

Wer hat Angst vor dem LKW?

Letzte Aktualisierung Montag, 10. September 2007

Wer hat Angst vor dem LKW?

München (CP/sb) – Die Rettung verletzter LKW-Fahrer nach Unfällen wird häufig wegen technischer Unsicherheiten verzögert. Laut einer von Camion Pro e.V. durchgeführten Studie gestatten bzw. empfehlen über die Hälfte der bayerischen Berufsfeuerwehren in bestimmten Fällen Rettern keinen Zugang zum verletzten Fahrer. Damit verzögert sich auch die medizinische Behandlung der Fahrer. Hintergrund: Bisher gab es bei den Feuerwehren Unsicherheiten bei Crash-LKW. Die Befürchtung war, dass bei LKW mit Automatikgetriebe durch einen elektrischen Impuls ein Gang eingelegt werden und der LKW dann unvermittelt anfahren könnte. Diesem Problem kommt besondere Bedeutung zu, da es in den meisten Fällen nicht möglich ist, einfach den Motor über das Zündschloss abzuschalten. (Lesen Sie hierzu unsere umfangreiche Berichterstattung zum Thema LKW-Sitze.) Tatsächlich hat bisher kein Hersteller dieses Risiko endgültig ausgeschlossen, auch die Informationspolitik in dieser Sache ließ wohl zu wünschen übrig. Camion Pro e.V. hat bei umfangreichen Recherchen bei LKW-Herstellern in ganz Europa das tatsächliche Risiko stark eingrenzen können.

Bei bis zu 10 % der Crash-LKW läuft der Motor weiter! Motor ausschalten, ohne die Zündung abzuschalten? Die Feuerwehr sprüht CO-Gas in den Luftansaugstutzen des LKW. Der Motor "stirbt ab", die Zündung bleibt an!

Camion Pro e.V. führte zunächst eine Studie bei den bayerischen Berufsfeuerwehren durch und hinterfragte Einsatzerfahrungen und Taktik. Camion Pro e.V. wollte sich nicht mit den Ergebnissen zufrieden geben und befragte mithilfe eines weiteren Fragebogens die LKW- und Sitzhersteller. Hierbei wurde klar, dass die Probleme, die die Feuerwehren mit den Fahrzeugsitzen haben, dem augenblicklichen technischen Stand entsprechen und Verbesserungen nicht in Sicht sind. Danach wurde von Camion Pro e.V. ein Forderungskatalog an die LKW-Hersteller aufgestellt. Inzwischen haben die meisten Hersteller die Forderungen als sinnvoll bewertet und zugesagt, hier Änderungen vorzunehmen.

Im Bereich der laufenden LKW-Motoren gelang es Camion Pro e.V., die Unsicherheiten bezüglich der Automatikgetriebe stark zu relativieren.

Die Ergebnisse wurden an alle an der Studie beteiligten Feuerwehren und den AGBN weitergeleitet.

Hierzu einige Ergebnisse der Recherche:

- Bei einem Unfall wird der LKW stark abgebremst. Entweder wird der Motor hierbei "abgewürgt" oder das Automatikgetriebe schaltet auf "neutral". Zum Wiederanfahren ist ein "Befehl" zum Anfahren in einem niedrigen Gang notwendig.
- Voraussetzung zum Einlegen eines Fahrgangs ist ein exaktes, kodierte Datensignal, das so nur vom Wahlhebel kommen kann. Dieser Datenimpuls muss nicht nur eine exakte Kodierung aufweisen, sondern auch "schlüssig" sein, also mit Fahrsituation wie Geschwindigkeit und Motordrehzahl übereinstimmen. Außerdem muss parallel vom Bremspedal die "Bestätigung" kommen, dass die Bremse "getreten" ist.
- Wenn also ein elektrischer Impuls über irgendein unfallbedingt frei liegendes Stromkabel zum Computer gelangt, wird deshalb definitiv kein Gang eingelegt. Stimmen die Daten des elektronischen Signals (Kodierung) nicht oder sind diese nicht schlüssig oder widersprüchlich, wird die gesamte Getriebeelektronik sicherheitshalber zwangsweise abgeschaltet.
- Selbst wenn das Getriebe einen Gang einlegt, fährt das Fahrzeug alleine deshalb noch nicht an. Zum Anfahren ist zusätzlich notwendig, dass danach das Gaspedal betätigt wird. Sollte unfallbedingt das Gaspedal verkeilt sein und es wird Gas gegeben, wird vom Getriebe sicherheitshalber kein Gang eingelegt. Fakt ist auch: In ganz Europa gibt es keinen dokumentierten Fall, bei dem ein LKW auf diese Weise angefahren ist. Andererseits wird dieses Minimalrisiko derzeit von keinem Hersteller offiziell ausgeschlossen und deshalb von Feuerwehren häufig überbewertet.

Ein Restrisiko kann also nur bestehen, wenn folgende Abläufe chronologisch eintreten:

- Es wird ein verunfallter LKW mit Automatikgetriebe und laufendem Motor vorgefunden.
- Nach dem Einstieg in die Kabine wird die Feststellbremse nicht in Bremsstellung gebracht.
- Durch unachtsames Hantieren an der Gangschaltung wird der Gang eingelegt.
- Bei der Rettung des verletzten Fahrers wird das Gaspedal niedergedrückt. Dieses müsste innerhalb von 20 bis 30 Sekunden geschehen, da bei längerer Verzögerung der vorgewählte bzw. eingelegte Gang "gelöscht" wird!

Allerdings müssten hier auch grundsätzliche Voraussetzungen gegeben sein wie: Der LKW muss "freie Fahrt" haben, Hindernisse wie Brückenpfeiler oder Bäume, schwere LKW etc. führen natürlich erneut zum "Abwürgen" des Motors. Die Antriebsachsen und Räder müssen weitestgehend unbeschädigt sein und ausreichenden Fahrbahnkontakt aufweisen. Deshalb rät Camion Pro e.V., nach dem Einstieg in die Fahrerkabine grundsätzlich sofort die Feststellbremse zu aktivieren. Damit ist das Risiko des ungewollten Anfahrens so gut wie ausgeschlossen.

Als Berufsverband der Transportbranche setzt sich Camion Pro e.V. für bessere und sicherere Arbeitsbedingungen von Fahrern und Unternehmen ein. Neben der Sicherheitsforschung im Fahrzeugbereich berät der Verband seine Mitglieder auch in wirtschaftlichen und rechtlichen Fragen.