



## Der Maschinist ist ein Spezialist



JOCHEN THORNS  
BRANDSchutz-Chefredakteur  
Stuttgart

Sonderrechte, Gerätekunde, Starkregenereignisse, Vegetationsbrände, Fähigkeitsmanagement, Geländefahrt, länderübergreifende Hilfe – die Anforderungen an die Maschinisten der Feuerwehrfahrzeuge werden immer umfassender. Doch reicht der 35 Stunden umfassende Maschinisten-Lehrgang nach der Feuerwehr-Dienstvorschrift 2 in der bisherigen Form aus? Müssen die Ausbildungsinhalte nicht an die heutigen Anforderungen eines hochmobilen Einsatzes angepasst werden?

Häufig werden die Maschinisten in der Feuerwehr etwas belächelt: Wer kein Atemschutzgeräteträger mehr sein kann, engagiert sich als Maschinist. Bereits hier zeigt sich der Unterschied: Der Atemschutzgeräteträger ist der »Spezialist«, der Maschinist fährt »nur« das Fahrzeug und bedient die Aggregate. Dies ist mitnichten richtig! Auch der Maschinist ist ein Spezialist und muss entsprechend für seine Aufgabe qualifiziert werden. Schließlich vertrauen wir alle uns dem Maschinisten bei einer Alarmfahrt an – auch bei widrigen Wetterbedingungen und im Gelände.

Blicken wir auf die Atemschutzgeräteträger: Was muss der Spezialist »Atemschutzgeräteträger« erfüllen, um »einsatzfähig« zu sein? Hier sind anzuführen: Eignungsuntersuchung, körperliche Eignung, erfolgreicher Lehrgangsabschluss, Belastungsübung, theoretische Unterweisung und Einsatzübung – die drei letztgenannten Punkte sind jährlich zu absolvieren. Und der Maschinist? Hier reicht eine entsprechende Fahrerlaubnis, der erfolgreich abgeschlossene Maschinisten-Lehrgang, eine Unterweisung über die Sonderrechte und bei Lkw die Eignungsuntersuchung alle fünf Jahre. Doch die Anforderungen an den Maschinisten sind heute viel höher: Gerade bei überörtlicher Hilfe oder gar bei länderübergreifenden Einsätzen, im Rahmen des Fähigkeitsmanagements von Bund und Ländern sowie bei Vegetationsbränden und wetterbedingten Ereignissen können lange Fahrten in Marschverbänden, die Ladungssicherung (vor allem bei Gerätewagen Logistik und ähnlichen Fahrzeugen), das Fahren mit (schweren) Anhängern sowie das sichere Bewegen des Einsatzfahrzeuges im Gelände, bei verschiedenen Untergründen, im Winter oder die Wasserdurchfahrt gefordert sein. Der Beitrag »Eichkater 2024« zur länderübergreifenden Hilfe bei der Übung eines ausgedehnten Vegetationsbrandes ab Seite 15 in dieser Ausgabe stellt zahlreiche Anforderungen dieser Art anschaulich dar.

Diese Aus- und Fortbildung fehlt oftmals. Sicherlich gibt es lokal gute Lösungen. Gerade in den vergangenen Monaten gab es mehrere spezielle Geländefahrtrainings oder die Fortbildungen zum Fahren in geschlossenen Marschverbänden – insbesondere auf Kreisebene. Doch dies sind Leuchtturm-Projekte. Eine flächendeckende Aus- und Fortbildung der Maschinisten ist bisher nicht gegeben.

Hier sollten die Feuerwehr-Dienstvorschriften ansetzen. Bereits 2012 betonte die Projektgruppe »Feuerwehr-Dienstvorschriften«, dass eine umfassende Überarbeitung der Feuerwehr-Dienstvorschrift 2 »Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehren« zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen solle. Im Rahmen dieser geplanten Überarbeitung sollte die Aus- und Fortbildung der Maschinisten neu gedacht werden. Themen wie Sonderrechte, Ladungssicherung, Fahren mit (schweren) Anhängern, Fahren in geschlossenen Marschverbänden und vor allem das Fahren im Gelände und in überfluteten Bereichen muss in die Ausbildung verpflichtend und umfassend aufgenommen werden.

Wie dies gehen kann, zeigt ein Blick nach Frankreich: Nach dem Maschinisten-Grundlehrgang ist für das Führen von allradangetriebenen Fahrzeugen eine weitere 40-stündige Geländefahrausbildung zu absolvieren. Dazu halten viele Feuerwehren sogar eigene Trainingsgelände vor, die teilweise extreme Geländeformationen abbilden. Hier lernt der Maschinist die Fähigkeiten seines Fahrzeuges kennen.

Dies könnte auch ein Vorbild für die deutschen Feuerwehren sein: Die Anforderungen sind vergleichbar. Ich meine, eine solche Aus- und Fortbildung schulden wir unseren Spezialisten: den Maschinisten!