

# ANFAHRT ZUM FEUERWEHRHAUS NACH ALARMIERUNG

Redaktion: Walter Liebertz und Wolfgang Bertram

**F|U|K**

LEITFADEN FÜR DIE AUSBILDUNG | VERKEHRSSICHERHEIT



## Impressum

FUK Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen  
Bertastraße 5 | 30159 Hannover  
Telefon 0511 9895-431 | Telefax 0511 9895-480  
info@fuk.de | www.fuk.de

Verantwortlich für den Inhalt der Seiten:  
Thomas Wittschurky, Geschäftsführer

Bildnachweis:  
Ulrich Reinecke (Titel),  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (S. 7, 23, 25, 32),  
inform.werbeagentur (S. 17), Fontanis/fotolia.com (S. 21),  
wajan/fotolia.com (S. 21), Thorsten Nieder/fotolia.com (S. 21),  
by-studio/fotolia.com (S. 22)

Gestaltung:  
inform.werbeagentur, Hannover

Ausgabe:  
August 2013

# ANFAHRT ZUM FEUERWEHRHAUS NACH ALARMIERUNG

Redaktion: Walter Liebertz und Wolfgang Bertram



## MODUL

Anfahrt zum Feuerwehrhaus nach Alarmierung

## ZIELGRUPPE

Führerscheininhaber

## ZEITANSATZ

Zwei Halbtage

## INHALTE

- Ist-Situation (S. 8)
- Rechtliche Grundlagen (Stand 12/2012) (S. 9)
- Wahrnehmung und Informationsverarbeitung (S. 17)
- Was ist Stress und wie wirkt er auf den Menschen? (S. 26)
- Stressparcours (S. 32)

## ZIELE

Die Teilnehmer erkennen die Gefahren der „Alarmfahrt“ zum Feuerwehrdienst und sind fähig und bereit, diesen Gefahren mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen

- DVR Medienarchiv
- Sackgasse Stress? (Angelika Wagner-Link)
- Verkehrswacht – Medien & Service-Center
- Wahrnehmung und Blickverhalten (P. L.)
- [www.tuevnord.mobilbleiben.de](http://www.tuevnord.mobilbleiben.de)
- [www.fid-gesundheitswissen.de](http://www.fid-gesundheitswissen.de)
- Straßenverkehrsgesetz (StVG)
- Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Strafgesetzbuch (StGB)
- Sonderrechte im Einsatz (Wasielewski, A.)
- Einsatzfahrten (Müller, D.)



*Informationen, die nur für den Moderator/die Moderatorin bestimmt sind, wurden **kursiv** gedruckt.*

# VORWORT

## ALARM!

Feuerwehrleute sind Menschen mit hoher Motivation. Deshalb löst dieses Wort bei jedem Feuerwehrmann und jeder Feuerwehrfrau die Bereitschaft aus, sofort zur Hilfeleistung jeder Art auszurücken. In seltenen Fällen sind die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr aber vor Ort am Feuerwehrhaus, um von hier aus unverzüglich den Einsatz zu fahren. Die Regel ist, dass die Einsatzkräfte herangerufen werden, sei es durch Funk oder Sirenensignale. Geschieht das zur Tagesarbeitszeit oder in der Nacht, dann ist immer der „Weg zum Feuerwehrhaus“ zurückzulegen, ob von der Arbeitsstelle oder von zu Hause. Auf jeden Fall ist „Eile“ angesagt, eben ALARM!



# IST-SITUATION



**Ziel: Der Feuerwehrmann/die Feuerwehrfrau soll für die besondere Gefahrenproblematik dieser Fahrt zum Feuerwehrdienst sensibilisiert werden.**

Die Fahrt zum Feuerwehrhaus nach einer Alarmierung ist mit einer Vielzahl von Emotionen verbunden. Diese Emotionen haben Einfluss auf das Fahrverhalten des Feuerwehrmannes/der Feuerwehrfrau. Und trotzdem kann nur geholfen werden, wenn die Einsatzkräfte das Feuerwehrhaus und den Einsatzort unfallfrei erreichen. Um mögliche Gefahren einmal vergegenwärtigen zu können, wollen wir die Situation genauer betrachten.



**Frage: Die Teilnehmer sollen sich in einem „Brainstorming“ die Situationen ins Gedächtnis rufen, in denen eine Alarmierung sie bereits erreicht hat oder erreichen könnte ...**

*Dazu können folgende Fragen helfen (Ergebnissicherung auf einem Flipchart):*

- In welchen beruflichen/privaten Situationen findet die Alarmierung statt: zu Hause, am Arbeitsplatz, unterwegs?
- Welche alltäglichen Belastungen sind häufig einer Alarmierung „vorgesaltet“: körperliche und/oder psychische Belastungen?
- Wie wirken sich diese Belastungen aus?  
(Ab S. 26 wird genauer darauf eingegangen!)
- Wie läuft die Alarmierung ab?
- Wie weit ist es zum Feuerwehrhaus?

- Mit welchen schwierigen Verkehrssituationen muss auf dem Weg gerechnet werden?
- Wie routiniert kann der Weg „abgearbeitet“ werden?

*Hier kann der zurückzulegende Weg eines Alarmierten beispielhaft dargestellt und schwierige Situationen gemeinsam besprochen werden.*

# RECHTLICHE GRUNDLAGEN

(Stand 12/2012)

## Straßenverkehrsordnung § 35 „Sonderrechte“ (Auszüge)

(1) Von den Vorschriften dieser Verordnung (StVO) sind die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist.

(8) Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden.

## Die Feuerwehr

Im Verordnungstext (Abs. 1) wird, im Gegensatz zu den in Abs. 5a angesprochenen Fahrzeugen des Rettungsdienstes, die Feuerwehr genannt. Daraus lässt sich ableiten, dass grundsätzlich alle Angehörigen der Feuerwehr gemeint sind. Dabei spielt es zunächst keine Rolle, ob der Feuerwehrmann/die Feuerwehrfrau sich im Einsatz- oder Privatfahrzeug aufhält, in Zivil ist oder Einsatzkleidung trägt.

