

CAR GUNFIGHT

Die meisten Polizeibeamten auf der Straße verbringen circa 80% ihrer Zeit als Streifenbesetzungen im Dienstfahrzeug. Dies ist ein Phänomen, das auf fast alle Sicherheitsbehörden weltweit zutrifft. Die Einen mehr, die Anderen weniger.

von Ben Keller & Andrea Micheli



Oben: Der taktische Ablauf muss drillmäßig eingeübt werden. Das Ausbooten unter Feuer ist eine reine Nerven- und Praxis-sache. Es wurden nur Behördenvertreter und ähnlich berechnigte Personenkreise zu diesem Kurs zugelassen.

Das allgemeine Schießtraining der Polizisten ist jedoch allerdings nur auf die Standardsituationen im Alltag ausgerichtet. Wenn mal dienstlich geschossen wird, dann stehend oder kniend gemäß eines Normablaufes bei einer Schießübung. Darüber hinaus wird zusätzlich oft ein Fahrertraining angeboten, das aber aus Kostengründen zum Beispiel bei vielen Bundesländern in Deutschland heruntergefahren wurde. Unfallstatistiken der Länderpolizeien verzeichnen dafür einen sprunghaften Anstieg der Unfallquote bei den eigenen Polizeistreifen. Beides, Schießen und das Verhalten im Fahrzeug, wird nur selten durchgeführt. Ein umfangreiches Schieß- und Verhaltenstraining in Extremsituationen durchlaufen zumeist nur die Beamten der Polizeispezialeinheiten. Dass jedoch der normale Beamte auf der Straße viel zu oft und meistens völlig unerwartet in extreme Gefahrensituationen gerät, verraten die Daten der deutschen Polizeigewerkschaft (GDP). Nach diesen zufolge sind bis heute über 380 Polizisten im Dienst getötet worden, alleine im Jahr 2000 waren es acht Polizistenmorde. Jährlich werden zudem etwa 50 Beamte Ziel von sogenannten versuchten Tötungen und über 500 werden im Durchschnitt jedes Jahr so schwerwiegend verletzt, dass sie länger als eine Woche für den Dienst ausfallen. Trotz erheblich schwerer Einsatzfälle sind nur ein Bruchteil dieser getöteten und verletzten Beamten Angehörige eines Spezialeinsatzkommandos (SEK) oder einer Sondereinheit des Bundeskriminalamtes. Sie sind in der Regel auf die Extremsituationen im Alltag materiell, psychisch und physisch speziell vorbereitet. Im Durchschnitt trifft es jedoch einen normalen Polizisten während einer unscheinbaren Routinekontrolle. Um dieses Problem in den Griff zu bekommen wurden in den letzten Jahren einige Maßnahmen unternommen um

die Streifenbeamten auf extreme Gefahrensituationen vorzubereiten. Besonders das Training zum Verhalten bei Fahrzeugkontrollen und Personenüberprüfungen und bei Amoklagen wurde intensiviert. Jedoch treffen zum Beispiel die notwendigen Schieß- und Fahrerweiterbildungen oft an die kleinen Grenzen der Landes- oder Bundesbehörden. Darüber hinaus bieten einige renommierte Behördentrainer verschiedene Kurse an, bei denen sich Beamte auf eigenen Wunsch und Kosten privat weiterbilden können. Tatsächlich werden zwar regelmäßig Waffen- und Schießweiterbildungen bei den Dienststellen verordnet und jeder Streifenbeamte sollte auch ein Fahrertraining absolvieren, aber auf eine Extremsituation in seinem Einsatzfahrzeug geht kaum ein Ausbilder ein. Tatsächlich würde schon auf vielen Behördenschießbahnen der Versuch scheitern ein Dienstfahrzeug dafür in Stellung zu bringen. Nur in ganz seltenen Fällen können Beamte den Einsatz ihrer Dienstwaffe aus einem Fahrzeug heraus trainieren. Da dies jedoch ihr überwiegender Einsatzort und das primäre Verbringungsmittel ist, stellt sich hier die Frage, warum man nicht gerade hier mit der zusätzlichen Sonderausbildung beginnt? Dies trifft jedoch nicht nur auf die deutschen Länderpolizeien zu, sondern es ist ein grundsätzliches Problem fast aller westlichen Sicherheitsbehörden in Europa. Etwas besser haben es hier die Personenschützer aller Couleur, die sich ihre Ausbildungsstätte und ihre Ausbildungstiefe je nach eigener Professionalität mehr oder weniger selbst aussuchen können. Je nach Neigung und Spezialisierung wird sogar auf das Thema „Schießen aus Fahrzeugen“ sehr genau eingegangen. Tatsächlich waren die Personenschützer der Behörden und aus dem privaten Umfeld die Ersten, die derbe Verluste hinnehmen mussten und auf die Lage mit einer verbesserten Ausbildung reagierten.

