



# Ohne Zugang

**Komplizierte Rettung** bei Geisingen (BW): Ein Sattelzug ist gegen eine Brücke gefahren. Die Lage und die Konstruktion des Fahrzeugs stellen die Feuerwehr vor ein großes Problem: Wie kann der eingeklemmte Fahrer befreit werden?

**M**ittwoch, 20. November 2013. Ein Lkw-Fahrer verlässt am frühen Morgen das Gelände eines Betonwerks am Ortsrand von Kirchen-Hausen, einem Stadtteil von Geisingen (Kreis Tuttlingen). Der von ihm gesteuerte Lastwagen ist beladen mit Deckenplatten – Halbfertigteile aus Beton. Der Dreiachser ist mit einer hydraulischen Einrichtung, einem Brückenkran,

ausgestattet, um diese Fertigteile laden und abladen zu können. Beide Hydrauliksysteme befinden sich hinter dem Fahrerhaus und am Ende der Ladepritsche.

Der Fahrer ist seit vielen Jahren bei der Spedition beschäftigt, kennt das Fahrzeug und die Technik. Trotzdem macht er an diesem Morgen einen verhängnisvollen Fehler: Er bemerkt nicht, dass das Hydrauliksystem

zu Beginn der Fahrt mit dem Lastwagen nicht ganz abgesenkt ist.

Schon wenige hundert Meter nach dem Start muss der Lkw eine Eisenbahnunterführung durchfahren. Die Durchfahrts Höhe ist mit 3,80 Meter angegeben. Tatsächlich sind knapp vier Meter Freiraum vorhanden. Der vordere Teil der Lkw-Krankonstruktion passt noch unter den Schutzträger der Unterführung (Stahlverstärkungen, die nach vorherigen Unfällen angebracht worden sind), der hintere Teil ist offensichtlich etwas höher. Deshalb wird der Lkw beim Einfahren unter die Bahnbrücke und dem Aufschlag nach links abgewiesen. Das Fahrerhaus kracht dabei gegen die gemauerte Einfassung der Unterführung.



Erkundung durch. Er stellt fest, dass – entgegen der zwischenzeitlich anders lautenden Meldungen – der Fahrer doch im Lkw eingeklemmt ist. Das berichtet er auch dem kurze Zeit später eintreffenden Kommandanten Erich Bertsche. Dieser stellt bei seiner Erkundung fest, dass das Fahrerhaus um zirka 45 Grad nach oben verdreht an die Unterführungswand gedrückt wird. Es gibt kein Herankommen an den Fahrersitz.

Wenig später trifft das Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug (HLF) 20/16 der Abteilung Stadt ein. Der Kommandant ordnet an, die Rettungsplattform an der Beifahrerseite in Stellung zu bringen. Außerdem soll eine Steckleiter neben der Beifahrertür aufgestellt werden. Diese ist verschlossen. Deshalb kleben die Einsatzkräfte eine Splitterschutzfolie über das Fenster und zertrümmern dieses mittels eines Federkörners. Mit einem Griff auf die Innenseite kann die Tür geöffnet und im offenen Zustand festgebunden werden.

### Fahrer kaum sichtbar

Erst jetzt wird die Lage des Fahrers richtig klar. Er ist auf dem stark deformierten Fahrerplatz kaum zu erkennen. Auf ihm liegen allerhand Utensilien wie Kleidungsstücke und Papiere, die durch den Aufprall herumgeschleudert wurden. Diese werden ebenso entfernt wie eine Kühlbox, die auf dem Mittelunnel befestigt war. Jetzt erst kann mit dem Fahrer Kontakt aufgenommen werden. Der Mann ist ansprechbar. Er klagt über Atemnot, seine Brust ist vom Dach eingeklemmt.