## Befreiung von den Vorschriften der StVO?

Man könnte auf den ersten Blick annehmen, dass die Regeln der StVO auf Grund des Verordnungstextes des § 35 StVO (Sonderrechte) „von den Vorschriften dieser Verordnung (ist) ... die Feuerwehr ... befreit“ für Angehörige der Feuerwehr nicht gelten.

In der Praxis sollte jedoch die Ansicht greifen, dass die Regeln der StVO für alle Feuerwehrleute zunächst einmal volle Geltung haben. In besonderen Fällen kann es jedoch erforderlich sein, sich unter eng gesetzten Ausnahmeregeln sanktionsfrei darüber hinwegzusetzen.

Sozusagen „ausnahmsweise, weil es anders gar nicht geht“.

Es muss jedoch Klarheit darüber herrschen, dass jede Inanspruchnahme der Sonderrechte ggf. gerichtlich auf deren Rechtmäßigkeit überprüft werden kann – und im Schadensfall überprüft werden muss.

Und klar sein muss auch, dass, wenn überhaupt, nur von den Regeln der StVO abgewichen werden darf, keinesfalls z. B. von denen des Straßenverkehrsgesetzes, des Strafgesetzbuches oder der Fahrerlaubnisverordnung.

## BEISPIELE

### StVO § 3 Geschwindigkeit, Abs. 1

„Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht.“

Hier wird schnell klar, dass von dieser Regel gar nicht abgewichen werden darf. Ein Maschinist, der sein Fahrzeug nicht beherrscht, stellt eine potenzielle Gefahr für sich, seine herbeieilenden Kameraden und alle anderen Verkehrsteilnehmer dar.

## StVO § 3, Abs. 2a

„Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen ... so verhalten, dass eine Gefährdung ... ausgeschlossen ist.“

Auch hier keine Befreiung von den Regeln, denn der o. g. Personenkreis kann sich noch nicht oder nicht mehr sicher im Straßenverkehr bewegen. Jedem Fahrzeugführer ist also die Verantwortung dafür übertragen, dass durch seine Fahrweise dieser Personenkreis auf gar keinen Fall gefährdet wird, auch wenn z. B. Kinder völlig falsch reagieren oder alte Menschen sich unsicher im Straßenverkehr bewegen.

Der Wortlaut des § 3 (2a) StVO gibt an dieser Stelle zudem eine genaue „Durchführungsanweisung“ vor: „Verminderung der Geschwindigkeit und Bremsbereitschaft!“

## StVO § 19 Bahnübergänge, Abs. 1

„Schienenfahrzeuge haben Vorrang auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz.“

Der Vorrang eines Zuges kann nicht aufgehoben werden, zumal es auf Grund der Gewichte (Masse) und der Geschwindigkeit eines fahrenden Zuges dem Triebfahrzeugführer nicht möglich ist, rechtzeitig anzuhalten, um „Sonderrechte“ zu gewähren.

Deshalb haben „Fahrzeuge vor dem Andreaskreuz ... in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang zu warten“, wenn:

- sich ein Schienenfahrzeug nähert
- rotes Blinklicht oder gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben werden
- die Schranken sich senken oder geschlossen sind
- ein Bahnbediensteter Halt gebietet

Diese Beispiele machen deutlich, dass der Satz: „von den Vorschriften dieser Verordnung [ist] ... die Feuerwehr ... befreit“ in Wirklichkeit keine echte Befreiung von den Regeln darstellt.

## Voraussetzungen zur Inanspruchnahme von Sonderrechten (§ 35 StVO)

### Allgemeine Voraussetzung: **Hoheitliche Aufgaben**

Die Tätigkeit muss eine Aufgabe mit hoheitlichem Charakter sein. Darunter ist nicht zu verstehen, dass jede Handlung eines Feuerwehrangehörigen automatisch eine hoheitliche Aufgabe ist. Die Fahrt zu einer Tagung oder einem Lehrgang z. B. unterliegt nicht dieser Voraussetzung.

### Zwingende Voraussetzung: **Dringendes Gebot**

Das Abweichen von den geltenden Regeln muss „**dringend geboten**“ sein. Mit anderen Worten: Ein Befolgen der Regeln der StVO würde die Durchführung des hoheitlichen Auftrages verlangsamen, wenn nicht gar unmöglich machen.

An die Überprüfung der „Dringlichkeit“ müssen hohe Maßstäbe angelegt werden.

Jeder, der Sonderrechte in Anspruch nehmen will, muss genau prüfen, ob die Übertretung geltender Regeln „ein dringendes Gebot“ darstellt.

## § 35 Abs. 8

„Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (ö.S.O.) ausgeübt werden.“

Diese „ö.S.O.“ ist der Maßstab aller Tätigkeiten während der Ausübung von Sonderrechten.

Ist auch nur der Anfangsverdacht gegeben, dass die ö.S.O. nicht gewährleistet werden kann, muss sofort eine Korrektur erfolgen, z. B. langsamer fahren, ggf. anhalten und warten, bis klar ersichtlich ist, dass die ö.S.O. nicht weiterhin beeinträchtigt wird.

Einige Grundsätze:

- Die Verkehrssicherheit hat Vorrang gegenüber dem berechtigten Interesse, Sonderrechte in Anspruch zu nehmen.
- Je größer die Abweichung von den Regeln der StVO, desto größer die Pflicht zur Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer.
- Die Fahrt zum Feuerwehrhaus darf nicht zufällig gut gegangen sein.
- Je wichtiger der Einsatz, umso weniger ist eine Herabsetzung der sonst üblichen Sorgfalt vertretbar.



Die Frage, ob Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren auf der Fahrt zum Feuerwehrhaus/Einsatzort Sonderrechte (mit Privat-Pkw) in Anspruch nehmen dürfen, wird seit Jahren kontrovers diskutiert.

Auch gerichtliche Entscheidungen (die immer den Einzelfall betrachten) helfen nicht wirklich weiter. Es gibt keine einheitliche Rechtsprechung. Einige Oberlandesgerichte (OLG) verneinen jede Sonderrechtsfahrt mit Privat-Pkw, andere halten eine mäßige Übertretung der Regeln der StVO für gerechtfertigt.