RAF-Terror

Die ersten spektakulären Todesopfer vielen so im Kugelhagel der RAF-Terroristen im Jahr 1977 in ihren Dienstfahrzeugen. So zeigen zwei extreme Fälle bereits zum



Langwaffen gehören immer wieder, besonders in Krisengebieten, zur Ausstattung bei Konvoischutzaufgaben. Dessen Handhabung muss sitzen. Nicht immer zeigen Kurzwaffen die erwünschte Wirkung



Ende der 1970er Jahre, dass ein Schusswaffengebrauch zur Selbstverteidigung und zur Verteidigung der Schutzperson aus einem Fahrzeug heraus durchaus einen Sinn gemacht hätte. In Karlsruhe verübte am 07.04.1977 das berüchtigte „Kommando Ulrike Meinhof“ einen Anschlag auf den Generalbundesanwalt Siegfried Buback in seinem Fahrzeug. Dieser wurde von einem RAF-Killerkommando auf einem Motorrad mit einem halbautomatischen Gewehr in seinem Dienstfahrzeug erschossen. Des Weiteren wurden der Fahrer, Wolfgang Göbel, tödlich verwundet und der Leiter der Fahrbereitschaft der Bundesanwaltschaft, Georg Wurster, wurde auf dem Rücksitz des Fahrzeuges lebensgefährlich verletzt und erlag seinen schweren Verletzungen wenige Tage später. Alle drei Personen hätten sicherlich überlebt, wenn das Fahrzeug geschützt gewesen wäre oder ein Personenschützer die Angreifer aus dem Fahrzeug heraus mit seiner Dienstwaffe abgewehrt hätte. Nur fünf Monate später entführte in Köln das RAF-Kommando „Siegfried Hausner“ den damaligen Präsidenten der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände und des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), Hans Martin Schleyer. Bei dem Überfall auf Schleyers Fahrzeug und dessen Begleitwagen gegen 17:30 Uhr am Nachmittag erschossen RAF-Mitglieder die Leibwächter Reinhold Brändle, Helmut Ulmer und Roland Pieler. Auf die Begleiter Schleyers wurden damals mindestens 119 Schüsse abgefeuert. Von einer gezielten Gegenwehr der Personenschützer kann unter diesen Umständen kaum die Rede sein. Keine gängige Ausbildung zielte zu dem damaligen Zeitpunkt auf ein solches extremes Szenario ab. Hätten diese jedoch den Feuerkampf entschlossen aus dem Fahrzeug heraus aufgenommen, wäre der Angriff sicherlich zum Teil abgewehrt worden. Dies ungeachtet der Frage, ob die Fahrer oder die Personenschützer über eine Dienstwaffe zu dem Zeitpunkt überhaupt verfügten. Auch heute noch zielt die Ausbildung eher darauf ab das Dienstfahrzeug zu verlassen und dann erst wirkungsvolle Verteidigungsmaßnahmen zu ergreifen. Im Optimalfall ist dieses Vorgehen

eine sichere und elegante Lösung, im überraschenden Extremfall nach einigen Lehrmeinungen leider nicht durchführbar, da der Zeitpunkt zwischen der ersten Feuereröffnung durch den Täter und der eigenen ersten Gegenwehr viel zu gering ist, wie die Fälle zeigen. Besonders dann, wenn das eigene Fahrzeug zum Stillstand gebracht wurde wird man zur primären Zielscheibe. Auch eine wirkungsvolle Möglichkeit ist das Loslösen vom Gefahrenherd durch das Durchbrechen mit dem eigenen Fahrzeug. Diese Taktik ist sicherlich richtig, spiegelt aber nicht immer die Realität wieder.