Nach der Verkehrsabsicherung und der Sicherstellung des Brandschutzes ist es notwendig, den Lkw gegen ein Kippen zu sichern. Außerdem müssen die Feuerwehrlaute verhindern, dass sich der Ladekran bewegt. Die Gefahr einer Bewegung durch die Ladekran-Hydraulik ist zwar technisch unwahrscheinlich: Der Motor steht still, die Schalt-Elemente im Fahrerhaus sind nicht erreichbar. Trotzdem kann bei dem beschädigten Fahrzeug eine mechanische Verlagerung oder ein Nachlassen der hydraulischen Ladeträger nicht ausgeschlossen werden. Der Lastwagen wird mit Holz unterbaut und eine Seilwinde mit leichtem Zug angeschlagen. Weitere Kameraden setzen ein Hebekissen unter die Hinterachse. Zwei Büffelwinden auf geschichtetem Kantholz stabilisieren den Vorderwagen. Mittels Schwerlastspanngurten sichern die Einsatzkräfte dann die Betonplatten der Ladung.

In der Zwischenzeit ist auch der Rettungsdienst eingetroffen. Die Feuerwehr

Ein mit einem hydraulischen Ladekran ausgestatteter Lkw ist bei Geisingen (BW) an einer Eisenbahnunterführung hängen geblieben. Dadurch schleuderte der Lastwagen gegen die Tunnelwand. Der Fahrer ist hinter dem Steuer eingeklemmt.

Um 6.40 Uhr werden die Feuerwehr Geisingen mit den Abteilungen Stadt und Kirchen-Hausen sowie die Feuerwehr Tuttlingen alarmiert. Einsatzstichwort: „Lkw-Unfall, Fahrer eingeklemmt.“

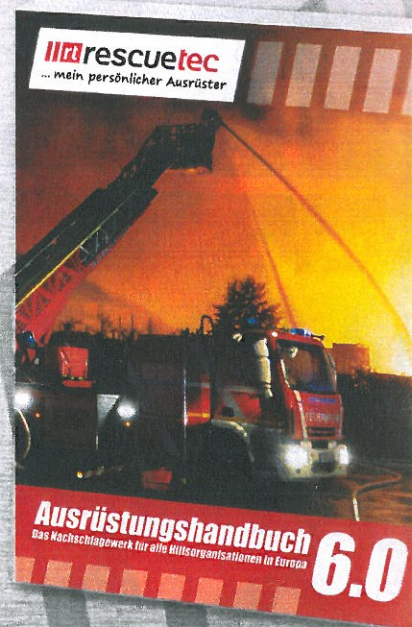
Nach dem ersten Notruf nimmt die Leitstelle sofort Kontakt mit der Notfallleitstelle der Deutschen Bahn auf. Zwar gehört die betroffene Bahnstrecke zum Netz einer Privatbahn, doch die DB-Notfallleitstelle ist auch hier zuständig. Die Privatbahn stellt den Betrieb ein. Ein Notfallmanager macht sich auf den Weg zur Einsatzstelle.

Das Tragkraftspritzenfahrzeug (TSF) der Abteilung Kirchen-Hausen trifft als erste Einheit an der Einsatzstelle ein. Abteilungskommandant Thomas Volk führt eine erste

Ende März ist es soweit – die gedruckte Version des Ausrüstungshandbuchs 6.0 erscheint! Auf fast 400 Seiten in neuem Layout zeigen wir Ihnen unser Sortiment mit vielen innovativen Neuheiten und Erweiterungen.

Reservieren Sie noch heute ihr ganz persönliches Exemplar unter

**rescue-tec.de**



Die aktuelle Online-Ausgabe zum Stöbern finden Sie unter

**ausruestungshandbuch**



**rescue-tec**  
... mein persönlicher Ausrüster

rescue-tec GmbH & Co. KG  
Oberau 4-8 · 65594 Runkel · Germany  
Tel.: +49 6482 6089-00 · info@rescue-tec.de

**www.rescue-tec.de**





überlässt den Beifahrerplatz den medizinischen Fachleuten. Um den Einstieg zu erleichtern, wird die Beifahrertür mit Schere und Spreizer entfernt. Zwei Notärzte und mehrere Rettungsassistenten kümmern sich inzwischen um den Verletzten. Die erfahrenen Mediziner schätzen den Zustand des Fahrers als nicht unmittelbar bedrohlich ein. Deshalb kann eine patientenschonende Rettung vorbereitet werden.

