

**SICHERHEITSTRAINING** Body Guards, sind das nicht diese bulligen, angsteinflößenden Typen mit dunkler Sonnenbrille? Bloß ein Klischee, sagt Experte Bernd Brückner. Wer als Personenschützer arbeiten will, muss vor allem vorausschauend sein.

## Auf Wunsch durch den Schlamm

Personenschützer üben das Fahren im Gelände bei Ribnitz-Damgarten – und wie man einen Jeep allein aus dem Morast zieht

**RIBNITZ-DAMGARTEN** Fahr-sicherheitstraining im Ge-lände: Schlamm spritzt in den offenen Wagen, Dreck knirscht zwischen den Zäh-nen, als das Fahrzeug durch knöcheltiefe Pfützen fährt. Der braune Modder ist Zeug-nis der vergangenen Nacht, in der es hier regnete. Ich sitze am Steuer eines russi-schen Militärjeeps, Baujahr Ende 40er-Jahre. Es gilt, den „GAZ 69“ (für Gorkovskij Avtomobilny Zavod) durch enge Kurven, steile Hügel und schlammige Untergründe zu bugsiieren. Neben mir sitzt Torsten Meier, Experte und Ausbilder für Geländefahrten und Bergung.

### Servolenkung ist hier ein Fremdwort

In Płitnitz bei Ribnitz-Damgarten, einem ehemali-gen Militärflugplatz am Saar-ler Bodden, befindet sich das Übungsgelände für Abenteu-er wie dieses. Drei Ausbilder und Berater aus dem Sicher-heitsbereich nutzen es heute: Stefan Schreiber, Erika Zie-ner und Peter Sebastian Or-rowski. Sie alle arbeiten als Personenschützer in In- und Ausland, fahren auf Kunden-wunsch prominente Unter-nehmer und Staatsmänner von A nach B und wollen tes-ten, wie und mit welchem Wagen sie sich im Gelände am besten bewegen können.

Bernd Brückner, ehemali-ger Leibwächter von Erich Honecker und heute-Chef der Sicherheitsschule „Bildungs-institut Brückner“ mit Sitz unter anderem in Rostock, hat den Trainingstag organi-siert. Die Fahrt durch das verschlungene Gelände ist holp-rtig. Servolenkung, Anti-Blockiersperre und Differen-zialsperre sind hier Fremd-wörter. Das Auto ist funktio-nal – perfekt geeignet für Ge-ländefahrten. Doch die Fahrt ist körperlich anstrengend.

Während ich den russi-schen Jeep mit aller Kraft durch die engen Kurven len-ke, kommt mir der Spruch in den Sinn, den Ausbilder Meier zuvor gebraucht hat: „Bei dem Wagen bekommt der Begriff Kraftfahrer eine tiefe-re Bedeutung.“ Immer wie-der klopft mir Meier auf die Finger, weil ich das Lenkrad nicht mit beiden Händen festhalte. Das Fahrgefühl meines Kleinwagens steckt mir wohl noch im Blut. Plötz-lich schiebt sich der Wagen die schlammige Wand hoch, ich habe die Kurve verpasst und trete verzweifelt auf die Bremse. Wir stehen – abge-

soffen und im steilen Winkel zur Fahrbahn. Meier lacht, die Situation hat er schon hundertmal erlebt.

Rückwärtsgang rein, die Tour geht weiter. Bei dem Gelände hebt es mich – trotz niedriger Geschwindigkeit immer wieder aus dem Sitz. Anschlappen hat mir der Ex-perte verboten, es würde meine Bewegungsfreiheit zu stark einschränken.

Herkömmliche Gelände-wagen schaffen das Terrain nur mit Mühe. Bernd Brück-ner und Zweigstellenleiter Alfredo Neumann von der Si-cherheitsschule Brückner haben ihre „Dienstwagen“ mitgebracht – zwei Merce-des, eine M-Klasse und eine G-Klasse. Brückner: „Nor-malerweise sind wir mit die-sen Fahrzeugen unterwegs, jetzt wollen wir sehen, wo die Grenzen liegen.“ Und die sind schnell erreicht. Die G-Klasse, eigentlich für Gelän-defahrten geeignet, ist fast zu breit für die schmalen Kur-ven. Meier prognostizierte schon vor dem Test: „Die G-Klasse macht zwar einen re-präsentativen Eindruck, aber da ist schon wieder so viel Klimbim dran.“ Zum Beispiel die Trittleisten. Es sitzt sich bequem, komfortabler im G-Modell. Doch allein der große Radabstand erweist sich als Nachteil. Nur mit Mühe übersteht der Wagen die Tour. Noch schlechter schneidet die M-Klasse ab.

### Ein Loch im Reifen und durchgefallen im Test

Das Auto setzt selbst bei kleinen Hügeln auf. Das Ende vom Lied: Ein Loch im Reifen und im Test durchgefallen.