Tod auf der Straße

Tatsächlich zeigen einige extreme Präzedenzfälle in Deutschland, dass der Tod im Dienstfahrzeug öfters kommt als man im Allgemeinen annimmt. So wurden am 25.04.2007 bei einem spektakulären Polizistenmord die 22-jährige Polizeiobermeisterin Michele Kiesewetter an oder in ihrem Dienstfahrzeug in Heilbronn erschossen. Ihr 24-jähriger Kollege und Polizeimeister wurde am Kopf schwer verletzt. Bis heute bleiben die Hintergründe zur Tat mysteriös und sind nicht ganz aufgeklärt worden. Im April 2004 hatten die Täter in Freyenstein laut den Medien sogar mit einer Maschinenpistole auf ein Polizeifahrzeug geschossen, wobei die Polizeibeamten weitestgehend unverletzt blieben. Bei einem Überfall auf einen Geldtransporter in der gleichen Gegend verletzten die Täter den Mitarbeiter eines Sicherheitsunternehmens mit einem Elektroschockgerät und beschossen ebenfalls das Fahrzeug. Am 14.06.2000 beschoss ein Rechtsradikaler in Dortmund eine Streife. Die Beamten hatten ihn gestoppt, weil er ohne Gurt fuhr. Kurz danach hatte er in Waltrop durch gezielte Kopfschüsse einen 35-jährigen Beamten und eine 34-jährige Beamtin getötet, die in ihrem Streifenwagen saßen. Die GDP forderte bereits damals erneut bessere Schutzmaßnahmen für die Einsatzbeamten auf der Straße. Bei einer Radarkontrolle am 18.01.2000 auf der A4 zwischen Bad Hersfeld in Hessen und Kirchheim wurde im Radarwagen der Polizeihauptmeister Günter Knöpfel erschossen und sein Kollege schwer



verletzt. Am 27.02.2000 wird die zur Schlichtung eines Ehestreits gerufene Polizeiobermeisterin Kirsten Spähinghaus-Flick in ihrem Streifenwagen in Remscheid in Nordrhein-Westfalen von einem mazedonischen Lagerarbeiter erstochen. In allen Fällen geschah der Angriff ohne große Vorwarnungen und hätte dem Schulmäßigen und antrainierten Verhalten der Beamten und Sicherheitsleuten keinen Spielraum gelassen. Ein besonders spektakulärer Fall ereignete sich vor einigen Jahren in Frankfurt. Eine normale Fahrzeug- und Personenkontrolle an einer Ampel eskalierte dort zu einer wilden Massenschießerei mit Personen aus dem radikalislamischen Terroristenmilieu. Ebenso sind besonders Wert- und Geldtransporter immer wieder Ziel von bewaffneten Angriffen in Deutschland. Laut dem Bundeskriminalamt und einer Statistik aus dem Jahre 2006 sind bei insgesamt 139 Überfällen auf Werttransporter ganze vier mit Schusswaffengebrauch mit Schussabgabe durchgeführt worden. Im Jahr 2005 waren es sogar fünf Fälle. Aber auch im Nachbarland Luxemburg kam es zu ähnlichen Szenen: Bei einem bewaffneten Raubüberfall auf dem Luxemburger Flughafen wurden sogar fünf Menschen angeschossen. Die Täter, von denen einer nach Angaben der Luxemburger Polizei auf der Flucht verletzt wurde, erbeuteten schwere Goldbarren und viele Banknoten in zunächst unbekanntem Wert. Wie die Luxemburger Polizei später mitteilte, wurden die Angestellten einer Sicherheitsfirma im Morgengrauen von mehreren schwer bewaffneten Tätern angegriffen, als sie Goldbarren und Banknoten in ein Flugzeug der Schweizer Gesellschaft Crossair verladen. Die Täter gaben dazu mehrere Schüsse ab und ein Sicherheitsbeamter und ein Flughafenangestellter wurden verletzt. Nach dem filmreifen Raub schossen sich die Täter den Weg frei. Unter anderem feuerten sie auf ein Polizeifahrzeug und ein Personenfahrzeug. Dabei wurden zwei Polizeibeamte verletzt obwohl sie Deckung hinter einem dieser Fahrzeuge gesucht hatten. Leider kann aus den ganzen verfügbaren Polizeistatistiken nicht immer klar herausgelesen werden, wann und wie ein Schuß-

waffengebrauch der Dienstwaffe im oder am Fahrzeug sinnvoll gewesen wäre und ein etwas anderes Training die Lage verbessert hätten. Deswegen sollte an dieser Stelle nur auf die gesicherten Einzelfälle eingegangen werden um die Grundproblematik zu verdeutlichen. Doch es kann auch so kommen: Unter etwas ungünstigen Umständen schoß ein Mann am 06.09.1996 in der Nacht auf ein Zivilauto der Polizei in Kladow. Eine Frau hatte der Polizei gemeldet, daß drei Männer in ein Lokal eingebrochen waren. Nach Angaben der Kripo fuhr daraufhin ein alarmierter Angestellter des Lokals zum Tatort. Vor dem Imbiß wartete er in seinem Auto auf die Polizei, als ein Fahrzeug auf ihn zu fuhr. In der Annahme, es handle sich um die Täter, zückte er einen mit Schrotpatronen geladenen Sportrevolver und schoß auf den Wagen, in dem jedoch die verdutzten Zivilbeamten saßen. Die Polizisten gaben sich unmittelbar zu erkennen und der Mann legte erschrocken seine Waffe sofort beiseite. Schon etwas anders die Lage in Paris, wo bei den letzten Straßen-Riots im Jahr 2007 gezielt auf Polizisten in ihren Streifenfahrzeugen aus Gewehren und Pistolen geschossen wurde. Aber noch eine Stufe härter ist sicherlich die Situation in den USA oder in Südamerika.

