

1. Studienjahr fiktiv auf hoher See

Vom 22.03. bis 02.04.2004 absolvierten 14 Ratsanwärterinnen und Ratsanwärter des BKA und des Landes Hessen im Rahmen ihres 1. Studienjahres ein Seminar der VFH mit dem **Leitthema „Stabsarbeit“**.

Höhepunkt der Veranstaltung war ein zweitägiges Stabstraining, das in der Übungsbefehlsstelle der HPS mit Dr. Stefan Strohschneider vom Institut für Theoretische Psychologie an der Universität Bamberg durchgeführt wurde. Der Privatdozent beschäftigt sich seit Jahren wissenschaftlich mit dem Phänomen des Krisenmanagements bzw. des Entscheidens in kritischen Situationen. Auf der Grundlage seiner Studien entwickelte er ein rechnergestütztes **interaktives Trainingsprogramm für „Krisenstäbe“** im weitesten Sinne. In der Vergangenheit wurden mit der Computersimulation mehrere Übungen bei Betrieben der chemischen Industrie, Großkliniken sowie der Luftfahrt durchgeführt. Bei der Polizei kam das Programm bisher nur beim Ständigen Stab des PP Dortmund zur Anwendung. Alle bisherigen Trainingsergebnisse werden zurzeit im Rahmen einer Diplomarbeit an der Uni Bamberg wissenschaftlich ausgewertet.

1. Studienjahr an der VFH

Seit dem 01.09.2002 wird das erste Studienjahr für den höheren Polizeivollzugsdienst in der Verantwortung des Fachbereiches Polizei der VFH durchgeführt.

Nachdem der Masterstudiengang „Public-Administration – Police Management“ an der Polizei-Führungsakademie in Münster (ab 2008 „Deutsche Hochschule für Polizei, DHPol“) akkreditiert wurde, ist vorgesehen, ab voraussichtlich 01.10.2007 das erste Studienjahr nach neuem Master-Curriculum durchzuführen.

Die Planungen zur Umsetzung sind in vollem Gange; zurzeit werden im Rahmen einer Arbeitsgruppe die Empfehlungen des Akkreditierungsrates eingearbeitet sowie die Module für das zweijährige Studium ab-

Die Szenerie des Übungsprogramms bildet ein **altes unter panamesischer Flagge fahrendes Kreuzfahrtschiff** namens „MS Antwerpen“. Das Schiff bietet Platz für 300 Passagiere und 193 Besatzungsmitglieder. Auch wenn die Computersimulation den Teilnehmern nicht die vollständige Erlebniswelt eines virtuellen Schiffes bieten kann, so berücksichtigt sie doch alle wesentlichen strukturellen und technischen Aspekte.

Zu Beginn wurden die Ratsanwärterinnen und Ratsanwärter in zwei Gruppen aufgeteilt; die eine stellte die Übungsteilnehmer, die andere nahm die Aufgaben der Übungsbeobachter wahr. Jedem Teilnehmer wurde eine für den Betrieb eines Kreuzfahrtschiffes wesentliche Funktion (Kapitän, 1. Offizier, Schiffsarzt, 1. Ingenieur, Chefsteward usw.) zugewiesen. Alle Besatzungsmitglieder erhielten vor der ersten Fahrt eine kurze seemannische Unterweisung sowie eine präzise Beschreibung ihrer jeweiligen rollenspezifischen Aufgaben.

Auch die Beobachter wurden vor Übungsbeginn entsprechend gebrieft. Jeder hatte während des Trainings gezielt auf bestimmte Parameter (z. B. Zielorientierung der Teilnehmer, Informationsverarbeitung, Kommunikation, Visualisierung etc.) zu achten und seine Feststellungen zu dokumentieren.

Die Übungsleitung nahm Herr **Dr. Strohschneider** wahr, der von einer Doktorandin sowie einer Diplomandin unterstützt wurde.

Nun stand der Fahrt der MS Antwerpen durch den Nordatlantik nichts mehr entgegen. Alle Lagemeldungen und Funksprüche wurden der Besatzung über einen alten, permanent lärmenden Nadeldrucker, der auf dem Stabstisch platziert war (damit sollte die für Befehlsstellen typische Geräuschkulisse geschaffen werden), übermittelt. Die Reaktionen bzw. Maßnahmen mussten handschriftlich abgefasst und der Übungsleitung übermittelt werden, die diese dann zur Fortschreibung des Planspiels in den Computer eingab.

Während die Schiffscrew bei ihrer „Jungfernfahrt“ zu großen Teilen noch damit beschäftigt war, das Schiff zu ver-

stehen, es zu steuern und sich als Team vernünftig zu organisieren, wurden sie bereits mit den ersten Szenarien konfrontiert. So kam es z. B. zu Gesundheitsproblemen, technischen Störungen, Unwettern usw. Die zunehmend akuter werdenden Krisensituationen mündeten nach gut dreistündiger Fahrt in einer Katastrophe, die den Untergang des Schiffes und den Tod von über 90 Menschen zur Folge hatte. Dieser „Misserfolg“ war jedoch fast unvermeidbar und ist gewissermaßen sogar Bestandteil der Übung, da das Programm gerade bei der ersten Fahrt, im Sinne einer erzieherischen Maßnahme, auf Schwachstellen gezielt mit „sanktionierenden“ Szenarien reagiert.

Zum Abschluss des ersten Trainingstages wurde eine Fehleranalyse durchgeführt; die Studierenden bildeten drei Arbeitsgruppen, die sich paritätisch aus Teilnehmern und Beobachtern zusammensetzten. Die Ergebnisse wurden in der Seminargruppe präsentiert und diskutiert.

Den folgenden Vormittag nutzte Herr Dr. Strohschneider zu einer Vorlesung über die **theoretischen Grundlagen des Krisenmanagements**. Unter anderem wurden anhand historischer Beispiele, wie die Antarktisexpeditionen von Amundsen und Scott, die für den Erfolg bzw. Misserfolg oft ausschlaggebenden Faktoren erläutert. Wissenschaftliche Auswertungen belegen, dass neben der richtigen Strategie und Taktik auch die häufig unterschätzten „weichen Faktoren“ (persönliche und zwischenmenschliche Aspekte) entscheidend sind.

Die so bestens eingestellte Crew der MS Antwerpen setzte dann am Nachmittag an zur zweiten Fahrt. Aus didaktischen Gründen – zur Feststellung eines Lernerfolges – war es unabdingbar, dass die Schiffsbesatzung zwischen den beiden Fahrten nicht wechselte. Damit behielten auch die Beobachter ihre bisherigen Funktionen bei.

Wie zu erwarten, verlief die zweite Fahrt deutlich reibungsloser als die erste. Die am Vortage noch festzustellenden Defizite bzw. Schwachstellen wurden von den Teilnehmern gezielt angegangen und abgestellt resp. kompensiert.

In der abschließenden Reflexion wurde das Stabstraining von allen Beteiligten als eine wichtige persönliche Erfahrung angesehen. Hierbei war es unerheblich, dass es das Schiff nur auf Plänen bzw. Skizzen gab und die Kommandobrücke in der Übungsbefehlsstelle der HPS eingerichtet war. Auch die Szenerie selbst war nicht wirklich von Bedeutung, da die wesentlichen Anforderungen an „Krisenstäbe“ verschiedener Organisationen im Grunde vergleichbar sind. Ob es sich nun um ein Ärzteteam bei einer diffizilen Operation, die Besatzung eines Flugzeuges in einer Notfallsituation oder um einen polizeilichen Führungsstab bei einer Sonderlage handelt, fast immer geht es darum, sich als Team schnellstmöglich in eine nicht alltägliche Situation einzuarbeiten, eine Fülle von Informationen zeit- und sachgerecht zu verarbeiten und komplexe Probleme unter Zeit- und Handlungsdruck zu lösen.

Bleibt zu hoffen, dass sich der neue Kontakt der VFH zum Institut für Theoretische Psychologie an der Uni Bamberg weiterentwickelt und noch weitere Projekte folgen werden. Wer mehr über das Trainingsprogramm „MS Antwerpen“ oder über wissenschaftliche Betrachtungen zur Krisenbewältigung erfahren möchte, dem sei das Buch „Entscheiden in kritischen Situationen“, Stefan Strohschneider (Hrsg.), Frankfurt, Verlag für Polizeiwissenschaft, empfohlen.

BERNHARD JÄGER
FB Polizei, Giessen

