Ausbildung
Zugführerausbildung der Freiwilligen Feuerwehr

Sachstand der Neukonzeption

Im Rahmen der Auswertung und Überarbeitung der Ausbildung zum Gruppenführer der Freiwilligen Feuerwehr (Lehrgang F III) wurde die Notwendigkeit der Überprüfung der gesamten Laufbahnausbildung der Freiwilligen Feuerwehr deutlich. Darüber hinaus wurde sowohl seitens der Verbände wie auch insbesondere aus entsprechenden Rückmeldungen der Teilnehmer ebenfalls Handlungsbedarf erkennbar.

Daher wurde der Auftrag der Arbeitsgruppe, die bereits den F III überarbeitet hat, entsprechend ausgedehnt. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe waren Vertreter der AGBF NRW (Hans-Joachim Donner (BF Witten), Dirk Schattka (BF Mönchengladbach)), des WFV NRW (Ulrich Haschke (WF Henkel)), des LFV NRW (Heiner Löpmeier (Feuerwehr Ibbenbüren), Herr Friedrich-Ernst Martin (Kreis Mettmann)) und des IM NRW (Hans-Peter Eser (IdF NRW), Reiner Dewulf (IdF NRW)) unter Moderation durch Michael Willruth (Bezirksregierung Münster).

Zunächst sollte der Lehrgang F IV überprüft und ggf. neu konzipiert werden. Besonders ins Blickfeld sollten folgende Punkte genommen werden:

- Aufgaben eines Zugführers der Freiwilligen Feuerwehr
- Inhalte und Lernziele, sowohl bzgl. der Zeitanteile wie auch der fachlichen Notwendigkeit
- Lehrmethoden
- Gesamtdauer des Lehrgangs unter Berücksichtigung der Belastung des Ehrenamtes
- Qualität der Lehre
- die in der FwDV 2 beschriebene Zugführerausbildung
- die Inhalte der vorgeschalteten Ausbildungen
- eine Betrachtung der Kenntnisse und Befähigungen, die für einen Zugführer der Feuerwehr zur Ausübung seiner Tätigkeit im Einsatzdienst unabdingbar sind und daher als Minimum vermittelt werden müssen.

1. Aufgabenanalyse der Tätigkeit eines Zugführers der Freiwilligen Feuerwehr

Grundsätzlich können zwei für die Betrachtung einer Zugführerausbildung relevante Tätigkeitsfelder unterschieden werden:

Einsatzdienst

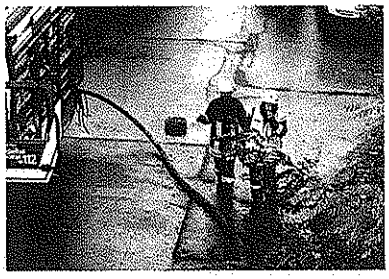
und

sonstiger Dienst (Regeldienst)

Im **Einsatzdienst** sind verschiedene Varianten der Tätigkeit eines Zugführers denkbar (nicht abschließende Aufzählung ohne Reihenfolge und Wertung):

- Führung eines Zuges der Feuerwehr als Einsatzleiter einer Einsatzstelle, Einsatzabschnitts- oder Unterabschnittsleiter, örtlicher Einsatzleiter einer Einsatzstelle innerhalb eines Schadengebietes, unter Unterstellung einer weiteren Einheit der Feuerwehr bis Gruppenstärke oder innerhalb einer Bereitschaft
- Einsatzleiter, Einsatzabschnittsleiter oder Unterabschnittsleiter bei Einsätzen unter den Bedingungen eines MANV, unter Beteiligung weiterer Behörden und Organisationen sowie privater Dritter oder im verbundenen Einsatz mit Kräften der Hilfsorganisationen (Sanitäts- und Betreuungsdienst), des Rettungsdienstes und des Bergungsdienstes (THW)
- Tätigkeit innerhalb einer Führungsstaffel oder -gruppe als Führungsassistent
- Übernahme der Einsatzleitung von einer vorgesetzten oder nachgeordneten Führungsebene
- Wahrnehmung der Fürsorgepflicht für eingesetzte Einsatzkräfte (Überwachung UVV, Veranlassung von PSU etc.)
- ...

Diese Tätigkeiten müssen auch und gerade in komplexen und zeitkritischen Situationen beherrscht werden!



Zugübung im B VI – In diesem Lehrgang werden Einsatzübungen im Zugverband im Rahmen der Laufbahnausbildung bereits mit Erfolg durchgeführt.
Foto: HBM Clemens, IdF NRW

Im Regeldienst kommen dem Zugführer folgende Aufgaben zu (auch hier nicht abschließende Aufzählung ohne Wertung):

- Beratung des Leiters/der Leiterin der Feuerwehr
- Organisation und Überwachung des Dienstbetriebes inkl. der Sicherstellung der Einsatzbereitschaft von Fahrzeug und Gerät
- Organisation der Aus- und Fortbildung (Gestaltung und/oder Überwachung)
- Vorbildfunktion als Vorgesetzter und Repräsentant der Feuerwehr
- Wahrnehmung der Fürsorgepflicht für Angehörige seines Zuges
- ...

2. Auswirkungen der Aufgabenanalyse auf Ausbildungsmethodik und -inhalte

Der Zugführer muss das in den Vorausbildungen wie auch in der Zugführerausbildung erhaltene technisch-taktische und taktisch-operative Wissen nun nicht mehr nur in der Lernzielstufe 2, sondern auch in der Lernzielstufe 3, in Teilbereichen in der Lernzielstufe 4 nach FwDV 2 anwenden können.

Hinzu kommt die Notwendigkeit, bestimmte Verfahrensweisen wie z.B. den Führungsvorgang weitgehend stressresistent zu verankern, also drillmäßig auszubilden. Ohne diese Verankerung gehen überlebenswichtige Verhaltensweisen, also zur Gefahrenanalyse und -abwehr notwendige Denk- und Handlungsmuster, in Hochstresssituationen verloren; der Zugführer verliert Überblick, Tatkraft und Aktionsfähigkeit.

Bei der Erweiterung der Befähigung mit Blick auf höhere Lernzielstufen stoßen die Möglichkeiten einer zentralen Ausbildungseinrichtung in Verbindung mit den Belastungsmöglichkeiten des Ehrenamtes (Dauer eines Lehrganges) an ihre Grenzen. In einem Lehrgang F IV ist in erster Linie auf Grund der zur Verfügung stehenden Zeit nur ein Ausbau der Befähigung maximal zur Lernzielstufe 3 möglich. Die Erweiterung der Befähigung auf die Lernzielstufe 4 muss im Rahmen einer adäquaten Standortausbildung und entsprechender Weiterqualifizierungsmaßnahmen z.B. durch Angebote des IdF NRW erfolgen. Dies berücksichtigt die FwDV 2 in der Angabe der Lernzielstufen zum Lehrgang F IV.

