

1 Aufgaben des Zugführers

1.1 Geschichtlicher Hintergrund

Die von uns allen gewohnten Strukturen der heutigen Feuerwehr sind nun bereits fast hundert Jahre alt. Die Anfänge führen uns in die 20er Jahre des letzten Jahrhunderts. Hier wurden die ersten Feuerwehrschulen in den Ländern des ehemaligen Deutschen Reiches gegründet und erließen eigene Ausbildungsvorschriften (Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte, 2014). Die taktische Zusammensetzung der Einheiten und die Aufgabenverteilung innerhalb dieser wurden allerdings regional noch sehr unterschiedlich geregelt.

Bei der Berliner Feuerwehr ergab sich bereits 1922 eine Unterteilung in Angriffs- trupp, Leitertrupp und Schlauchtrupp, welche den heute noch bekannten Regelungen in den Dienstvorschriften stark ähnelt.

Die endgültig eingeführte und heute noch praktizierte Einteilung in Angriffstrupp, Wassertrupp und Schlauchtrupp wurde von Walter Schnell im Jahre 1934 durch sein Buch zum dreiteiligen Löschangriff verbreitet.

Die Kernaussagen dieser Vereinheitlichung nennen folgende Elemente:

- Ausbildung als zentrales Element
- Einheitsfeuerwehrmann
- Schwerpunkt Innenangriff

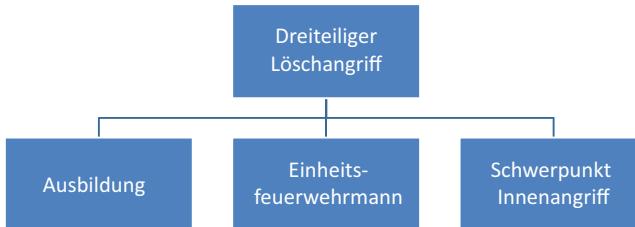


Bild 1: Der dreiteilige Löschangriff

Interessant ist in diesem Zusammenhang bereits die Schwerpunktbildung bei Brand- einsätzen auf den Innenangriff.

Durch die Kriegsvorbereitungen der Nationalsozialisten im Dritten Reich wurde diese Struktur endgültig im Jahre 1938 durch eine reichsweit gültige Ausbildungsvorschrift für den Feuerwehrdienst eingeführt.

Als taktische kleinste Einheit mit 1/8/9 in Verbindung mit einem Löschfahrzeug findet sich diese Grundstruktur in allen Ausbildungsvorschriften und der Beschaffung von Fahrzeugen damals wie heute. Nach Kriegsende fanden sich diese Strukturen in dem Standartwerk »Ausbildung der Feuerwehren« von Heimberg und Fuchs aus dem Jahre 1947 wieder.



Bild 2: Buchcover »Die Ausbildung der Feuerwehren«

Als Vorläufer des Katastrophenschutzes wurde in Deutschland in der Nachkriegszeit der Luftschutzhilfsdienst etabliert. Dieser war stark geprägt durch die Auswirkungen und Erfahrungen des zweiten Weltkrieges. Im Besonderen ist hier die Luftschutzhilfsdienst-Dienstvorschrift 111(LSHD-DV 111) im Sinne einer Ausbildungsvorschrift für Feuerwehrbereitschaften aus dem Jahre 1967 zu nennen. In dieser sind die ersten Unterteilungen in Löschzug-Retten oder Löschzug-Wasser zu finden.

In der Folge dieser Gliederung der Einheiten wurden durch den Bund auch entsprechende Fahrzeuge für diese Aufgaben beschafft. Exemplarisch ist hier das Löschgruppenfahrzeug (LF 16 TS), der Schlauchkraftwagen (SKW) oder der Hilfs-

1.1 Geschichtlicher Hintergrund

rüstwagen (HRW) zu nennen. Auch hier findet sich in den Fahrzeugen die typische Besatzung von Gruppe, Staffel oder Trupp wieder. In den entsprechenden Feuerwehrbereitschaften wurden somit taktische Einheiten in Form von Zügen oder Verbänden zusammengestellt.

