Mobilität im Zivil- und Katastrophenschutz

Daniel Mandel, Lucas Salzmann und Gregor Hoppe

"Mal eben von A nach B fahren wird nicht funktionieren." Wer die Bilder aus der Ukraine sieht oder die Zerstörung der Flutkatastrophe 2021 noch vor Augen hat, der weiß: Damit geholfen werden kann, müssen Personal und Material befähigt werden, an den Einsatzort zu gelangen.

Die Unwetterereignisse im vergangenen Sommer mit z.T. erheblicher Zerstörung der (Verkehrs-)Infrastruktur und der aktuelle Wandel des sicherheitspolitischen Umfeldes, welcher durch kriegerische Akte ähnliche Effekte erzeugt, bekräftigen die Forderung des BBK, das künftige Fahrzeuge der ergänzenden Ausstattung des Bundes für den Katastrophenschutz im Zivilschutz mindestens geländefähig, je nach einsatztaktischer Forderung an das spezifische Fahrzeug sogar geländegängig zu gestalten sind. Diese Forderungen müssen auch dann gelten, wenn dies absehbar aufgrund der höheren Fahrzeugkomplexität mit Mehrkosten einhergeht.



Fahrzeuge – und Personal – müssen auch auf schwierige Umstände vorbereitet sein.

Ursächlich für diese Forderung ist, dass Einsatzszenarien des Zivil- und Katastrophenschutzes, also Katastrophenereignisse wie auch kriegerische Auseinandersetzungen, häufig mit ausgefallener Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur einhergehen. Dementsprechend müssen die Fahrzeuge so gestaltet sein, dass sie auch unter widrigen Bedingungen Personal und Material sicher zum Einsatzort transportieren und folglich zur Wirkung bringen zu können. Daher sind entsprechend hohe Anforderungen an die Fahrzeuge bzw. die Technik zustellen. Doch damit ist es nicht getan, denn auch die Helferinnen und Helfer müssen befähigt werden, unter diesen erschwerten Bedingungen den gestellten Einsatzauftrag zu erfüllen. Hiervon kann beispielsweise bei den Medizinischen Task Forces das Überleben von Patien-

tinnen und Patienten abhängen. Um die Fahrzeuge sicher zu bewegen, müssen die Einsatzkräfte deshalb besonders geschult werden und jenseits theoretischen Inputs auch intensive praktische Erfahrungen sammeln. Denn es gilt der bewährte Grundsatz: "Fahren lernt man nur durch Fahren."

Zu hoffen, dass die personellen und technischen Fähigkeiten in der Realität so selten benötigt werden, dass auf eine dahin gehende Vorhaltung und Ausbildung verzichtet werden kann, ist aus einsatztaktischer und risikoanalytischer Sicht inakzeptabel.

Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe hat deshalb im November des letzten Jahres eine Sondierungsabfrage und einen Workshop an der Bundesakademie für Bevölkerungsschutz und Zivile Verteidigung (BABZ) zum Thema "Mobilität im Zivil- und Katastrophenschutz" initiiert. Ziel des Workshops war es, genauere Erkenntnisse zu gewinnen, ob in den Hilfs- und Einsatzorganisationen bereits flächendeckende Ausbildungsangebote im Kontext der Kraftfahrerausbildung für Szenarien des Zivil- und Katastrophenschutzes vorhanden sind und wie diese konkret durchgeführt werden.

Ergebnis war, dass in den Organisationen mit Ausnahme von THW und Bundeswehr keine einheitlichen und flächendeckenden Ausbildungskonzepte zu diesem Themenkomplex vorhanden sind. Inhalte wie das "Fahren im Katastrophenschutz" und das "Fahren unter besonderen Bedingungen" werden in den vorhandenen Ausbildungskonzepten lediglich punktuell, teils gar nicht vermittelt. Übereinkommend vertraten die Teilnehmenden des Workshops die Meinung, dass ein modernes, für extreme Situationen konzipiertes Fahrzeug den gestellten Einsatzauftrag nur erfüllen kann, wenn auch die Kraftfahrenden für den Einsatz in diesen Szenarien qualifiziert wurden.