Die eigentliche Strategie für die Befreiung des Patienten erweist sich als knifflig. Auf der einen Seite ist das Unterführungsbauteil aus Stein im Weg, auf der anderen Seite behindern die schweren Rechteckrohre der Krananlage den Zugang. Das Fahrerhaus lehnt mit einem Teil des Daches über dem Fahrer an der Wand der Brücke. Und auch von unten ist ein Befreiungsversuch aussichtslos, da dort der schwere Motor und das Getriebe ein Herankommen unmöglich machen. Das Entfernen des Motors wäre aufwändig, schwierig, gefährlich und auch zu zeitraubend.

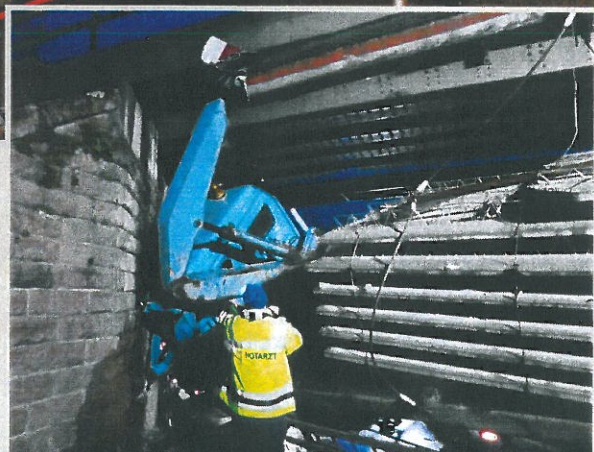
Eine Möglichkeit: Das ganze Fahrzeug von der Wand wegziehen. Eine andere: Das Fahrzeug um 45 Grad nach unten drehen, so dass es wieder auf den Rädern steht. Durch die Verformung des gesamten Fahrgestells stellte sich der Einsatzleiter die Frage, ob das gelingen kann.

## Führungskräfte erörtern alle Möglichkeiten

Der zwischenzeitlich eingetroffene Kreisbrandmeister Martin Hagen wie auch sein Stellvertreter, der Tuttlinger Stadtbrandmeister Klaus Vorwalder, machen sich ein Bild von der Lage. Bei der anschließenden Führungskräftebesprechung werden die Möglichkeiten abgewogen. Ergebnis: Zuerst muss Spannung aus dem hydraulischen Kranaufbau genommen werden. Die Meinungen über die Kipprichtung des Lkw gehen jedoch weit auseinander. Ein Teil der Führungskräfte vertritt die Ansicht, dass beim Lösen der Spannung aus der Hydraulik das Fahrzeug wieder zurück auf die Räder kippen wird. Die anderen sind gegenteiliger Meinung: Sie prognostizieren eine Kipprichtung auf die Fahrerseite. Das würde dazu führen, dass der Fahrer noch stärker eingeklemmt würde, als dies jetzt schon der Fall ist.

Um an den Eingeklemmten heranzukommen, bleibt nur die Chance, das Fahrerhaus von der Wand weg zu bewegen. Das Fahrzeug sitzt jedoch fest. Verhakt mit der Brückenkonstruktion lassen sich auf Antrieb weder der 26 Tonnen schwere Lkw noch Teile davon bewegen.

Um Spannung aus der hydraulischen Anlage zu nehmen, öffnen die Feuerwehrleute



Diese Aufnahme verdeutlicht die prekäre Situation für Fahrer und Feuerwehr. An den Eingeklemmten kommen die Einsatzkräfte nur über die Beifahrertür heran.

Von der Fahrerseite aus gibt es überhaupt keinen Zugangsweg zum verunglückten Lkw-Fahrer.