Taktischer Vorteil

Einer der sich diesem Thema beherzt annimmt, ist der Schweizer Andrea Micheli von Tactical Ad-



vantage (www.tacticaladvantage.ch). Dieser ist ein Schüler von Gabe Suarez, dem anerkannten Schießausbilder aus den USA, wo die Thematik schon seit Jahren ausgebildet wird. *Tactical Advantage* ist außerdem Repräsentant von Suarez International in Italien und in der Schweiz sowie direkter Partner von den renommierten taktischen Schulen, wie *International School of Tactical Medicine*, *Team One Network* und *Strategos International*. Unter der Bezeichnung *Car Gunfight* werden bei *Tactical Advantage* in Europa Polizisten, Behördenvertreter, Personenschützer und andere berechnete Personen der einschlägigen *Law Enforcement* Szene auf eine extreme Gefahrensituation im Dienstfahrzeug vorbereitet. Andrea Micheli führt diesen Kurs hauptsächlich in Italien durch, da gerade hier die Nachfrage gut ist und auf jeden Fall Bedarf besteht. Tatsächlich ist die Waffen- und Schießausbildung der durchschnittlichen Carabinieri und der Polizia eher nicht so dynamisch. Jedoch starben in den letzten Jahrzehnten immer wieder Beamte in ihren Dienstfahrzeugen im Kugelhagel der Killerkommandos der örtlichen *Mafia* (Palermo – Sizilien), *Camorra* (Neapel) und *'Ndrangheta* (Kalabrien). In keinem Fall blieb den Beamten Zeit sich umständlich schulmäßig zu verteidigen. Jedoch ist das Problem allseits bekannt. So haben die Einsatzfahrzeuge der Carabinieri serienmäßig Schießluken in ihren Iveco-Mannschaftstransportern. Die Problematik, sich aus einem Fahrzeug heraus mit der Dienstwaffe in Sekundenschnelle verteidigen zu müssen, ist also schon richtig erkannt und bewertet worden. Allerdings bietet auch in Italien der Dienstherr keine geeignete Ausbildungsprogramme an. Die Polizisten müssen also bei Bedarf selbst vorsorgen. Auch hier zieht das bereits erwähnte Argument: Die meiste Zeit verbringt der Straßenpolizist in seinem Streifenwagen und oft zögern die verfolgten und gestellten Täter nicht sofort das Feuer auf die noch im Fahrzeug befindlichen Polizisten zu eröffnen. Oftmals sind es sogar sorgfältig geplante Hinterhalte. Wer also hier die entwickelten Techniken beherrscht, könnte also in einem solchen Extremfall in der

Defensive im Vorteil sein. Grund genug also sich die Inhalte und den Ablauf einer solchen Ausbildung anzusehen. Andrea Micheli, selbst ein ehemaliger Unteroffizier - Spezialist Sicherheit, der Schweizer Armee unterrichtet dazu fortschrittlich nach deren anerkannten Methodik und Didaktik. Seine unterrichteten Hauptthemen gliederten sich wie folgt: Die mentale und materielle Vorbereitung, die Grundsätze des Nahverteidigungsschießens, das Auto als Deckung, die Grundsätze des defensiven Fahrens, die taktischen Bewegungen und das Ziehen der Dienstwaffe im Fahrzeug, das Schießen aus dem Fahrzeug und letztendlich das Ausbooten unter Beschuß. Für den ganzen Kurs wurden 300 Patronen pro Teilnehmer veranschlagt. Dienstwaffen und Schutzbekleidungen wurden von den Teilnehmern mitgebracht. Großen Wert wurde darauf gelegt, dass jeder Teilnehmer seine tatsächliche Dienstausrüstung benutzte. Möglich wurde die Weiterbildung auch, da die örtliche Schießbahn des Poligono Interforze Brescia in Norditalien das Vorhaben unterstützte und auch dafür sorgte, dass ein Ausbildungsfahrzeug auf der Bahn bereit stand. Teilnehmen durften jedoch nur aktive Behördenvertreter der Polizei, der Carabinieri und des Militärs mit den dazugehörigen Nachweisen, sowie einige sogenannte *Guardie Giurate*. Dieser zuletzt genannter Personenkreis der „Vereidigten Wachen“ sind offiziell nur zivile, von den Behörden autorisierte, Wert- und Objektschützer. In Italien darf der Personenschutz nur von den Behörden direkt durchgeführt werden. De facto schützen die *Guardie Giurate* aber nicht nur den Wertkoffer am Handgelenk des Bankiers, sondern natürlich auch die Person selber. Zu den Besonderheiten in Italien zählt außerdem, dass die Standardmunition 9 mm x 19 nur für die tatsächlichen Behörden reserviert ist. Sportschützen und eben die vom Staat vereidigten *Guardie Giurate* weichen auf das Kaliber 9 mm x 21 aus.

