

Haftungsausschluss: Dieses Dokument wurde sorgfältig von den Experten der vfdb erarbeitet und vom Präsidium der vfdb verabschiedet. Der Verwender muss die Anwendbarkeit auf seinen Fall und die Aktualität der ihm vorliegenden Fassung in eigener Verantwortung prüfen. Eine Haftung der vfdb und derjenigen, die an der Ausarbeitung beteiligt waren, ist ausgeschlossen.

Vertragsbedingungen: Die vfdb verweist auf die Notwendigkeit, bei Vertragsabschlüssen unter Bezug auf vfdb-Dokumente die konkreten Leistungen gesondert zu vereinbaren. Die vfdb übernimmt keinerlei Regressansprüche, insbesondere auch nicht aus unklarer Vertragsgestaltung.

Autoren: C. Bahlmann (Feuerwehr Hannover), M. Mangels (HAW Hamburg), C. Egger (TÜV Süd), J. Hartmann (Verkehr und Ausbildung Hartmann), R. Hoffmann (Feuerwehr Hannover), V. Knoppe (LFS Sachsen), K.-H. Niesen (Kreisfeuerwehr Göttingen), B. Spiller (Feuerwehr Frankfurt), C. Vallant (Rosenbauer International), T. Zawadke (Feuerwehrtechnik Zawadke)

Fachliche Unterstützung: J. Bente (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn), Dr. M. Krentzlin (Medizinischer Dienst Feuerwehr Hannover), H. Lüben (ADAC e.V., München), Prof. Dr. jur. D. Müller (Hochschule der Sächsischen Polizei, Rothenburg/Lausitz), A. Neukum (Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften GmbH, Veitshöchheim), T. Pelzl (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V., Stuttgart), O. Warmke (Arbeitssicherheit Feuerwehr Hannover)

Technisch-Wissenschaftlicher Beirat (TWB)

der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e.V.

Postfach 1231, 48338 Altenberge

Inhaltsverzeichnis:	Seite
1. Einleitung	3
2. Definition und Bedeutung von Fahrertrainings	3
3. Einsatzfahrten	5
3.1. Definition	5
3.2. Akteure und Besonderheiten	5
3.3. Kritische Fahrsituationen und Gefährdungspotentiale	6
3.4. Typische Unfallsituationen	7
4. Rechtliche Aspekte	7
4.1. Ziele und Pflichten des Trägers der Feuerwehr	7
4.2. Gefährdungsbeurteilungen	8
4.3. Sonder- und Wegerechte	9
4.4. Dokumentationspflichten	9
5. Einsatzfahrzeuge	10
5.1. Funktionale und sicherheitstechnische Ausstattung	10
5.2. Unfallsichere Unterbringung von Ausrüstungsgegenständen und Ladungssicherung	11
6. Einsatzfahrerausbildung	12
6.1. Erstqualifizierung von Einsatzfahrern	12
6.1.1. Technische Ersteinweisung	12
6.1.2. Ersteinweisung in Sonder- und Wegerechtsfahrten	12
6.2. Wiederkehrende Qualifizierungen	13
6.2.1. Fahrgeschicklichkeitsübungen	13
6.2.2. Fahrsicherheitstrainings	13
6.2.3. Fahrsimulator-Schulung	14
6.2.4. Jährliche Unterweisungen	15
6.2.5. Geländefahrten	16
6.2.6. Ausbildungs- und Übungsfahrten	16
6.3. Nachbereitungen von Einsatzfahrten, Unfällen und Beinahe-Unfällen	17
7. Landesspezifische Angebote und Refinanzierungsmöglichkeiten	17
8. Trainer-Qualifizierungen	19
9. Dienstleistungsangebote und Qualitätssiegel	19
10. Schlussbetrachtung	20

Quellenverzeichnis

Anhang: Informationen und Kontakte zur Einsatzfahrerausbildung

1. Einleitung

Fast täglich wird in den Medien über Unfälle mit Beteiligung von Einsatzfahrzeugen berichtet. Oft kommt es dabei auch zu schweren Personenschäden. Denn bei Einsatzfahrten mit Sonderrechten der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) bestehen im Vergleich zu einer Fahrt ohne Nutzung von Sonder- und Wegerechten ein bis zu 4-fach höheres Risiko an einem tödlichen Verkehrsunfall und ein 17-fach höheres Risiko an einem Verkehrsunfall mit hohen Sachschäden beteiligt zu sein. Statistisch kommt es zum Beispiel bei der Anfahrt des Einsatzortes beim Rettungsdienst alle 19 Sekunden zu einer kritischen Fahrsituation, welche nicht selten mit einem Beinahe-Unfall endet.

Insbesondere bei Feuerwehren werden Einsatzfahrzeuge auf Basis von LKW-Fahrgestellen mit teilweise hohen Schwerpunkten, besonderen Abmessungen und Fahrdynamiken verwendet. Zudem ist es über die Jahre zu einer schleichenden Auflastung in vielen Einsatzfahrzeugklassen gekommen. Vor diesem Hintergrund und nicht zuletzt der Tatsache, dass auch mit der Einführung des Feuerwehrführerscheins zunehmend jüngere Fahrerlaubnisinhaber quasi „über Nacht“ zum Einsatzfahrer von Fahrzeugen bis 7,5 t werden können, ist eine besondere Vorbereitung für die Zielgruppe Einsatzfahrer* Feuerwehr erforderlich. Aber auch außerhalb von Alarmfahrten müssen Einsatzfahrzeuge stets sicher bewegt und so die zahlenmäßig weit überwiegenden Bagatell-Unfälle reduziert werden. Um das Unfallrisiko bei allen Fahrten mit Einsatzfahrzeugen zu senken und um die Einsatzfahrer auf die speziellen Anforderungen vorzubereiten und kontinuierlich zu sensibilisieren, müssen diese auch wiederkehrend fortgebildet werden.

Dieses Merkblatt ist eine Handlungshilfe für die im Status Unternehmerin zunächst einmal verantwortlichen Kommunen sowie ihre Feuerwehrführungskräfte zur Planung von Aus- und Fortbildungen aller bei ihnen tätigen Einsatzfahrer. Einsatzfahrer sind alle Kräfte mit einsatzbedingten Fahraufgaben.

2. Definition und Bedeutung von Fahrertrainings

Unter dem Begriff Fahrertraining werden alle Aus- und Fortbildungselemente subsummiert, die - neben organisatorischen und technischen Maßnahmen - Einsatzfahrer der BOS grundlegend und wiederkehrend auf reale Einsatzfahrten und damit verbundene Gefährdungspotentiale vorbereiten und adäquate Handlungshilfen bieten.

Die Erkenntnis, dass das sichere Ankommen am Einsatzort mit Mannschaft und Gerät unter

(*Einsatzfahrer: Es sind stets Personen männlichen und weiblichen Geschlechts gleichermaßen gemeint. Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird nur die männliche Form verwendet.)

größtmöglicher Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten Basis für die zielgerichtete Hilfe und damit für den Einsatzerfolg ist, ist auch bei der Feuerwehr Handlungsmaxime.

Daneben sind spezifische Fahrertrainings auch adäquates Mittel zur Reduzierung der Zahl von Bagatell-Unfällen außerhalb von Sondersignalfahrten, bei denen häufig Unachtsamkeit und/oder fehlende Fahrpraxis - meist mit Großfahrzeugen - ursächlich sind.

Unter den Sammelbegriff **Fahrertraining** fallen somit **folgende Module**:

1. **Technische und funktionale Fahrzeugeinweisungen**
2. **Ausbildungs- und Übungsfahrten**
3. **Erst- und Folgeschulungen zur Nutzung von Sonder- und Wegerechten¹ (§§ 35 und 38 StVO)**
4. **Fahrgeschicklichkeitstrainings**
5. **Fahrsicherheitstrainings**
6. **Fahrsimulator-Schulungen**
7. **Analyse von Unfällen und Beinahe-Unfällen**

Diese können von Punkt 1 bis 6 aufeinander aufbauend auch sinnvoll als ganzheitliches Konzept nacheinander umgesetzt werden. Punkt 7 kann eigenständiges Schulselement sein oder aber auch im Rahmen der anderen Module einbezogen werden.