Anders stellt sich die Situation bei der Verankerung von einzelnen Lerninhalten zwecks Abrufbarkeit auch unter hohem Stress dar. Geeignete Lehrmethodik und adäquate Zeitanteile vorausgesetzt, können zumindest die Grundlagen für eine stresspräventive Ausbildung geschaffen werden.

Didaktisch ist den genannten Problemen nur dadurch zu begegnen, dass neben der Verkleinerung von Lerngruppen insbesondere das Anwendungstraining ausgebaut wird.

Neben den genannten Anforderungen, die sicherlich einen Schwerpunkt in der Ausbildung darstellen müssen, ist auch der Regeldienst, also alle Tätigkeiten außerhalb des unmittelbaren Einsatzgeschehens zu betrachten. Hier sind letztlich zwei Aspekte besonders hervorzuheben:

- Zum einen die Funktion des Zugführers als Vorbild im innerdienstlichen Bereich und in der Wirkung nach außen sowohl im Verhalten wie auch im Erscheinungsbild
- Zum anderen die Aufgaben des Zugführers bei der Vorbereitung, Planung und Durchführung von Aus- und Fortbildung am Standort.

Der erste Punkt kann nur durch Vorbild der Ausbilder, beständige themengerechte Begleitung der Teilnehmer und Einforderung und Vorleben entsprechender (Selbst-)Disziplin in allen Ausbildungsteilen adäquat umgesetzt werden. Dies betrifft sowohl die Ausbildungsanteile am IdF NRW wie auch und insbesondere die vorgeschalteten Ausbildungsstufen auf kommunaler Ebene. Hier ist jeder Ausbilder persönlich wie auch die gesamte Ausbildungseinrichtung sowohl durch das Aufstellen, Vermitteln, Vorleben und Kontrollieren der Einhaltung bestimmter, für den Feuerwehrdienst speziell erforderlicher wie auch gesellschaftlich allgemein verbindlicher Regeln für Verhalten, Auftreten und Kleidung sowohl im innerdienstlichen Bereich wie auch in der Präsentation nach außen während der Aufenthaltsdauer an der Ausbildungseinrichtung im besonderen Maße gefordert.

Der zweite Punkt bezieht sich insbesondere auf die vertiefte Kenntnis über Definition und zweckgebundene Anwendung von Ausbildungsmethoden und die Rahmenbedingungen entsprechender Ausbildungspläne z.B. für die regelmäßigen Dienstabende der Standortausbildung.

3. Überprüfung des F IV (alt) und Vergleich mit der FwDV 2

Beim F IV (alt) treten zumindest in Teilen vergleichbare Probleme auf wie bei der Überprüfung des F III:

- Zum Teil werden Unterrichte angeboten, die nach FwDV 2 nicht gefordert oder mit zu großen Zeitanteilen geplant werden. Hier ist zu prüfen, ob diese Unterrichte überhaupt bzw. in der jeweiligen Länge für das Ausbildungsziel notwendig sind. Beispielhaft seien hier die Unterrichte im Bereich „Baukunde/Vorbeugender Brandschutz". Hier werden 4 Stunden nach FwDV 2 gefordert, aber 6 Stunden angeboten. Ein anderes Beispiel ist der Unterricht „Rechtsgrundlagen", der mit 3 Stunden gefordert, aber mit 6 Stunden angeboten wird.

  Daraus ließe sich (vorbehaltlich einer fachlichen, aufgabenbezogenen Prüfung der Notwendigkeit des jeweiligen Unterrichts bzw. seiner Inhalte und Zeitanteile) in Summe über alle Unterrichte ein Kürzungspotential im Theoriebereich von bis zu 9 Unterrichtseinheiten, was bei einer derzeitigen Lehrgangsdauer von 86 UE (entsprechend zwei Wochen und zwei Tagen) 10,5% entspricht, ableiten.
- Die Prüfung ist mit insgesamt 22 UE vom Zeitbedarf her 5,5 mal so umfangreich wie in der FwDV 2 gefordert. Zur Verdeutlichung: 22 UE entsprechen 2,75 Tagen Verweildauer am IdF NRW. Würde man die Prüfung vollumfänglich auf das Maß der FwDV 2 reduzieren, so ließe sich die Lehrgangsdauer um fast 20% reduzieren.
- Für die Tätigkeit höchst relevante Unterrichte wie z.B. die Unterrichtung in Einsatztaktik inkl. ABC-Abwehr und das

Anwendungstraining im Planspiel sind mit nur 30 UE im Vergleich zu 44 nach FwDV 2 geforderten UE völlig unterrepräsentiert. Es fehlen also bereits auf Grundlage der FwDV 2 14 UE in fachlich relevanten Bereichen. Dies reduziert das oben aufgezeigte theoretisch mögliche Einsparpotential bereits erheblich.

- Dringend erforderliche praktische Anteile in Form von Einsatzübungen werden im F IV (alt) überhaupt nicht angeboten. Auch die FwDV 2 bejaht die Notwendigkeit der praktischen Ausbildung in dieser Form und sieht diese explizit als Lehrmethode in der Zugführerausbildung vor; allerdings berücksichtigt sie in ihren Zeitangaben die hierfür notwendigen Stundenanteile in keiner Weise.
- Wird die von der FwDV 2 jeweils vorgeschlagene Lehrmethodik berücksichtigt, muss festgehalten werden, dass die Unterrichtsmethodik des zur Zeit angebotenen F IV-Lehrgangs trotz der bereits unter Ausschöpfung der Möglichkeiten eigener Zuständigkeit durch das IdF in den letzten vier Jahren durchgeführten Verbesserungen nicht dem Stand der FwDV 2 entspricht. In dem Lehrgang nach FwDV 2 werden bei insgesamt 70 UE immerhin ca. 140 Dozentenstunden (1 Dozentenstunde entspricht 45 Minuten/Dozent) erreicht, während im F IV (alt) bei 86 UE lediglich 126 Dozentenstunden zur Verfügung stehen. Dies entspricht einem Minus von immerhin 10%, die für eine der Funktion „Zugführer" angemessene Unterrichtung fehlen!
- Hinzu kommt, dass die für NRW notwendigen Grundkenntnisse für die Zusammenarbeit gerade auch bei MANV- oder Betreuungslagen in der FwDV 2 als Kompromisslösung keinen Niederschlag finden, diese Inhalte also zu ergänzen sind.