Für Erika Zienert und Ste-fan Schreiber sind die Touren abseits der Straße eine wich-tige Erfahrung. Die beiden ar-beiten in der Lichtagentur Berlin, bieten Begleit- und Li-mousinenservice an. Meis-tena kutschieren sie ihre Kunden dabei auf Asphalt, sagt Schreiber, der 45-jährige Inhaber der Agentur. Aber es könne schon vorkommen, dass jemand zur Jagd im Wald chauffiert werden möchte und dazu einen Wa-gen bereitstellt. „Nach die-sem Tag können wir nun ein-schätzen, ob das Fahrzeug überhaupt geeignet ist.“

Peter Sebastian Orrowski, Ausbilder für Schutz und Si-cherheit in Schleswig-Hol-stein, wurde bereits mehr-fach für gefährliche Jobs im Ausland gebucht, vor allem im Nahen Osten und Asien. Schon öfter war der 38-Jähr-



Physik 8. Klasse: Nur mit Hilfe eines Flaschenzugs lässt sich der tonnenschwere Jeep bergen. FOTOS: KATARINA SASS

ge dann auch im Gelände un-terwegs, zum Beispiel im thailändischen Dschungel. Zu seinem derzeitigen Auftrag möchte er aber nichts sagen – aus Sicherheitsgründen.

Torsten Meier, der auch Schulungen für Bundesweh-rsoldaten leitet, hat heute noch mehr zu bieten. Er lä-

chelt verschmitzt, winkt mich auf den Beifahrersitz und Erika Zienert und Stefan Schreiber auf die Ladefläche des 50 PS starken GAZ. Meier tritt auf Gaspedal und der Wagen heizt davon. Durch hügeliges Gelände, bergauf, bergab, durch Pfützen und Schlammflöcher. Der Griff

vor mir wird mein Retter. Auch Stefan Schreiber und Erika Zienert hält es nur schwer auf der Ladefläche.

Doch Meier, der seinen Worten nach mit einem Fer-rari und einem Porsche nichts anfangen kann, nimmt's gelassen. Er kennt die Wegstrecke und vor allem



Das Team: Stefan Schreiber, Erika Zienert, Peter Sebastian Orrowski sowie Leiter Torsten Meier (v.l.).



Selbstversuch: Die Fahrt mit dem Jeep durch das Gelände. FOTO: ALFREGO NEUMANN

die Leistung des Wagens ganz genau. „Ich habe mich schon immer für Technik in-teressiert“, sagt er. Er ist der Vereinsvorsitzende des Technikmuseums Płitnitz, in dem Vereinsmitglieder in drei Flugzeughallen ihre Sammlungen an Fahr- und Flugzeugen aus den ehemali-gen Ostblock-Staaten zeigen.

### Ohne Flaschenzug keine Chance

Den drei Sicherheitsbera-tern, die im Falle eines Ein-satzes in unbekanntes Gelän-de fahren müssen, rät Meier grundsätzlich: Auf alles vor-bereitet sein, wachsam blei-ben, die Gegebenheiten aus-kundschaften und vor allem eine gute Ausrüstung mit da-bei haben. „Gerade, wenn man nur ein Fahrzeug hat, kann es schwierig werden, wenn man stecken bleibt“, sagt Torsten Meier. Die drei Teilnehmer sollen heute ler-nen, wie sie möglichst effek-tiv einen Geländewagen aus dem Morast ziehen. Für Übungs-zwecke eignet sich das angrenzende Waldgebiet nahe der Russenkaserne hervorragend.

Die simulierte Situation: Der Personenschützer ist mit dem prominenten Kunden auf unbefestigten Wegen un-terwegs, plötzlich bleibt das Fahrzeug in einem Schlamm-loch stecken. Hilfe kann nicht angefordert werden. „Die Ausrüstung ist deshalb umso wichtiger“, erklärt Meier, nachdem er den Jeep in ein knietiefes Wasserloch festgefahren hat. Er holt Ket-ten, Bergungsseile, Gurte und ein paar Seilwinden von der Ladefläche. „Die sind leicht verstaubt und sollten immer mitgeführt werden.“

Die Aufgabe: Mit Hilfe ei-nes Flaschenzugs den Jeep aus dem Schlammloch be-freien. Die Vorrichtung mis-sen die Teilnehmer selbst bauen. Einfacher gesagt, als getan. Torsten Meier: „Bei schlüpfrigen Untergrund-kräften ist die Kraft nicht auf die Räder übertragen. Die Kraft, die mir zur Verfügung steht, kann ich durch die Rol-len zusätzlich verdoppeln.“

Die Funktion eines Fla-schenzugs kenne heute kaum jemand, bedauert er,

während die anderen drei mit ihrem Werk beginnen. Be-sonders bei jungen Bundes-wehrrsoldaten sei die Un-kenntnis groß. „In der Schule wird es irgendwann in der 8. Klasse im Physikunterricht nur theoretisch erklärt, das merkt sich natürlich nie-mand“, sagt der Spezialist, der auf die Praxis besonders viel Wert legt. „Man muss es selbst ausprobieren, sonst versteht man es auch nicht.“

Das fehlende Wissen wird auch Stefan Schreiber, Erika Zienert und Peter Sebastian Orrowski zum Verbündigen. 20 Minuten beratschlagen die Sicherheitsleute, wie die Seil-winden und die Gurte am besten zu verwenden sind.