Das Training

Nach einer kurzen Begrüßung und einer Einweisung in das Thema *Car Gunfight* standen nochmals die wich-



Verschiedene Munitionsladungen zeigen ihre Wirkung am Fahrzeug. Grundsätzlich bieten moderne Fahrzeuge kaum oder nur wenig Schutz gegen Handfeuerwaffen. Die ersten Bilder dieser Seite zeigt die mächtige Wirkung von verschiedenen Ladungen für Shotguns, die aus kurzer Entfernung auf das Fahrzeug abgefeuert wurden. Unten die Austrittsstellen von Lang- und Kurzwaffen in den verschiedenen Kalibern. Der Test geschah unter professioneller Aufsicht und ist nicht zur Nachahmung bestimmt.



tigsten Punkte zum Thema Sicherheit auf dem Plan. Mit zwei zusätzlichen *Safety Officers* und Ausbildern wurden alle Lang- und Kurzwaffen überprüft und für die Ausbildung freigegeben. Zum Aufwärmen wurden zwei sogenannte *Peelings* in zwei Reihen trocken durchgeführt und die noch etwas unerfahrenen Teilnehmer an die taktischen Gepflogenheiten locker herangebracht. Danach ging es nochmals um die Handhabung der Waffen: Ziehvorgang, Schußabgabe und der Einsatz der Pistole im Nahbereich. Ebenso wurde das Thema Deckung und Schutz aufgegriffen. Jedem der rund ein Dutzend Teilnehmern sollte klar gemacht werden, dass ein Fahrzeug zwar eine Deckung aber keinen richtigen Schutz bietet. Alle modernen Fahrzeuge werden in der Regel von den gängigen Polizei- und Militärkalibern in der Breitenachse sowie auch in der Längsachse fast völlig durchschlagen. Psychologisch gesehen ist es richtig hinter einem Fahrzeug Deckung und subjektiven Schutz zu suchen aber de facto ist ein KFZ auch ein sogenanntes *Bullet Magnet*, das das Feuer des Gegners förmlich anzieht. So wurde auch im scharfen Schuß geübt, sich taktisch richtig vom Fahrzeug zu entfernen und hinter einer Mauer oder an einer Häusercke Schutz zu suchen und den Feuerkampf von dort aus weiterzuführen. Ebenso ging man auf die taktisch richtige Schießposition ein, falls man doch an der Fahrzeugachse oder hinter dem Motorblock Deckung suchen muss oder das defensive Feuer unter einem Fahrzeug eröffnet. Die klassische liegende Embryostellung wurde dabei als bereits veraltet erklärt. Es hat sich herausgestellt, dass man sich besser auf das rechte und angewinkelte Bein mit dem Oberkörper auflegt und das linke Bein vorne wegstreckt. Durch ein Atemtraining kann nun der Oberkörper mit den ausgestreckten und waffenführenden Händen bis fast an den Boden herangeführt werden. Danach kann man unmittelbar wieder in die kniende Position zurückkehren und den Feuerkampf über dem Fahrzeug weiter fortführen. Dies setzt jedoch etwas Training und eine durchschnittliche sportliche Körperverfassung voraus. Sich in einer Notsituation einfach auf