Aus den genannten Aspekten folgt, dass zum einen die bisher vorgesehenen Inhalte und Unterrichte, die überhaupt nicht oder nicht in diesem Ausmaß in der FwDV 2 gefordert werden und aus einem aufgabenanalytisch-fachlichen Blickwinkel nicht notwendig oder vernachlässigbar sind, gestrichen bzw. gekürzt werden müssen. Zum anderen muss der Lehrgang in Theorie und Praxis um rettungs-, sanitäts- und betreuungsdienstliche Inhalte ergänzt werden. Zum Dritten sind die Anteile des Anwendungstrainings zu steigern, um einerseits eine Vernetzung theoretischer Inhalte mit dem Führungsvorgang und damit der konkreten Bearbeitung von Schadenlagen zu erreichen und andererseits den Zugführer auf komplexe und unter Stress setzende Lagen vorzubereiten und ihn und seine Umgebung damit vor den Folgen dysfunktionalen Stresses zu schützen. Bei allen Überlegungen ist hierbei die Belastung des Ehrenamtes zu berücksichtigen und sorgfältig gegen die Erfordernisse der Aufgabe „Zugführer im Einsatz" abzuwägen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist hier strengstens einzuhalten und alle Vor- und Nachteile insbesondere bei Verlängerung des Lehrgangs genauestens zu betrachten.

4. Einsatzübungen in der Zugführerausbildung – Luxus oder Notwendigkeit?

Die Grundlagen der folgenden Feststellungen, Überlegungen und Schlüsse wurden in Gesprächen mit Führungskräften der Freiwilligen Feuerwehr auf allen Hierarchieebenen gewonnen. Besonders interessant waren die im Zusammenhang mit den für Gruppenführer angebotenen Seminare S Üb, in denen viele Teilnehmer nach eigener Aussage zum ersten Mal die Arbeit im Zugverband praktisch und orientiert an den Grundregeln der Taktik und Führungslehre der Feuerwehr erlebten (und von den positiven Effekten äußerst angenehm überrascht waren!).

Zur Zeit ist es, glaubt man den Berichten der verschiedenen Feuerwehrangehörigen in allen Ausbildungs- bzw. Qualifikationsstufen, in der Praxis der Freiwilligen Feuerwehren gängiges Verfahren, dass Führungskräfte der FF die nach den FwDVen vorgegebene Führungshierarchie im Einsatz gewohnheitsmäßig durchbrechen und grundlegende Regelungen wie z.B. Melde- und Informationspflicht nicht einhalten.

Dies äußert sich z.B. darin, dass Zugführer nach Eintreffen an der Einsatzstelle die Aufgaben der Gruppen- und Truppführer mit übernehmen und unter Überschreitung der empfohlenen Kontrollspanne von 5 versuchen, drei Hierarchieebenen (Gruppe, Trupp und einzelne Einsatzkraft) im direkten Zugriff zu führen und zu kontrollieren.

Dies hat mehrere Auswirkungen:

- Zum einen können die meisten ausgebildeten Gruppenführer ihren Aufgaben bei der Bearbeitung von Einsätzen gezwungenermaßen nicht nachkommen und daher auch keine Erfahrungen in der Führung von Einheiten der Feuerwehr sammeln.

FIV-I

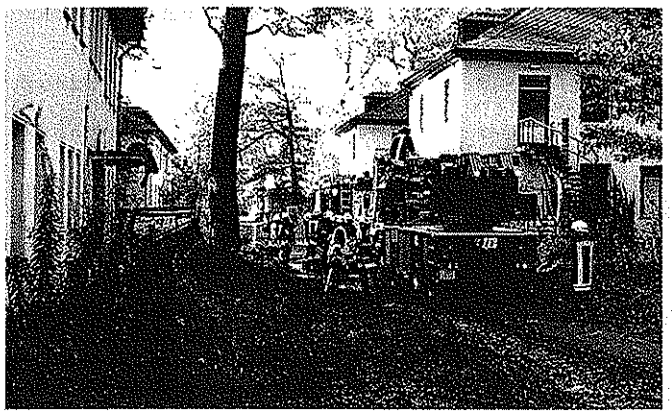
Uhrzeit	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag
0745-0915	Block 1 Anreise	Mitarbeiterführung im Einsatz	Rechtsgrundlagen im Einsatz	Baukunde/Vorbeugender Brandschutz	Mitarbeiterführung im Einsatz
			Pause		
0945-1115	Block 2 Begrüßung Der Zug im Einsatz	Mitarbeiterführung im Einsatz	Rechtsgrundlagen im Einsatz	Baukunde/Vorbeugender Brandschutz	Mitarbeiterführung im Einsatz Schriftliche Prüfung
			Pause		
1130-1300	Block 3 Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz
			Mittagspause		
1400-1530	Block 4 Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz	Abreise
			Pause		
1545-1630	EVA Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz	Der Zug im Einsatz	Prüfungsvorbereitung	

Tabelle 1a: Abschließender Entwurf Planungsgrundlage Ausbildung zum Zugführer der Freiwilligen Feuerwehr, Lehrgang F IV, 1. Teil (F IV-I)

- Zum anderen wird das Zusammenspiel von Delegationsverfahren, Auftrags- und Befehlstaktik, Führungsstilen, Führungsorganisation sowie Führungsverantwortung von keiner der beteiligten Hierarchieebenen praktiziert und damit auch nicht aus der Praxis heraus verstanden.
- Dies hat zur Folge, dass verschiedene Verfahren und Strukturen wie z.B. Befehls- und Meldeketten weder bekannt noch eingeübt sind. Diese sind aber nicht nur bei größeren Schadenlagen oder Großschadenereignissen, sondern gerade auch in kleinen, aber komplexen und zeitkritischen Lagen für die eingesetzten Kräfte im Sinne des Wortes überlebensnotwendig.
- Da die Einhaltung und fachliche Beherrschung dieser Verfahrensweisen jedoch Grundbedingung auch für das Erlernen und Überprüfen eigenen Verhaltens sind, werden fachlich falsche und den Einsatzerfolg be- oder sogar verhindernde Verhaltensweisen von den Einsatzstellen des Tagesgeschäftes bis in die Arbeit der Stäbe im Großschadensereignis getragen. Hinzu kommt, dass diese Verhaltensweisen umgekehrt auch durch fehlendes Verständnis für die entsprechend notwendigen Verfahren selbst bei funktionierender Arbeit eines Stabes den Einsatzerfolg zumindest behindern, wenn nicht sogar unmöglich machen. Hier liegen einige der Hauptursachen für das immer wieder erlebte Versagen oder Teilversagen von Einrichtungen der Führungsstufen B, C und D (Führungsstaffeln, -gruppen und -stäben) in realen Lagen (siehe z.B. Kirchbachbericht).