Hauptziele dieser Maßnahmen sind:

- Solides Wissen über und praktisch sicherer Umgang bei der Anwendung von Sonder- und Wegerechten
- Wissen über technische Möglichkeiten im Fahrbetrieb und fahrphysikalische Grenzen von Einsatzfahrzeugen
- Gefahrenbewusstsein für eigene Aktionen und die Mitfahrer sowie Reaktionen anderer aktiver und passiver Verkehrsteilnehmer
- Risikoabwägende und selbstreflektierende Fahrweise
- Professionelles Stress-Management
- Wissen über typische Fahr- und Gefährdungssituationen bei Einsatzfahrten und Anwendung adäquater Lösungsstrategien
- Präventives Verhalten im Straßenverkehr

¹ Der Begriff „Wegerecht“ ist in keinem Gesetz oder Rechtsverordnung verankert und wird hier nur umgangssprachlich verwendet.

Die *Konzeption eines nachhaltig ausgerichteten, ganzheitlichen Aus- und Fortbildungssystems für Einsatzfahrer* muss die Zielplanung bei den Feuerwehren sein. Nur so können kontinuierliche Verbesserungen bei der Vermeidung von Unfällen und damit Personen- wie auch Sachschäden signifikant reduziert werden. Gleichfalls steigt hierdurch der Einsatzerfolg und sinkt die subjektive Stressbelastung bei den Einsatzfahrern.

3. Einsatzfahrten

3.1 Definition

Einsatzfahrten sind Fahrten, die Einsatzfahrer berechtigter Behörden oder Organisationen mit einem konkreten Einsatzauftrag im öffentlichen Verkehrsraum in der Regel unter Nutzung von Sonder- und sog. Wegerechten (gemäß §§ 35 und 38 StVO) durchführen. Häufig geht es bei diesen Einsätzen – insbesondere im Bereich der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr - unmittelbar um die Rettung von Menschenleben oder den Erhalt von erheblichen Sachwerten. Insofern sind Einsatzfahrten meist zeitkritisch.

3.2 Akteure und Besonderheiten

Bei Einsatzfahrten ergeben sich meist folgende Belastungsfaktoren für Einsatzfahrer und Fahrzeugführer:

- Zeitdruck => **Stress**
- Besondere Einsatzstichworte => **individuelle psycho-physische Zustände/ Reaktionen**
- Verkehrsaufkommen => **unerwartetes Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer**
- Kommunikation mit der Leitstelle => **Ablenkung**
- Akustische Belastungen => **Stress und erschwerte Kommunikation**
- Bei wenig Erfahrung und fehlender oder unzureichender Ausbildung => **zusätzlicher Stress und ggf. unangemessenes Verhalten**

Durch meist komplexe Stresssituationen sinkt das Wahrnehmungsvermögen bei Einsatzfahrern erheblich. Als Kompensation kommt in der Regel nur eine vorausschauende und defensive Fahrweise in Frage. Gleichzeitig steigt mit wachsender Anspannung aber auch die Leistungsfähigkeit und Motivation.

Weiteren Einfluss auf Einsatzfahrten haben:

- das Wetter (z.B. Sonneneinstrahlung, Temperatur, Niederschläge)
- die Lichtverhältnisse
- der Straßenzustand

- die Fahrzeugtechnik der Einsatzfahrzeuge
- die Beladungszustände (z.B. Füllstand Löschmittelbehälter)

Als weitere stressrelevante Faktoren seien zudem genannt:

- Schlaf-/Erholungszustand der Einsatzfahrer
- Anzahl bereits gefahrener Einsätze pro Schicht hauptamtlicher Einsatzkräfte
- berufliche Belastungssituation ehrenamtlicher Einsatzkräfte
- Psycho-physiologische Einflüsse (Emotionen, Motive, Einstellungen)

Emotionen (in Form von z.B. Ärger, Wut oder Zorn), Motive und Einstellungen (z.B. Vorurteile, Sympathie/Antipathie, Selbstwert) beeinflussen maßgeblich die Risikobereitschaft und damit auch das Entscheidungsverhalten während der Einsatzfahrt. Hinzu kommt die oftmals falsche Wahrnehmung der eigenen Geschwindigkeit.

Sich dieser Einflussfaktoren auf Einsatzfahrten bewusst zu werden bzw. Einsatzfahrern diese in Aus- und Fortbildungsmodulen systematisch aufzuzeigen, gehört zu einem professionellen Fahrertraining.

3.3 Kritische Fahrsituationen und Gefährdungspotentiale

Bei Einsatzfahrten zum Einsatzort treten *kritische Fahrsituationen* durchschnittlich circa alle 20 Sekunden auf. Hierzu zählen:

1. Überfahren roter Lichtzeichenanlagen (mit überhöhter Geschwindigkeit und zu spät oder gar nicht eingeschalteter akustischer Signaleinrichtung)
2. Überholen anderer Verkehrsteilnehmer auf der Gegenfahrbahn/im Gegenverkehr
3. Einfahrsituationen in Einmündungen, Kreuzungsbereiche, den fließenden Verkehr - insbesondere bei mehrspuriger Verkehrsführung
4. Überholen in Kurven
5. Überholen vor roten Lichtzeichenanlagen
6. Überholen anderer Verkehrsteilnehmer auf der rechten Seite
7. Überholen anderer Verkehrsteilnehmer auf zweispuriger Strecke
8. Überholen im Stau
9. Durchfahren von Rettungsgassen

Bei **rund zwei Dritteln aller Verkehrsunfälle** liegen die Fehler von Unfällen mit Einsatzfahrzeugen unter Nutzung von Sondersignalen **beim Fahrer des Einsatzfahrzeuges selbst - bei circa einem Drittel bei anderen Verkehrsteilnehmern**. Oftmals reagieren andere Verkehrsteilnehmer nicht vorhersehbar (z.B. abruptes Anhalten mitten auf der

Fahrbahn, Beschleunigen bei Annäherung des Einsatzfahrzeugs, Behinderung der Rettungsgassenbildung) oder aber auch gar nicht, u.a. weil Einsatzfahrzeuge optisch und/oder akustisch gar nicht wahrgenommen oder Geschwindigkeiten stark unterschätzt werden. Sie stellen somit ein erhebliches Gefährdungspotential dar. Diesem kann nur durch eine *sehr vorausschauende Fahrweise* begegnet werden.

3.4 Typische Unfallsituationen

Neben Blechschäden nach Beendigung der eigentlichen Sondersignalfahrt infolge seitlichen oder heckseitigen Anfahrens von Hindernissen (z.B. Rangierfahrten an der Einsatzstelle oder an Notaufnahmen von Krankenhäusern bzw. nach Rückkehr zum Standort) spielen immer wieder Anfahrschäden an seitlich geparkten Fahrzeugen - nicht selten als Reaktion auf unvorhersehbares Fahrverhalten des Gegenverkehrs - eine große Rolle. Zudem unterschätzen insbesondere unerfahrene Einsatzfahrer auffällig oft die Dimensionen von Großfahrzeugen.

In Hinblick auf die besonderen Gefährdungspotentiale beim Überfahren von Kreuzungen mit roter Lichtzeichenanlage sind seitliche Kollisionen häufiges Unfallszenario mit oftmals erheblichem Sach- und Personenschaden. Der Fahrphysik geschuldet sind gerade in diesen Fahrsituationen umgeschlagene und stark geschleuderte Einsatzfahrzeuge oder Fahrzeuge anderer Verkehrsteilnehmer die bittere Folge. Nicht selten werden hierdurch weitere Verkehrsteilnehmer getroffen.