Mit der bundesweiten Erstellung der uns heute bekannten Feuerwehr-Dienstvorschriften wurde in den Jahren ab 1971 begonnen. Wichtig für den Zugführer wurden vordringlich drei Vorschriften erarbeitet:

- Die Gruppe im Löscheinsatz (als erste Feuerwehr-Dienstvorschrift im Jahr 1972)
- Die Staffel im Löscheinsatz
- Der Zug im Löscheinsatz

Wie in der Namensgebung erkennbar sind diese Vorschriften stark auf den Löschangriff ausgelegt. Die Verwendung der Vorschriften bei einem Hilfeleistungseinsatz ist nur im übertragenen Sinn möglich. Die grundsätzliche Struktur blieb zwar beim Hilfeleistungs- oder ABC-Einsatz erhalten, der Grundgedanke, dass jeder Trupp zum Angriffstrupp wird, ist aber in THL- bzw. ABC-Einsätzen nicht möglich. Dies ist auch der entscheidende Unterschied in Bezug auf die Struktur bei einem Brandeinsatz.

Im Brandeinsatz soll grundsätzlich der Wasser- und Schlastrupp nach Erledigung seiner Aufgaben zum zweiten bzw. dritten Angriffstrupp werden. Dass dieser Grundgedanke leider in der taktischen Verwendung der Funktionen nicht immer so durchgeführt wird, ist Gegenstand der Betrachtungen im Kapitel zur Aufgabenverteilung im Zug (Kapitel 2.3). Aus dieser Differenzierung ergaben sich auch teilweise die unterschiedlichen Führungsstile bei Brandeinsätzen oder Technischen Hilfeleistungen.

Bei der Technischen Hilfeleistung bzw. bei ABC-Einsätzen erfolgt vom Grundsatz her ebenfalls eine Aufteilung in drei Trupps, die nach Feuerwehr-Dienstvorschrift 3 die gleiche Bezeichnung tragen. Wesentlicher Unterschied ist aber die bleibende Funktion in Rettungs-, Sicherungs- und Gerätetrupp bei der Technischen Hilfeleistung bzw. in ABC-Lagen.

Grundlage unseres Handelns ist in dieser geschichtlichen Entwicklung der Feuerwehr zu finden. Die grundsätzlichen Betrachtungsweisen, die Sprache der Feuerwehr und die Zusammensetzung der Mannschaft sind in über 100 Jahren zwar gewachsen und einem gewissen Wandel unterlegen, aber vom Grundsatz immer gleich geblieben.

Erst in den letzten zwanzig Jahren haben sich, auf Grund der komplexeren Anforderungen, der technischen Möglichkeiten und der individuellen Lösungen,

Abweichungen dieses Systems bei den Feuerwehren ergeben. Von der klassischen Einteilung in Angriffs-, Wasser- und Schlauchtrupp wurde aber selten abgewichen.

Werkfeuerwehren fallen in dieser Betrachtungsweise schon immer aus dem Rahmen, da hier die personelle Verfügbarkeit noch geringer anzusetzen ist und häufig Sonderfahrzeuge für spezielle Anwendungen zum Einsatz kommen. In diesem Bereich ist auf Grund der personellen und technischen Anforderungen (z. B. große Mengen Wasser in kurzer Zeit oder Sonderlöschmittel auf dem Erstfahrzeug) bereits sehr früh auf Sonderlösungen gesetzt worden.

Trotz aller dieser Einschränkungen wird immer noch versucht bei allen Einsätzen in diesem taktischen System von vor über 80 Jahren zu arbeiten.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Derzeit sind zwei Feuerwehr-Dienstvorschriften (FwDV 3 und FwDV 100) für den Einsatz eines Zuges grundlegend. Die restlichen Regelwerke für die Aufgaben eines Zugführers sind in keinen offiziellen Vorschriften hinterlegt. Hier sind Merkblätter der Landesfeuerwehrschulen und Ausbildungsstätten der Länder für Feuerwehren hinsichtlich der internen Festlegungen auf Kreis- bzw. Gemeindeebene oder weitere Fachliteratur verfügbar.