Dementsprechend sind hierauf ausgerichtete Ausbildungsangebote zu schaffen. Kernpunkt hierbei ist, dass eine flächendeckende, einheitliche Ausbildung nur durch hierfür ausgebildete Multiplikatoren möglich ist. Schließlich gilt es aus fachlicher Sicht, alle Kraftfahrenden organisationsübergreifend vergleichbar auszubilden, um bspw. auch bei gemischten (Marsch)Verbänden ein vergleichbares Qualifikationsniveau der Einsatzkräfte sicherstellen zu können. Daher wurden im zweiten Teil des Workshops gemeinsam mit den Hilfs- und Einsatzorganisationen sowie dem Technischen Hilfswerk die Anforderungen an Ein-

satzkräfte beim Führen von Fahrzeugen in besonderen Lagen identifiziert und relevante Ausbildungsinhalte für ein Pilotseminar definiert. Hierzu gehören neben dem Fahren im Verband beispielsweise das Fahren im Gelände, die Fahrzeugbergung oder das Fahren unter CBRN-Bedingungen.

Kategorie 1	straßen- fähig	Ein Fahrzeug, das üblicherweise zum Be- fahren von befestigten Straßen geeignet ist.
Kategorie 2	gelände- fähig	Ein Fahrzeug, das zum Befahren aller Straßen und bedingt für Geländefahrten geeignet ist. In der Kategorie 2 wird weiter unterschieden in: Fahrzeuge mit eingeschränktem Fahrvermögen im Gelände Fahrzeuge mit besserem Fahrvermögen im Gelände, üblicherweise erreicht durch Differentialsperre und Singlebereifung
Kategorie 3	gelände- gängig	Ein Fahrzeug, das zum Befahren aller Straßen und für Geländefahrten geeignet ist. Das Fahrzeug verfügt üblicherweise über einen Antrieb an allen Achsen und Differentialsperre/n und Singlebereifung

Fahrvermögen gemäß DIN EN 1846-1.

Im Anschluss an den Workshop erfolgte eine Konkretisierung der möglichen Multiplikatorenausbildung in Zusammenarbeit mit der Bundeswehr, da dort seit Jahren sogenannte Kraftfahrfeldwebel, die für die Kraftfahrausbildung in den Einheiten zuständig sind, geschult werden und dementsprechend dort eine umfassende Expertise im Bereich der Kraftfahrerausbildung für Einsatzsituationen vorhanden ist.

Hierauf aufbauend wurde das Pilotseminar zur Ausbildung von Multiplikatoren für das Kraftfahrwesen im Zivilund Katastrophenschutz für 12 Teilnehmende in Kooperation mit der Bundeswehr und deren Logistikschule in der Zeit vom 4. Juli 2022 - 15. Juli 2022 in der Lucius-D.-Clay-Kaserne in Garlstedt durchgeführt.

Um ein für ehrenamtlich Helfende geeignetes kompaktes Ausbildungsformat zu schaffen, musste die Ausbildungszeit stark limitiert werden. Daher mussten die Teilnehmenden über Einsatzerfahrung verfügen, erfahrene Kraftfahrer im Bereich der Führerscheinklasse C sein, technisches Grundverständnis besitzen und bereits als Ausbilder in der jeweiligen Organisation eingesetzt werden.

Trotz der Corona-Pandemie und der bestehenden großen Belastungen ist es gelungen, dass von Seiten des Arbeiter-Samariter-Bundes, des Deutschen Roten Kreuzes, der Johanniter-Unfall-Hilfe, des Malteser Hilfsdienstes, des Niedersächsischen Landesamtes für Brand- und Katastrophenschutz stellvertretend für die Bundesländer sowie des Technischen Hilfswerkes eine Teilnahme ermöglicht werden konnte. Dies ist für das BBK besonders wichtig, weil so von den unterschiedlichen Erfahrungen profitiert, ein gemeinsames Verständnis geschaffen und die interorganisationale Zusammenarbeit verbessert werden konnte.

Im Rahmen des Pilotseminares wurden die vorab definierten Lehrgangsinhalte einem ersten Praxistest unterzogen. Ideen und Verbesserungswünsche wurden durch die erfahrenen Einsatzkräfte eingebracht, was die Weiterentwicklungen der Multiplikatorenausbildung ermöglicht.