den Boden werfen kann selbstverständlich immer noch jeder ohne Übung. Wie bereits erwähnt, bieten Fahrzeugachsen und der Motorblock immer noch den besten provisorischen Schutz hinter einem Fahrzeug. Doch auch hier ist Vorsicht geboten und man sollte sich keine Illusionen machen. Alte Motorblöcke aus Gusseisen sind sicherlich von Vorteil aber die meisten modernen Fahrzeuge nutzen mittlerweile aus Kosten- und Gewichtsgründen leichte Aluminiummotoren oder dessen Legierungen. Diese sind keine wirklichen Schutzfaktoren. Das Gleiche trifft auch auf den Schutzfaktor von Achsen und Felgen zu. Kaum oder keinen Schutz bieten Fahrzeugtüren die nicht professionelle verstärkt wurden. Es ist einfaches Blech das auch mit einem Hammer und Nagel penetriert werden kann. Das Fahrzeug bleibt also unterm Strich nur eine temporäre Deckung. Um diese Ausführungen zu verdeutlichen wurden dazu vor Ort auch einige Feldversuche am Fahrzeug gemacht. In diesem Fall ist ein VW-Passat Kombi ohne weitere Schutzmodule. Dazu wurden einige Langwaffen, Pistolen, Revolver und Repetierflinten ausgesucht und mit der unterschiedlichsten Munition bestückt. Das Fahrzeug wurde dann in der Breitenachse auf eine Nahkampferfernung von circa fünf Metern kniend unter professioneller Aufsicht zum Test beschossen.

Der Test

Bei den Selbstladepistolen fing man mit einer Makarow, einer HK4, einer Glock 17, eine Springfield 1911, einer Beretta M9 und einem Colt Revolver Special Cobra an. Wie zu erwarten durchschlug die Makarow PM 9 mm x 18 die Fahrer- sowie auch die Beifahrertür ohne Probleme. Beide Einschüß- sowie Austrittslöcher erfolgten geradlinig und zeigten keine weiteren besonderen Auffälligkeiten. Das 7,65 mm x 17 Browning Kaliber der HK4 durch-



schlug ebenfalls beide Fahrzeugtüren und die darauf angebrachten inneren und äußeren Plastikverkleidungen. Während das Eintrittsloch noch recht harmlos aussah, war die Austrittsöffnung wesentlich größer (zeigefingerdick). Die Austrittsstelle wies eine Art abgeklappten Deckel auf, die das Geschöß geöffnet hatte. Die Austrittsstelle war also nicht nur einfach aufgerissen worden sondern eher aufgewuchtet. Der Schußkanal war nach unten abweichend. Der Colt Revolver Special Cobra wurde im Kaliber .38 mit verschiedener Schrotmunition geladen. Die ersten nur stecknadelkopfgroßen Kugeln verursachten jedoch nur Lackschäden und durchdrangen vereinzelt zumindest die Plastikabdeckungen an einer Seitentür. Kleine und einzelne Dellen an der Karosserie wurden ebenfalls verzeichnet. Anders schon die mächtigen .38 Bleigeschosse, die zwar große Löcher an der Tür machten und diese auch nach innen verbeulten jedoch am anderen Ende des Fahrzeuges nicht wieder austraten. Die .45 ACP der 1911 Springfield durchschlug sauber beide Türen und drang ohne große ballistische Reibungsverluste am Fahrzeug wieder aus. Der Geschößkopf verursachte jedoch am Eindringpunkt nicht nur ein Einschussloch sondern auch eine Zwei-Euro-Stück große runde Vertiefung. Die Austrittsstelle war in der Form einer Rosette aufgeplatzt. Die 9 mm x 21 Munition der Glock 17 durchschlug die erste Tür und erzeugte an der sauberen Eintrittsstelle noch nicht mal kollaterale Lackschäden. Das Austrittsloch an der ersten Tür war klein und unauffällig. Jedoch lenkte eine innere Plastikabdeckung den Geschößkopf ab, so das dieser verloren ging und nicht mehr die zweite Tür durchschlug. Die 9 mm x 19 der Beretta M9 durchschlug sauber die erste und die zweite Tür und erzeugte ebenfalls eine kleine Vertiefung. Die schräge Austrittsstelle lässt darauf schließen, dass der Geschößkopf sich im Laufe seiner Bahn nach der ersten Tür leicht gedreht hat. Nachdem die Kurz Waffen den Teilnehmern ihre Wirkung verdeutlicht hatten und die Zuschauer sehr ernüchert wirkten kam die Zeit der Langwaffen und der Repetierflinte in der Gestalt einer rumänischen entmilitarisierten AK-47, einem Bull-

