



40 Jahre Zugführer

Von der Mittelstufe zum Zugführerlehrgang

Von Thomas Pfeffer*

Bei Einführung des Zugführerlehrgangs bestand der Fuhrpark der FF Waging a. See noch aus einem MZF, einem TLF 16/25, einem RW 1 mit AL 18 und einem LF 8-Schwer
*Der Autor ist Zugführer in der FF Waging a. See und Pressebetreuer für den Inspektionsbereich Land 3 im Kreisfeuerwehverband Traunstein
Aufn.: FF Waging a. See; Autor

Der Ursprung und der erste Zugführerlehrgang

Mit der beabsichtigten Einführung der Feuerwehr-Dienstvorschrift FwDV 2 (Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehren) durch das Bayerische Staatsministerium des Inneren wurde auch in Bayern die Ausbildung der Feuerwehrdienstgrade der Feuerwehren neu geregelt. Die Lehrgänge für Mittel- und Oberstufe liefen aus. Lehrgänge für Zugführer und Führer von Führungsgruppen und Verbänden (Verbandsführer) traten an deren Stelle. Die gestiegenen Anforderungen an die Feuerwehren und die Einbeziehung der besonderen Ausbildung im Rahmen der Erweiterung des Katastrophenschutzes brachten eine Verlängerung der Lehrgangsdauer auf zwei Wochen mit sich. Eine bundeseinheitliche Ausbildung konnte beginnen.

Wechsel vom Lehrgang »Mittelstufe« zum »Zugführer«

Voraussetzung an der Teilnahme zum Lehrgang »Mittelstufe« war der Lehrgang »Grundstufe«. Der Zugführerlehrgang sollte der vorherigen Qualifikation Mittelstufe entsprechen und neu ausgearbeitet werden. Unter dem Schulleiter der Staatlichen Feuerwehrschule Regensburg, Baudirektor Ing. Alto Sittler (1977 bis 1987), wurde der Wechsel des bisherigen Lehrgangs »Mittelstufe« zum »Zugführer« umgesetzt.

Lehrgang Zugführer

Voraussetzung für die Lehrgangsteilnahme ist der erfolgreich abgeschlossene Lehrgang »Gruppenführer«. Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum Führen eines Zuges – einschließlich eines erweiterten Zuges – sowie zur Leitung von Einsätzen mit Einheiten bis zur Stärke eines erweiterten Zuges. Ein vollständiger Zug nach FwDV 3 hat mindestens zwei Gruppen und Zugtrupp mit Gerät. Man unterscheidet beispielsweise Löschzug, Rüstzug und Schadstoff- bzw. Gefahrstoffzug. Sofern die eingesetzten Kräfte die Stärke eines Zuges nicht überschreiten oder nicht eine übergeordnete Führungskraft die Leitung übernimmt, kann ein Zugführer Einsatzleiter sein.

Pilotlehrgang 1981 an der Feuerwehrschule Regensburg

Engeladen hierzu war unter anderem Hans Rentz als Führungsdienstgrad und Gruppenführer bei der FF Waging am See, Reserve-Offizier und Zugführer bei der Bundeswehr. Zu seiner Arbeitsgruppe gehörten:
– Zwei Feuerwehrmitglieder einer großen Freiwilligen Feuerwehr in Bayern
– Ein Feuerwehrmitglied einer Freiwilligen Feuerwehr einer kreisfreien Stadt mit Berufsfeuerwehr
– Ein Stadtbrandinspektor einer Großen Kreisstadt

Neben herkömmlichen Themen wie »Vorbeugender Brandschutz«, »Löschwasserförderung« und »Mineralölnfälle« wies der Lehrplan der Zugführerausbildung nun weitere Gebiete auf, wie »Fachdienste im Katastrophenschutz«, »Kampfmittel« und »Marsch-Kolonnenfahrt«. Zu den intensiven theoretischen Schulungen fanden Einsatzübungen statt. Schriftliche Prüfungen, ein Kurzreferat und ein Planspiel waren als Leistungsnachweise zu absolvieren. In den zwei Wochen bot der Lehrgang somit ein volles Programm.