4. Rechtliche Aspekte

4.1 Ziele und Pflichten des Trägers der Feuerwehr

Sowohl aus der für verbeamtete Einsatzkräfte im Bundesbeamtengesetz definierten Fürsorgepflicht des Dienstherrn (§ 78 BBG) einerseits wie auch auf Basis der in verschiedenen Rechtsvorschriften definierten Unternehmer- bzw. Arbeitgeberpflichten (z.B. DGUV Regel 100-001 - Grundsätze der Prävention) sowie sonstigen Pflichten des Trägers der Feuerwehr ergibt sich **die organisatorische Verpflichtung, haupt- und ehrenamtliche Feuerwehrangehörige vor Unfällen und Gesundheitsgefahren zu schützen**. In diesem Zusammenhang ist der Träger der Feuerwehr für die Bereithaltung adäquater Einsatzfahrzeuge verantwortlich, die **nur durch geeignete Einsatzfahrer** im Einsatz bewegt werden dürfen, wie es auch § 31 Abs. 2 StVZO fordert.

Der Einsatz der Fahrzeuge sollte innerhalb der Feuerwehr speziell organisiert werden.

Dazu gehören:

1. Die individuelle Beauftragung zum Führen eines Einsatzfahrzeuges nach Ersteinweisung – und erst nach Beendigung der gesetzlichen Führerscheinprobezeit

2. Die regelmäßige Unterweisung bzw. Fortbildung der Einsatzfahrer (mindestens jährlich)
3. Die regelmäßige Durchführung von Bewegungsfahrten
4. Die gewissenhafte und vollständige Durchführung der erforderlichen Wartung und Prüfung des Fuhrparks
5. Die wiederkehrende Überprüfung des Vorliegens aktueller Fahrerlaubnisse (mindestens halbjährlich)

In diesem Zusammenhang sind *Dokumentationen* der durchgeführten Maßnahmen und erworbenen Zusatzqualifikationen notwendig.

Auch unter wirtschaftlicher Betrachtung ist ein effektives Aus- und Fortbildungssystem für Einsatzfahrer unbedingt zu empfehlen. Neben vermeidbaren Sachschäden an Einsatzfahrzeugen und damit verbundenen Ausfallzeiten muss unbedingt Personenschaden aller Beteiligten vermieden werden. Infolgedessen sollte ein transparentes Aus- und Fortbildungssystem von Einsatzfahrern auch wesentlicher Baustein eines Arbeitssicherheitssystems sein.

4.2 Gefährdungsbeurteilungen

Die Gefährdungsbeurteilung beschreibt den Prozess der systematischen Ermittlung und Bewertung aller relevanten Gefährdungen, denen die Beschäftigten im Zuge ihrer beruflichen Tätigkeit ausgesetzt sind. Hinzu kommt die Ableitung und Umsetzung aller zum Schutz der Sicherheit und der Gesundheit erforderlichen Maßnahmen, die anschließend hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft werden müssen.

Auch der Träger der Feuerwehr ist auf Basis der DGUV Regel 100-001 - Grundsätze der Prävention - dafür verantwortlich, die mit dem Führen von Feuerwehrfahrzeugen verbundenen allgemeinen und speziellen Gefährdungen zu ermitteln, zu beurteilen und die erforderlichen Maßnahmen zu treffen sowie zu dokumentieren. Das Ziel besteht darin, Gefährdungen bei der Arbeit frühzeitig zu erkennen und diesen *präventiv*, das heißt noch bevor gesundheitliche Beeinträchtigungen oder Unfälle auftreten, entgegenzuwirken.

Die wesentlichen Gefährdungen wurden bereits unter Punkt 3 dieses Merkblattes aufgeführt. In Hinblick auf eine geeignete Maßnahmenplanung kann ebenfalls dieses Merkblatt sowie die DGUV Information 205-024 - Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben herangezogen werden. Beides zusammen ermöglicht eine Mustergefährdungsbeurteilung für diesen Bereich.

Ein adäquates, ggf. schrittweise anzuwendendes Aus- und Fortbildungssystem sollte dann im Rahmen der Maßnahmenplanung entsprechend Berücksichtigung finden. Daraus

ergeben sich Einzelmaßnahmen, die zum Schutz der Einsatzfahrer und der mit dem Fahrzeug arbeitenden Mannschaft umzusetzen sind.

Folgende Punkte sorgen für einen sicheren Fahrzeugeinsatz in der Feuerwehr und sind somit allgemeine Voraussetzung für sichere Einsatzfahrten:

1. Nur geeignete, regelmäßig ge- und überprüfte und damit technisch voll einsatzbereite Fahrzeuge kommen zum Einsatz
2. Neu beschaffte Einsatzfahrzeuge müssen mit zeitgemäßen technischen Sicherheitsausstattungen/Assistenzsystemen ausgestattet sein
3. Einsatzfahrer müssen wiederkehrend unterwiesen und fortgebildet werden

4.3 Sonder- und Wegerechte

Einsatzfahrten sind Fahrten der Feuerwehr und anderer berechtigter Organisationen, bei denen Sonderrechte oder Sonder- und Wegerechte in Anspruch genommen werden. Die Sonderrechte (§ 35 StVO) erlauben es den berechtigten Organisationen, soweit dies zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben dringend geboten ist, von den Vorschriften der StVO abzuweichen. Dazu gehört z.B. das Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit oder das Überfahren roter Lichtzeichenanlagen. Die Inanspruchnahme von Sonderrechten sollte, wenn möglich und zulässig, anderen Verkehrsteilnehmern durch Sondersignale angezeigt werden, wie es die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 35 Abs. 1 StVO auch dienstrechtlich verbindlich fordert. Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden (§ 35 Abs. 8 StVO).

Wegerechte werden durch die Nutzung von blauem Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn angezeigt. Nur bei gleichzeitiger Nutzung beider Sondersignale wird anderen Verkehrsteilnehmern angeordnet, sofort freie Bahn zu schaffen (§ 38 Abs. 1 StVO). Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.

Bei der Nutzung von Sonder- und Wegerechten muss stets der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz berücksichtigt werden.

4.4 Dokumentationspflichten

Gemäß § 4 DGUV Regel 100-001 - Grundsätze der Prävention - hat der Unternehmer sämtliche Unterweisungen in diesem Bereich mindestens einmal jährlich durchzuführen und

zu dokumentieren. Diese Dokumentationspflichten finden somit im Bereich des Fahrertrainings von Einsatzkräften bei Feuerwehren Anwendung auf:

1. die technischen Erst- und Wiederholungseinweisungen auf die Einsatzfahrzeuge
2. die Erst- und Wiederholungsunterweisungen im Bereich der Nutzung von Sonder- und Wegerechten
3. sonstige durchgeführte Maßnahmen (z.B. Fahrgeschicklichkeitstrainings; Fahrsicherheitstrainings; Simulator-Schulungen)

Die Dokumentation ist nicht an eine vorgegebene Form gebunden, sollte aber bestenfalls EDV-gestützt und langfristig angelegt im Rahmen eines bestehenden Arbeitsschutzsystems erfolgen, so dass jederzeit ein Controlling in diesem Bereich möglich ist. Zudem müssen als Minstdokumentation das Datum, das Thema der Veranstaltung, der Dozent sowie die Teilnehmer schriftlich festgehalten werden.

5. Einsatzfahrzeuge

Das Spektrum von Feuerwehr-Einsatzfahrzeugen ist vielgestaltig und reicht von Kommandowagen über Notarzteinsatzfahrzeuge bis hin zu Feuerwehrkranwagen. Sowohl die sicherheitstechnischen Ausstattungen wie auch die Beladungen bis hin zu den Bedienungen variieren erheblich. Als Einsatzfahrer eingesetzte Einsatzkräfte müssen auf den spezifisch genutzten Einsatzfahrzeugen umfassend technisch eingewiesen sein und sie beherrschen.