In der »Feuerwehr-Dienstvorschrift 3 – Einheiten im Lösche- und Hilfeleistungseinsatz« wird die Aufgabe des Zugführers wie folgt beschrieben:

»Der Zugführer führt den Zug im Einsatz. Er ist an keinen speziellen Platz gebunden; er ist über seine Befehlsstelle erreichbar.«

Im Weiteren erfolgen noch einige Festlegungen zur Einsatzleitung und Führung des Zuges sowie zur Befehlsgebung. Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Aufgaben des Zugführers ist in den Vorschriften nicht zu finden. Die Aufgaben der einzelnen Trupps bzw. des Gruppenführers sind dagegen sehr ausführlich und genau beschrieben. Das Wissen, im Einsatzfall das Richtige zu tun, soll der Zugführer aus den verschiedenen Taktikschemata gewinnen. Im klassischen Sinn nach FwDV 100 ergibt sich folgendes Handlungsschema:

- Erkunden
- Bewerten
- Entscheiden
- Befehlen
- Kontrollieren

1.2 Rechtliche Grundlagen



Bild 3: *Darstellung des Führungsablaufs als Handlungskette*

Ein exakter Handlungsablauf und eine genaue Aufgabenbeschreibung, wie wir diese beispielhaft für den Angriffstruppmann finden, fehlen gänzlich. Für den Gruppenführer ist gemäß der Feuerwehr-Dienstvorschrift 3 sein Handlungsfeld und sein Aufgabengebiet klar beschrieben. Hier finden sich durchaus klare Regelungen zum Ablauf eines Einsatzes (z. B. Einsatz mit bzw. ohne Bereitstellung). Auffällig ist in diesem Zusammenhang die immer noch starke Ausrichtung auf die Brandbekämpfung.

Für den Zugführer existieren diese Vorgaben nicht. Einzig der Befehl ist eindeutig geregelt. Dieser stellt aber nur das Ergebnis der gesamten Überlegungen im Sinne von Erkunden, Bewerten und Entscheiden dar.

In der ehemaligen Feuerwehr-Dienstvorschrift 5 wurde der Versuch unternommen, dem Zugführer in der taktischen Verwendung seines Zuges mit vier unterschiedlichen Einsatzformen eine Hilfestellung in der Verwendung seiner taktischen Einheiten zu geben. In Kapitel 3 wird auf diese Möglichkeit im Detail eingegangen. Durch Zusammenfassung der drei ursprünglichen Dienstvorschriften Staffel, Gruppe und Zug zur Feuerwehr-Dienstvorschrift 3 (FwDV 3) ist diese grundsätzliche taktische Gliederung entfallen. Begründet liegt dies in der Tatsache, dass bis zur Einführung der FwDV 3 die vorgehenden Dienstvorschriften sehr stark auf den Löschangriff ausgelegt waren, wobei auch die Feuerwehr-Dienstvorschrift 3 den Hilfeleistungseinsatz nur auf wenigen Seiten aufgreift und längst nicht so umfassend behandelt wie die Möglichkeiten eines Löschangriffs.

Die zweite und umfassendere Dienstvorschrift stellt die »Feuerwehr-Dienstvorschrift 100 – Führung und Leitung im Einsatz – Führungssystem« dar. In der FwDV 100 werden als Grundlage des taktischen Handelns alle systemisch relevanten Vorgänge und Abläufe beschrieben. Diese Beschreibung ist aber für alle Führungsstufen gedacht und anwendbar. Konkrete und praktikable Festlegungen und Abläufe für die Funktion des Zugführers fehlen. Trotzdem bietet diese Dienstvorschrift eine sehr gute Grundlage für das strukturierte Handeln im Einsatz und sollte von jedem Zugführer verstanden, beherrscht und angewendet werden können. Die Abläufe sind klar benannt und allgemein geregt. Konkrete Angaben, im Sinne von wie »muss ich persönlich in der Funktion des Zugführers handeln«, sind aber nicht zu finden.