Umsetzung des Pilotlehrgangs in der Freiwilligen Feuerwehr Waging am See

Waging am See ist ein Markt im oberbayerischen Landkreis Traunstein mit heute rund 7 000 Einwohnern und fünf Freiwillige Feuerwehren.

Fahrzeugstand zu Beginn der 1980-er Jahre:

Lösch- bzw. Rüstzug:
1 Mehrzweckfahrzeug MZF
1 Tanklöschfahrzeug TLF 16/25
1 Rüstwagen RW 1
1 Löschgruppenfahrzeug LF 8 Allrad
1 Anhängelleiter AL 18
Weitere Ausrüstung:
1 Versorgungsfahrzeug
1 Katastrophenschutzboot K-Boot
1 Pulverlöschanhänger P-250
1 Ölschadensanhänger ÖSA

Die damalige fachliche Umsetzung des Zugführerprinzips war in der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr nicht schwierig. Vielen aktiven Mitgliedern war der Begriff »Zugführer« aus dem geleisteten Wehrdienst bekannt und wurde bei der Mannschaft eingeführt und positiv aufgenommen. Einziges Problem: Der Zug setzt sich bei der Freiwilligen Feuerwehr – anders als bei der Berufsfeuerwehr mit fest eingeteiltem Personal – individuell je nach Erscheinen der Einsatzkräfte nach der Alarmierung am Feuerwehrhaus zusammen und wird somit auch beim Besetzen der Fahrzeuge gebildet. Erkenntnis: »Der Zug ist oftmals erst an der Einsatzstelle vollständig«.

Ein geschlossenes Ausrücken auf der Anfahrt war im örtlichen Einsatzgebiet oftmals schwierig, da das TLF 16/25 und der RW 1 mit Anhängelleiter teilweise bereits vor dem Mehrzweckfahrzeug als Führungsfahrzeug ausrückten, um die Schlagkraft einer Gruppe (TLF und RW) am Einsatzort gegebenenfalls bereits frühzeitig erzielen zu können. Bei überörtlichen Einsätzen war hingegen die Einsatzfahrt im Zug öfters gegeben – auch um am Einsatzort »kompakt« und ggf. als eigener Abschnitt eingesetzt werden zu können.

Damaliges Fazit

Die Ansprüche des neuen Lehrganges waren nach Meinung damaliger Teilnehmer durchaus auf einem hohen Niveau anzusetzen. Führungskräfte von Feuerwehren, die in Zugstärke ausrückten, sollten auf jeden Fall diesen Lehrgang besuchen. Eine Teilnahme sei auch empfehlenswert, selbst wenn bereits der Lehrgang »Mittelstufe« vorhanden ist. Die neue Ausbildung bewirke einen erheblichen Kenntniszuwachs. Neben den inhaltlichen Themen wurde auch bemerkt, wie gut es dem Personal der Feuerwehrschule gelingt, Feuerwehrmitglieder mit unterschiedlicher Herkunft und unterschiedlichem Vorwissen gemeinsam auszubilden. Besonders auf die ausgezeichnete Ausstattung und das große Engagement der Lehrkräfte wurde lobend eingegangen.

Die Entwicklung des Lehrgangs

Der zweite Lehrgang der neuen Art wurde erst am 10. Januar 1983 durchgeführt, nachdem der zunächst für den 22. März 1982 geplante Lehrgang entfallen war. In der Zwischenzeit wurde weiterhin der Vorgängerlehrgang »Mittelstufe« an der Feuerwehrschule abgehalten.

In der Folge wurden pro Jahr sechs Lehrgänge in Regensburg durchgeführt. Zusammen mit der Staatlichen Feuerwehrschule Würzburg konnten somit ausreichend Lehrgangsplätze in Bayern angeboten werden.