5.1 Funktionale und sicherheitstechnische Ausstattung

Viele für Personen- und Lastkraftwagen serienmäßig verfügbare technische Lösungen zur Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit stehen heute auch für die Ausstattung von Einsatzfahrzeugen zur Verfügung. Diese Systeme leisten bei einem Unfall oft einen entscheidenden Beitrag zum Schutz der Fahrzeuginsassen und ggf. anderer Verkehrsteilnehmer. Zwischenzeitlich können sie Unfälle sogar ganz verhindern.

Ihre Auswahl muss selbstverständlich immer in Abhängigkeit von Fahrzeugtyp und damit Einsatzzweck sowie vorhandener Fahrgestellspezifitäten erfolgen. Die Abschaltbarkeit einzelner Systeme ist situationsabhängig wünschenswert.

Auch die zeitgemäße Ausstattung der Einsatzfahrzeuge mit Klimaanlage und Automatikgetrieben - wo technisch sinnvoll - trägt durch Stressreduzierung direkt zur Fahrsicherheit bei. Diese Möglichkeiten sollten bereits bei der Beschaffungsplanung berücksichtigt werden.

Der Einsatzfahrer muss die in den Einsatzfahrzeugen verbauten sicherheitstechnischen Ausstattungen auch genau kennen. In Hinblick auf die Fahrdynamik bei einer Sondersignalfahrt besteht in bestimmten Fahrsituationen zum Beispiel mit einer Krafftahrdrehleiter durchaus ein großer Unterschied, ob das Fahrgestell lediglich mit einem Anti-Blockier-System (ABS) oder gleichzeitig auch mit einem Elektronischen Stabilitäts-Programm (ESP) ausgestattet ist.

Vorhandene Sicherheitsgurt-Systeme sind bei allen Einsatzfahrten obligatorisch zu nutzen.

5.2 Unfallsichere Unterbringung von Ausrüstungsgegenständen und Ladungssicherung

Der ordnungsgemäßen Verlastung und Sicherung der meist umfangreichen technischen Beladung, aber auch von persönlichen Gegenständen, kommt bei Einsatzfahrzeugen in Hinblick auf die Reduzierung von Unfallgefahren - auch bei Fahrten von der Einsatzstelle zurück zum Standort - große Bedeutung zu. Mit zunehmendem Alter findet bei Einsatzfahrzeugen häufig eine schleichende Auflastung statt. Auch wird später angeschaffte Ausrüstung nicht immer ordnungsgemäß verstaut. Dadurch steigt die Gefahr umherfliegender Ausrüstungsgegenstände. Zudem werden maximal zulässige Gesamtgewichte und damit auch Achslasten unwissentlich überschritten. Auch kann es zu Schwerpunktverschiebungen kommen.

Die in Fahrer cabinen und Mannschaftsräumen verstaute persönliche Ausrüstung (z.B. Feuerwehrhelme) muss ebenfalls stets gesichert werden, um bei einem Unfall nicht zur tödlichen Gefahr für die Mannschaft zu werden. Sind für einzelne Gegenstände standardmäßig keine Sicherungsmöglichkeiten in der Kabine vorhanden, so sollten diese immer besser in Geräteräumen verstaut werden.

Teilweise geleerte Löschmittelbehälter können erheblichen Einfluss auf die Fahrdynamik von Lösch- und Tanklöschfahrzeugen - insbesondere bei Folgeeinsätzen - haben.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Ladungssicherung von Einsatzfahrzeugen mit wechselnder Beladung (z.B. Gerätewagen-Logistik) zu richten. Hierfür werden *Ladungssicherungsseminare* dringend empfohlen. Weitere Hinweise zur Ladungssicherung bei Einsatzfahrzeugen liefern z.B. die DGUV Information 205-024 - Unterweisungshilfe für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben - sowie die Broschüre Ladungssicherung bei Einsatzfahrzeuge der Unfallkassen Rheinland-Pfalz und Saarland und das Rote Heft 86, Logistik bei der Feuerwehr (vgl. Anhang). Grundlegende Aussagen zur Ladungssicherung finden sich in der VDI-Richtlinienreihe 2700 in Verbindung mit DIN EN 12195-1:2011 (Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen).

6. Einsatzfahrerausbildung

6.1 Erstqualifizierungen von Einsatzfahrern

Einsatzfahrer müssen im Rahmen bestehender Dienstherren- und Unternehmerpflichten erstmalig und wiederkehrend geschult werden (vgl. Kap. 4). Die Grundvoraussetzungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen sind zudem das Vorliegen einer gültigen Fahrerlaubnis für die jeweilige Fahrzeugklasse, nachweisliche körperliche und geistige Eignung sowie eine Einweisung auf das betreffende Einsatzfahrzeug.

Eine gute Hilfe für die Ersteinweisung von Einsatzfahrern aber auch für wiederkehrende Unterweisungen bietet die Information 205-024 - Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben - der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e.V. (vgl. Anhang).

6.1.1 Technische Ersteinweisung

Die Fahrer von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr nehmen Maschinisten-Aufgaben gemäß Feuerwehrdienstvorschriften wahr und müssen solide fahrzeugspezifische Kenntnisse haben. Neben speziellen Kenntnissen der Fahrzeugtechnik müssen Maschinisten mit der Beladung, der Bedienung sowie der Funktionalität verbauter Aggregate und Löschanlagen grundlegend vertraut sein. Hinzu kommen Anwenderkenntnisse in Bezug auf das Fahrverhalten der Einsatzfahrzeuge und Verkehrssicherungsaspekte an Einsatzstellen.

Aus diesem Grund **müssen neue Einsatzfahrer grundsätzlich eine technische Einweisung auf die standortspezifischen Einsatzfahrzeuge erhalten** und sollten idealerweise bereits die Ausbildung zum Maschinisten absolviert haben.

Teil einer solchen Ersteinweisung müssen neben einer *klassischen Einweisungsfahrt* auch Hinweise zur sicheren Verlastung der Ausrüstung und ggf. spezielle Ladungssicherungsaspekte sein. Bei Fahrzeugen mit größeren Löschmittelbehältern muss besonders auf die geänderten Fahreigenschaften durch veränderte Schwerpunkte bei differierenden Füllständen hingewiesen werden. Auch für Spezialfahrzeuge wie z.B. Feuerwehrkrane und schwere Teleskopmastbühnen sind erweiterte Kenntnisse zur Fahrdynamik erforderlich.

Ebenfalls gehören das Fahren mit einem Einweiser und Einweiser-Tätigkeiten zum Pflichtprogramm.

6.1.2 Ersteinweisung in Sonderrechts- und Wegerechtsfahrten

Ein Großteil der Feuerwehreinsatzfahrer erhält keine spezifische Einweisung in Sonder- und Wegerechtsfahrten gemäß §§ 35 und 38 StVO, da Fahrerlaubnisse häufig aus dem zivilen Bereich mitgebracht oder aber in zivilen Fahrschulen erworben werden. Hinzu kommt die Umsetzung des sogenannten Feuerwehrführerscheins für Einsatzfahrzeuge bis 7,5 t

zulässigem Gesamtgewicht in einigen Bundesländern. Umso mehr Bedeutung kommt einer dokumentierten Einsatzfahrer-Ersteinweisung in Sonder- und Wegerechtsfahrten zu.

E-Learning-Module kommen hier zunehmend unterstützend zur Anwendung.

6.2 Wiederkehrende Qualifizierungen

Neben den obligatorischen Ersteinweisungen existieren verschiedene Arten von Fahrertrainings. Trainingsziele und -grenzen differieren durchaus. In Teilbereichen ergänzen sich diese auch modulartig. Derartige Fahrtrainings können zum Teil eigenständig, zum Teil aber auch nur durch besonders ausgebildete Fahrsicherheitstrainer oder Multiplikatoren durchgeführt werden.