Die an einem Privat-Pkw grundsätzlich fehlenden Sondersignale begrenzen den Anspruch auf Nutzung von Sonderrechten sowieso von vornherein, unabhängig ob erlaubt oder nicht. Erst recht gibt es keine Möglichkeit, sich „freie Bahn“ zu verschaffen. Auch nicht durch allgemeine Lichtsignale, Warnblinker oder Hupe. Das Einsetzen solcher Mittel kann ggf. strafbar sein (Nötigung?).

Die Frage, ob die Fahrt zum Feuerwehrhaus bereits eine hoheitliche Aufgabe darstellt oder nur als Vorbereitungshandlung für den Einsatz zu sehen ist, ist zudem nicht abschließend beantwortet.

Die Rechtsprechung des OLG Frankfurt zu dieser Frage verneint Sonderrechte für Feuerwehrleute in Privat-Kfz, die des OLG Stuttgart hat Sonderrechte in diesen Fällen für gegeben.

## Gerichtliche Überprüfung

Wenn Sonderrechte im Privat-Kfz in Anspruch genommen werden und es zu einer Anzeige oder ggf. zu einer Gefährdung anderer gekommen ist, prüfen die Gerichte u. a.:

- Wann war der Einsatzzeitpunkt?
- Wie wurde alarmiert?
- Welche Dringlichkeit hatte der Einsatz?
- Welchen Kenntnisstand über den Einsatz hatte der Feuerwehrmann, die Feuerwehrfrau?
- Welche Verwendung hat der Mann/die Frau in der Feuerwehr?
- Welcher Ausbildungs-/Belehrungsstand liegt vor?

## Außenwirkung

Hier ist insbesondere zu berücksichtigen, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer nicht erkennen können, dass ein Feuerwehrmann im Privat-Kfz zu einem Einsatz fährt. Das gilt auch bei Dachaufsätzen „Feuerwehr“ oder anderen Hinweisschildern am Fahrzeug. Es muss vielmehr immer damit gerechnet werden, dass andere auf ihren Rechten bestehen und gar nicht auf den Gedanken kommen, dass ein Feuerwehrangehöriger auf dem Weg zum Einsatz ist und Sonderrechte in Anspruch nimmt.

## Bund-Länder-Fachausschuss

- **Niedersachsen:** „Aufgrund der in dieser Angelegenheit weiterhin bestehenden Rechtsunsicherheit sind die Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren schon aus Fürsorgegesichtspunkten anzuhalten, auf die Inanspruchnahme von Sonderrechten mit ihren Privatfahrzeugen zu verzichten.“
- **Freie Hansestadt Bremen** „Gemäß § 35 Absatz 1 StVO kommt es bei der Berufung auf die Sonderrechte darauf an, ob die Überschreitung der Vorschriften der StVO zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist. Demzufolge stehen einem Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr im Alarmfall auf der Fahrt zur Einsatzstelle oder zum Feuerwehrstützpunkt die Sonderrechte gemäß § 35 Absatz 1 StVO im Straßenverkehr zu. Die Nutzung der Sonderrechte ist also abhängig vom Einsatzzweck.“

- **Freie und Hansestadt Hamburg** „Die Angehörigen der FF der Hansestadt Hamburg dürfen bei Alarmierung aus Fürsorgegründen auf dem Weg zur Unterkunft der FF mit ihren Privat-Fz **keine** Sonderrechte in Anspruch nehmen. Die Inanspruchnahme von Sonderrechten wäre aufgrund der hier bestehenden Verkehrsdichte und der Häufigkeit der Alarmierungen mit einem unverhältnismäßig hohen Unfallrisiko verbunden.“
- **Berliner Senat** „Nach erneuter Prüfung halten wir an der Auffassung fest, dass Sonderrechte nur in Anspruch genommen werden dürfen, wenn hoheitliche Aufgaben erfüllt werden müssen und die Abweichung von der StVO dringend geboten ist. Das ist bei einer Fahrt zum Gerätehaus nicht der Fall, denn sie dient lediglich der Vorbereitung des Einsatzes, ist aber nicht Teil des Einsatzes. Damit entfällt die Voraussetzung zur Inanspruchnahme von Sonderrechten.“

Diese nicht vollzählige Auflistung zeigt die unterschiedlichen Auffassungen zur Frage: „Dürfen Feuerwehrangehörige auf dem Weg zum Einsatz Sonderrechte (mit Privat-Kfz) in Anspruch nehmen?“

Ob Sonderrechte im Privat-Kfz genutzt werden können, kann nur vor Ort entschieden werden. Entscheidend sind aber immer folgende Kriterien:

- Handelt es sich um eine Alarmierung zur Rettung von **Menschen/** Tieren aus lebensbedrohlichen Lagen?
- Ist es **dringend geboten**, zur Abwehr der Gefahr unter Missachtung der Regeln der StVO zum Feuerwehrhaus zu fahren, um den Einsatz-erfolg (zeitlich/personell) nicht in Frage zu stellen?
- Die Sonderrechte nach § 35 StVO verpflichten andere Verkehrsteilnehmer nicht, dem Feuerwehrangehörigen Vorrechte einzuräumen, da diese Vorrechte lediglich Fahrzeugen **mit Sondersignalen** eingeräumt sind!
- Die Ausübung der Sonderrechte mit dem privaten Pkw endet, wenn andere Verkehrsteilnehmer in ihren Rechten eingeschränkt, gefährdet oder gar geschädigt werden **könnten!**



## Unfall

Kommt es zu einem Unfall, ist unabhängig von der Schwere eines Personen- oder Sachschadens die Anfahrt zum Feuerwehrhaus – und damit die bevorstehende Einsatzfahrt – zu Ende.

Es müssen alle Maßnahmen ergriffen werden, um den Geschädigten die Beteiligung am Unfall kund zu tun.

Wenn nach angemessener Wartezeit (abhängig von Ort/Tageszeit) der Geschädigte nicht ausfindig gemacht werden kann, muss die Polizei benachrichtigt werden. Ein „Zettel hinter dem Scheibenwischer“ allein reicht nicht aus.

Die Feststellungen sind nachträglich zu ermöglichen, wenn sich der Verursacher berechtigt, entschuldigt oder nach Ablauf der Wartezeit vom Unfallort entfernt hat.

Für den Feuerwehrmann/die Feuerwehrfrau ergibt sich ggf. daraus ein Interessenkonflikt:

Auf der einen Seite muss am Unfallort verblieben werden, bis alle Unfalldaten erfasst sind. Auf der anderen Seite soll der Einsatzauftrag möglichst rasch ausgeführt werden.