Während des Lehrganges standen insbesondere praktische Übungen, wie das Befahren von Sand- und Geröllstrecken, die Durchquerung von schlammigem und sandigem Gelände sowie das Überwinden von Hindernissen im Vordergrund. Schließlich galt es auch die Annahmen über Einsatzszenarien und die damit verbundenen Herausforderungen zu prüfen. Hier zeigten sich die Vorteile der Durchführung des Lehrganges bei der Bundeswehr. Denn die dort tätigen Fahrlehrer und Kraftfahrfeldwebelausbilder konnten als Ausbilder dieses Pilotlehrganges mit viel Erfahrung bezüglich des Fahrens im Gelände und in Einsatzsituationen den Teilnehmenden ihr Wissen und ihre Erfahrung im realen Gelände weitergeben. Durch die Möglichkeit, die Übungsplätze und Geländelehrbahnen der Logistikschule nutzen zu können, waren während des Pilotlehrganges viele unterschiedliche Hindernisse, Untergründe und Geländestrecken zum Testen des Könnens von Mensch und Fahrzeug verfügbar. Hierbei war es ausdrücklich erwünscht, dass die Teilnehmenden die gestellten Aufgaben mit organisationseigenen Fahrzeugen getreu dem Motto: "train as you fight" bewältigen, wobei stets auf die Expertise der Ausbilder zurückgegriffen werden konnte.



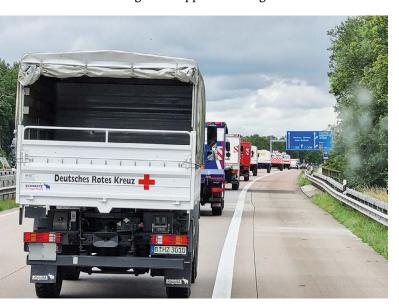
Fahren im Gelände stellt hohe Ansprüche an Mensch und Material.

Neben den praktischen Erfahrungen im Gelände wurden auch mehrfach Methoden für eine solche Ausbildung thematisiert sowie einige Themen durch die Lehrgangsteilnehmenden vorbereitet, vorgestellt und abschließend besprochen. Schließlich sollen die Multiplikatorinnen und Multiplikatoren künftig selbständig anderen Einsatzkräften die Ausbildungsinhalte vermitteln und praktische Übungen anleiten.

Mit etwas zeitlichem Abstand zum Pilotseminar wurde eine Evaluation mit den Beteiligten bzw. den Vertretungen der Hilfs- und Einsatzorganisationen an der BABZ durchgeführt. Der zeitliche Abstand zwischen dem Pilotseminar und der Evaluationsveranstaltung war wichtig, da hierdurch den Beteiligten Gelegenheit zur Reflexion und Abstimmung gegeben wurde. Im Zuge der gemeinsamen Evaluation flossen die Erfahrungen in die weitere Konzeption ein. Hierdurch konnten die Ausbildungsinhalte in Teilen nachgeschärft und Erfordernisse hinsichtlich einer flächendeckenden Ausbildungsorganisation definiert werden.

Während der Evaluation zeigte sich, dass eine flächendeckende Schulung von Kraftfahrinnen und Kraftfahrern für Szenarien des Zivil- und Katastrophenschutzes nicht zeitnah allein durch die seitens des BBK ausgebildeten Multiplikatoren realisierbar ist.

Bei Erreichen des Ausstattungssolls der ergänzenden Ausstattung von ca. 5.400 Einsatzfahrzeugen müssten bei der Vorhaltung von Doppelbesatzungen allein für die Bun-



Bei Erreichen des Ausstattungssolls der ergänzenden Ausstattung von ca. 5.400 Einsatzfahrzeugen müssten bei der Vorhaltung von Doppelbesatzungen allein für die Bundesfahrzeuge ca. 10.800 Kraftfahrer geschult werden.

