

L e h r b r i e f

Der Kraftfahrzeugmarsch

(Marsch geschlossener Verbände)

- Zugführerausbildung -

Ausgabe 2013

Hinweis:

Bei den in diesem Lehrbrief verwendeten Bezeichnungen für Dienststellungen und Funktionen wurde aus Gründen der leichteren Lesbarkeit eine verallgemeinernde männliche Form eines Wortes (generisches Maskulinum) verwendet. Es ist hier immer auch die weibliche Form gemeint und alle Funktionen stehen selbstverständlich Frauen und Männern in gleicher Weise offen.

Vorwort

Willkommen zu unserem Lehrbrief „Der Kraftfahrzeugmarsch“.

Der Kraftfahrzeugmarsch stellt eine eher unübliche Erscheinung im Verkehrsalltag dar. Er ist, insbesondere mit Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, bestimmten rechtlichen Regelungen unterworfen.

Die besondere Natur des Kraftfahrzeugmarsches als geordneten Bewegung einer Einheit in einen Einsatz- oder Bereitstellungsraum erfordert darüber hinaus Planung, Befehlsgebung und zu diesem Zweck Kenntnis der notwendigen Inhalte und Vorgehensweisen.

Dieser Lehrbrief wendet sich an Gruppenführer und angehende Zugführer des Deutschen Roten Kreuzes, die im Zuge ihrer Ausbildung die Lehrveranstaltung „Führen im Einsatz“ an der DRK-Landesschule Nordrhein (LANO) besuchen.

Der Lehrbrief soll im Selbststudium begleitend zum Unterricht Grundkenntnisse und praktische Tipps zum Thema vermitteln. In den Präsenzphasen der Seminare besteht dann im Dialog mit unseren Ausbilderinnen und Ausbildern die Gelegenheit, diese Grundkenntnisse zu vertiefen und Verständnisfragen zu erörtern.

Zur Selbstkontrolle des Wissensstandes befinden sich am Schluss Kontrollfragen zu den jeweiligen Themen. Die Antworten zu diesen Fragen stehen am Ende des Lehrbriefes.

Viel Spaß beim Durcharbeiten und viel Erfolg bei der praktischen Umsetzung.

Ihr

Team der LANO

1 Marsch geschlossener Verbände / Marschverband

Mit dem Begriff Marsch bezeichnet man grundsätzlich jede Fahrt mit Einsatzfahrzeugen, ausgenommen die Alarmfahrt. Der Marsch einzelner Fahrzeuge erfolgt dabei nach den allgemeinen Verkehrsregeln. Mehrere Fahrzeuge hingegen können als geschlossener Verband im verkehrsrechtlichen Sinne fahren. Neben dem gebräuchlichen Begriff des geschlossenen Verbands wird hierfür auch der Begriff Marschverband verwendet.

Kraftfahrzeuge im geschlossenen Verband sind Zusammenschlüsse von mindestens 4 Fahrzeugen mit gleichem Erscheinungsbild, gleichem Fahrverhalten und einem Ziel. Die Kraftfahrzeugmarsch dient dem Verlegen von Einsatzkräften und –mitteln. Der Marschverband soll das Ziel sicher, vollständig, rechtzeitig und in einem einsatzfähigen Zustand erreichen.

Geschlossene Verbände sind genehmigungspflichtig, da die Straße mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen wird. Es müssen zwei Fälle unterschieden werden:

- ▶ vorgeplante geschlossene Verbände und
- ▶ geschlossene Verbände unter Einsatzbedingungen zu einem konkreten Schadensereignis.

Jeder geschlossene Verband muss einen verantwortlichen Führer haben, dieser wird auch Marsch- oder Verbandsführer genannt. Diese Begriffe beziehen sich ausschließlich auf den nach dem Straßenverkehrsrecht verantwortlichen Führer und nicht auf den taktischen Führer der Einheit.

1.1 Vorgeplante geschlossene Verbände

Vorgeplante geschlossene Verbände sind Zusammenschlüsse einer größeren Anzahl von Fahrzeugen die gemeinsam von einem festgelegten Ausgangsort (Ablaufpunkt) zu einem Zielort (Auslaufpunkt) fahren. Die Fahrten sind nicht zeitkritisch, beispielsweise bei der vorgeplanten überörtlichen Hilfe zu einer Großveranstaltung oder einer Fahrt zu einer Übung. Diese Fahrten sind genehmigungspflichtig (§ 29 Abs. 1 StVO).

1.1.1 Anforderungen an den geschlossenen Verband

In Nordrhein-Westfalen muss ein geschlossener Verband mindestens 4 Fahrzeuge umfassen (Erlass NRW). Der geschlossene Verband muss für die anderen Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar sein (§ 27 Abs. 3 StVO).

Wie die Kennzeichnung zu erfolgen hat, ist nicht gesetzlich festgelegt. Die vorhandenen Möglichkeiten zur Kennzeichnung der Fahrzeuge sollten möglichst alle genutzt werden. Die übrigen Verkehrsteilnehmer müssen den geschlossenen Verband erkennen können. Denkbar und sinnvoll sind die folgenden Kennzeichnungen (vgl. VwV StVO § 27 Abs. 3).

- ▶ Abblendlicht einschalten.
- ▶ Außer dem letzten Fahrzeug setzen alle Fahrzeuge vorne links eine blaue Flagge; das letzte Fahrzeug setzt vorne links eine grüne Flagge. Bei Aufteilung des Marschverbandes in Einzelgruppen setzt das letzte Fahrzeug jeder Einzelgruppe eine grüne Flagge. Sämtliche Einsatzfahrzeuge sollten möglichst mit festen Flaggenhalterungen ausgerüstet werden.
- ▶ Situationsbezogen beim ersten und letzten Fahrzeug blaues Blinklicht einschalten (§ 38 Abs. 2 StVO), ggf. bei allen Fahrzeugen.
- ▶ Der Abstand zwischen den Fahrzeugen sollte situationsangepasst so gewählt werden, dass der Marschverband als geschlossene Einheit für die anderen Verkehrsteilnehmer jederzeit erkennbar ist. Unter bestimmten Bedingungen dies auch nur der 0,5-fache Sicherheitsabstand sein (vergl. Urteil Kammergericht Berlin vom 14.09.2006).

1.1.2 Fahrverhalten des geschlossenen Verbandes

Für einen geschlossenen Verband gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlichen allgemeinen Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß (§ 27 Abs. 1 StVO). Der Marschverband gilt verkehrsrechtlich als ein Fahrzeug.

Der geschlossene Verband hat keine Sonderrechte. Das Führungsfahrzeug muss sich an alle Verkehrsregeln halten, die nachfolgenden Fahrzeuge fahren in einem Abstand hinterher, so dass die anderen Verkehrsteilnehmer den Verband erkennen können. Insbesondere an innerstädtischen Ampelkreuzungen müssen die Abstände zwischen den Fahrzeugen dabei so kurz sein, dass der Querverkehr auch bei Lichtzeichenwechsel nicht in die Kreuzung einfährt, die nachfolgenden Fahrzeuge des Marschverbandes fahren quasi wie im Abstand eines Anhängers hinterher.

Nach einem Urteil vom 14.09.2006 (Kammergericht Berlin, 12 U 190/05) reicht unter Umständen (z. B. dichter Stadtverkehr, Kreuzungen mit Querverkehr) die in 0,75 s durchfahrene Strecke als Abstand zwischen den Fahrzeugen (bei 35 km/h sind das 7,3 m). Wird der Abstand so groß gewählt, dass der Verband nicht mehr als geschlossen zu erkennen ist, ist das Kolonnenvorrecht erloschen. Damit gelten alle Fahrzeuge als Einzelfahrzeuge. Wichtig ist die situationsangepasste Wahl des Abstandes. Eine generelle Aussage ist nicht möglich. Die Fahrzeugabstände sollen, abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit und der Art der Straße, zwischen 25 m und 100 m betragen. Das Abschätzen des Abstandes durch die Fahrer sowie das korrekte Einhalten erfordern viel Übung; ebenso ist eine strenge Überwachung der Marschdisziplin durch den Führer des Marschverbandes oder durch von ihm eingeteilte Unterführer erforderlich. Als Abschätzungshilfe kann die Entfernung der Begrenzungspfähle bei Bundesstraßen und Autobahnen genommen werden. Sie beträgt im Allgemeinen 50 m.

In der Praxis hat sich bei großen Marschverbänden bewährt, als zusätzliche Sicherung mobile Verkehrssicherungsposten (z. B. Kradmelder) mitzuführen. Diese sollten mit Funk und Sondersignalanlage ausgerüstet sein und können auf Weisung des Marschführers / Verbandführers gefährliche oder unübersichtliche Stellen zusätzlich sichern. Die Verkehrssicherungsposten haben keine Sonderrechte und dürfen in keinem Fall verkehrsregelnd eingreifen, dieses Recht hat nur die Polizei (§ 36 StVO).

Lange geschlossene Verbände müssen in angemessenen Abständen Zwischenräume für den übrigen Verkehr lassen (§ 27 Abs. 2 StVO). Es gibt keine rechtlichen Hinweise, ab wie vielen Fahrzeugen ein Zwischenraum für den übrigen Verkehr zu

schaffen ist. Dies ist stark abhängig von der Zusammensetzung des Verbandes. Je größer der Marschverband ist, umso schwieriger wird es den Verband geschlossen zu halten. Muss beispielsweise das Führungsfahrzeug am Ende einer Autobahnabfahrt oder vor einer innerstädtischen Kreuzung anhalten und das Ende des Verbandes befindet sich noch auf der Autobahn oder noch in einem anderen Kreuzungsbereich, können daraus gefährliche Situationen entstehen.

Von den Vorschriften der StVO sind die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist. Dagegen bedürfen diese Organisationen auch der Erlaubnis, wenn sie mehr als 30 Kraftfahrzeuge im geschlossenen Verband fahren lassen wollen. Es sind dabei nur die Fahrzeuge gemeint, die „im Verband“ mit gleichen Abständen fahren, nicht jedoch die zur Marschüberwachung und Verkehrssicherung vorgesehenen Einzelfahrzeuge.

Sollten mehr als 30 Fahrzeuge im Kfz-Marsch verlegt werden, ist es sinnvoll mehrere Marschverbände mit jeweils 2 bis 5 Minuten Abstand voneinander marschieren zu lassen. Damit ist auch die Forderung nach „Zwischenräumen für den übrigen Verkehr“ erfüllt.

Die Erlaubnispflicht bei mehr als 30 Fahrzeugen im Marschverband gilt jedoch nicht bei Einsätzen anlässlich von Unglücksfällen, Katastrophen und Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung sowie „... im Verteidigungs- und Spannungsfall.“ Die Erlaubnispflicht kann ebenfalls entfallen, d.h. eine Erfüllung hoheitlicher Aufgaben liegt auch vor, wenn aus Übungsgründen kurzfristig anzusetzende Märsche nicht vorzeitig bekannt gegeben werden sollen, Märsche im geschlossenen Verband im Rahmen der Ausbildung kurzfristig durchgeführt werden sollen und die Einholung einer Erlaubnis nicht möglich war.

Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden. Auch bei Vollzug hoheitlicher Aufgaben haben Marschverbände auf Weisung eines Polizeibeamten zu halten oder Kraftfahrzeugen, die mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn fahren, freie Bahn zu schaffen.

Eine weitere Unterteilung eines Marschverbandes in Marschgruppen von je 3 - 8 Fahrzeugen ist ebenfalls möglich. Der Abstand zwischen den Einzelgruppen sollte dabei 1 bis 2 Minuten betragen. Eine Aufteilung in Einzelgruppen ist dann sinnvoll, wenn die Marschstrecke über verkehrsreiche Straßen und durch Ortschaften mit Ampelanlagen

(außer reinen Fußgängerampeln) führt. Allerdings ist dann jedoch mehr Führungspersonal erforderlich.

Die Verwendung des blauen Blinklichtes zur Begleitung geschlossener Verbände ist als Kennzeichnung ausdrücklich erlaubt und sinnvoll. Die Verwendung des Einsatzhornes ist eindeutig nicht gestattet.

Der Führer des Verbandes ist für die Einhaltung der gültigen Vorschriften verantwortlich (§ 27 Abs. 5 StVO). Die Fahrer im Verband sollten vor Fahrtantritt vom Führer des Verbandes in die speziellen Rechtsvorschriften und eventuelle Besonderheiten der Fahrt unterwiesen werden.

1.1.3 Genehmigung

Kraftfahrzeuge in geschlossenem Verband nehmen die Straße stets mehr als verkehrsüblich in Anspruch. Diese Fahrten sind genehmigungspflichtig. Nach Landesrecht NRW sind die Straßenverkehrsbehörden, in deren Bezirk der Marsch beginnt, für die Erteilung der Erlaubnis zuständig. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde beteiligt die Straßenbaubehörden und die Polizei. Dies gilt auch, wenn der Marschweg über den Bezirk der Straßenverkehrsbehörde hinausgeht. Die zuständige Behörde beteiligt die anderen zuständigen Verwaltungsbehörden. Alle beteiligten Behörden sind verpflichtet, das Erlaubnisverfahren beschleunigt durchzuführen. Die Erlaubnis kann auch mündlich erteilt werden.

1.2 Geschlossene Verbände unter Einsatzbedingungen

Werden eine größere Anzahl an Fahrzeugen einsatzmäßig verlegt und die rechtmäßige Nutzung der Sonderrechte nach § 35 Abs. 1 oder Abs. 5a StVO ist gegeben, so gilt die StVO für diese Fahrzeuge nicht mehr. Lediglich § 35 Abs. 8 StVO, d.h. die gebührende Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, muss beachtet werden. Damit wird die Pflicht zur Genehmigung nach § 29 Abs. 2 StVO aufgehoben. Liegen die Voraussetzungen des § 38 Abs. 1 StVO vor, so kann wie bei einer Einsatzfahrt zusätzlich das Einsatzhorn genutzt werden. Die durchgehende einheitliche Kennzeichnung der einzelnen Fahrzeuge trotz Einsatzbedingungen ist insbe-

sondere dann sinnvoll, wenn Fahrzeugen mitgeführt werden, die nicht mit einer Sondersignalanlage ausgerüstet sind.

Sollen mehr als 30 Fahrzeuge im Verband unter Sonderrechten fahren, so besteht nach § 35 Abs. 2 StVO hier wiederum eine Genehmigungspflicht. Die Genehmigungspflicht wird durch § 35 Abs. 4 StVO wieder aufgehoben, wenn die Fahrt anlässlich eines Unglücksfalls, einer Katastrophe, einer Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, in den Fällen der Artikel 91 und 87a Abs. 4 des Grundgesetzes sowie im Verteidigungsfall und im Spannungsfall durchgeführt wird. Dies wird für Einsätze von Feuerwehr und Katastrophenschutz in der Regel zutreffen.

1.3 Weitere Planungsgrundlagen für einen geschlossenen Verband

Je nach Randbedingungen des geplanten Kraftfahrzeugmarsches sind zusätzlich zur Kennzeichnung, Genehmigung und Belehrung der Fahrer weitere Planungen durchzuführen:

- ▶ Streckenplanung mit Berücksichtigung von:
 - Größe und Befahrbarkeit der Straßen (Autobahn, Landstraße oder innerhalb von Ortschaften)
 - Baustellen, gefährlichen Kreuzungen

Hinweis:

Die Bundeswehr verfügt über Karten mit genauen Angaben über Durchfahrtshöhen und Tragkraft der jeweiligen Straßen

- ▶ Zeitplanung mit Berücksichtigung von:
 - Geschwindigkeit des Verbandes in Abhängigkeit der Motorisierung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge
 - Anzahl der Fahrzeuge;
ggf. ist es erforderlich, mehrere Marschgruppen zu bilden.
 - Anzahl und Dauer der benötigten Halte

- ▶ Technische Halte mit Berücksichtigung von:
 - Kraftstoff - Verbrauch und Reichweite der Fahrzeuge:

Nach DIN EN 1846-2 muss das Fassungsvermögen des Kraftstofftanks so groß sein, dass mind. 300 km auf der Straße zurück gelegt werden können. Dies gilt nicht für MTW bzw. Kombi und Fahrzeuge < 2 t

- Lenkzeiten der Fahrer
- Ausbildung und Belastbarkeit der Fahrer (Hin- oder Rückfahrt vom Einsatz / Übung, Tag- oder Nachtfahrt)

- ▶ Umgang mit Pannen / Unfällen
- ▶ Mitführung einer Handkasse, Tankkarte und / oder anderer geeigneter Zahlungsmittel.
- ▶ Erkundungsfahrzeuge, Verkehrssicherungsposten (z. B. Kradmelder).

- ▶ Kommunikation im Verband
 - Bei Nutzung Analogfunk - Marschkanal für BOS: 510 U/W
(Frequenz des Bundes und vom BMI für die BOS der Länder als Marschkanal: Marschkanal freigegeben, in NRW mit Verfügung der ZPD 510 U/W NRW vom 09.04.1998 eingeführt.).
 - Eventuell ein eigenes Funkkonzept mit neuen Funkrufnamen in Abhängigkeit der Marschfolge für die Verbandsfahrt festlegen.

- ▶ Erstellen einer Checkliste mit allen für den jeweiligen Marsch erforderlichen Informationen für die Fahrzeugführer.

1.3.1 Marschbefehl

Die Randbedingungen des Kraftfahrzeugmarsches sollten schriftlich in einem Marschbefehl festgelegt werden. Der Marschbefehl ist rechtlich nicht vorgeschrieben und dient der Information aller Teilnehmer über den detaillierten Ablauf der Verbandsfahrt. Form und Inhalt können individuell bestimmt werden.

In Anlehnung an die FwDV 100 können u. a. die folgenden Punkte in einem Marschbefehl behandelt werden:

- ▶ **Lage** (z. B. Gefahren- / Schadenlage, eigene Lage)
- ▶ **Auftrag** (z. B. Zuteilung, Unterstellung und Abgabe von Kräften, Übungsleiter / Einsatzleiter, erhaltener Auftrag)
- ▶ **Durchführung** (z. B. Marschziel, Marschweg, Marschentfernung, Marschform, Marschfolge, Marschführer, Schließender, Fahrzeugabstand, Geschwindigkeit, Ablaufpunkt, Ablaufzeit, Kennzeichnung, Verkehrssicherung)
- ▶ **Marschpausen** (z. B. Technischer Halt, Rast)
- ▶ **Versorgung** (z. B. Verpflegung, Betriebsstoffe, Instandsetzungsdienst, Ärztliche Versorgung, Sanitäre Anlagen, zusätzliche Beladung)
- ▶ **Führung und Kommunikation** (z. B. Funkkonzept innerhalb des Verbandes und mit externen Stellen, Platz der Führungskraft)

In der Anlage ist das Schema für einen Marschbefehl abgedruckt.

1.3.2 Tankkonzept

Vor der Durchführung des Kraftfahrzeugmarsches sollte für die notwendigen Tankstopps eine geeignete Tankstelle herausgesucht werden. Dies ist u. a. abhängig von der Kapazität der Tankstelle, deren Befahrbarkeit (Höhe, Breiten, Untergrund), des Stauraumes vor und hinter der Tankstelle, der Art der Bezahlung sowie der Zustimmung des Tankwartes. Es sollte im Vorfeld festgelegt werden, wie die Bezahlung erfolgt, da ggf. nicht alle Fahrzeuge Tankkarten einer Tankstelle oder aber genug Bargeld mitführen.

1.3.3 Marschunterbrechungen

Marschunterbrechungen können in Form des „Technischen Haltes“ oder in Form der „Rast“ eingeplant werden. Der Technische Halt ist eine Kurzpause, die etwa alle zwei Stunden eingelegt werden soll, etwa 15 Minuten dauert und dem Zweck dient, eine technische Überprüfung der Fahrzeuge durchführen zu können.

Folgende Grundsätze sind zu beachten:

- ▶ Jedes Fahrzeug muss ohne Rückwärtssetzen ausscheren können, ggf. ist die Lenkung vor dem Stillstand scharf zur Fahrbahn hin einzuschlagen, um das Ausscheren zu sichern;
- ▶ Der Marschverband muss ohne Wendemanöver weiterfahren können;
- ▶ Fahrzeuge dürfen nicht in Gefahrenbereichen abgestellt werden;
- ▶ Mannschaften sitzen nur auf Befehl ab und stets zum Fahrbahnrand hin, in der Regel also nach rechts;
- ▶ Verkehrssicherung durchführen! Vorher eingeteilte Verkehrssicherungsposten stellen sich ohne besonderen Befehl mit Winkerkellen auf;
- ▶ Fahrer und Beifahrer überprüfen das Fahrzeug;
- ▶ Sichtverbindung zwischen den Verkehrssicherungsposten ist aufrecht zu erhalten.

Die Rast ist eine längere Ruhepause; sie dient der Versorgung und Fahrzeugüberprüfung. Etwa alle 5 bis 6 Stunden ist eine Rast von etwa 2 Stunden Dauer vorzusehen. Je nach Fahrzeugart sind ggf. vorgeschriebene Lenkzeiten zu beachten.

In der Regel kann eine Rast nicht am Straßenrand erfolgen, sondern muss es vorher eine „Rastraum“ abseits der Marschstraße erkundet werden.

1.4 Funktionsträger beim Kraftfahrzeugmarsch

Der Führer des Marschverbandes hat dafür zu sorgen, dass die geltenden Vorschriften befolgt werden und die Marschdisziplin eingehalten wird. Er sollte nicht im Spitzenfahrzeug vor dem Marschverband herfahren, sondern dafür einen eigenen **Marschführer** einteilen. Der Führer eines Marschverbandes hat alles zu tun, um den Marschverband einsatzfähig zum Ziel zu bringen.

Der Schließende ist für die verkehrsmäßige Absicherung des Kolonnenendes verantwortlich. Er sollte ein mit einem eigenen Kleinfahrzeug ausgestatteter, fahrzeugtechnisch qualifizierter Führer/Unterführer sein, der im Allgemeinen als vorletzter im Marschverband mitfährt.

Ihm sollten ein Werkstatt- und ein Bergungsfahrzeug unterstellt werden, damit er bei Ausfall von Fahrzeugen entsprechende Maßnahmen einleiten kann. Zudem entfernt er eigene Ausschilderungen und kann bei Marschbeginn zur Sicherstellung eines geregelten Abmarsches als **Ablaufführer** eingeteilt werden. Auch bei Aufteilung des Marschverbandes in Einzelgruppen genügt ein Schließender.

Im Gegensatz zum für den Gesamtmarsch - einschließlich aller Vorbereitungen - verantwortlichen Führer des Marschverbandes, der an keinen festen Platz gebunden ist, führt der Marschführer im Spitzenfahrzeug den Marschverband an. Er ist für die korrekte Einhaltung des Marschweges verantwortlich. Bei Aufteilung eines Marschverbandes in Einzelgruppen ist für jede Marschgruppe ein Marschführer einzuteilen.

Dem **Verantwortlichen für die Verkehrssicherung** sollten, falls vorhanden, sämtliche Kradmelder und genügend Kleinfahrzeuge unterstellt werden.

Im Gegensatz zur Bundeswehr, zur Bundespolizei und zur Polizei der Länder haben Feuerwehr- und Katastropheschutzeinheiten keine generelle Befugnis zur Verkehrsregelung. **Melder bzw. Kradmelder** können daher nur zur Verkehrssicherung / Verkehrswarnung eingesetzt werden. In diesem Sinne regelt der Verantwortliche für die Verkehrssicherung, ggf. in Absprache mit den örtlichen Polizeibehörden, den Einsatz der ihm unterstellten Kräfte an verkehrskritischen Punkten (Autobahnauffahrten, Richtungsänderung bei Autobahnkreuzen, Ortsdurchfahrten, Kreuzungen, Ampeln, Engstellen usw.). Die eingesetzten Trupps sollten, falls es möglich ist, nach Vorbeifahrt des Marschverbandes diesen überholen (auf Bundesautobahnen) damit sie erneut für Verkehrssicherungsmaßnahmen zur Verfügung stehen.

1.5 Zusammenfassung

- ▶ Geschlossene Verbände werden verkehrsrechtlich wie ein Fahrzeug behandelt, d.h. das erste Fahrzeug muss sich an alle Verkehrsregeln halten und die nachfolgenden Fahrzeuge fahren (wie ein Anhänger) direkt hinterher.
Vorgeplante geschlossene Verbände haben keine Sonderrechte.
- ▶ Als geschlossen gilt ein Verband nur, wenn die Fahrzeuge als zusammengehörig eindeutig erkennbar sind. Dazu muss nach aktueller Rechtsprechung der Abstand zwischen den Fahrzeugen kurz gehalten sowie die Fahrzeuge als zum Verband gehörig gekennzeichnet sein.
Die Kennzeichnung ist nicht eindeutig vorgeschrieben, sinnvoll sind gleiche Farbe der Fahrzeuge, Fahnen, Drapierungen, Abblendlicht und Blaulicht an den einzelnen Fahrzeugen.
- ▶ Wird der Abstand zwischen den Fahrzeugen zu groß oder durch andere Verkehrsteilnehmer unterbrochen, ist der Verband an dieser Stelle aufgelöst.
- ▶ Zur Sicherung des Verbandes an unübersichtlichen bzw. gefährlichen Stellen haben sich in der Praxis Kradmelder mit Funk und Sondersignalanlage bewährt. Diese dürfen keine verkehrsregelnden Maßnahmen durchführen und haben keine Sonderrechte.
- ▶ Abhängig von den jeweiligen Randbedingungen (u. a. Anzahl der Fahrzeuge, Strecke, Art der Fahrzeuge etc.) ist eine umfangreiche Planung mit Erstellung eines Marschbefehles erforderlich.
- ▶ Geschlossene Verbände sind genehmigungspflichtig.
Genehmigungsbehörde in NRW ist i. d. R. die Straßenverkehrsbehörde in deren Zuständigkeitsbereich der Marsch beginnt

Der Marschbefehl (Schema)

1. Lage:

- Schadenslage
- eigene Lage
- besondere Bemerkungen zur Lage

2. Auftrag:

- kurze Angabe des erhaltenen Auftrages

3. Durchführung:

- Marschziel
- Marschweg (von ... über ... nach ...)
- Marschstrecke (Gesamtdistanz in km)
- Marschform (Geschlossener Verband oder Einzelgruppen)
- Marschfolge (Reihenfolge der Kfz, und Züge)
- Schließender
- Marschabstand (nur beim Marsch in Einzelgruppen)
- Fahrzeugabstand
- Ablaufpunkt
- Ablaufzeit (Zeitpunkt für das Überfahren eines Ablaufpunktes)
- Ablaufführer (meistens Schließender)
- Durchlaufpunkte und -zeiten
- Erkundung (wer, wann, wo, wie)
- Marschgeschwindigkeit
- Höchstgeschwindigkeit (Aufholgeschwindigkeit)
- Beleuchtung
- Marschsicherung (Verkehrssicherung)
- Marschpausen (Angabe der Zeiten und der Räume)
- Technische Halte
- Rasten
- sonstige Einzelheiten

4. Versorgung:

- Betriebsstoff
- Instandsetzungsdienst
- Verpflegung
- Sanitätsdienst (Arzt, Krankenhäuser)

5. Führung und Verbindung:

- Verbindung während des Marsches
- sonstige besondere Verbindungen, Meldestellen o. ä.
- Platz des Führers
- Zeitvergleich
- Fragen
- wichtige Punkte wiederholen lassen

To-Do-Liste für die Marschvorbereitung

Maßnahme	Ausführung	Ausführende(r)
1. Information der Einsatzkräfte	Bekanntgabe: <ul style="list-style-type: none"> • des Auftrages • des Marschziels • des Marschbeginns • der Fahrer • der Führer zur Marschvorbereitung 	Marschführer
2. Erkundung und Festlegung des Marschweges	<ul style="list-style-type: none"> • Marschskizzen erstellen • Karten vorbereiten Berechnung von: <ul style="list-style-type: none"> • Marschgeschwindigkeit • Fahrzeuggeschwindigkeit • Marschzeit • Durchlaufzeiten Festlegung von Orten: <ul style="list-style-type: none"> • Marschpausen • Ggf. Krankenhäuser für eigene Versorgung 	Erfahrene Führungskräfte / Ortskundige
3. Überprüfung der Fahrzeuge	Kontrolle von: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrerlaubnis • Fahrzeugpapiere • Fahrtenbücher • Kilometerstand • Beleuchtung • Betriebssicherheit • Reifen • Anhängerverbindungen • Betriebsstoffe • Ladung • Behebung von Defekten • Erforderliche Zuladungen 	Schirrmeister Fahrer Unterführer Helfer
4. Herstellen der Marschfolge	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegen der Marschfolge • Aufstellung in Marschrichtung • Durchführen der Kenn- 	Marschführer Marschgruppenführer Schließender Einweisungskräfte

	zeichnung	Fahrer
Maßnahme	Ausführung	Ausführende(r)
5. Sicherstellen der Verbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung der Funkstellen • Festlegung der Betriebskanäle • Sprechprobe vor Marschbeginn <p>Bei Bedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einweisung und Absprache mit Kradmelder • Nutzung des Mobilfunknetzes 	Marschführer Marschgruppenführer Fernmelder
6. Einteilung der Kraftfahrzeuge	Aufteilung der Einsatzkräfte unter Berücksichtigung es jeweiligen Auftrages und der Beförderungskapazität.	Marschführer Marschgruppenführer Gruppenführer Helfer
7. Vorbereitung der Versorgung	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Zubereitung und Ausgabe der Marschverpflegung • Kennzeichnung von <ul style="list-style-type: none"> ○ Raststätten ○ Tankstellen ○ Krankenhäusern <p>In der Nähe des Marschweges auf der Marschskizze oder Karte</p>	Marschführer Marschgruppenführer Gruppenführer Helfer
8. Kfz-Ausfall	Absprache mit dem Schließenden über Verfahrensweise und ggf. über Nachführen des Personals	Marschführer

	und Materials	
--	---------------	--

Begriffe des Kraftfahrzeugmarsches

Kraftfahrzeugmarsch / geschlossener Verband

Jede Fahrzeugbewegung, bei der drei und mehr Fahrzeuge von einem gemeinsamen Ausgangsort zu einem gemeinsamen Zielort bewegt werden, wird als Kraftfahrzeugmarsch oder Marsch im geschlossenen Verband bezeichnet.

Verantwortlich ist der Marschführer.

Ablaufpunkt und Marschfolge

Jeder Marsch beginnt an einem festgelegten Ort, dem Ablaufpunkt. Hier wird die vorgesehene Marschfolge der einzelnen Fahrzeuge durch einen Ablaufführer überwacht, ebenso die Zeiten der abfahrenden Fahrzeuge. Die Funktion eines Ablaufleiters kann einem Unterführer übertragen werden.

Durchlaufpunkte

An besonders befohlenen Stellen wird anhand von vorher ermittelten Zeiten kontrolliert, ob der Kraftfahrzeugmarsch plan- und ordnungsgemäß abläuft. Diese Stellen werden als Durchlaufpunkte bezeichnet.

Auslaufpunkt

Am Zielort des Kraftfahrzeugmarsches, dem Auslaufpunkt, endet der Marsch. Soweit keine anderslautenden Regelungen bestehen, endet auch hier das Unterstellungsverhältnis der Führungskräfte unter den Marschführer.

Technische Halten und Rasten

Um den Fahrzeugführern die Möglichkeit zu bieten, sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Fahrzeuge zu überzeugen, werden, je nach Dauer und Länge eines Marsches, in vorher festgelegten Abständen Technische Halte eingelegt.

Sie dauern üblicherweise 20-30 Minuten.

Bei längeren Märschen werden alle 5-6 Stunden "Rasten" zur Erfrischung, Verpflegung und Ruhe der Fahrzeugbesatzungen eingelegt.

Dauer einer Rast - mindestens 2 Stunden.

Je nach Beanspruchung der Fahrzeug-Besatzungen kann die Rast bis zu drei Stunden ausgedehnt werden.

Verständigung / Verbindung

Während des Kraftfahrzeugmarsches besteht die Möglichkeiten der Verständigung und Verbindung über Funk, Kradmelder oder Übermittlungszeichen.

Marschweg

Angabe der Orte vom Ablaufpunkt bis zum Marschziel - Auslaufpunkt.

Marschstraße

Straßen, über die der Kraftfahrzeugmarsch geführt wird.

Marschstrecke

Angabe der Entfernung in Kilometern vom Ablaufpunkt bis zum Auslaufpunkt (Marschziel)

Marschfolge

Unter der Marschfolge versteht man die Reihenfolge der Fahrzeuge bzw. Einheiten. Grundsätzlich sollten, falls vorhanden, Sanitäts-, Werkstatt- und Bergungsfahrzeuge am Ende eines Marschverbandes fahren. Das schwerste Fahrzeug sollte gleichzeitig Schlussfahrzeug sein. Kleinfahrzeuge sollten wegen der Gefährdung durch Auffahrunfälle niemals Schlussfahrzeug sein.

Marschabstand

Zeitlicher Abstand zwischen Einzelgruppen, ausgedrückt in Minuten.

Marschgeschwindigkeit

ist die Durchschnittsgeschwindigkeit, die als Grundlage zur Berechnung der Marschdauer dient. Sie beträgt üblicherweise zwischen 30-45 km/h.

Die Marschgeschwindigkeit hängt von der Art der Fahrzeuge und von der möglichen Höchstgeschwindigkeit des langsamsten Fahrzeugs ab. Außerdem beeinflussen Jahreszeit, Tageszeit, Wetter, Straßenzustand, lange Steigungs- und Gefällestrecken sowie die Verkehrslage stark die Marschgeschwindigkeit. Die auf Grund dieser Kriterien festgelegte Marschgeschwindigkeit muss eingehalten werden, da der aufgestellte Fahrplan ggf. auch die Marschplanung anderer Einheiten beeinflusst.

Als Anhalt für die maximal anzusetzende Marschgeschwindigkeit gilt, dass das langsamste Fahrzeug noch eine Aufholreserve von 10 km/h haben muss.

Aufholgeschwindigkeit

Im Falle einer unvorhergesehenen zeitlichen Verzögerung des gesamten Marschverbandes oder von Einzelgruppen, wird mit der im Marschbefehl festgelegten Aufholgeschwindigkeit weiter gefahren, um so möglichst den ursprünglich vorgegebenen Zeitrahmen einzuhalten. Einzelfahrzeuge hingegen können zum Aufholen einer Verspätung mit der jeweils zulässigen Maximalgeschwindigkeit fahren.

Hinweis:

Dieser Lehrbrief steht nur für DRK-interne Ausbildungsveranstaltungen zur Verfügung. Er wurde unter Nutzung vorhandener Ausbildungsunterlagen des Deutschen Roten Kreuzes und des Instituts der Feuerwehr in NRW erstellt.

Quellen / Literaturverzeichnis:

- ▶ Leitfaden für die Unterführerausbildung, Deutsches Rotes Kreuz, Bonn
- ▶ Straßenverkehrsordnung
- ▶ Vorläufige Dienstvorschrift Marsch LSHD-Dv 1 Teil E (1963)
- ▶ Bundesgrenzschutz im Straßenverkehr GDV 721 (1972)
- ▶ Vorbereitung und Durchführung von Märschen ZDv 42/10 (1984)
- ▶ Oberlandesgericht München HRR 37 Nr. 1167
- ▶ „Marsch geschlossener Verbände“, Bevölkerungsschutz-Magazin 6/90
- ▶ Urteil Kammergericht Berlin, 12 U 190/05, vom 14.09.2006
- ▶ Lernunterlage 21 – 510 „Geschlossene Verbände“, IdF NRW, Münster, 2007

Fragen zur Selbstkontrolle

Frage 1

Aus wie vielen Fahrzeugen muss ein geschlossener Verband mindestens bestehen?

Antwort:

Frage 2

Welche Anforderungen an die Kennzeichnung sind für einen geschlossenen Marschverband zu beachten?

Antwort:

Frage 3

Welche Möglichkeiten für die Kennzeichnung eines geschlossenen Marschverbandes kennen Sie?

Antwort:

Frage 4

Gelten für den geschlossenen Verband die einheitlichen Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß oder hat der geschlossene Verband Sonderrechte?

Antwort:

Frage 5

Aus wie vielen Fahrzeugen darf ein geschlossener Verband, der nicht unter Einsatzbedingungen zu einem konkreten Schadensereignis fährt, maximal bestehen?