Wer jetzt den Unfallort verlässt, ohne den Geschädigten zu informieren, begeht zunächst eine Straftat (unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB)).

## StGB § 34 Rechtfertigender Notstand (Auszüge)

Wer in einer gegenwärtigen, nicht anders abwendbaren Gefahr

- für Leben, Leib,
- Eigentum oder anderes Rechtsgut eine Tat begeht,
- um die Gefahr von ... einem Anderen abzuwenden,
- handelt nicht rechtswidrig, wenn
- bei Abwägung der widerstreitenden Interessen ... das geschützte Interesse das beeinträchtigte wesentlich überwiegt.
- Dies gilt jedoch nur, soweit die Tat ein angemessenes Mittel ist, die Gefahr abzuwenden.

Ob ein rechtfertigender Notstand vorlag, werden Gerichte entscheiden. Dazu müsste dem Feuerwehrmann/der Feuerwehrfrau beim Verlassen des Unfallortes klar gewesen sein, welcher Auftrag vorlag, bzw. ob die sofortige Anwesenheit beim Einsatz als „unentbehrlich“ eingestuft wurde.

# WAHRNEHMUNG UND INFORMATIONSVERRARBEITUNG

*Hier soll den Teilnehmern klar werden, dass zum sicheren Fahren im Straßenverkehr eine hohe Aufmerksamkeit gefordert ist, unabhängig von der Alarmierungssituation.*



„Augen auf im Straßenverkehr“ war ein Motto der Verkehrssicherheitsarbeit in den fünfziger Jahren. Die Verkehrsteilnehmer sollten zum Fahren mit **wachen Sinnen**, vor allem mit offenen Augen, aufgefordert werden. Wir „sehen“ aber nicht nur mit den Augen, sondern in unserem Gedächtnis muss das Gesehene mit weiteren wichtigen Informationen verbunden werden, damit aus dem, was ich sehe, auch ein richtiges Handeln abgeleitet werden kann.

Um zu verdeutlichen, dass wir aber nicht nur mit den Augen allein sehen, betrachten Sie noch einmal das Bild auf der vorigen Seite.

Auf dem Bild erkennen Sie zunächst wahrscheinlich nur ungleichmäßige schwarze Punkte oder Flächen. Bei näherer Betrachtung können Sie eventuell aus den Punkten und Flächen unter Zuhilfenahme ihres Gedächtnisses einen Dalmatiner ausmachen.

Ein Beispiel vom Autofahren: Wenn wir in einer fremden Stadt mit dem Auto unterwegs sind und zur nächsten Autobahnauffahrt wollen, springt uns plötzlich jedes blaue Schild und jeder blaue Gegenstand ins Auge, denn wir wissen aus Erfahrung, dass Autobahnhinweise blau und am Rand der Straße aufgestellt sind.

Wahrnehmung geschieht also nicht nur mit den Augen allein, sondern in Verbindung mit im Gedächtnis gespeicherten Informationen. Um das Gedächtnis aber mit den „richtigen Informationen“ füttern zu können, ist es gerade in Stresssituationen erforderlich, höchst aufmerksam zu sein, zumal im Stress die Aufmerksamkeit auf die „Gefahr“ fokussiert wird und Informationen aus der „Peripherie“ nicht oder nur bruchstückhaft aufgenommen werden.

D I H C N R L A Q Z I

## Peripheres Sehen

Ein weiterer wichtiger Punkt bedarf einer genaueren Betrachtung: Durch die Beschaffenheit des Auges lassen sich zwei Arten des Sehens unterscheiden, nämlich das Fixieren des Objektes (unten rechts der Buchstabe X) und das periphere Sehen (restliche Buchstaben). Mit dieser folgenden kleinen Aufgabe erklärt sich der Begriff „peripheres Sehen“: Fixieren Sie den Buchstaben ganz rechts in der Reihe, das X, und zählen Sie, ohne die Augen von dem X wegzubewegen, wie viele Buchstaben zur Linken Sie noch identifizieren können.

Das Feld, das scharf gesehen werden kann, ist sehr klein. Um ein Objekt (Verkehrsschild, andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer, Straßenführung usw.) scharf sehen zu können, müssen Sie es ansehen, es fixieren. Wenn Sie also einen Überblick über eine komplexe Verkehrssituation haben wollen, müssen Sie Ihren Blick „schweifen“ lassen. Informationen, die nicht in diesem kleinen Feld scharf gesehen werden, die nicht fixiert werden, nehmen Sie in der Peripherie Ihres Blickfeldes wahr. Dort sehen Sie in erster Linie Helligkeit und Bewegung. Die Qualität des Sehens am Rande des Blickfeldes ist eine andere als die auf der genau geraden Blicklinie.

Das periphere Sehen dient der Orientierung im Raum und dem Erkennen von Bewegung.



F W N S M P Z D K X

Fehler in der Gefahrenwahrnehmung tragen zum hohen Unfallrisiko bei. In einer japanischen Studie wurde herausgefunden, dass 54 % der Unfälle, die auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, durch Nichtwahrnehmung einer Gefahr bzw. zu langsames oder fehlerhaftes Verhalten nach Erkennen der Gefahr entstanden sind. Eine weitere Erkenntnis aus einer Studie zeigt, dass Personen mit geringer Fahrerfahrung deutlich weniger Gefahren erkennen konnten als Personen mit großer Erfahrung. Damit diese Gefahrenerkennung auch „funktioniert“, ist es auch für den erfahrenen Kraftfahrer erforderlich, sich trotz der durchaus mit Emotionen verbundenen Fahrt zum Feuerwehrhaus auf den Straßenverkehr zu konzentrieren.



### **Frage: Welche Gedanken gehen Ihnen auf der Fahrt zum Feuerwehrhaus durch den Kopf?**

*Auch hier sollten die Ergebnisse auf einem Flipchart festgehalten werden.*

Um in stressigen Fahrsituationen, wie z. B. bei einer Alarmfahrt, sicher durch den Straßenverkehr zu kommen, muss auch das Blickverhalten eines Kraftfahrers genauer betrachtet werden.