Veränderungen in der Fahrzeug- und Gerätetechnik

In den 40 Jahren des Zugführerlehrgangs fand natürlich eine stetige Entwicklung der Fahrzeug- und Gerätetechnik im Feuerwehrwesen statt. Zu nennen sei hier beispielsweise die Einführung der Überdruckbelüftung, von Hohlstrahlrohren und deren erweiterter Einsatzwert im Innenangriff und natürlich Weiterentwicklungen in der Fahrzeugtechnik. Neben dem abwehrenden Brandschutz stieg die Zahl der Einsätze im technischen Hilfsdienst, wie bei schweren Verkehrsunfällen und Alarmierungen im Bereich Umweltschutz und Gefahrgut.

Das bei bayerischen Feuerwehren weit verbreitete Standard-Erstangriffsfahrzeug Tanklöschfahrzeug (TLF 16/25) entwickelte sich vielerorts vom reinen Löschfahrzeug immer mehr zum »Alleskönner«. Ausschlaggebend war hier die Erweiterung der Beladung des TLF mit Geräten der technischen Hilfeleistung, wie Rettungsspreizer/-schere/-zylinder und dem dazugehörigen Unterbaumaterial. Oftmals wurde bei Neubeschaffungen statt einer Staffelnkabine eine Gruppenkabine integriert, um eine Löschgruppe mit neun Einsatzkräften mitführen zu können. Schließlich mündete die Entwicklung der Löschgruppenfahrzeuge (LF 8/6 und LF 16/12) und des Tanklöschfahrzeugs TLF 16/25 in die (Hilfeleistungs-)Löschgruppenfahrzeuge ((H)LF 10 und (H)LF 20). Alle diese Hilfeleistungs-Löschgruppenfahrzeuge verfügen



über einen fest eingebauten Löschwasserbehälter für den Erstangriff. Bei den Rüst- und Gerätewagen hat der neugeschaffene Gerätewagen-Logistik (GW-L2) auch die Aufgaben des Schlauchwagens (SW 2000) übernommen.

Am Beispiel der FF Waging am See

Der Fuhrpark der Freiwilligen Feuerwehr Waging am See wurde seit Beginn der 1980-er Jahre durch die Beschaffung eines Ölschadensanhängers (ÖSA), eines Versorgungsfahrzeugs, einer Anhängelleiter (AL 18), eines Rüstwagens (RW 1) und einer Drehleiter (DLK 18-12 CC) stetig erweitert. Grund dafür waren der stetige Anstieg der Einsatzzahlen und die Verschiedenartigkeit der Einsatzarten.

Auch bei den anstehenden Ersatzbeschaffungen der Fahrzeuge musste neu geplant werden. Ein

Heutiger Stand des Fuhrparks Waging a. See (diverse Anhänger und Mehrzweckboot nicht auf dem Foto)

Fachlehrer Michael Gruber von der SFS-Regensburg an der Planungsplatte »Flugzeugabsturz«



Gerätewagen-Nachschub (GW-N) wurde mit Gitterboxenbeladung für unterschiedliche Einsatzzwecke ausgestattet. Das neu beschaffte TLF 16/25 erhielt eine erweiterte Beladung mit fünf Atemschutzgeräten, Chemikalienschutzanzügen und einem hydraulischer Rettungssatz, um einen größeren Einsatzwert zu bekommen. Somit mussten die Ausstattung und auch die Einsatztaktik



Fachlehrer Gruber bei der Vorstellung der Löschwassereinspeisung

stets aktualisiert werden. Mit der Einführung und Beschaffung von neuen Fahrzeugtypen, wie eines Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeuges (HLF 20) und ein Gerätewagen-Logistik(GW-L2) mussten wiederum die Einsatzwerte der Fahrzeuge und damit einhergehend die Ausrückordnung neu strukturiert werden.

Die Kompetenz von ausgebildeten Zugführern wurde bei der Erstellung von neuen Alarm- und Ausrückplänen maßgeblich genutzt.

