schweren Verletzungen oder dem Tod von Rettungskräften und anderen Unfallbeteiligten.

Laut einer Studie des ADAC und der Polizeidirektion Hannover ist

das Risiko, bei einer Blaulichtfahrt in einen Verkehrsunfall mit einem Sachschaden von mehr als 1.500 Euro verwickelt zu werden, sogar siebzehnmals höher als bei „normalen“ Fahrten. Trotzdem zweifelt niemand ernsthaft daran, dass es für Feuerwehr und Rettungsdienst notwendig ist, schnellstmöglich an der Einsatzstelle einzutreffen. Auch die Sinnhaftigkeit der Sonderrechte wird nicht in Frage gestellt.

Es gilt also, einen Kompromiss zu finden zwischen Schnelligkeit und Sicherheit bei Einsatzfahrten. Da es sehr schwierig ist, die technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge zu verbessern und beinahe unmöglich scheint, das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer zu ändern, bleibt nur der Faktor „Fahrer des Einsatzfahrzeugs“, den man beeinflussen kann. Dahingehend kommt der Schulung und Weiterbildung von Fahrern von Einsatzfahrzeugen eine außerordentliche Bedeutung zu.

In der Grafik wird zudem deutlich, dass etwa ein Drittel der Unfälle von anderen Verkehrsteilnehmern und fast zwei Drittel aller Unfälle durch den Fahrer des Einsatzfahrzeugs verschuldet werden. Die Hauptunfallursache liegt also bei den Fahrern von Einsatzfahrzeugen selbst, deshalb kommt der Schulung und Weiterbildung von Fahrern von Einsatzfahrzeugen eine außerordentliche Bedeutung zu.

Für die Sicherheit bei Fahrten mit Sondersignalen sind viele Faktoren verantwortlich. Sie beginnt schon bei der Beachtung von Sicherheitskriterien beim Kauf der Fahrzeuge, bei der Ausstattung der Fahrerkabinen und beim Erstellen von Dienstanweisungen zum Verhalten auf Alarmfahrten (Verhalten an Lichtzeichenanlagen und Stoppschildern, Festlegen von Höchstgeschwindigkeiten, Anschnallpflicht aller Fahrzeuginsassen, etc.).

Es ist aber leicht vorstellbar, dass der Fahrer eines Einsatzfahrzeugs, der mit den Gedanken bereits bei der Einsatzstelle ist, der ein komplexes großes Fahrzeug bedienen muss, der

auf den Verkehr achten muss und der immer wieder Funksprüche mithört, schnell an die Grenze seiner maximalen Leistungskapazität kommt. Für sich betrachtet sind das jeweils einfach zu bewältigende Aufgaben, die aber kombiniert zur Überlastung führen können. Wenn es soweit kommt, sind die Folgen Wahrnehmungsdefizite und/oder eine verlängerte Informationsverarbeitung.

Die Basis der Ausbildung muss daher auf der sicheren Beherrschung des Fahrzeuges liegen, auf einer guten Ortskenntnis und einer gewissen Erfahrung. Diese Grundlagen sind durch Bewegungsfahrten und Fahrübungen auf dem eigenen Hof (z.B. rückwärts rangieren zwischen Pylonen) einfach und kostenlos zu erlangen. Eine gute Anleitung ist dafür die Broschüre „Sicherheit auf Einsatzfahrten“ der Unfallkasse Baden-Württemberg von 2010).

Drillmäßig beherrschte Kenntnisse, Fertigkeiten, Bewegungsabläufe und Verhaltensweisen ermöglichen auch in Extremsituationen Aufmerksamkeit, freie Denkkapazität und reflexartiges Handeln. Dies trägt auch dazu bei, dass Angst- und Schreckreaktionen besser verarbeitet werden können. Im Ernstfall können diese drillmäßig eingeübten Fähigkeiten lebensrettend sein. Der Einsatzfahrer muss also auf die möglichen Aufgaben und Probleme vorbereitet werden, indem er sie kennenlernt, während er noch die Zeit hat, darüber nachzudenken und indem er die Bewältigung der Aufgaben übt, so dass er im Bedarfsfall auf Lösungsmuster und Routinen zurückgreifen kann.

Training am Fahrsimulator und Fahrsicherheitstraining sind eine gute Ergänzung der Ausbildung vor Ort, denn sie können drüber hinaus Extremsituationen schulen. Die Aus- und Fortbildung von Einsatzfahrern ist von essentieller Bedeutung für den Einsatzserfolg einer Feuerwehr. Denn eines steht fest: Je wichtiger der Einsatz ist, zu dem die Feuerwehr oder der Rettungsdienst gerufen wird, desto wichtiger ist es, sicher am Einsatzort anzukommen. Ein verunfalltes Einsatzfahrzeug kann nicht mehr helfen und bindet zusätzliche Einsatzkräfte. □

Unfallursachen bei Einsatzfahrten



Quelle: Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen.