

Fahren im unwegsamen Gelände

Das Fahren von Fahrzeugen auf unbefestigten Untergründen stellt an die fahrzeugführende Person besondere Anforderungen und bringt auch Gefahren mit sich.

Feuerverwehren haben bei Fahrzeugneubeschaffungen häufig den Wunsch, Fahrzeuge zu bekommen, die geländefähig oder geländegängig und mit Allradantrieb ausgestattet sind. Ziel ist es, Einsätze auf unbefestigten Straßen oder im Gelände sicher bewältigen zu können. Dieser Beitrag soll auf die Gefahren solcher Einsätze aufmerksam machen und auf die Möglichkeiten hinweisen, wie man sich auf das Führen von Feuerwehrfahrzeugen in solchen Situationen vorbereitet.

Wenn von „unwegsamem Gelände“ die Rede ist, sind nicht immer das Querfeldeinfahren oder das Fahren „weit weg von Straßen und Wegen“ gemeint. Als unwegsames Gelände können z. B. auch geschotterte Feld- und Waldwege angesehen werden, die im normalen Zustand gut passierbar sind, in Abhängigkeit der Witterung (z. B. Regen) ihren Oberflächenaufbau aber stark verändern. Ein anderes Beispiel sind befestigte Straßen, wenn diese z. B. zum Ausweichen teilweise verlassen werden müssen, wenn sie nicht für einen Begegnungsverkehr ausgelegt sind bzw. an Abhängen vorbei oder über Deiche führen. Hierbei ist es unabhängig, ob das Fahrzeug über einen Allradantrieb verfügt oder nicht. Auch bei befestigten Straßen kann die fahrzeugführende Person Probleme bekommen, wenn das Fahrzeug auf das Bankett fährt bzw. der Böschung zu nahe kommt.

Einordnung der Fahrzeuge

Die Anforderungen an Feuerwehrfahrzeuge und deren Eigenschaften ergeben sich aus der DIN EN 1846 Teil 1. Neben der Unterscheidung nach dem Fahrzeuggesamtgewicht (Massenklassen: leicht > 3 t–7,5 t, mittel > 7,5 t–16 t, super > 16 t), werden Feuerwehrfahrzeuge nach ihrem Fahrvermögen auf Straßen oder im Gelände kategorisiert. In der Kategorie 1 wird von straßenfähigen Fahrzeugen gesprochen, die in der Regel über eine angetriebene Achse verfügen. In der Kategorie 2 werden geländefähige Fahrzeuge zusammengefasst, die auf Straßen und bedingt im Gelände zu fahren sind. Hier sind die meisten Feuerwehrfahrzeuge einzuordnen. Der Kategorie 3 werden die geländegängigen Fahrzeuge zugeordnet. Sie verfügen in der Regel über einen Antrieb an allen Achsen mit Differenzialsperre und sind einzelbereift.

Mit dieser Einordnung sind Vorgaben für zu berücksichtigende Fahrdaten wie Gesamtgewicht und Achslasten, Reifenart und -profil, Überhangwinkel, Rampenwinkel, Bo-

Weicher Boden: Beim Befahren des Wegrands ist das Fahrzeug eingesackt.

Vorsicht: Auch wenn der Weg befahrbar scheint, ist nicht sicherzustellen, dass er auch ohne Gefährdungen zu befahren ist.

Bevor es zu spät ist: Beim Einfahren, Ausweichen oder Abstellen ist es notwendig, die Bodenbeschaffenheit zu überprüfen.



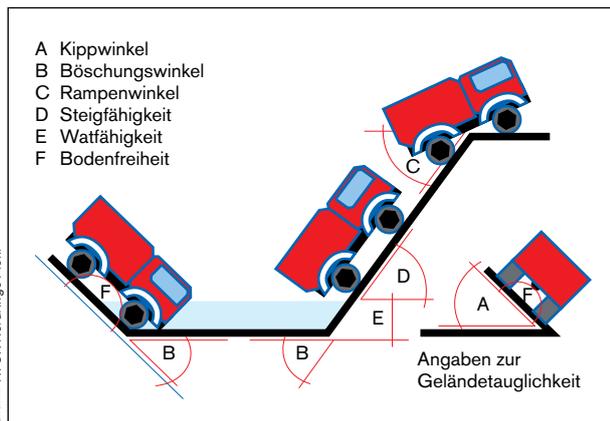
Fotos: HFUK Nord/Üff Heller

denfreiheit, Verschränkungsfähigkeit, Wendekreis, Kippwinkel und Steigfähigkeit sowie Beschleunigung gegeben. Die fahrzeugführenden müssen hierüber Kenntnis haben und diese Daten insbesondere beim Führen

des Fahrzeugs bei unwegsamem Gelände abrufen und berücksichtigen können. Ansonsten drohen Fahrzeugschäden, die zum Einsatzabbruch oder im schlimmsten Fall zu Personenschäden führen können.