1.3 Aufgaben im Einsatz

In der Theorie sind die in den FwDV beschriebenen Abläufe für die meisten Zugführer bereits nach kurzer Zeit nachvollziehbar. Die einzelnen Handlungsschritte des Taktikschemas werden fast ohne Ausnahme von angehenden Zugführern theoretisch verstanden und können in den meisten Fällen richtig wiedergegeben werden.

In der Ausbildung ergeben sich verschiedenste Möglichkeiten, dieses theoretische Wissen auch praktisch zu vermitteln, zu erläutern bzw. zu erklären. Häufig kommt hier das Planspiel oder eine Planbesprechung als Methode zum Einsatz, um eine gewisse Routine im Umgang mit den theoretisch erlernten Abläufen zu erzeugen. In der Umsetzung haben aber fast alle diese Methoden das Problem, in der praktischen Anwendung zu versagen. Ursächlich hierfür ist der zeitliche Ablauf bei einem Planspiel bzw. einer Planbesprechung. Für das Verständnis des Führungsvorgangs wird dieser zeitliche extrem in die Länge gezogen und in entsprechende Einzelteile



1.3 Aufgaben im Einsatz

zerlegt. In der Praxis muss dieser Entscheidungsprozess aber innerhalb weniger Sekunden erfolgen.

Von den Handlungsschritten (Erkunden, Bewerten, Entscheiden, Befehlen und Kontrollieren) wird in Übungssituationen, aber auch bei Realeinsätzen, abgewichen. Häufig ist festzustellen, dass die Ablenkung von der eigentlichen Aufgabe des Führens und Kontrollierens zunimmt und der Zugführer sich um Dinge kümmert, die vom Grundsatz her nichts mit seiner Aufgabe zu tun haben. In besonderen Fällen richtet sich der Fokus auf Sachverhalte, die keinen Einfluss auf den eigentlichen Einsatzerfolg haben. Diese häufig zu beobachtende Fokussierung auf Teilbereiche eines Einsatzes oder die Beschäftigung mit Kleinigkeiten führt in der Praxis zu einem Versagen in der Funktion des Zugführers. Die eigentliche Aufgabe wird nicht mehr wahrgenommen. Um sich über die Rolle im Einsatz als Zugführer klar zu werden, ist es wichtig, die Versagensgründe zu kennen, um bei kritischer Selbstreflexion beim nächsten Einsatz besser zu werden. Ein kleines Beispiel soll einen möglichen typischen Handlungsablauf beschreiben.

Sie werden mit Ihrer Freiwilligen Feuerwehr zum einem Brandeinsatz alarmiert. Das erste ausrückende Löschfahrzeug (HLF 20/16) ist voll besetzt, die Besatzung besteht aber aus vielen neuen und jungen Feuerwehrdienstleistenden. An der Einsatzstelle ergeht der Befehl an das erste HLF zur Brandbekämpfung unter Atemschutz bei einem Zimmerbrand im ersten Obergeschoss und die Rettung einer Person über tragbare Leiter. Zur Verhinderung des Raucheneintrages in den Treppenraum soll der Angriffstrupp an der Wohnungseingangstür einen Mobilen Rauchverschluss setzen. Der Mobile Rauchverschluss wurde bei dem von Ihnen beschafften Fahrzeug nachträglich im Bereich des Geräteraums G 6 seitlich mit einer Halterung untergebracht, da zum Zeitpunkt der Fahrzeugbeschaffung vor sechs Jahren dieses Gerät noch nicht beschafft war.

Der Angriffstrupp hat bereits auf der Anfahrt Atemschutz angelegt und rüstet sich nun am Fahrzeug mit den weiteren Geräten aus. Der Einsatzbefehl ist vom Gruppenführer bereits erfolgt. Als Zugführer stehen Sie etwas abseits vom Fahrzeug und bekommen mit, dass der Trupp nun seine restliche Ausrüstung am Fahrzeug sucht (Mobiler Rauchverschluss, Strahlrohr und z. B. Brechwerkzeug). Für den Trupp ist dies einer der ersten echten Brandeinsätze und die Nervosität ist hoch. Die Geräte werden einfach nicht gefunden und der Maschinist sowie der Rest der Mannschaft sind mit der Entnahme der Leiter beschäftigt. Selbstverständlich unterstützen Sie nun den Trupp bei der Entnahme der Geräte, da Sie ja genau wissen, wo diese untergebracht sind, und geben noch Hinweise für den Einsatz bzw. ergänzen vielleicht noch den Befehl des Gruppenführers (z. B. die Schlauchleitung müsst Ihr Euch selber legen, da

der Schlauchtrupp mit dem Wassertrupp die Steckleiter aufstellt). Für Sie als alter Hase ist dies selbstverständlich und darüber hinaus wurde ja das Fahrzeug von Ihnen geplant und beschafft.