### **Frage: Wo schauen Sie als Fahrer in unterschiedlichen Fahrsituationen auf der Straße hin?**

*Im weiteren Verlauf sollen verschiedene Blicktechniken in unterschiedlichen Situationen aufgezeigt werden.*

## Sehen auf freier Strecke

Der geübte Fahrer richtet seinen Blick in die Ferne, in die gewünschte Fahrtrichtung. Das Halten der Spur erfolgt über das periphere Sehen. Der Blick des gestressten, „unkonzentrierten“ Fahrers bleibt eher in der Nähe hängen oder er wechselt ständig zwischen nah und fern (Stotterblick).

Tipp: Je weiter Sie den Blick nach vorne verlegen, desto leichter ist das Finden und Halten der Spur.



## Sehen in Kurven

Nach dem Grundsatz „wo man hinschaut, da zieht es einen hin“ kommt der Blickrichtung in Kurven eine besondere Bedeutung zu. Bei falscher Ausrichtung können Sie eine Kurve „schneiden“ oder auch „hinausfliegen“.

Hier gilt die Regel: Beim Befahren von Kurven stets den Blick an der Innenbegrenzung des eigenen Fahrstreifens entlang gleiten lassen.



## Sehen in Engstellen

Sicheres und flüssiges Durchfahren von Engstellen, z. B. verengten Fahrstreifen an einer Autobahnbaustelle, verlangt ein bestimmtes Blickverhalten. Es liegt in der Natur des Menschen, dass er das, was er fürchtet, anschaut, d. h. in diesem Falle die Begrenzung. Das führt aber dazu, dass der Blick nicht mehr in die Ferne in Richtung Ziel geht, sondern in der Nähe gehalten wird.

Tipp: Engstellen lassen sich umso zügiger und sicherer befahren, je exakter der Blick auf die Mitte des Passierraumes gerichtet wird.





## Sehen beim Begegnungsverkehr mit beleuchteten Fahrzeugen im Dunkeln

Zunächst zieht es den Blick immer in Richtung der entgegenkommenden Scheinwerfer. Dadurch wird man erst geblendet und kann dann nach dem Passieren aufgrund der Dunkelanpassung zunächst gar nichts mehr erkennen. Die Erfahrung zeigt uns, dass wir der Lichtquelle ausweichen müssen und nach rechts zum Fahrbahnrand schauen, um dem Geblendetwerden auszuweichen. Nach dem Grundsatz „wo man hinschaut, da zieht es einen hin“ (s. o.) kann das leicht dazu führen, dass man zu weit nach rechts fährt und im Extremfall von der Fahrbahn abkommt.



**Tipp:** Beim Entgegenkommen beleuchteter Fahrzeuge im Dunkeln zunächst aus der Ferne den rechten Fahrbahnrand anschauen. Dann beim Näherkommen den Blick nach links ziehen, sodass er auf die Mitte des Begegnungsraumes gerichtet ist.

Durch das langsame Herantasten an die Lichtquelle wird der Blendeffekt herabgesetzt, da sich das Auge langsam anpassen kann.

Da Sie die Alarmierung zu allen möglichen Zeiten und Situationen erreichen kann, kommt es auch zu den unterschiedlichsten Beeinträchtigungen der Wahrnehmungsfähigkeit.



### Frage: Wodurch kann die Wahrnehmung beeinträchtigt werden?

*Erarbeiten Sie mit den Teilnehmern die unten stehenden Punkte auf Flipchart.*

Die Fahrt nach der Alarmierung kann ja zu allen möglichen Tages- und Nachtzeiten stattfinden und die unterschiedlichsten Einflüsse können unsere Wahrnehmung beeinträchtigen.

Mögliche Beeinträchtigungen:

## Dunkelheit

Einschränkung durch:

- weniger Konturen und Kontraste
- 20 % Sehschärfe gegenüber Tageslicht
- schlechtere Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung
- langsame Hell-Dunkel-Anpassung
- längere und weniger Fixierungen pro Sekunde



## Nebel

Einschränkung durch:

- weniger Konturen und Kontraste
- längere Fixierungen
- schlechtere Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung
- erschwerte Orientierung
- eingeschränkte Sichtweite



## Alkohol (ab 0,3 Promille)

Einschränkung durch:

- Tunnelblick
- Fixationsdauer verlängert (bei 0,5 Promille um 50 %)
- unkontrollierte Blickführung
- Fixierung beeinträchtigt durch Linsenkrümmung
- verzerrte Gefahreinschätzung
- erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit



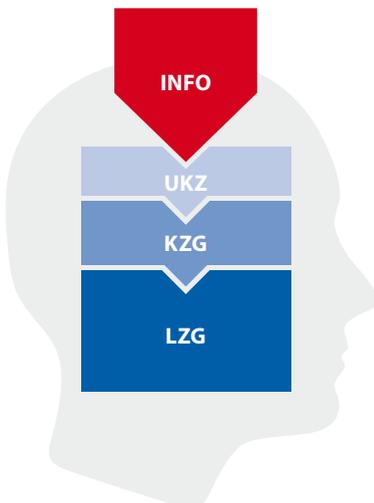


## Frage: Wieso lenken die Tätigkeiten, die nichts oder nur bedingt mit dem Autofahren zu tun haben, eigentlich so sehr ab?

*Abfrage an die Teilnehmer*

Um dieses Problem besser verstehen zu können, müssen Sie und Ihre Teilnehmer sich kurz mit einem Teil des Gedächtnisses beschäftigen, mit dem **Ultrakurzzeitgedächtnis** (UKZ), einer Art Momentan-Gedächtnis mit einem begrenzten Fassungsvermögen. Daneben gibt es noch zwei weitere Gedächtnisebenen, das **Kurzzeitgedächtnis** (KZG) und das **Langzeitgedächtnis** (LZG). Für uns ist zunächst das UKZ maßgeblich.

Alle Informationen, die aus der Umwelt über unsere Sinne wahrgenommen werden, müssen dort auf Wichtigkeit oder Unwichtigkeit überprüft werden. Dieser Prozess dauert im Durchschnitt nur einige Augenblicke. In dieser Zeit kann keine weitere Information aufgenommen werden. Beschäftigen wir uns mit einer interessanten Nachricht im Autoradio, bindet diese Nachricht Ressourcen in unserem Gedächtnis. Jetzt bekommen wir von dem Gespräch mit unserem Mitfahrer nichts mit. Telefonieren wir beim Autofahren mit dem Handy, gelangen möglicherweise wichtige Informationen aus der Verkehrsumwelt nicht an unser Gedächtnis. Wir sind abgelenkt und nicht mehr in der Lage, wichtige Informationen aus der Verkehrsumwelt zu erfassen.