pup Steyr AUG USA und einer 12" Shotgun Mossberg Maverick. Wie zu erwarten penetrierte die 7,62 mm x 39 der AK problemlos beide Türen. Die Eindringstelle war ebenfalls leicht nach innen eingebeult und die Austrittsstelle in ungefährer Dau-mengröße schräg und weit aufgerissen. Die .223 des bewährten Steyr AUG USA drang sauber in die erste Tür ein und erzeugte auch dort einen sehr sauberen und kleinen Austritt an der Fahrzeugverkleidung. Jedoch wurde der Geschößkopf so abgelenkt, dass dieser die ganze Rücksitzbank in der kompletten Breitenachse und den Türschweller zweifach durchschlug und dabei häßliche Risse in die Karosserie erzeugte. Der finale Austritt erfolgte an der zweiten Untertürkannte und wölbte diese zusätzlich auf. Die Tests mit der Shotgun wurden mit der unterschiedlichsten Munition durchgeführt. Eine 17,5 mm *Rubber Ball* Ladung ließ das Fahrzeug heftig vibrieren und erzeugte ein daumen-großes Loch in der Fahrzeugkarosserie. Zusätzlich platze der Lack tel-lergroß an der Eindringstelle ab und versetzte diese für circa ein cm nach innen. Der einzelne Geschößkopf ging jedoch im Fahrzeug verloren und drang anscheinend nicht durch die zweite Karosseriehälfte. Eine Ladung *Fiocchi Law Enforcement 15 Rubber Bullets* erzeugte nur Blech-schäden ohne Lackabsplitterungen und drang nicht in das Fahrzeug ein. Eine 7 1/2 Schrotladung erzeugte zwar einen großen Lackschaden in Form einer enormen Rose und einer enormen Einwuchtung, konnte jedoch nur an einer Stelle eindrin-gen. Eine 5er Schrotladung erzeugte eine kleinere Rose, riss aber dafür handkantengroß die Karosserie auf. Beide Patronen erzeugten keinen weiteren Fahrzeugdurchschlag. Eine Ladung 00 Buckshot-Kugeln durchschlug mit großem Getöse die erste Tür, zertrümmerte den Fensterhe-ber sowie weitere innere Plastik-verkleidungen und blieb sonst ohne weitere Wirkungen an der zweiten Fahrzeughälfte. Die Eindringstelle war circa faustgroß mit mehreren circa ein cm großen Eindringstel-len. Die Wucht war so groß, dass sich der in der Patrone befindliche Gummipfropfen in die Karosserie regelrecht einstanzte und mit der Hand nicht mehr zu entfernen war.



Ein Flintenlaufgeschöß (70) wurde danach circa eine Handbreit unter dem hinteren Türfenster verschossen. Durch die Wucht zerplatze die eigentlich nicht getroffene Scheibe und durch die Eindringstelle passen Zeige- und Mittelfinger. Jedoch schien diese Munition nicht das gesamte Fahrzeug zu durchschlagen. Ein weiteres Flintenlaufgeschöß (Slug 67 mm) stanzte an der ersten Tür ein sauberes, daumengroßes Loch heraus.

Die Taktik

Nach dieser eindrucksvollen Demonstration wurde paarweise die taktische Schussabgabe außerhalb des Fahrzeuges geübt sowie das Loslösen vom Fahrzeug selber. Danach erfolgte der gleiche Drill unter der Ausnutzung einer besseren Deckung um den Teilnehmern notwendig zu verdeutlichen, sich auf jeden Fall einen besseren Schutz suchen zu müssen. Danach begann die Ausbildung in der sitzenden Position, auf die es ja letztendlich hinausläuft. Dabei wurde die seitliche sowie auch die nach Rückwärts durchgeführte Schuß-abgabe trainiert. Eine berechnete Thematik war auch die der Rollen-verteilung des Fahrers und die des Beifahrers. Während der Fahrer das Fahrzeug weiter führt und kontrollierte, muss auch der Schütze auf dem Beifahrersitz mit ruhiger Hand eine Schußabgabe nach links gewährleisten können. Dies erfolgt somit unter der Nase des Fahrers, der darauf vorbereitet sein muss. In dem geübten Szenario drückt der Beifahrer und Schütze den Fahrer mit der linken Hand leicht zurück und eröffnet mit der rechten Hand das Feuer auf sein Ziel. Dies erfolgt unmittelbar mit einer verbalen Gefahrenansprache damit der Fahrer weiß was kommt. Druck, Mündungsknall und Abgase sind hierbei die größeren Störfaktoren die den Fahrer negativ beeinflussen können. Auf diesen Teil aufbauend erfolgt nun das professionelle Ausbooten aus dem Fahrzeug. Während ein Schütze den Feuerkampf fortführt weicht sein Partner hinter das Fahrzeug aus. In diesem Fall wurde noch von Stühlen vor den Zielmedien geübt. Nachdem alle Trainingsabläufe verinnerlicht