Schlussendlich resultieren die geschilderten Schwierigkeiten, die erhebliche Auswirkungen auf die Einsatzbearbeitung im Allgemeinen, aber auch gerade bei Großschadenlagen haben, auch und gerade aus der derzeitigen methodischen Ausrichtung der F IV-Ausbildung, sind also letztlich hausgemacht. Dies soll am Beispiel der Einsatzübungen verdeutlicht werden:

In der Ausbildung zum Gruppenführer wird der Lehrgangsteilnehmer in der Erlernung des Führungsvorganges als Hilfsmittel zur Einsatzbearbeitung mit möglichst realitätsnahen Übungen konfrontiert. Er lernt im Zusammenspiel mit tatsächlich vorhandenen Einsatzkräften und -geräten aber nicht nur die Analyse und Problemlösung in unterschiedlichen Einsatzsituationen, sondern er vertieft auch die zuvor in der Theorie erarbeiteten Erkenntnisse der Mitarbeiterführung im Einsatz sowie der Grundsätze der Einsatzlehre. Diese prägen sich naturgemäß, weil praktisch ausgeführt, besonders deutlich ein und werden entsprechend stark im Gehirn verankert. Dies ist methodisch beabsichtigt und auch sinnvoll.



Zugübung im B VI. – Der Zugführer delegiert nach einer Ersterkundung Aufgaben an die Gruppenführer seines Löschzuges...
Foto: HBM Clemens, Idf NRW

Bei einem Zugführer wird nun neben einem erweiterten taktischen Wissen und Können auch ein angepasstes Führungsverhalten notwendig.

Die derzeitige Ausbildung stellt allerdings die notwendigen Lehrmethoden nicht zur Verfügung:

Man beschränkt sich auf die Vermittlung von Grundsätzen der Mitarbeiterführung und der Einsatzlehre im Zugeinsatz in der Theorie. Das Planspiel als Anwendungstraining zum Führungsvorgang dient in erster Linie dazu, die taktische Grundbefähigung der Funktion „Zugführer" entsprechend seines Aufgabengebietes zu erweitern. Die erforderlichen Komponenten der Mitarbeiterführung oder der Anwendung von Führungsmitteln werden nicht in der praktischen Anwendung, d.h. dem Zusammenspiel mit realen Einsatzkräften, unterrichtet. Nach Abschluss der Ausbildung wendet der Zugführer nun natürlicherweise in seiner gelebten Einsatzpraxis das Wissen an, das in ihm am stärksten verhaftet ist – und das ist nicht die Theorie der Führung im Zugeinsatz, sondern die praktisch erlernte Führung im Gruppeneinsatz.

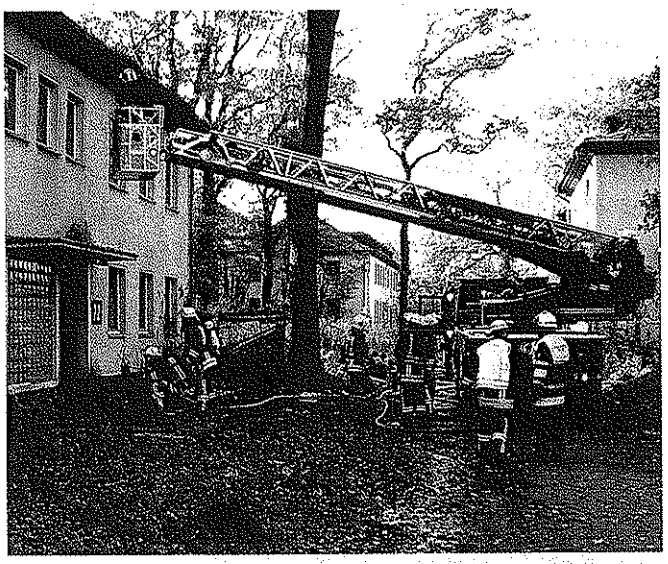
Es fehlt also in der Ausbildung des Zugführers eine praktische Komponente, die es erlaubt, die im Gruppenführerlehrgang erworbenen Verhaltensweisen zu erweitern und auf den Zugeinsatz zu übertragen.

Da hier zum ersten Mal in der Laufbahn des Freiwilligen Feuerwehrangehörigen Befähigungen verlangt werden, die später in der Führung taktischer Verbände oder der Stabsarbeit ebenfalls benötigt werden und auf denen diese höheren Laufbahnausbildungen aufbauen, ist die Qualität der Ausbildung des Zugführers hier von besonderer Bedeutung, zumal entsprechende ausbildungsbedingte Defizite in den auf den F IV folgenden Ausbildungsstufen nicht ausgeglichen werden können.[1])

Methodisch ist dies ausschließlich durch praktische Übungen mit möglichst realer Schadendarstellung und unter Einsatz realer Kräfte in Zugstärke realisierbar.

Diese Zusammenhänge hat offensichtlich auch die FwDV 2 erkannt, da sie Einsatzübungen als Lehrmethode ausdrücklich nennt. Die Tatsache, dass die dafür erforderlichen Zeitkontingente in der FwDV 2 nicht bereitgestellt werden, darf hier nicht irreführen. Als Kompromiss zwischen 16 Bundesländern ist bei der Erstellung der FwDV 2 sicherlich zu berücksichtigen gewesen, dass verschiedene Bundesländer eine

[1]) Die Notwendigkeit der Einbeziehung auch von Kenntnissen der jeweils übergeordneten Hierarchieebene hat in den Überlegungen zur Feuerwehrausbildung bisher keine Rolle gespielt. Andere Organisationen, die ebenfalls hierarchisch, aber mit Auftragstaktik arbeiten, wie z.B. die Bundeswehr, haben ihre Führungsausbildung allerdings aus gutem Grund schon immer entsprechend ausgerichtet. In NRW hat diese Verknüpfung zum ersten Mal in der Überarbeitung des F III und dem darauf aufbauenden S Üb Eingang gefunden.



Zugübung im B VI. – ...woraufhin die Gruppenführer den Angriff vortragen lassen. Der Zugführer hat so die Kapazitäten frei, die er für eine Koordination und Überwachung, also die Sicherstellung des Einsatzerfolges, benötigt. *Foto: HBM Clemens, Idf NRW*

mehr als zweiwöchige Laufbahnausbildung für Zugführer der Freiwilligen Feuerwehr als Standard nicht akzeptieren können oder wollen. Dies darf aber kein Hinderungsgrund sein, über das Maß der FwDV 2 hinauszugehen, soweit nach Würdigung aller fachlichen und sozialen Aspekte die entsprechende Notwendigkeit weiterhin bejaht wird.