## Frage: Was beeinträchtigt die Aufmerksamkeit der Teilnehmer?



*Kurze Abfrage und Ergebnissicherung auf Moderationskarten und Metaplanwand*

In einer Studie aus dem Jahre 2006 wurden Ablenkungen und das dazugehörige Unfallrisiko berechnet. Dabei ergaben sich folgende Punkte:

- Greifen nach beweglichen, entfernten Gegenständen (Getränke, Essen ...):  
Daraus ergab sich ein 8-faches Risiko.
- Blick auf ein Objekt am Straßenrand (Werbung, Unfallszenen ...):  
Hier fand man ein 3,7-fach erhöhtes Risiko.
- Lesen von z. B. Straßenkarten:  
Ein 3,4-faches Risiko (erübrigt sich durch ein vorher gut eingestelltes Navigationsgerät ...)
- Ablenkung durch Mitfahrer, Gespräche:  
Ein gravierendes Problem u. a. bei Discofahrten
- Ablenkung durch laute Musik:  
Andere wichtige akustische Signale wie Polizei, Feuerwehr werden überhört.
- Ablenkung durch Telefonieren:  
Dabei ist nicht das Handling des Telefons maßgeblich (Freisprechanlage), vielmehr ist die Kapazität des UKZ durch das Gespräch ausgelastet (s. o.).



Wenn Sie neben den alltäglichen Belastungen in Beruf und Familie zusätzliche belastende Situationen erleben (die Fahrt nach der Alarmierung oder die Fahrt nach dem Einsatz gehören sicher dazu), passiert es nicht selten, dass Sie das Gefühl haben, überlastet zu sein, gestresst zu sein.

# WAS IST STRESS UND WIE WIRKT ER AUF DEN MENSCHEN?

## Was ist Stress?

In der Medizin und Psychologie wurde der Begriff 1936 von dem ungarisch-kanadischen Mediziner Hans Selye eingeführt. Er beschreibt Belastungen, Anstrengungen und Ärgernisse, denen ein Lebewesen täglich ausgesetzt ist. Der Verhaltensforscher Konrad Lorenz hat festgestellt, dass Stress ursprünglich eine für das Überleben notwendige Funktion hatte. Bei wahrgenommener Gefahr mobilisiert der Organismus in Sekundenschnelle alle Energiereserven für extreme Muskelleistungen, sei es für Flucht oder für Angriff oder im Falle des Retters, die Möglichkeit und Fähigkeit, auch in sehr gefährlichen Situationen noch helfen zu können. In der Alltagssprache hat Stress eine negative Bedeutung und wird auf unangenehme Erlebniszustände bezogen, auf Gefühle des Überfordertseins, der Aufregung, der Erschöpfung.

## Wie entsteht Stress?

Wichtig für die Entstehung von Stress ist, wie jemand eine Situation bewertet und seine eigenen Bewältigungsmöglichkeiten einschätzt, d. h. Stress ist personenspezifisch. Eine Stressreaktion tritt auf, wenn Anforderungen (Stressoren) in Diskrepanz zu den zur Verfügung stehenden Bewältigungsmöglichkeiten stehen.

Da sowohl die Verkehrssituationen bei der Fahrt zum Feuerwehrhaus als auch der Gedanke an den bevorstehenden Einsatz des Feuerwehrangehörigen, ohne die genauen Fakten des Einsatzes zu kennen, große Anforderungen darstellen, ist hier auch ein hohes Stresspotential vorhanden. Bei einer Alarmfahrt kommt zu dem Stress, der durch die Alarmierung entsteht, zusätzlich noch die Belastung, die der Tagesablauf möglicherweise gebracht hat.



Die Teilnehmer nennen Beispiele, was ihnen bei Fahrten nach der Alarmierung, aber auch während des Einsatzes, Stress bereitet hat! Die Ergebnisse auf Flipchart festhalten.

## Wodurch wird Stress ausgelöst?

Zu solchen Überforderungen (Stressoren) können beispielsweise gezählt werden:

- Lärm, Hitze
- ständig geforderte Aufmerksamkeit
- Zeitdruck
- keine richtige Zeiteinteilung
- zu schwierige Aufgaben
- zu hohe Anforderungen an sich selbst
- nicht richtig organisiert sein

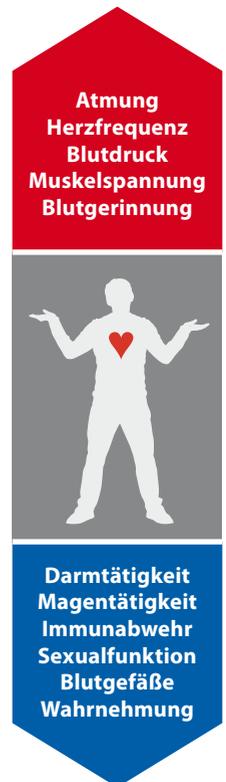
Von großer Bedeutung, insbesondere im Straßenverkehr, ist das Zusammenwirken mehrerer Stressoren. Durch Summierung und gegenseitige Verstärkung kommt es zu einer Steigerung der Stresswirkung.

## Was passiert im Körper, wenn ein Stressor auftritt?

Die Teilnehmer erinnern sich an selbst erlebte Stresssituationen und an die Reaktion ihres Körpers auf die Stressoren!

Bei wahrgenommener Gefahr mobilisiert der Organismus in Sekundenschnelle alle Energiereserven für extreme Muskelleistungen, sei es für Flucht oder für Angriff. Dabei führen verschiedene ineinandergreifende Prozesse der Hormonausschüttung und der Erregung bestimmter Zentren unseres Nervensystems zu:

- einer Erhöhung der Herzschlagrate
- Blutdrucksteigerung
- Verengung des Gesichtsfeldes
- Abschaltung der Verdauungs- und Sexualfunktionen
- schnellerer Freisetzung von Traubenzucker



Doch es kommt auch zu kognitiven und emotionalen Veränderungen:

- Die Gefahr tritt ins Zentrum der Aufmerksamkeit.
- Der Stressor wird fokussiert.
- Wichtige Signale „am Rande“ werden nicht mehr wahrgenommen.
- Gefühle der Angst entstehen.
- Aber auch die der Wut stellen sich ein.
- Eine spezifische innere Stimmung entsteht.