6.2.1 Fahrgeschicklichkeitsübungen

Es gibt eine Reihe von Grundübungen, die mit eigenen Mitteln durchgeführt werden können. Zu solchen Fahrgeschicklichkeitsübungen gehören zum Beispiel das Abschätzen der Fahrzeugabmessungen, Vorwärts- und Rückwärtsrangieren unter beengten Platzverhältnissen oder das Einparken. Das Ziel solcher Übungen ist es, ein Gefühl für die Abmessungen und das Handling der Einsatzfahrzeuge zu bekommen und somit die Fähigkeiten der Einsatzfahrer beim Rangieren und bei beengten Straßenverhältnissen zu verbessern. Bei fortgeschrittenen Fahrern können diese Übungen auch unter Stress durchgeführt werden, um so den Bedingungen bei einer Einsatzfahrt wie auch am Einsatzort näher zu kommen.

Durchführungshinweise zu Fahrgeschicklichkeitsübungen finden sich bei den Landesfeuerwehrschulen und den Unfallversicherungsträgern der Feuerwehren (vgl. Anhang).

6.2.2 Fahrsicherheitstrainings

Spezielle Fahrsicherheitstrainings auf Trainingsplätzen oder anderen hierfür freigegebenen und abgesperrten Flächen bieten die Möglichkeit, das Fahrverhalten von Einsatzfahrzeugen in kritischen Fahrsituationen und unter besonderen Bedingungen (z.B. nassen Fahrbahnoberflächen) zu trainieren. Bei diesen Trainings werden verschiedene Gefahrenbremsungen, Slalomfahrten und Kreisfahrten trainiert, um vor allem die Fahrdynamik von Einsatzfahrzeugen kennen zu lernen.

Derartige Trainings dürfen nur unter Anleitung von eigens hierfür ausgebildeten Fahrsicherheitstrainern durchgeführt werden.

Es gibt ein breites Angebot an Fahrsicherheitstrainings. Bei ihrer Buchung und Durchführung sollte darauf geachtet werden, dass sie inhaltlich an die speziellen Bedürfnisse von

Einsatzfahrten angepasst sind. Nur so kann ein praxisbezogener Nutzen aus derartigen Veranstaltungen gezogen werden. Wichtig ist zudem, derartige Fahrsicherheitstrainings inhaltlich klar in ein Gesamtkonzept einzuordnen und die Besonderheiten, Lernziele und Grenzen derartiger Spezialtrainings vorab zu kennen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) und der Allgemeine Deutsche Automobilclub e.V. (ADAC) sowie einige Landesfeuerwehrschulen bieten die Möglichkeit, eigene Trainer/Moderatoren für Fahrsicherheitstrainings auszubilden. Informationen zur Durchführung und Ausbildung der Trainer/Moderatoren können beim DVR, dem ADAC bzw. den beteiligten Landesfeuerwehrschulen erfragt werden (vgl. Anhang). Derartige Programme werden landesspezifisch unterschiedlich durch die Kreis- und Landesfeuerwehrverbände bzw. die Unfallversicherungsträger unterstützt.

6.2.3 Fahrsimulator-Schulung

Fahrsimulatoren werden zunehmend eingesetzt, um die Fahr- und Verkehrssicherheit bei Sonder- und Wegerechtsfahrten zu erhöhen. Bei der Ausbildung im Fahrsimulator steht weniger die Simulation der Fahrdynamik, sondern das Verhalten der Einsatzfahrer in kritischen Verkehrssituationen (z.B. Annäherung an und Überfahren unübersichtlicher Kreuzungsbereiche) bei Sonder- und Wegerechtsfahrten im Vordergrund.

Eine Fahrsimulator-Schulung eignet sich besonders, gefahrlos eine Vielzahl kritischer Fahrsituationen und Verhaltensmuster anderer Verkehrsteilnehmer darzustellen und diese beliebig oft zu wiederholen. Während ein Fahrer den Simulator besetzt, kann der Rest der Gruppe die Einsatzfahrt auf separaten Bildschirmen mitverfolgen und Stärken und Schwächen für ein Nachgespräch herausarbeiten.

Die gebräuchlichen Fahrsimulatoren für die Simulation von Sonder- und Wegerechtsfahrten sind statisch oder bilden die Fahrdynamik nur eingeschränkt, z.B. durch Kippen des Sitzes (Simulation der Beschleunigung und des Verzögerns), ab, was in Hinblick auf das oben genannte Ausbildungsziel völlig ausreichend ist. Darüber hinaus gibt es komplexe dynamische Fahrsimulatoren, welche über ein aufwendiges Bewegungssystem verfügen, meist aber stationär sind und nicht für die Breitenausbildung im Bereich der Einsatzfahreraus- und -fortbildung konzipiert sind. Sie finden z.B. im Forschungs- und Entwicklungsbereich der Automobilindustrie Anwendung.

Bei Nutzern von Fahrsimulatoren kann es zur sogenannten Simulator-Krankheit (spezielle Form der Bewegungskrankheit - Kinetose) kommen. Die Symptome beginnen in der Regel mit Schwindel und gehen in Übelkeit über. Schlafmangel und Alkoholkonsum wirken verstärkend. Hiervon sind durchschnittlich allerdings nur circa 10 Prozent der Probanden

betroffen. Zudem kann diese Symptomatik durch entsprechendes Training kompensiert werden.

Die Fahrsimulator-Schulung beginnt meist mit einem theoretischen Unterricht zum Thema Einsatzfahrten. Hier werden insbesondere die Besonderheiten von Einsatzfahrten, wie z.B. die Nutzung von Sonder- und Wegerechten und die Bewältigung besonderer Stresssituationen bei Einsatzfahrten thematisiert. Auch Fahrstrategien zur Vermeidung kritischer Fahrsituationen sollten stets Bestandteil sein und mit den Teilnehmern auf Grundlage der theoretischen Inhalte gemeinsam erarbeitet werden.

Fahrsimulator-Schulungen sind in einigen Trainingszentren buchbar. Zwischenzeitlich bieten aber auch private Dienstleister mobile Lösungen an (vgl. Anhang). Die Beschaffung eines eigenen Fahrsimulators lohnt unter finanziellen Aspekten in der Regel nur bei überregionaler oder behördenübergreifender Nutzung, in den Fahrschulen größerer Berufsfeuerwehren oder an landesweiten Bildungseinrichtungen.

6.2.4 Jährliche Unterweisungen

Der Träger der Feuerwehr ist nach Arbeitssicherheitsgesetz bzw. DGUV Regel 100-001 - Grundsätze der Prävention - in Verbindung mit der UVV Feuerwehren dazu verpflichtet, alle Feuerwehrangehörigen in Hinblick auf die Gefahren im Feuerwehrdienst sowie bezüglich der Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen **wiederkehrend** zu unterweisen.

Die für die Feuerwehr wichtigen Unterweisungsthemen sind z.B. in der DGUV Information 205-010 - Sicherheit im Feuerwehrdienst - Arbeitshilfen für Sicherheit und Gesundheitsschutz sowie in der DGUV Information 205-024 - Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben - aufgelistet.

Für den Schwerpunkt der Einsatzfahrerausbildung sind insbesondere Unterweisungen zu den folgenden Themen vorzusehen:

- Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten und Nutzung von Sondersignalen
- Sicherer Betrieb von Feuerwehrfahrzeugen
- Sichere Fahrer-, Beifahrer- und Mannschaftsräume
- Sicheres Laden und Transportieren
- Sicherer Betrieb von Motoren
- Sicheres Rückwärtsfahren und Einweisen bei unklaren Fahrsituationen

Unterwiesen werden kann z.B. durch Vorträge, in Form von Gruppengesprächen oder praktischen Diensten/Übungen. Der Unterweisende muss glaubwürdig sein und nachweislich über ein entsprechendes Fachwissen im Bereich des Unterweisungsthemas verfügen. Die Aufarbeitung aktueller Unfälle oder Beinahe-Unfälle kann in diesem Zusammenhang ebenso

wie die Erläuterung aktueller Rechtsprechungen, ggf. unter Einbindung eines Fachreferenten, Thema sein.