Schlussendlich führt aus den genannten Gründen kein Weg an der Einführung von Einsatzübungen im F IV vorbei. Bliebe noch die Frage, ob ein Zeitansatz von einer Woche für eine solche praktische Ausbildung ausreicht, da hier bei 24 Teilnehmern nur eine Übung in der Funktion Zugführer möglich ist. Da aber die Teilnehmer die Tätigkeit des Zugführers zusätzlich auch aus der Position des Führungsassistenten und Gruppenführers unmittelbar und der Position der Führungsunterstützung und Löschgruppen mittelbar erleben, erscheint der Zeitansatz zumindest für eine erste Heranführung an das Thema ausreichend.

5. Betrachtung der Planspielausbildung

Zur Zeit wird im F IV lediglich eine Planspielausbildung mit insgesamt 630 Minuten als Anwendungstraining angeboten.

An einem F IV-Lehrgang nehmen in der Regel 24 Teilneh-

FIV-II, 1. Woche

Uhrzeit		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag
0745-0915	Block 1	Anreise	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)
		Pause				
0945-1115	Block 2	Begrüßung Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)
		Pause				
1130-1300	Block 3	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)
		Mittagspause				
1400-1530	Block 4	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Abreise
		Pause				
1545-1630	EVA	Lagedarstellung	Lagedarstellung	Lagedarstellung	Einsatzberichte	

FIV-II, 2. Woche

Uhrzeit		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag
0745-0915	Block 1	Anreise	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)	Taktische Prüfung	Organisation und Durchführung der Standortausbildung
		Pause				
0945-1115	Block 2	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: (Anwendungstraining (Planspiel)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)	Taktische Prüfung	Organisation und Durchführung der Standortausbildung
		Pause				
1130-1300	Block 3	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: (Anwendungstraining (Planspiel)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)	Taktische Prüfung	Organisation und Durchführung der Standortausbildung Verabschiedung
		Mittagspause				
1400-1530	Block 4	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: (Anwendungstraining (Planspiel)	Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)	Gruppe 1: Anwendungstraining (Planspiel) Gruppe 2: Anwendungstraining (Planspiel)	Taktische Prüfung	Abreise
		Pause				
1545-1630	EVA	Einsatznachbesprechung	Einsatznachbesprechung	Prüfungsvorbereitung	Prüfungsnachbereitung	

Tabelle 1a: Abschließender Entwurf Planungsgrundlage Ausbildung zum Zugführer der Freiwilligen Feuerwehr, Lehrgang F IV, 2. Teil (F IV-II)

mer teil. Da hier keine weitere Aufteilung in Lerngruppen erfolgt, verteilen sich die 630 Ausbildungsminuten auf alle 24 Teilnehmer. Dies ergibt pro Teilnehmer rechnerisch gerade mal ein bis anderthalb Planspiele (Vor- und Nachbereitung eingerechnet), wobei die Planspielausbildung in hohem Maße prüfungsrelevant ist.

Erschwerend kommt hinzu, dass im F IV eine didaktisch und methodisch sinnvolle Gruppengröße für eine Planspielausbildung auch nicht im entferntesten erreicht wird (siehe auch die Vorgaben der FwDV 2 zur Größe von Lerngruppen in Abhängigkeit von der Unterrichtsmethode).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der F IV erhebliche Defizite in der Planspielausbildung bedingt durch zu große Gruppengrößen und zu geringe Ausbildungszeit aufweist.

Hinzu kommt, dass die dringend benötigten Einsatzübungen zur Ausbildung und Festigung taktischer Befähigungen nicht enthalten sind.

Da an diesen Stellen durch die Aufnahme zusätzlicher Zeit- und Dozentenkontingente aus fachlicher Sicht unabwendbar nachzubessern war, votierte die Arbeitsgruppe auch in Anbetracht der Belastung des Ehrenamtes dafür, den Lehrgang F IV auszuweiten.

6. Die Prüfung

Die FwDV 2 gibt neben anderem als Hauptziel der Ausbildung „die Befähigung zum Führen eines Zuges – einschließlich eines erweiterten Zuges – sowie die Leitung eines Einsatzes mit Einheiten bis zur Stärke eines erweiterten Zuges" vor.

Ziel des Leistungsnachweises ist es, lt. FwDV 2, „den Lernerfolg nachzuweisen". Damit kann nur das Erreichen des Ausbildungszieles, in der Hauptsache das o.g. Ausbildungsziel, gemeint sein.

In Anbetracht dieses Ausbildungszieles darf bezweifelt werden, ob ein Leistungsnachweis von 4 UE Dauer hierfür ausreichend ist. Da es sich hier gerade auf Grund der vorgesehenen Prüfungsdauer ausschließlich um eine schriftliche Prüfung handeln kann, kann diese die wichtige Grundbefähigung in der Taktik nicht ausreichend abbilden.

Um das in der FwDV 2 genannte Ziel des Leistungsnachweises zu erreichen, sind nach Meinung der Arbeitsgruppe zwei Prüfungsteile notwendig:

Zum einen eine schriftliche Prüfung, in der der Lernerfolg der Theorieanteile überprüft wird, zum anderen eine praktische Prüfung, in der die konkrete Befähigung zur Führung eines Zuges im Einsatz überprüft wird.

Konkret soll künftig eine schriftliche Prüfung von 2 UE Dauer durchgeführt werden. Ein erster Vorschlag zielte hier auf zwei Prüfungsteile, eine Multiple-Choice-Arbeit und eine freitextlich zu beantwortende Taktische Arbeit. In der zu einem viel späteren Zeitpunkt geführten Diskussion über eine möglicherweise notwendige Teilung des Lehrgangs musste dieser Punkt ebenfalls noch mal aufgegriffen werden. Dies hätte nämlich bedeutet, dass die Teilnehmer bedingt durch die zeitaufwendige Auswertung der Freitextaufgabe ihr Ergebnis erst in der darauffolgenden Woche, also nach Ende eines ersten Teiles, erfahren hätten. Darum wurde von der Durchführung einer freitextlichen Taktischen Arbeit zu Gunsten einer umfänglicheren reinen Multiple-Choice-Arbeit wieder Abstand genommen. Es ist jedoch durchaus vorstellbar, entsprechende taktische Fragestellung analog zum F/B V-I auch in einer MC-Klausur zu bearbeiten.