Stress ist also eine Reaktion des ganzen Organismus, sie ist ein körperliches und geistiges Geschehen.

Es gibt drei typische – aber leider negative – Stressabläufe, die Spiralen ähneln. Vermutlich kommen sie Ihnen bekannt vor:



### **Angriff**

Stress führt zu übertriebener Aktivität, man versagt und hat noch mehr Stress.

### **Paralyse**

Belastung wird passiv erduldet, man fühlt sich hilflos, der Stress eskaliert.

### **Flucht**

Stress löst Panik und blinde Flucht aus. Auch das wird als persönliches Versagen registriert, und die Belastung nimmt weiter zu.



## Der Stressablauf beim modernen Menschen

*Anhand der Alarmierungssituation sollten die folgenden Punkte einmal betrachtet werden.*

### **1. Orientierung**

Hier orientiert sich der Mensch, welcher Stressor wirkt auf ihn ein, wie „bedrohlich“ ist er für ihn. Im Straßenverkehr ist diese Orientierung oft nicht ausreichend möglich, da zu viele Stressoren gleichzeitig wirksam sind.

### **2. Aktivierung + Anpassung**

Jetzt wird der Körper in Reaktionsbereitschaft gebracht (Aktivierung) und gegebenenfalls reagiert (Anpassung). Im Straßenverkehr lassen sich mit Angriff oder Flucht keine schwierigen Situationen lösen. Statt innerer Erregung wäre ein kühler Kopf, statt Fixierung auf die Gefahr ein breiter Aufmerksamkeitshorizont notwendig.

### **3. Erholung**

Um die Stresssituation unbeschadet zu überstehen, muss sich der Organismus jetzt erholen. Beim Fahren eines (Einsatz-) Fahrzeuges, speziell in und unmittelbar nach der Stresssituation, sind Erholungspausen nicht immer möglich.

### **4. Überforderung**

Reiht sich eine stressige Situation an die andere und es kann keine Erholung stattfinden, kommt es schneller, als Sie denken, zu Überforderungen. Die freiwerdenden Energien richten sich, wenn sie nicht genutzt werden, oft gegen den eigenen Körper.

### **5. Erschöpfung**

Dies führt bei zu hoher Intensität und/oder Dauer der Überforderung zur Erschöpfung. Fehleinschätzungen gefährlicher Verkehrssituationen sind die Folge. Durch Fokussierung auf den Stressor werden wichtige Informationen aus der Verkehrsumwelt übersehen, die Unfallgefahr steigt schlagartig an. Letztlich sind organische und psychische Erkrankungen bis zum Burnout die Folge.

### **6. Tod**

Stressbedingte Todesursachen sind heute in erster Linie Herz-Kreislauf-Versagen, aber auch Unfälle sowie vorzeitiger Tod durch ungesunde Lebensweise im Dauerstress können die Folge sein.



## Frage: Wie kann man mit Stress umgehen und was tun Sie, wenn Sie in Stress geraten?

*Die Teilnehmer erklären, wie sie mit „stressigen“ Situationen umgehen!  
Ergebnisse auf Flipchart festhalten*

Rund 60 % der Menschen, die sich als gestresst betrachten, gaben bei einer Befragung an, dass sie keinerlei systematisches Programm zur Stressbewältigung haben. Und sich auch nie darum gekümmert hätten, in der Hoffnung, dass der Stress schon wieder vorbei ginge. Fest steht, dass zwar viel über Stress geredet, aber wenig dagegen getan wird.

Die gängigen „Strategien“ reichen von Verdrängung über Passivität, übertriebene Schonung bis hin zum Tabletten- und Alkoholmissbrauch.

Nicht alle zur Verfügung stehenden Bewältigungsstrategien sind jedoch für das Verkehrsverhalten gleichermaßen relevant. Sie lassen sich in indirekte und direkte und in aktive und passive einteilen.

Schauen wir uns zunächst die wesentlichen Vorgehensweisen in Stresssituationen an. Eine **direkte, aktive** Bewältigungsstrategie liegt vor, wenn eine Person versucht, die Stress auslösenden Bedingungen zu verändern.

Strategien	Auswirkungen
Direkte Bewältigungsstrategien	Veränderung der Situationsbedingungen
Indirekte Bewältigungsstrategien	Veränderungen an der eigenen Person
Aktive Bewältigungsstrategien	Problemlösungen
Passive Bewältigungsstrategien	Ausweichen

## Frage: Welche Möglichkeiten haben Sie bei z. B. fremd- und selbstauferlegtem Zeitdruck, sich direkt und aktiv gegen den Stress zu wehren?



- Verkehrswege und Verkehrszeiten mit geringer Belastung wählen
- Viel befahrene Autobahnabschnitte oder Fahrten bei schlechten Witterungsbedingungen vermeiden
- Auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen  
(Zusätzliche Möglichkeiten können genannt werden)

**Indirekte** und **aktive** Strategien setzen an der eigenen Person an und sollen dazu veranlassen, mehr Kompetenz zu erwerben, um den Anforderungen besser gewachsen zu sein.

## Frage: Wie können solche Strategien aussehen?



- Die eigene Fahrkompetenz erhöhen (u. a. Fahrsicherheitstraining)
- Vor der Fahrt gut ausruhen
- Über Verkehrsrouten genau informieren
- Auf leichte Ernährung achten
- Mehrere Pausen einlegen
- Auf Parkplätzen entspannen, die innere Erregung abbauen  
(z. B. Muskelentspannung)
- Eigene Einstellungen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern überprüfen
- Nötigenfalls diese Einstellungen revidieren
- Größere Gelassenheit an den Tag legen  
(Zusätzliche Möglichkeiten können genannt werden)



**Frage: Was wäre die *passive* und unproduktive Variante dazu?**

- Die Belastung übersehen
- Die Alarmzeichen ignorieren



**Frage: In vielen Fällen wird jedoch, häufig auch unbewusst, die *passive*, nicht lösende Bewältigungsform dieser Stresssituation gewählt. Wie sehen solche Strategien oft aus?**



- Rauchen
- Einnahme von Medikamenten
- Alkohol
- Flucht in Krankheiten

# STRESSPARCOURS

In einer kleinen Übungseinheit (Stressparcours) können Sie schnell erfahren, welche Auswirkungen Stress auf das sichere Fahren haben kann.