6.2.5 Geländefahrten

Einsatzfahrten abseits befestigter Straßen und Wege stellen besondere Anforderungen an Fahrer und Fahrzeuge. Die spezifische Ausrichtung der Fahrweise auf die kontinuierliche Analyse der Geländeoberfläche unterscheiden diese Fahrten vom Standard auf ausgebauten Straßen. Häufig sind hieraus abgeleitete Fahrweisen und spezielle Fahrmanöver erforderlich. Bestenfalls stehen für dieses Einsatzgebiet Feuerwehrfahrzeuge mit Allrad-Fahrgestellen zur Verfügung.

Einsatzfahrer müssen für das sichere Beherrschen von Geländefahrten zunächst physikalische Grundlagen vermittelt bekommen. Hierauf aufbauend sollte der Ausbildungsschwerpunkt dann in fahrpraktischen Elementen liegen. Feuerwehr-Einsatzfahrer sollten zudem generell auf Geländefahrten vorbereitet werden.

Geeignete Geländefahrtrainings werden von verschiedenen Anbietern angeboten (vgl. Anhang). Für Unterweisungen im Bereich der Geländefahrten sind beispielweise die DGUV Information 205-024 - Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben - und das Rote Heft 206, Einsatz- und Geländefahrten, zu empfehlen.

6.2.6 Ausbildungs- und Übungsfahrten

Regelmäßige Fahrten im öffentlichen Verkehrsraum sind im Rahmen der Einsatzfahrer-Aus- und Fortbildung ein wichtiges Element. Von der Nutzung von Sonder- und Wegerechten in diesem Zusammenhang sollte bei Feuerwehren jedoch grundsätzlich abgesehen werden.

In jedem Fall, in dem im Rahmen von Übungseinsatzfahrten unbedingt auch die Nutzung von Sonder- und Wegerechten trainiert werden soll, ist neben der Zustimmung des Trägers der Feuerwehr auch zusätzlich noch die Ausnahmegenehmigung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einzuholen. Diese Möglichkeit sollte allerdings nur ausnahmsweise für gut vorbereitete Übungseinsatzfahrten genutzt werden. Eine fachlich versierte Begleitperson muss diese Einsatzfahrten auf vorher explizit ausgearbeiteten Fahrtstrecken begleiten und permanent eine Abwägung der in der StVO gebündelten Vorgaben und Interessen sowie des Übungszweckes durchführen. In Extremsituationen sind Übungsfahrten unter Nutzung von Sondersignalen im Rahmen dieser Abwägung auch vorzeitig zu beenden.

Derartige Sonder- und Wegerechtsfahrten im Übungsbetrieb sind mit einem erheblichen Unfall- und Haftungsrisiko verbunden und daher in der Gesamtabwägung äußerst kritisch zu bewerten.

In Kombination mit Ausbildungs- und Übungsfahrten lassen sich auch andere Themenschwerpunkte abarbeiten. So sollte z.B. wiederkehrend auch das Fahren und Kuppeln von Anhängern sowie das Auf- und Abladen von Abrollbehältern trainiert werden.

6.3 Nachbereitungen von Einsatzfahrten, Unfällen und Beinahe-Unfällen

Durch regelmäßige Reflexionen von Einsatzfahrten mit Sondersignalen zwischen Einsatzfahrern, Fahrzeugführern und ggf. weiteren Mitfahrern können Gefahrenschwerpunkte (z.B. große Kreuzungen, unübersichtliche Einmündungen) im eigenen Einsatzgebiet erkannt und als solche systematisch gekennzeichnet werden. Hierauf abgestellte Handlungsstrategien sollten Bestandteil von Erst- und wiederkehrenden Unterweisungen der Einsatzfahrer und Fahrzeugführer sein.

Unfälle und Beinahe-Unfälle sollten stets Anlass zur sachlichen Aufarbeitung im Rahmen von Übungsdiensten bzw. Unterrichten am Standort sein. Im Rahmen der verfügbaren technischen Möglichkeiten und unter strenger Beachtung datenschutzrechtlicher Aspekte können hier auch Informationen aus Unfalldatenspeichern zur sachlichen Analyse herangezogen werden. In jedem Einzelfall sollten konkrete Verbesserungen für die Zukunft abgeleitet werden.

7. Landesspezifische Angebote und Refinanzierungsmöglichkeiten (Stand 11/2016)

Bundesland	Fahrsicherheitstraining (1)	Geschicklichkeits-training (2)	Simulator-Schulung (3)	Gelände-fahr-training	Finanzierung	Ansprechpartner	Bemerkungen
Schleswig-Holstein	X		X			Kreisfeuerwehrverbände	Fahrsicherheitstrainings durch externe Anbieter
Mecklenburg-Vorpommern	X		X				
Hamburg	X		X			Feuerwehr Akademie Hamburg	Die Fahrsimulator-Schulung ist auch für umliegende Feuerwehren buchbar
Bremen		X					Wird regelhaft im Rahmen der FEK C/CE-Ausbildung durch die eigene Fahrschule durchgeführt
Niedersachsen	X	X	X (THW Bundes-schule Hoya)			Kreisfeuerwehrverbände	Viele KFV haben eigene Trainer/Moderatoren für Fahrsicherheitstrainings ausbilden lassen
Berlin	X		X			Berliner	

						Feuerwehr- u. RettD- Akademie	
Nordrhein- Westfalen	X				Zuschüsse der UK NRW (jährlich 500 Euro pro Kommune)	UK NRW	
Sachsen- Anhalt	X	X			40 Euro (1)	LFV	Anmeldung direkt bei einem Trainer, Informationen hierzu beim LFV
Brandenburg	X			X		KFV Oberspree- wald Lausitz	Durchführung der Trainings auf dem Lausitzring, Ausbildung von Fahrtrainern durch LSTE
Thüringen	X				50 Euro	LFV	Anmeldung beim LFV
Sachsen	X	X	X	X		LFS	Ausbildung von Fahrtrainern an der LFS
Saarland	X		X			Kreisfeuer- wehrver- bände	Fahrsicherheitstrainings werden durch externe Anbieter durchgeführt; (3) SFT von der LFS Rheinland- Pfalz
Hessen	X				Kostenfreie Lehrgänge	HLFS	40 Lehrgangsplätze pro Jahr an der HLFS. Ausführung durch das ADAC- Fahrsicherheitszentrum Rhein-Main in Gründau
Rheinland- Pfalz	X		X		59 Euro (1) / 39 Euro (3) wird mit dem Kosten- träger verrechnet	LFV	Zentrale Anmeldung beim LFV für 1 und 3; (3) SFT an der LFS
Baden- Württemberg	X	X	X	X	Teilfinan- zierungen	UKBW, Kreisfeuer- wehrverbän- de	Das Fahrsicherheitstraining wurde gemeinschaftlich durch die UKBW, die LFS und die Verkehrsschule Markdorf entwickelt. Umsetzung der Simulator-Schulung durch Verkehr und Ausbildung Hartmann
Bayern	X (LKW ab 3,5 Tonnen)	X	X		Teilfinan- zierungen	KUVB (1) LFV (3)	Anmeldung zum Simulator beim LFV, externe Anbieter führen in Kooperation Fahrsicherheitstrainings durch

8. Trainer-Qualifizierungen

Die Durchführung der verschiedenen Fahrertrainings (Fahrsicherheitstrainings, Fahrsimulator-Schulungen und Geländefahrtrainings) erfolgt durch speziell ausgebildete Trainer/Moderatoren. Mitglieder der Feuerwehren können durch verschiedene Anbieter zu Trainern/Moderatoren für Fahrsicherheitstrainings ausgebildet werden. In den

vfdB – TWB Merkblatt Fahrertraining für Einsatzkräfte Mai 2017

Bundesländern Brandenburg, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Sachsen-Anhalt gab es hierfür in der Vergangenheit bereits besondere Schulungsangebote in Zusammenarbeit mit den Landes- und Kreisfeuerwehrverbänden bzw. den Landesfeuerwehrschulen.