Wünschenswert wäre auch im F IV eine praktische Prüfung analog zum F III in Form einer Einsatzübung. Dies ist jedoch in Anbetracht der dann erforderlichen Anteile der praktischen Ausbildung (Einsatzübungen) wie auch der des Umfangs der Prüfung zeitlich nicht durchführ- bzw. den Teilnehmern des Lehrgangs zumutbar. Adäquat erscheint hier die Beibehaltung der Planspielprüfung, nun allerdings vor einer Prüfungskommission.

Auf die bisher durchgeführte mündliche Prüfung kann in Anbetracht der Einführung der oben beschriebenen Taktischen Prüfung zukünftig verzichtet werden.

Die praktische Prüfung (Planspiel) (zukünftig: Taktische Prüfung) wurde bisher so gestaltet, dass 10 UE zur Verfügung standen. Bei 24 Teilnehmern resultiert damit pro Teilnehmer eine Prüfungsdauer von max. 18,75 Minuten bzw. 75 Minuten bei einer Vierergruppe inklusive Auf- und Abbau der Lage, Fragestellung durch die Prüfer und Durchführen der Prüfungsformalien.

Die taktische Prüfung aus dem Vorschlag zum reformierten F IV hat planerisch eine Dauer von 8 UE; dies reduziert die zur Verfügung stehende Zeitdauer für die Prüfung auf 15 Minuten pro Teilnehmer bzw. 60 Minuten pro Vierergruppe, was nach bisheriger Erfahrung als ausreichend erscheint. Als Puffer (auch für eventuelle Nachprüfungen) stehen über die 8 UE hinaus weitere 120 Minuten der Regelarbeitszeit zur Verfügung, die für Prüfungszwecke genutzt werden können.

TÜV-Abnahme und Prüfstelle für Preßluft- und Stahlhochdruckflaschen

Atemluft

Dietmar Fölling
Immer wenn es um Atemschutz geht !
Service ◆ Beratung ◆ Verkauf

Alles aus einer Hand:
TÜV-Abnahme ◆ Leihflaschen kostenlos
Ventilwartung
Sandstrahlen ◆ Pulverbeschichtung
Schulterkennzeichnung
Sonderlackierungen

33428 Harsewinkel; Am Abrocksbach 3a
Telefon: 05247-4986; Fax: 05247-2808
Mobil: 0173 46 697 85

Der Zeitaufwand der Prüfung reduziert sich so von bisher 22 auf dann 13 UE, entsprechend 1,6 Tagen Verweildauer am IdF NRW an Stelle von bisher 2,75 Tagen.

7. Einteilige oder mehrteilige Durchführung des Lehrgangs?

Zu prüfen war hinsichtlich der Durchführung des Lehrgangs nun noch die Frage, in welcher Form die zukünftigen F IV-Lehrgänge stattfinden sollen. Die Arbeitsgruppe präferierte einen einteiligen dreiwöchigen Lehrgang.

Auf Grund von Planungserfordernissen des IdF NRW, die von der Institutsleitung an die Arbeitsgruppe herangetragen wurden, musste diese Position nochmals überdacht werden. Ein starres Festhalten an der ursprünglichen Position hätte sowohl eine erhebliche Reduzierung der Anzahl an pro Jahr angebotenen F IV-Lehrgängen zur Folge und sicherlich auch auf andere Bereiche des Lehrangebotes negative Auswirkungen gehabt. Eine Reduzierung des Lehrgangs um die Einsatzübungen und damit eine Reduzierung auf zwei Wochen Gesamtdauer stand aus fachlichen Überlegungen nicht zur Debatte.

Zur Diskussion standen neben der einteiligen Variante

a) eine zweiteilige Variante unter Trennung in einen einwöchigen Theorieblock und einen zweiwöchigen Praxisblock

b) eine zweiteilige Variante unter Trennung in einen zweiwöchigen Theorie- und Planspielblock und einen einwöchigen Übungsblock

c) eine dreiteilige Variante unter Trennung in zwei dreitägige Theorieblöcke und einen zweiwöchigen Praxisblock

Letztlich entschied man sich in einer gemeinsamen Besprechung zwischen IM NRW, Institutsleitung des IdF NRW und der AG für Variante a). Alle Beteiligten waren sich im klaren darüber, dass dies einen Kompromiss zwischen fachlich notwendiger Lehrgangsdauer, methodisch/didaktisch wie auch aus ehrenamtlicher Sicht (mutmaßlich) noch erträglicher Stückelung und durch die endlichen Personalressourcen und Zeitressourcen (nur begrenzte Anzahl an 3-Wochenblöcken pro Jahr) des IdF ausgelösten Engpässen darstellt.

Einigkeit unter allen Beteiligten bestand darin, dass die beschriebene Ausdehnung des Anwendungstrainings unter Einbeziehung von Einsatzübungen fachlich unabwendbar ist. Eine Verringerung der Lehrgangsdauer auf zwei Wochen kam daher nicht in Frage.

Das Konzept wird Anfang 2007 mit zwei Pilotlehrgängen erprobt und anschließend nochmals beraten werden.

8. Teilnahmevoraussetzungen

Angehörige der Freiwilligen Feuerwehr durchlaufen bis einschließlich Gruppenführer eine inhaltlich aufeinander abgestufte Laufbahnausbildung. Die Durchgängigkeit der Laufbahnausbildung ist selbstverständlich auch in der weiterführenden Laufbahnausbildung einzuhalten. Das bedingt, dass Feuerwehrangehörige, die eine Zugführerausbildung absolvieren möchten, die Inhalte der vorgeschalteten Ausbildungsgänge beherrschen und darüber hinaus über aktuelle Entwicklungen informiert sind.

Aus diesem Grund wurden als Eingangsbedingungen grundsätzlich die gleichen Teilnahmevoraussetzungen wie für den F III-Lehrgang gefordert.

Hinzu kommt die Forderung nach der Erreichung mindestens des Dienstgrades Oberbrandmeister. Diese entstammt der Verordnung über die Laufbahn der ehrenamtlichen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr und soll zumindest ein Mindestmaß an Erfahrung garantieren.

Lediglich als Empfehlung wurde die Teilnahme an Fortbildungsveranstaltungen des IdF NRW formuliert. Angeregt werden soll hiermit die aktive Beschäftigung mit aktuellen taktischen und technischen Entwicklungen. Die Aufnahme dieser Anforderung als verpflichtendem Bestandteil der Teilnahmevoraussetzungen wird möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Hierbei sind aber die Erfahrungswerte der nächsten Jahre zu berücksichtigen. Im Falle der verpflichtenden Aufnahme in die Teilnahmevoraussetzungen wäre zu prüfen, ob und in welchem Umfang auch Veranstaltungen außerhalb des IdF NRW akzeptiert werden können.