### Am Ende machen sie es doch verkeert

Dann machen sie es doch verkeert. Für Meier kein Mal-heur. Er macht vor, wie es funktioniert. Drei Seilwin-den an die Stofstange, zwei an den Stamm zweier Bäume, das Seil durchgefädelt – fertig ist der Flaschenzug. Mit ei-nem Ruck kann das ein-Tonnen-schwere Fahrzeug aus dem Loch gezogen werden.

Für die drei Teilnehmer en-det der Tag mit der Übergabe ihrer Urkunden und der wichtigen Erfahrung, ihre Kunden sicher durch das Ge-lände manövrieren zu kö-nnen – auch dann, wenn das Fahrzeug im Schlamm ste-cken bleibt. Katarina Sass

### BILDUNGSINSTITUT BRÜCKNER: DIE SCHULE FÜR SICHERHEIT

Bernd Brückner, der von 1976 bis 1989 Erich Honeckers Leibwächter war, hat das Insti-tut Brückner im Jahr 2000 ge-gründet. Es bietet heute zahl-reiche Aus- und Weiterbil-dungsmöglichkeiten im Be-reich der Security an, darunter die Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit, die Personenschutz- sowie die Detek-tivausbildung. Angehende Personenschützer lernen im Insti-tut etwa waffenfreie Metho-den der Selbstverteidigung, aber auch den Umgang mit Waffen. Seit Dezember 2007 ist das Institut eine vom Bundesver-band Deutscher Wach- und Si-cherheitsunternehmen zerti-fizierte Sicherheitsschule. Es hat inzwischen acht Niederlassun-gen, eine davon in Rostock. Weitere sind im Aufbau.

## „Personenschützer sind Dienstleister“

Erich Honeckers ehemaliger Leibwächter Bernd Brückner über Aufgaben, Klischees und Trends in der Sicherheitsbranche



herkömmli-chen Limousi-nen, wie die M- und die G-Klasse von Mercedes, her-geben. Wichtig war auch die Erfahrung, wie sich das Auto in einer extremen Schräglage verhält, was mit dem Inven-tar im Inneren passiert usw. Was muss der Person-

### schützer alles beachten?

Wenn er auch als Chauffeur arbeiten soll, vieles. Zum Bei-spiel muss er die Straßenver-hältnisse vor Ort kennen, sprich Brücken, Baustellen oder Schranken im Blick ha-ben.

An diesen Stellen kann im-mer etwas passieren, zum Beispiel, dass Fotografen sich in den Weg stellen. Ein

Grundsatz bei Personenschützern lautet: Erwarte das Unerwartete zu jeder Zeit. Außerdem sollte man immer darauf achten, dass man nur Dienstleister ist, nichts darü-berhinaus.

### Mit welchen Klischees werden Sie in Ihrer Branche konfrontiert?

Die Typen mit dicker Son-nenbrille und grimmigen

Aussehen, die nur in die Me-dien wollen, sind Pseudo-Personenschützer und haben nichts mit dem wirklichen Job zu tun. Viele denken, wenn man eine Kampfausbil-dung hat, reicht das. In dem Job wird auch nicht mehr wild rumgeballert. Viele Kunden in Deutschland wol-len unbewaffneten Perso-nenschutz. Wir reden hier

### nicht über Osteuropa! Werden Personenschützer in Deutschland noch oft gebucht?

Es ist ein langer Weg, bis man gut im Geschäft ist. Hier in Deutschland müssen Perso-nenschützer breit aufgestellt sein, auch mal als Chauffeur oder Kurierdienst arbeiten können. Man muss sich einen guten Namen machen, dann

bekommt man immer wieder Anfragen. Vor allem mittel-ständische Unternehmen, aber auch größere Firmen buchen private Personenschützer.

### Arbeiten Sie noch als Personenschützer?

Nein, ich entwickle auf Wunsch aber Konzepte zur Absicherung einer schutz-würdigen Person.

Mit Bernd Brückner, dem Chef der Sicherheitsfach-schule Brückner in Rostock, sprach Katarina Sass.

### Was sollen die Teilnehmer an diesem Tag lernen?

Brückner: Alle drei arbeiten im Sicherheitsbereich und gelegentlich als Chauffeure. Das Training sollte ihnen einen Überblick geben, was die