Auch die Ausbildung an Fahrsimulatoren erfolgt durch speziell geschulte Trainer/Moderatoren.

9. Dienstleistungsangebote und Qualitätssiegel

Zahlreiche Dienstleister bieten Fahrsicherheitstrainings - auch speziell für Einsatzfahrer - an. Neben Fahrgeschicklichkeitstrainings werden spezielle Fahrertrainings auf Trainingsplätzen oder im Gelände bis hin zu Fahrsimulator-Schulungen vor Ort oder in ortsfesten Trainingscentern angeboten. Vorbereitende oder begleitende E-Learning-Elemente sind häufig Bestandteil der meist eintägigen Veranstaltungen.

Neben anderen bündeln insbesondere der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) mit Sitz in Bonn und der Allgemeine Deutsche Automobilclub e.V. (ADAC) mit Hauptsitz in München die Maßnahmen zur Unfallverhütung und verbessern die Sicherheit auf den Straßen in enger Zusammenarbeit mit den originär zuständigen Behörden sowie interessierten Vereinigungen und Organisationen. Für Betriebe, öffentliche Einrichtungen und Unfallversicherungsträger halten der DVR und der ADAC zahlreiche Angebote zur Verkehrssicherheitsarbeit bereit.

Inwiefern Angebote am Markt in diesem breit gefächerten Segment speziell für Feuerwehr-Einsatzfahrer wirklich geeignet sind, sollte am Ende vorzugsweise ein individueller Qualitätscheck erbringen.

Vor der konkreten Buchung von Aus- und Fortbildungen sollten unbedingt die **Zielrichtung**, das **Gesamtkonzept** und der **Ausbildungsstand der beteiligten Einsatzfahrer** Berücksichtigung finden. So ist ein Fahrtraining auf einem Trainingsplatz – bestenfalls mit dem eigenen Einsatzfahrzeug – wesentlich zielführender, wenn vorbereitende Module in einem Gesamtkonzept bereits geschult wurden und die Bedeutung und die Zielrichtung dieser Einzelmaßnahme bekannt sind. Die *technische Basiseinweisung* auf das oder die Einsatzfahrzeug(e), die *Grundunterweisung Fahren mit Sonder- und Wegerechten* sowie ein *Fahrgeschicklichkeitstraining* sollten in diesem Fall bereits absolviert sein.

10. Schlussbetrachtung

Verkehrsunfälle mit Personen- und Sachschäden müssen auch bei Einsatzfahrten der Feuerwehr weiter gezielt reduziert werden. Das sichere Eintreffen am Einsatzort ist die

Voraussetzung für gezielte Hilfeleistung. Daneben sollten auch Bagatell-Schäden möglichst vermieden werden.

Neben technischen spielen bei der Gefahrenprävention in diesem Bereich auch organisatorische und personenbezogene Maßnahmen eine wichtige Rolle. Nur durch die konsequente Umsetzung eines ganzheitlichen Aus- und Fortbildungskonzeptes können Einsatzfahrer die notwendigen Kompetenzen zur sicheren Bewältigung ihres Einsatzalltages erwerben. Ein modulartig aufgebautes Fahrertraining für Einsatzkräfte bietet beste Voraussetzungen hierfür.

Zunehmend stellen auch Fahrsimulatoren für Feuerwehren ein probates Mittel betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit dar. Insbesondere Belastungsaspekte und -situationen können durch professionelle Schulungen in diesem Segment gezielt erfahrbar gemacht und geeignete Handlungsstrategien zur besseren Bewältigung erarbeitet sowie wiederkehrend angewendet werden.

In einigen Bundesländern werden Einsatzfahrertrainings für Feuerwehren als wichtiges Mittel der praktischen Gefahrenprävention gezielt finanziell gefördert.

Quellenverzeichnis

1. Bente, J. (2016): Mündliche Informationen, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn
2. Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (2016): Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben, DGUV Information 205-024, Berlin
3. Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (2011): Sicherheit im Feuerwehrdienst - Arbeitshilfen für Sicherheit und Gesundheitsschutz, DGUV Informationen 205-010, Berlin
4. Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (2014): DGUV Regel 100-001 - Grundsätze der Prävention, Berlin
5. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2015): Sicherheitsprogramm Einsatzfahrzeuge, Bonn
6. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. und Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2015): Simulatoren, Instrumente betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit, Bonn
7. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. und Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2015): Mehr Sicherheit für Fahrerinnen und Fahrer von Einsatzfahrzeugen, Bonn
8. Feuerwehrunfallkasse Rheinland-Pfalz (2014): Verhaltenstraining bei Einsatzfahrten mit Sondersignal, Andernach
9. HFUK Nord (2015): Hinweise zum sicheren Betrieb von Feuerwehrfahrzeugen, Kiel/Schwerin/Hamburg
10. Hinz, T. (2009): Vermeidung von Eigenunfällen auf Einsatzfahrten der Feuerwehren, Hausarbeit im Rahmen der Staatsprüfung für den höheren feuerwehrtechnischen Dienst, Fulda
11. Höhn, Stefan (2016): Mündliche Informationen, Zentrale Polizeidirektion Hannover
12. Krentzlin, Dr., M. (2016): Mündliche Information, Feuerwehr Hannover
13. Lüben, H. (2016): Mündliche Informationen, ADAC e.V., München
14. Müller, Prof. Dr. jur., D. (2015): Einsatzfahrten, 4. Auflage, Boorberg Verlag Stuttgart
15. Müller, Prof. Dr. jur., D. (2016): Mündliche Informationen, Hochschule der Sächsischen Polizei, Rothenburg/Oberlausitz
16. Neukum, A. (2013): Einsatzfahrten - Verhalten der Einsatzkräfte und der Verkehrsteilnehmer: Implikationen für Ausbildung und Training, Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW), Vortrag im Rahmen des Symposiums Sicherheit bei Sondersignalfahrten, Feuerwehrakademie Hamburg, 13.12.2013
17. Neukum, A. (2016): Mündliche Informationen, Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW GmbH), Veitshöchheim
18. Pelzl, T. (2016): Mündliche Informationen, DGUV e.V., Stuttgart
19. Schmitz, Dr., M. (2015): Mündliche Informationen, Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW GmbH), Veitshöchheim

20. Schwandner, C. (2012): Anleitung zur Durchführung einer Einweisungsfahrt zum Führen eines Feuerwehrfahrzeuges, Landesfeuerweherschule Baden-Württemberg, Bruchsal
21. Thorns, J. (2016): Realer geht es fast nicht: Einsatzfahrzeugsimulator bei Rosenbauer, BRANDSCHUTZ Deutscher Feuerwehr-Zeitung 4/16, Stuttgart
22. Thorns, J. (2005): Einsatz- und Geländefahrten, Verlag Kohlhammer, Stuttgart
23. Unfallkasse Baden-Württemberg (2010): Sicherheit auf Einsatzfahrten, Praxisnahe Übungen für Feuerwehr-Einsatzfahrer, Stuttgart
24. Unfallkasse Rheinland-Pfalz und Saarland (2015): Ladungssicherheit bei Einsatzfahrzeugen, Andernach/Saarbrücken
25. Verein Deutscher Ingenieure e.V. (2004 bis 2016): VDI-Richtlinienreihe 2700 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen, Düsseldorf
26. Zawadke, Thomas (2006): Logistik bei der Feuerwehr, Verlag Kohlhammer, Stuttgart