Die gewählte Handlung ist nicht falsch, nur in diesem Moment entgeht Ihnen in vollem Umfang Ihre eigentliche Aufgabe als Zugführer: Sie sollen den gesamten Zug führen und überwachen. Besser wäre in diesem Fall gewesen, den Gruppenführer auf das Problem aufmerksam zu machen. Dieser hätte sicherlich in seiner Verantwortung das Problem gelöst und Sie können Ihrer eigentlichen Aufgabe nachkommen.

Wesentlich ist daher die Konzentration auf Ihre Kernaufgabe. Führen und Leiten des Einsatzes bzw. Ihres Zuges. In der praktischen Umsetzung ist dies nicht immer einfach, da in Stresssituation der Mensch gerne in bekannte Muster verfällt und es nicht dem Wesen eines Feuerwehrdienstleistenden entspricht, scheinbar nichts zu tun.

Auf Grund dieser zentralen Aufgabe ergibt sich die elementare Fragestellung:

- Wo befindet sich in der Anfangsphase der Einsatzschwerpunkt und wie kann dieser mit den vorhandenen Einsatzmitteln und -kräften bearbeitet werden?

In der Ausbildung hat sich hier eine einfache Fragestellung herausgestellt: Wo spielt die Musik?

Zusammenfassend ist daher als wesentliche Aufgabe in der Anfangsphase die Konzentration auf zwei Punkte zu komprimieren: Führen und Leiten des Einsatzes durch Erkennen und Ausrichtung aller Kräfte und Mittel auf den Einsatzschwerpunkt. Dies erfolgt durch Beobachten, Bewerten und Entscheiden und ist nicht geprägt von großer Aktivität (mit Ausnahme der Erkundung). Diese Tätigkeit kann auch als strategisches Handeln verstanden werden. Sie müssen einen Plan zur Abarbeitung mit den zur Verfügung stehenden Mitteln haben und diesen strukturiert und verständlich für die Umsetzung mitteilen.

Um hier passend Konfuzius zu zitieren:

»In der Ruhe liegt die Kraft«

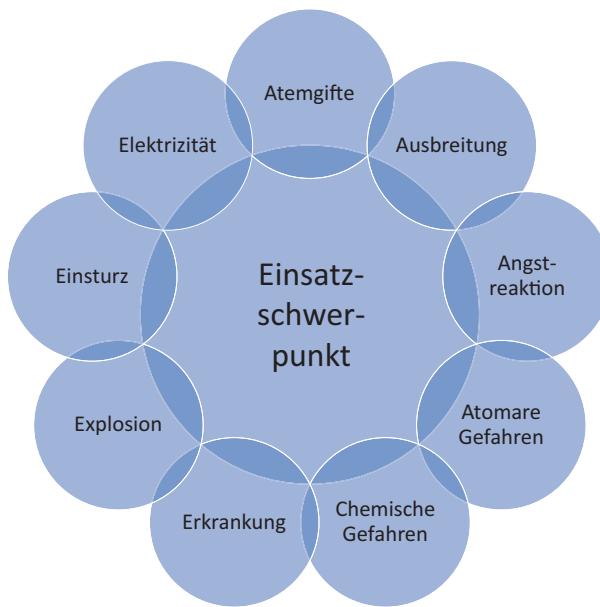


Bild 5: *Fokussierung*



Die Aufgabe des Zugführers ist es nicht, sich überall einzubringen! Fokussieren Sie sich auf den Einsatzschwerpunkt. Führen und Leiten Sie den Einsatz.