Graphik: HFUK Nord/Ingo Pleihl



Übungsfahrten sammeln. Ergänzend ist die Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining mit dem Fahrzeug der Feuerwehr zu empfehlen. Fahrsicherheitstrainings für Feuerwehrfahrzeuge unter Straßenbedingungen sind hier meistens ausreichend. Geländetrainings sollten zusätzlich für jene Einsatzfahrerinnen und -fahrer angeboten werden, die im Ernstfall Gelände befahren müssen. Nur dann kann die jeweilige Situation sicher beurteilt und bewältigt werden.

Im Einsatz

Die größte Herausforderung für Einsatzfahrrende ist die Entscheidung, ob und wie weit sie mit dem Fahrzeug in unwegsames Gelände hineinfahren können oder ob ein Umweg unter Umständen eher geeignet ist, um das Ziel zu erreichen.

Entscheidet sich die fahrzeugführende Person für das Einfahren ins Gelände bzw. zeigt sich die Strecke beim Befahren als unwegsam, bedarf es der vollen Aufmerksamkeit mit allen Sinnen, um die Umgebung jederzeit richtig einschätzen zu können und das vorhandene Fahrzeug (je nach Fahrzeugart)

dementsprechend sicher einzusetzen. Bei derartigen Fahrten geht es nicht darum, in kürzester Zeit, sondern überhaupt anzukommen. Neben einer angepassten Geschwindigkeit kann es auch erforderlich werden, das Fahrzeug zu verlassen, um z. B. die Bodenverhältnisse direkt einschätzen zu können bzw. im Zusammenspiel mit einem Einweiser schwierige Wegstrecken sicher zu befahren. Insbesondere beim Rangieren ist hier ein geübtes Zusammenspiel

zwischen der fahrzeugführenden und der einweisenden Person wichtig.

Fahrzeugüberhänge und die sich daraus ergebenden Überhangwinkel können zu erheblichen Einschränkungen führen. Zudem können allradangetriebene Feuerwehrfahrzeuge oft über einen deutlich höheren Schwerpunkt verfügen, wodurch sich ein kleinerer Kippwinkel einstellt und somit ein Abrollen eher möglich ist. Dies ist insbesondere bei Fahrten an Abhängen, Böschungen, Deichen oder auch Banketten zu beachten. Eine zusätzliche Gefährdung kann bei Durchfeuchtung des Untergrunds entstehen, z. B. nach langanhaltendem Regen oder bei Hochwasser. Das Fahrzeug kann nicht nur einsacken bzw. sich festfahren, es können auch Erd- und Gesteinsschichten seitlich abrutschen und somit zu einem Kippen des Fahrzeugs führen. Einmal eingesackt, wird es schwierig, aus eigener Kraft weiterzukommen. Im ungünstigsten Fall folgt das Umkippen!

Abteilung Prävention
Hanseatische Feuerwehr-Unfallkasse Nord
Feuerwehr-Unfallkasse Brandenburg
Feuerwehr-Unfallkasse Mitte

Fahrerinnen und Fahrer besonders gefordert

Neben Kenntnissen der technischen Daten des Fahrzeugs und der Beladung, muss die Fahrerin oder der Fahrer Fahrzeugmöglichkeiten mit der zu befahrenden Umgebung in Einklang bringen können. Dies gelingt nur, wenn neben dem theoretischen Wissen ausreichende praktische Erfahrung im Umgang mit dem jeweiligen Fahrzeug vorhanden ist.

Erfahrungen zum Umgang mit einem Fahrzeug kann die fahrzeugführende Person z. B. durch ausreichende Bewegungs- und



Ex



Höchste Sicherheit für neueste Generation!

Neuheit AccuLux HL 35 EX

- **lieferbar**
- **2. Quartal 2019**
- **Zonen 0/20**
- **IP 67**
- **3 Jahre Akku-Garantie**

Made in Germany
Witte + Sutor GmbH
Steinberger Straße 6
DE-71540 Murrhardt
Telefon: +49 7192 9292 0
E-Mail: info@acculux.de
Homepage: www.acculux.de

- **Aufladbare Knickkopf-Leuchte mit extrem hoher Leuchtkraft, 180°Grad schwenkbar**
- **LCD Display mit Anzeige der Restleuchtdauer für Haupt- und Pilotlicht in Min./Std. + Akkuladestatus mit Prozentangabe**
- **3-stufig schaltbar**
- **HL: ca. 300 Lumen / PL: ca. 135 Lumen**
- **Haupt- und Pilotlicht: ca. 380 Lumen**
- **Leuchtweite: ca. 300 m**
- **EX-Zonen 0/20, alle Gase und Stäube / T4**
- **Li-Ion-Akkupack**
- **Kann vom Kunden selbst ausgetauscht werden!**



Universelle Ladeschale 12/24 V + 230 V für alle abgebildeten Leuchten verwendbar



Besuchen Sie uns zur RETTMobil in Fulda: Halle J – 1524.