Anhang: Informationen und Kontakte zur Einsatzfahrerausbildung

Zu 6.1.1: Technische und theoretische Einweisung

Broschüren: DGUV, Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben, DGUV Information 205-024, Berlin

HFUK Nord: Hinweise zum sicheren Betrieb von Feuerwehrfahrzeugen, Kiel/Schwerin/Hamburg

Zu 6.1.2: Ersteinweisung in Sonderrechts- und Wegerechtsfahrten

Broschüre: DGUV, Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben, DGUV Information 205-024, Berlin

Müller, Prof. Dr. jur., D.: Einsatzfahrten, 4. Auflage, Boorberg Verlag Stuttgart

Zu 6.2.1: Fahrgeschicklichkeitsübungen

Broschüren: Unfallkasse Baden-Württemberg (2010): Sicherheit auf Einsatzfahrten, Praxisnahe Übungen für Feuerwehr-Einsatzfahrer, Stuttgart

Unfallkasse Rheinland-Pfalz und Saarland (2015): Ladungssicherheit bei Einsatzfahrzeugen, Andernach/Saarbrücken

HFUK Nord (2015): Hinweise zum sicheren Betrieb von Feuerwehrfahrzeugen, Kiel/Schwerin/Hamburg

Zu 6.2.2 Fahrsicherheitstrainings

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2015): Sicherheitsprogramm Einsatzfahrzeuge:

https://www.dvr.de/site.aspx?url=html/betriebe_bg/sht_shp/840_10.htm

<http://www.verkehrsfachschule-markdorf.de/index.php/feuerwehr.html>

ADAC e.V., München:

<https://www.adac.de/produkte/fahrsicherheitstraining/>

Zu 6.2.3 Fahrsimulator-Schulung

Deutschlandweite Kontakte:

<http://www.verkehrssicherheitsprogramme.de/site/detail.aspx?id=102>

Mecklenburg-Vorpommern: Kontaktvermittlung

<http://www.verkehrswacht-mv.de>

Hamburg: Fahrsimulationstraining

<http://www.feuerwehrakademie.de/seminaruebersicht/fahrsimulationstraining.html>

[http://www.dekra-](http://www.dekra-berufskraftfahrer.eu/fahrsimulator/einsatzmoeglichkeiten/sondersignalfahrten-im-lkw-simulator-weiterbildung-dekra-akademie.html)

[berufskraftfahrer.eu/fahrsimulator/einsatzmoeglichkeiten/sondersignalfahrten-im-lkw-simulator-weiterbildung-dekra-akademie.html](http://www.dekra-berufskraftfahrer.eu/fahrsimulator/einsatzmoeglichkeiten/sondersignalfahrten-im-lkw-simulator-weiterbildung-dekra-akademie.html)

Berlin: Fahrsimulationstraining

<http://www.berliner-feuerwehr.de>

<http://www.sifat-roadsafety.de/warum-einsatz-blaulichtraining/>

Niedersachsen: Fahrsimulationstraining beim THW/Kontaktvermittlung

http://www.thw-bundesschule-hoya.de/hoya/cms/front_content.php?idcat=63&idart=494

<http://www.landesverkehrswacht.de>

Rheinland-Pfalz: Fahrsimulationstraining

<https://www.lfv-rlp.de/facharbeit/abt-ausbildung/sicher-zum-einsatz/sondersignal-trainer/>

Baden-Württemberg: Fahrsimulationstraining

<http://emil-truck.de/tapp/index/91958>

Sachsen: Lehrgang „Fahrsicherheitstraining - Fahrsimulator“

http://www.lfs.sachsen.de/download/lfs/Kat_blat-175.pdf

Bayern: Sondersignal-Fahrt-Trainer

<http://www.lfv-bayern.de/service/sondersignal-fahrt-trainer-sft.html>

DVR e.V.: Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten

http://www.dvr.de/betriebe_bg/seminare/einsatzwagenfahrer.htm

Informationen zu Sondersignal-Fahrt-Trainern:

IFE Systems: <http://sondersignalfahrt.de/>

<http://www.ifesystems.de/>

WIVW: <https://wivw.de/de/>

Simutech: <http://www.simutech.de/>

SiFaT: <http://www.sifat-roadsafety.de/>

Zu 6.2.4 Jährliche Unterweisungen

Broschüren: Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (2011): Sicherheit im Feuerwehrdienst - Arbeitshilfen für Sicherheit und Gesundheitsschutz, DGUV Informationen 205-010

<http://publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/I-8651.pdf>

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (2016): Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben, DGUV Information 205-024

<http://publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/205-024.pdf>

HFUK Nord, Sicherheitsunterweisungen für Mitglieder freiwilliger Feuerwehren

http://www.fukmitte.de/sites/default/files/dateien_zum_download/broschuere_sicherheitsunterweisungen.pdf

Zu 6.2.5 Geländefahrten

Broschüre: DGUV, Unterweisungshilfen für Einsatzkräfte mit Fahraufgaben, DGUV Information 205-024, Berlin

Thorns, J. (2005): Einsatz- und Geländefahrten, Verlag Kohlhammer, Stuttgart

Weiterführende Informationen zu landesspezifisch organisierten Fahrertrainings für Einsatzkräfte finden sich im Internet bei den Landesfeuerwehrverbänden, ggf. auch bei den Landesfeuerweherschulen bzw. müssen dort telefonisch erfragt werden:

Bundesland	Landesfeuerwehrverband	Landesfeuerweherschule
------------	------------------------	------------------------

Schleswig-Holstein	www.lfv-sh.de	www.lfs-sh.de
Mecklenburg-Vorpommern	www.landesfeuerwehr-mv.de	www.brand-kats-mv.de
Hamburg	www.feuerwehr-hamburg.de	www.feuerwehrakademie.de
Bremen	www.lfv-bremen.org	www.feuerwehr-bremen.org
Niedersachsen	www.lfv-nds.de	www.nabk.de
Berlin	www.lvff-berlin.de	www.berliner-feuerwehr.de
Nordrhein-Westfalen	www.vdf-nrw.de	www.idf.nrw.de
Sachsen-Anhalt	www.feuerwehr-sachsen-anhalt.de	www.inneres.sachsen-anhalt.de/bks-heyrothsberge
Brandenburg	www.lfv-bb.de	www.lste.brandenburg.de
Thüringen	www.thfv.feuerwehr-thueringen.de	www.lfks-th.de
Sachsen	www.lfv-sachsen.de	www.lfs-sachsen.de
Saarland	www.lfv-saarland.de	www.lfws.saarland.de
Hessen	www.feuerwehr-hessen.de	www.hlfs.hessen.de
Rheinland-Pfalz	www.lfv-rlp.de	www.lfs.rlp.de
Baden- Württemberg	www.fwvbw.de	www.lfs-bw.de
Bayern	www.lfv-bayern.de	www.sfsg.de www.sfs-r.bayern.de www.sfs-w.de

Zudem bieten u.a. folgende Vereine und Firmen Dienstleistungsangebote im Bereich Fahrertraining für Einsatzkräfte an. Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellt lediglich einen beispielhaften Ausschnitt einer breiten Angebotspalette dar.

Anbieter	Kontakt
MAN Profidrive, München	www.truck.man.eu
SEB Simutruck, Venlo, Niederlande	www.stichting-europese-beroepsrijkschool.de
IFE Systems, Leipzig	www.ifesystems.de

Magirus GmbH, Ulm	www.magirusgroup.com
Rosenbauer International AG, Leonding, Österreich	www.rosenbauer.com
Verkehr & Ausbildung Hartmann, Plochingen	www.va-hartmann.de
Verkehrsfachschule Markdorf, Markdorf	www.verkehrsfachschule-markdorf.de
Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V.	www.adac.de
Deutscher Verkehrssicher- heitsrat e.V.	www.dvr.de