(Fotos: BBK)

desfahrzeuge ca. 10.800 Kraftfahrende geschult werden. Der derzeit angestrebte Lösungsansatz sieht ein mehrstufiges Ausbildungssystem vor. Hierbei ist angedacht, dass die durch das BBK ausgebildeten Multiplikatoren die künftigen Standortausbilder und -ausbilderinnen schulen. Diese wiederum teilen das Wissen mit dem Kraftfahrpersonal in ihren Einheiten und führen die Standortausbildung selbstständig durch. Wie dies konzeptionell im Detail gestaltet werden soll, befindet sich derzeit in der Erarbeitung bzw. Ausplanung.

Weiter zeigte sich auch der Zwiespalt zwischen einer detaillierten Ausbildung im Rahmen der Multiplikatorenschulung vor Ort und der zeitlichen Verfügbarkeit der Teilnehmenden, die größtenteils ehrenamtlich Helfende sind und teilweise Schwierigkeiten bezüglich der Freistellung über einen längeren Zeitraum durch die Arbeitgeber auftreten können. Einen Lösungsansatz, um diesem Problem zu begegnen und die Ausbildungszeit in Präsenz möglichst effizient zu gestalten, bildet hier das digitale Lernen. Denkbar ist, dass theoretische Inhalte in dieser Form vorab zur Verfügung gestellt, gelehrt und abgeprüft werden. Hierdurch

könnte sichergestellt werden, dass während der Präsenzveranstaltung auf ein einheitliches Wissensfundament aufgebaut und die Vermittlung von praktischen Inhalten im Vordergrund stehen kann.

Inhalte des Pilotseminares waren unter anderem:

- Fahrsicherheitstraining für Einsatzfahrzeuge
- · Fahren im Gelände
- Besondere Situationen im Einsatz (Gewässerdurchfahrt, Befahren von Schnellbrücken etc.)
- · Fahren unter CBRN-Bedingungen
- · Fahren im Marschverband
- Autarkie im Gelände
 - (Abschleppen und Bergen, Nutzung von Gleitschutzketten etc.)
- · Rechtsgrundlagen im Kraftfahrwesen
- Fahrphysik und Fahrzeugtechnik
- Einweisertätigkeiten

Investition in die Sicherheit

Auf Basis der Erkenntnisse der Evaluation des ersten Pilotlehrganges ist bereits nächstes Jahr der Pilotlehrgang 2.0 geplant, mit dem Ziel, im Anschluss die "Serienreife" zu erreichen. Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, durch die Multiplikatoren für das Kraftfahrwesen künftig eine flächendeckende und auf die Bedarfe des Zivil- und Katastrophenschutzes ausgerichtete Kraftfahrausbildung anzubieten. Denn wie beschrieben ist es essenziell, dass die Einsatzkräfte im Umgang mit den Fahrzeugen auch im Gelände geschult werden. Der Qualifizierungsbedarf ist umso größer, je mehr die Fahrzeuge der ergänzenden Ausstattung von den alltäglichen Fahrzeugen abweichen. Da diese Abweichung bei geländefähigen und geländegängigen Fahrzeugen gegeben ist, müssen die Nutzer im Umgang mit der nach §§ 11 ff. ZSKG zur Verfügung gestellten Mobilitätsplattform geschult werden. Die Forderung nach entsprechenden Unterweisungen wird auch durch die DGUV Vorschrift 70 und die DGUV Information 205-024 unterstrichen.

Durch diesen Lehrgang des BBK soll sichergestellt werden, dass die in Zukunft ausgebildeten Multiplikatoren ihr erlerntes Wissen in die Breite der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben streuen, sodass eine Ausbildung für das Fahren in Szenarien des Zivil- und Katastrophenschutzes sichergestellt werden kann.

Damit soll perspektivisch erreicht werden, dass die Einsatzkräfte in Zukunft gewappnet sind, unter widrigen Verhältnissen im Einsatz den Auftrag sicher und erfolgreich auszuführen und der Bevölkerung dort effektiv zu helfen, wo Hilfe notwendig ist.

Daniel Mandel ist Mitarbeiter des Referates Forschung und Grundlagen im RBK

Lucas Salzmann ist Dozent und Ausbilder für Technik, Sicherheit und Logistik beim Arbeiter-Samariter-Bund.

Gregor Hoppe leitet das Referat *Sonderprojekte* im Landesverband NRW der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.