**Ziel: Sie sollen feststellen, wie sich zum einen alltägliche Fahrsituationen auf die persönliche Belastbarkeit auswirken und zum anderen zusätzliche kognitive Belastungen (dargestellt durch Zusatzaufgaben) auf das Fahr- und Stressverhalten auswirken.**

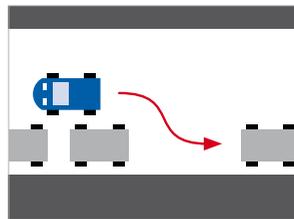


*Der Stressparcours sollte nicht im öffentlichen Straßenverkehr gefahren werden. Es bietet sich vielmehr ein ruhiger Platz auf dem Feuerwehrgelände, einem Verkehrsübungsplatz oder ein großer, ruhiger Parkplatz an. Die einzelnen Stationen können mit großen Pylonen aufgebaut werden. Die Zusatzaufgaben werden unmittelbar vor der Fahraufgabe erklärt.*

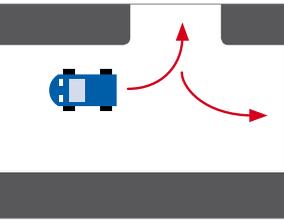
## Aufbau und Ablauf sowie die einzelnen Übungen zum Stressparcours

### Fahraufgabe 1

Während die Fahraufgabe gefahren wird, muss der Teilnehmer versuchen, die Rechenaufgaben, die vom mitfahrenden Moderator vorgelesen werden, richtig zu lösen.



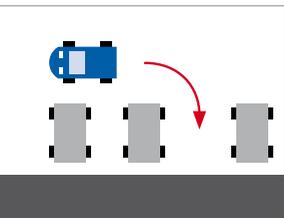
Fahraufgabe	Fehler	Zusatzaufgabe
Rückwärtsfahren in eine Parklücke (ca. 8 m) in Längsaufstellung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ungenügende Beobachtung des Verkehrs</li><li>• Auffahren auf den Bordstein</li><li>• Abstand vom Bordstein mehr als 30 cm</li><li>• Mehr als 2 Korrekturzüge</li><li>• Touchieren der Begrenzungen</li></ul>	Addieren Sie folgende Zahlen: $17 + 36 = 53$ $29 + 63 = 92$ $14 + 83 = 97$ $47 + 26 = 73$ $39 + 37 = 76$



## Fahraufgabe 2

Die zweite Fahraufgabe kann unter Zuhilfenahme einer Einmündung oder Kreuzung gefahren werden. Auf einem Übungsgelände kann sie mit Pylonen aufgebaut werden. Während der Fahraufgabe liest der Moderator die einzelnen Buchstabenreihen vor und lässt sie jeweils vom Teilnehmer wiederholen.

Fahraufgabe	Fehler	Zusatzaufgabe
Umkehren unter Zuhilfenahme einer Einmündung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ungenügende Verkehrsbeobachtung</li> <li>• Auffahren auf den Bordstein</li> <li>• Abstand vom Bordstein mehr als 50 cm</li> <li>• Mehr als 2 Korrekturzüge</li> <li>• Nicht annähernd parallel zum Bordstein gehalten</li> </ul>	Wiederholen Sie Buchstabenreihen: N – M – B – T – C L – J – P – X – E – G O – B – Q – S R – G – P – C – V – D B – D – U – I – F – K – Z



## Fahraufgabe 3

Die nächste Fahraufgabe kann zwischen Containern, anderen Fahrzeugen (Vorsicht) oder mit Pylonen aufgebaut und gefahren werden und orientiert sich in den Abmessungen an einem normalen Parkplatz. Die Zusatzaufgabe beginnt mit Fahrbeginn.

Fahraufgabe	Fehler	Zusatzaufgabe
Rückwärts einfahren in eine Parklücke in Queraufstellung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ungenügende Beobachtung des Verkehrs</li> <li>• Begrenzungen berührt oder umgefahren</li> <li>• Nicht ausreichender Seitenabstand zu den Begrenzungen</li> <li>• Mehr als 2 Korrekturzüge</li> </ul>	Rückwärtszählen in 3-er Schritten: 497 – 494 – 491 – 488 – 485 – 482 – 479 – 476 ...

Die Fahraufgaben gehören zum Kraftfahreralltag und bereiten i. d. R. keine größeren Probleme. Kommt jedoch in Form der Zusatzaufgaben eine weitere kognitive Belastung hinzu, wird die Aufmerksamkeit, die für das Fahren der Aufgabe erforderlich ist, beeinträchtigt. Mit hoher Wahrscheinlichkeit kommt es entweder zu mathematischen Fehlleistungen oder zu Fahrfehlern.

Eigene Handlungsmöglichkeiten sichern!



*Nach der theoretischen Aufarbeitung (s. o.) bietet sich die Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings an, das jedoch nicht verpflichtend ist. Wird dabei auf Personal der Feuerwehren zurückgegriffen, dürfen entsprechende Trainings nur von ausgebildeten, zertifizierten Fahrsicherheitstrainern der Feuerwehren durchgeführt werden. Diese sind auf einer Liste (LFV Nds.) namentlich benannt.*

*Die Übungen sind analog zum Fahrsicherheitstraining für Einsatzfahrzeuge anzulegen. Sie sollen dazu dienen, die vorhandenen Fahrfähigkeiten zu ergänzen und Handlungsmöglichkeiten im Sinne der Gefahrenwahrnehmung und -bewältigung zu schaffen.*

**FUK Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen**

Bertastraße 5

30159 Hannover

Telefon 0511 9895-431

Telefax 0511 9895-480

info@fuk.de

www.fuk.de



**LEITFADEN FÜR DIE AUSBILDUNG | VERKEHRSSICHERHEIT**