Antwort:

Frage 6

Für welche Fälle gilt die Erlaubnispflicht bei mehr als 30 Fahrzeugen im Marschverband nicht?

Antwort:

Frage 7

Sind für die Begleitung bzw. Kennzeichnung eines geschlossenen Verbandes, der nicht unter Einsatzbedingungen zu einem konkreten Schadensereignis fährt, die Verwendung von Blaulicht und Einsatzhorn sinnvoll und zulässig?

Antwort:

Frage 8

Welche Behörde ist in der Regel für die Erteilung der Genehmigung eines Kraftfahrzeugmarsches im geschlossenen Verband zuständig?

Antwort:

Frage 9

Welche Punkte bzw. Inhalte sollten in einem Marschbefehl geregelt werden?

Antwort:

Fragen zur Selbstkontrolle

- Lösungen -

zu Frage 1:

In Nordrhein-Westfalen muss ein geschlossener Verband mindestens 4 Fahrzeuge umfassen.

zu Frage 2:

Wie die Kennzeichnung zu erfolgen hat, ist nicht gesetzlich festgelegt. Die vorhandenen Möglichkeiten zur Kennzeichnung der Fahrzeuge sollten möglichst alle genutzt werden. Die übrigen Verkehrsteilnehmer müssen den geschlossenen Verband deutlich erkennen können.

zu Frage 3:

1. Abblendlicht einschalten;
2. alle Fahrzeuge vorne links blaue Flagge, das letzte Fahrzeug setzt vorne links eine grüne Flagge;
3. Situationsbezogen beim ersten und letzten Fahrzeug blaues Blinklicht einschalten (§ 38 Abs. 2 StVO), ggf. bei allen Fahrzeugen;
4. Der Abstand zwischen den Fahrzeugen sollte situationsangepasst so gewählt werden, dass der Marschverband als geschlossene Einheit für die anderen Verkehrsteilnehmer jederzeit erkennbar ist.

zu Frage 4:

Der geschlossene Verband hat keine Sonderrechte. Das Führungsfahrzeug muss sich an alle Verkehrsregeln halten, die nachfolgenden Fahrzeuge fahren in einem Abstand hinterher, so dass die anderen Verkehrsteilnehmer den Verband erkennen können. Der Marschverband gilt verkehrsrechtlich als ein Fahrzeug.

zu Frage 5:

Ein geschlossener Verband, der nicht unter Einsatzbedingungen zu einem konkreten Schadensereignis fährt, darf maximal aus 30 Kraftfahrzeugen zählen. Wenn mehr als 30 Kraftfahrzeuge im geschlossenen Verband fahren sollen, muss eine Genehmigung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eingeholt werden. Eventuell ist es sinnvoll, bei mehr als 30 Kraftfahrzeugen zwei oder mehr Marschverbände zu bilden und diese im zeitlichen Abstand marschieren zu lassen.

zu Frage 6:

Die Erlaubnispflicht bei mehr als 30 Fahrzeugen im Marschverband gilt nicht für die Feuerwehr und den Katastrophenschutz oder die Polizei, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist oder anders formuliert, die Erlaubnispflicht gilt nicht bei Einsätzen anlässlich von Unglücksfällen, Katastrophen und Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung sowie „... im Verteidigungs- und Spannungsfall.“ Die Erlaubnispflicht kann ebenfalls entfallen, d.h. eine Erfüllung hoheitlicher Aufgaben liegt auch vor, wenn aus Übungsgründen kurzfristig anzusetzende Märsche nicht vorzeitig bekannt gegeben werden sollen, Märsche im geschlossenen Verband im Rahmen der Ausbildung kurzfristig durchgeführt werden sollen und die Einholung einer Erlaubnis nicht möglich war.

zu Frage 7:

Die Verwendung des blauen Blinklichtes zur Begleitung eines geschlossenen Verbandes, der nicht unter Einsatzbedingungen zu einem konkreten Schadensereignis fährt, ist als Kennzeichnung ausdrücklich erlaubt und sinnvoll. Die Verwendung des Einsatzhornes ist eindeutig nicht gestattet. Nur wenn die Voraussetzungen des § 38 Abs. 1 StVO vorliegen, so kann wie bei einer Einsatzfahrt zusätzlich das Einsatzhorn genutzt werden.

zu Frage 8:

Nach Landesrecht NRW sind die Straßenverkehrsbehörden, in deren Bezirk der Marsch beginnt, für die Erteilung der Erlaubnis zuständig.

zu Frage 9:

1. **Lage** (z. B. Gefahren- / Schadenlage, eigene Lage)
2. **Auftrag** (z. B. Zuteilung, Unterstellung und Abgabe von Kräften, Übungsleiter / Einsatzleiter, erhaltener Auftrag)
3. **Durchführung** (z. B. Marschziel, Marschweg, Marschentfernung, Marschform, Marschfolge, Marschführer, Schließender, Fahrzeugabstand, Geschwindigkeit, Ablaufpunkt, Ablaufzeit, Kennzeichnung, Verkehrssicherung)
4. **Marschpausen** (z. B. Technischer Halt, Rast)
5. **Versorgung** (z. B. Verpflegung, Betriebsstoffe, Instandsetzungsdienst, Ärztliche Versorgung, Sanitäre Anlagen, zusätzliche Beladung)
6. **Führung und Kommunikation** (z. B. Funkkonzept innerhalb des Verbandes und mit externen Stellen, Platz der Führungskraft)