Bedarf am Zugführerlehrgang steigt

In den vergangenen Jahren ist der Bedarf an Lehrgangsplätzen stetig gestiegen. Der 100. Zugführerlehrgang fand im November 1997, der 150. Lehrgang im September 2007 statt. Im Oktober 2016 wurde der 200. Zugführerlehrgang in Regensburg angeboten und durchgeführt.

Zwischenzeitlich werden an der Staatlichen Feuerweherschule Regensburg zehn Lehrgänge pro Jahr abgehalten, und das, obwohl seit 1995 mit der neuen Feuerweherschule in Geretsried drei Feuerweherschulen in Bayern diesen Lehrgang anbieten.

Inhaltliche Veränderungen in der Ausbildung

Die Grundstruktur ist nach wie vor an der FwDV 2 ausgerichtet.

Mit der Einführung der neuen FwDV 3 »Einheiten im Lösch- und Hilfeleistungseinsatz« wurden Inhalte der alten FwDV 5 in diese integriert. Die Beschreibung der Einsatzformen des Zuges (Einsatzformen »getrennt, geschlossen, nebeneinander, hintereinander«) wurde dabei nicht mehr übernommen.

In den Jahren 2006 bis 2016 lag einer der Ausbildungsschwerpunkte bei der FwDV 500 (Einheiten im ABC-Einsatz). Die seit Beginn der Zugführerlehrgänge etablierte praktische Übung der Wasserförderung über lange Schlauchstrecken ist zwischenzeitlich entfallen. Dafür stehen heute mehr Einsatzübungen im Mittelpunkt der Ausbildung. Durch den Paradigmenwechsel in Richtung handlungsorientierter Ausbildung haben sich die praktischen Anteile in der Ausbildung wesentlich erhöht. Die theoretischen Inhalte werden jetzt vermehrt in die Praxis mit eingebunden.

Auch die Prüfungen veränderten sich im Laufe der Jahre. Von Beginn an bestand diese lange Zeit aus drei Prüfungsteilen (zweischriftliche Prüfungen und eine mündliche Prüfung in Form eines Lehrvortrages). Vor rund 15 Jahren entfiel der Lehrvortrag, die Anwendung des Führungsvorgangs bildet jetzt die Grundlage für die mündliche Prüfung, so dass der Teilnehmer in der Funktion des Zugführers eine Einsatzsituation abarbeiten muss.

In Abstimmung mit den Ausbildungsinhalten des Gruppenführ-

erlehrgangs gab es auch einzelne Themenverlagerungen um einen stufenweisen Aufbau der Führungsausbildung zu ermöglichen. Die Teilnehmerzahl mit 24 Teilnehmern pro Lehrgang blieb unverändert.

Seit zwei Jahren besteht der Abschluss aus einer schriftlichen Prüfung in Form zweier Taktikaufgaben, kombiniert mit Fachfragen.

Abschließende Betrachtung:

Wie im Vorfeld schon beschrieben, brachte der technische Fortschritt unserer Zeit neue Herausforderungen und Einsatzsituationen für unsere Feuerwehren mit sich. Dies wirkte sich nicht nur auf die Ausrüstung, sondern auch sehr stark auf die Ausbildung aus. Daher waren in den letzten Jahrzehnten viele Veränderungen in der gesamten Feuerwehrausbildung notwendig. Beginnend an der Basis mit der Truppmann-/Truppführer-Ausbildung, der Einführung der Modularen Truppausbildung (MTA), oder auch mit Erweiterung und Änderungen bei den Lehrgangsangeboten. In allen Bereichen wurde und wird ständig angepasst und nachjustiert.

So blieb es nicht aus, an den Feuerweherschulen die Führungslehrgänge entsprechend zu strukturieren und abzustimmen, damit eine durchgängige einheitliche Ausbildung ermöglicht wird. Diese Entwicklung machte auch vor dem Zugführerlehrgang nicht halt, so dass es auch hier thematische Veränderungen gab – und auch in Zukunft mit Sicherheit geben wird. □