wurden, konnte man den Ablauf tatsächlich in das bereits vom Test ramponierte Innere des Fahrzeuges verlegen. Dabei muss jedem klar sein, dass die Fenster eines Fahrzeuges zumeist verschlossen sind. In einer extremen Gefahrenlage in der der Täter bereits auf das Fahrzeug schießt und die Zeit für eigene Gegenmaßnahmen und Reaktionen gering ist, bleibt nur der Schuß durch die Scheiben, um das Ziel zu bekämpfen. Dies bedarf einiger Gewöhnung und auch praktischer Erfahrung. Andrea Micheli demonstrierte selber im geschlossenen Fahrzeug den Schülern die Wirkung einer Glock 17. Wie zu erwarten zerbarstete die linke Seitenscheibe in Klein- und Kleinstpartikel. Die größte Gefahr geht dabei von den Pulverdämpfen und von mikroskopisch kleinen Glassplittern aus, die eventuell eingeatmet werden könnten bevor diese endgültig in den Fußraum fallen oder durch die geschaffene Öffnung abziehen können. Die ausgeworfene Hülse prallte von der Frontscheibe im Inneren ab und könnte nach dem Winkel zu urteilen die Beifahrer treffen. Fazit: Eine wirkungsvolle Bekämpfung der Ziele ist auf jeden Fall möglich. Wenn einmal die Scheibe zerschossen ist, bestehen keine weiteren Sichtbeschränkungen mehr. Was ist jedoch mit der Frontscheibe? Auch hier demonstrierte Andrea Micheli die Besonderheiten. Da die Frontscheiben normalerweise doppelt geklebt sind kann durch diese hindurchgeschossen werden ohne dass diese zerfällt. Die Klebefolie hält normalerweise alle Buchstücke der Scheibe zusammen. Jedoch können nun Risse in dieser die Sicht beschränken und die Pulverdämpfe können nicht abziehen. Ebenso sammelt sich feiner Glasstaub im Inneren des Fahrzeuges. Dazu schwärzen erhebliche Schmauchspuren die Frontscheibe. Zusätzlich prallen heiße Hülsen von dieser wieder ab und neigen dazu in den Halskragen des Schützen zu fallen. Rundum eine recht unangenehme Situation auf die man vorbereitet sein sollte. Nach dieser kleinen Demonstration übten die Teilnehmer die Schußabgabe paarweise durch die Frontscheibe und das Ausbooten aus dem Fahrzeug unter Feuerschutz. Auch wurde der Umgang mit Sicherheitsgurten und



das Einhändigsschiessen im Fahrzeug nochmals verdeutlicht. Später wurde die Fahrzeugbesatzung auf vier Personen erhöht. Dazu eröffneten den Feuerkampf der Fahrer und der Beifahrer mit ihren Dienstpistolen auf die Zielmedien und zwei weitere Beamte booteten mit ihren Langwaffen hinter das Fahrzeug aus. Diese gaben dann Feuerschutz über das Dach hinweg und ermöglichten den beiden anderen Beamten ebenfalls das Ausbooten, sollte das Fahrzeug tatsächlich aufgegeben werden. Sobald alle hinter dem Fahrzeug versammelt waren wurde der Feuerkampf kniend weitergeführt wobei die Langwaffenschützen gezielt durch die Heckscheibe in der ganzen Fahrzeuglänge die Ziele bekämpften. Die Pistolenschützen wirkten seitwärts. Danach erfolgte das taktische Loslösen vom Fahrzeug und das Ausweichen zu einem besseren Schutz. Zusätzlich wurden Rauchkörper gezündet um das Auslaufen von Kühlwasser auf einen heißen Motor zu simulieren. Zusammenfassend ein sehr anspruchsvolles Szenario. Natürlich kann an dieser Stelle der Sinn einer defensiven Schussabgabe im Dienstfahrzeug von den üblichen Bedenkenträgern in Frage gestellt werden. Die schnelle Reaktion in einem Extremfall sowie der Überraschungseffekt sprechen jedoch dafür.



Oben: Austrittsstellen 5,56 mm x 45.



Oben und unten: Wirkung verschiedener Schrotladungen.



Zusätzlich zum Training wurde ein israelischer WB-2 Glasbrecher mit Spannbolzen vorgestellt, der wie ein Tactical Light an die Handfeuerwaffe über eine Schiene angebracht werden kann. Somit muss eine Seitenscheibe nicht durchschossen oder gewaltsam mühselig eingeschlagen werden. Der Bolzen wird einfach in der Halterung über einen Hebel gespannt und löst sich mit großer Kraft durch eine Spannfeder von alleine, wenn die Waffe auf eine Scheibe aufgesetzt und ein Auslösestift berührt wird.



Anzeigen