Als selbstverständlich ist im Zusammenhang mit den Einsatzübungen die Forderung nach einer aktuell gültigen Tauglichkeit nach G 26.3 anzusehen. Nur auf diese Weise kann erreicht werden, dass eine gesundheitliche Mindesteignung für die Durchführung der Einsatzübungen gegeben ist bzw. dass zumindest ein entsprechendes Bewusstsein bei Teilnehmern und entsendenden Dienststellen geweckt wird. Dies gilt insbesondere in Verbindung mit der neuerdings durchgeführten stichprobenartigen Überprüfung auch dieser Teilnahmevoraussetzung. Wie wichtig diese Vorgabe ist, zeigen Vorkommnisse der Gruppenführerausbildung, bei denen Teilnehmer mit einem wenige Wochen vor Lehrgangsbeginn erlittenen Herzinfarkt zum Lehrgang und damit zu Einsatzübungen angetreten sind oder das Besteigen einer tragbaren Leiter verweigern.

9. Zusammenfassung

In summa der vorgenannten Bedingungen ist im F IV im Unterschied zum F III eine Verdichtung zwar möglich, kann aber nicht zu einer Reduzierung der Lehrgangsdauer führen. Dies hat folgende Gründe:

- Die Anforderungen an die Befähigung eines Zugführers als taktischem Führer im Einsatzdienst sind wesentlich höher als an einen Gruppenführer. Aus diesem Grund sind am IdF NRW bereits vor einigen Jahren im Rahmen des existierenden Stundenplans methodisch-didaktisch veränderte Konzepte, die nun auch im F III Anwendung finden, eingeführt worden. Diese konnten jedoch bedingt durch die bisherigen inhaltlichen Vorgaben nur sehr begrenzte Verbesserungen bewirken.
- Die praktische Ausbildung hat in Anbetracht des Anforderungsprofils und der gravierenden Auswirkungen einer mangelhaften Ausbildung auf sowohl die Einsatzbearbeitung in größeren Lagen wie auch auf nachfolgende Ausbildungsstufen einen viel zu geringen Stellenwert und ist methodisch auf eine zu kleine Basis gestellt. Eine zeitliche Ausdehnung der Planspielausbildung unter Verkleinerung der Lerngruppen und die Einführung von Zugübungen ist zwingend erforderlich.

Vergleich Zugführerausbildung FwDV 2, NRW (Alt) und NRW (Neu)

			Zeitansatz			Differenz		Dozentenstunden		Differenz
Thema (NRW (Neu))	Thema (NRW (Alt))	Ausbildungseinheit	FwDV 2	NRW (Alt)	NRW (Neu)	NRW (Neu) - FwDV 2	NRW (Neu) - NRW (Alt))	NRW (Alt)	NRW (Neu)	NRW (Neu) - NRW (Alt)
"Begrüßung", "Verabschiedung"	"Begrüßung", "Verabschiedung"	Lehrgangsorganisation	2	2	4	2	2	4	8	4
Der Zug im Einsatz**	"Feuerwehrfahrzeuge und -geräte; Löschwasserförderung", "Brand- und Löschlehre", "Einsatzplanung und -vorbereitung, taktische Regeln im Zugeinsatz"	"Einsatzplanung und Vorbereitung", "ABC-Gefahrstoffe", "Neuentwicklungen", "Brandbekämpfung und Hilfeleistung"	17	26	17	0	-9	42	17	-25
Rechtsgrundlagen im Einsatz	Rechtsgrundlagen und Organisation	"Rechtsgrundlagen", "Neuentwicklungen"	4	6	4	0	-2	6	4	-2
Mitarbeiterführung im Einsatz	Einsatzbezogene Führungsgrundsätze und Führungsvorgang	Führen	6	7	7	1	0	7	7	0
Anwendungstraining (Planspiel)**	Planspiel	Brandbekämpfung und Hilfeleistung	25	14	25	0	11	28	50	22
Anwendungstraining (Einsatzübungen im Zugverband)		Brandbekämpfung und Hilfeleistung	3	0	32	29	32	0	96	96
Baukunde/Vorbeugender Brandschutz	Baukunde; Vorbeugender Brandschutz	"Baukunde", "Vorbeugender Brandschutz"	4	6	4	0	-2	6	4	-2
Organisation und Durchführung der Standortausbildung	Methodik/Didaktik	Ausbilden	5	4	5	0	1	4	5	1
Schriftliche Prüfung	"Schriftliche Prüfung (Aufsatz)", "Schriftliche Prüfung (1. und 2. Fragearbeit)"	Leistungsnachweis	2	4	2	0	-2	4	2	-2
Taktische Prüfung	Praktische Prüfung (Planspiel)	Leistungsnachweis	2	10	8	6	-2	20	24	4
	Mündliche Prüfung	Leistungsnachweis	0	7	0	0	-7	7	0	-7
Eigenverantwortliches Arbeiten			0	0	12	12	12	0	0	0
Summen			70	86	120			128	217	

* Die Themen entstammen dem F IV (Neu); die Themen des F IV (Alt) wurden in Analogie zusammengefasst.
** Die Planung mit zwei Dozenten ermöglicht lediglich eine zum Planspiel parallele Auswertung der Aufsätze aus der schriftlichen Prüfung.

Tabelle 2: Vergleich verschiedener Ausbildungsvarianten und der zugehörigen Dozentenansätze.

- Die vorgenannten Betrachtungen über Art und Umfang von Unterrichten und deren Auswirkung auf die Einsatzbearbeitung gelten zwingend insbesondere auch für die mitzubringenden Befähigungen beim Besuch weiterführender Lehrgänge für die Führungsstufen B, C und D (F/B V-I und F/B V-II). Denk- und Handlungsstrukturen, die im F IV nicht erlernt und trainiert werden, werden nach einschlägiger Erfahrung in der täglichen Routine nicht gelebt und stehen somit im F/B V und der darauf folgenden Tätigkeit in der Führung taktischer Verbände und der Mitarbeit in taktisch-operativen Stäben nicht zur Verfügung.

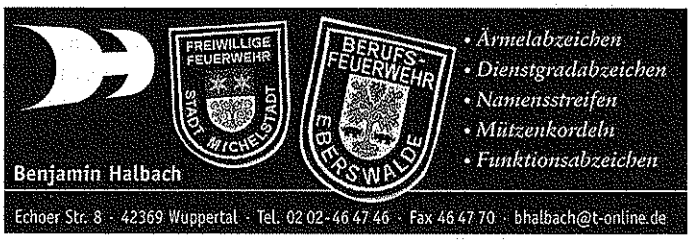
- Die FwDV 2 hat diesen Mangel ebenfalls erkannt und Einsatzübungen ausdrücklich in den Methodenkatalog der Zugführerausbildung aufgenommen. Allerdings werden die erforderlichen Zeitkontingente in den Rahmenvorgaben nicht zur Verfügung gestellt. Dies lässt den Schluss zu, dass die FwDV 2 für die Zugführerausbildung einen Minimalkompromiss darstellt. Die in der FwDV 2 dargestellten Zeitspannen sind nach einstimmiger fachlicher Auffassung der AG für eine auch nur annähernd adäquate Zugführerausbildung nicht tragfähig und liegen weit unterhalb der sachlich erkennbaren Notwendigkeiten. Dies trifft insbesondere für den Bereich der Planspielausbildung und der Einsatzübungen zu.

- Einzelne Unterrichte des F IV(alt) sind zu verwerfen oder zu kürzen, weil sie nach FwDV 2 für die Befähigung des Zugführers nicht, nicht in dieser Form oder nicht in diesem Umfang notwendig sind bzw. eine nicht notwendige Wiederholung von bereits bekanntem Wissen darstellen.

- Die Prüfung ist im Verhältnis zur Lehrgangsdauer unverhältnismäßig umfangreich. Eine Kürzung unter Berücksichtigung der notwendigen Überprüfung der Befähigung des Zugführers als taktischem Führer im Einsatz ist notwendig.

- Die durch Kürzungen im Unterricht und in der Prüfung frei gewordenen Ressourcen können nicht zu einer Verkürzung des Lehrgangs führen, da sie auf die Ausdehnung der erforderlichen praktischen Anteile umgerechnet werden müssen. Allerdings gelingt es hierdurch, eine zeitliche Ausweitung der Zugführerausbildung auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

Letztlich führen die angestellten Überlegungen zu dem in den Tabellen 1 und 2 gezeigten Vorschlag; durch die Einsparung bei verschiedenen Unterrichten und bei der Prüfung gelingt es, die mit der notwendigen Ausdehnung der Zeitanteile und Anwendung von dem Lernziel angemessener Methodik der praktischen Ausbildung verbundene Lehrgangsverlängerung in einem erträglichen Ausmaß von lediglich 24 UE zu halten. Das bedeutet eine Ausweitung des Lehrgangs um lediglich drei Tage (Mittwoch, Donnerstag und Freitag). Immerhin wird damit eine Erhöhung des praktischen Anteils um den Faktor 5 auf insgesamt



136 Unterrichtsminuten pro Teilnehmer erreicht, was einem Anteil der praktischen Ausbildung von über 50% an der Gesamtdauer des Lehrgangs entspricht (zum Vergleich: Im F IV(alt) nahm die praktische Ausbildung lediglich 16% ein!).

Insgesamt bedeutet die Ausweitung des Lehrgangs eine Ausweitung des Dozentenbedarfs von 126 auf 217 Dozentenstunden. Das entspricht einem Plus von über 72%. Das Land NRW erbringt also eine erhebliche Mehrleistung, um die genannten Probleme der Zugführerausbildung der Freiwilligen Feuerwehr zu beseitigen.

Der letztlich mit der Überarbeitung der Zugführerausbildung der Freiwilligen Feuerwehr verbundene Mehraufwand der Teilnehmer wie auch des IdF NRW erscheint in Anbetracht der Aufgabenanalyse und der bestehenden Defizite der Ausbildung nicht nur vertret- und zumutbar, sondern zwingend erforderlich.

Wie sich das neue Konzept sowohl inhaltlich wie auch in der Teilung des Lehrgangs bewährt, wird sich in der Zukunft zeigen. Hier werden die Erkenntnisse aus den Pilotlehrgängen sicherlich einen Teil Diskussionsgrundlage bilden.

Wir hoffen, dass alle Beteiligten mit der nötigen Offenheit gemeinsam mit dem IdF NRW, dem LFV NRW, der AGBF NRW und dem IM NRW auch an die neukonzipierte F IV-Ausbildung herangehen.

Sollten Sie weitere Fragen haben, was Lernziele, organisatorische Rahmenbedingungen oder Prüfungsanforderungen angeht, können Sie sich gerne jederzeit mit uns (Reiner Dewulf (Reiner.Dewulf@idf.nrw.de) oder Hans-Peter Eser (Hans-Peter.Eser@idf.nrw.de)) oder jedem anderen Mitglied der Arbeitsgruppe in Verbindung setzen.

Informationen zu den Lehrgängen F IV-I (Pilot) und F IV-II (Pilot) finden Sie unter **http://www.idf.nrw.de**.

Verfasser: Hans-Peter Eser, Reiner Dewulf, Friedrich-Ernst Martin, Heiner Löpmeier, Hans-Joachim Donner, Dirk Schattka, Ulrich Haschke, Michael Willruth

Brandschutz

Neue CD mit Powerpoint-vortrag zum Brandschutz

Der Fachausschuss Brandschutzerziehung und -aufklärung des Landesfeuerwehrverbandes NRW hat eine neue CD mit dem Powerpointvortrag „Vorsicht Feuer" aufbereitet. Der ursprünglich von der Berliner Feuerwehr entwickelte Vortrag wurde vom Fachausschuss mit freundlicher Genehmigung überarbeitet und steht nun auch für Feuerwehren in NRW bereit. Dieser Vortrag soll Menschen über die Gefahren von Feuer aufklären, Ratschläge für richtiges Verhalten im Brandfall und Tipps zur Vorbeugung von Bränden geben. Enthaltene Videosequenzen veranschaulichen das Gesagte.

Der Powerpoint-Vortrag ist inhaltlich so aufgebaut, dass er von jedem Angehörigen der Feuerwehr gehalten werden kann. Die in den Notizen (bei Menupunkt im Programm Powerpoint bitte „Ansicht" und dann „Notizblatt" anklicken) geschriebenen Textteile dienen nur dem Vortragenden zur Information und sind nicht für die Zuhörer bestimmt.

Mit diesem Vortrag kann jede Feuerwehr einen wichtigen Beitrag für die Präventionsarbeit leisten und rettet damit vielleicht Leben, bevor es in Gefahr ist. Weitere Infos erteilt die BE/BA-Koordinierungsstelle unter Tel. 0 23 71/7 83 58 10. Infos auch im Internet unter **www.sicherheitserziehung-nrw.de**