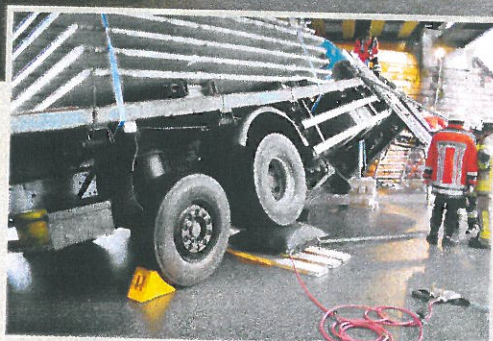
Lesen Sie bitte weiter auf Seite 26 ►





Mit diesem Schwerlast-Gabelstapler aus einem Betonwerk kann der Unfall-Lkw stabilisiert und Stück für Stück zu Boden gelassen werden.

Die Ladung – Betonteile – befindet sich noch festgezurrt auf der Ladefläche. Mit Büffelwinde, Rüstholz und Hebekissen ist der Lkw provisorisch gesichert worden.



unter Anleitung der inzwischen eingetroffenen Werkstattmeister der Spedition die Hydraulikleitungen. Das Fahrzeug bewegt sich dadurch in keiner Weise. Der vorsorglich ausgebrachte Ölbinde nimmt die austretende Hydraulikflüssigkeit auf. Die Brücke liegt in geringer Entfernung zur Donau, hier mündet auch die Entwässerung der Straße.

Ein Wegklappen des Fahrerhauses von der Brückenwand schafft womöglich genügend Platz, um den Patienten zu befreien, lautet eine weitere Überlegung. Der Leitende Notarzt Dr. Stegmann warnt aber davor, den Lkw einfach nach unten kippen zu lassen.

Doch wie soll nun eine schonende Absenkung des Vorderwagens vorgenommen werden? Selbst mit großen Hebekissen ist es aufgrund der örtlichen Situation mit dem um 45 Grad verdrehten Fahrzeug nicht möglich, das Fahrzeug zu unterbauen und langsam abzulassen. Zudem drängt langsam die Zeit.



Die Unterführung der L 5922 befindet sich außerhalb von geschlossenen Ortschaften. Für die Einsatzfahrzeuge ist ausreichend Aufstellfläche vorhanden.

## Gabelstapler soll helfen

Die Lösung: Ein Gabelstapler aus dem nahen Betonwerk soll zur Stabilisierung eingesetzt werden. Tragkraft: 45 Tonnen. Aufgrund der Orts- und Personenkenntnis der Abteilungsfeuerwehr Kirchen-Hausen ist es schnell möglich, das Hubgerät zum Einsatzort zu bringen. Allerdings muss der Stapler



wegen der Straßenblockade durch den Unglücks-Lkw einen Umweg fahren. Weil das Fahrzeug eigentlich nicht im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen ist, eskortieren es ein TSF und ein Mannschaftstransportwagen (MTW).

Der Versuch, den Lkw nach hinten wegzuziehen, scheitert. Ein dreiachsiges Wechselladerfahrzeug (WLF) mit Kran ist nicht in der Lage, den verunglückten Lastwagen nennenswert zu bewegen. Die Räder der zwei angetriebenen Achsen verlieren den Halt auf der Straße und drehen durch. Da der Lkw dabei auch die Tendenz zeigt, auf die Fahrerseite zu kippen, wird der Versuch abgebrochen. Mit der Gabel des zwischenzeitlich eingetroffenen Staplers wird das rechte Vorderrad unterstützt. Die provisorischen Unterbauungen werden entfernt. Während des folgenden Zugvorgangs per Seilwinde neigt sich das Fahrzeug langsam, unter kontinuierlichem Ablassen der Staplergabel, auf die Räder zurück.

Als der Lkw wieder sicher auf der Fahrbahn steht, ist der Platz zwischen dem Mauerwerk und dem Fahrerhaus groß genug, um eine ordnungsgemäße Personenrettung durchzuführen. Der Patient wird von Notarzt und Mitarbeitern des Rettungsdienstes kontinuierlich betreut und überwacht.

## **i** | Eingesetzte Kräfte

### **FF Geisingen, Abteilung Stadt:**

17 Kräfte mit ELW 1, HLF 20/16, HLF 16/12 und SW 2000.

**FF Geisingen, Abteilung Kirchen-Hausen:** neun Kräfte mit TSF.

**FF Tuttlingen:** elf Kräfte mit KdoW, RW und WLF mit AB-Pritsche/Kran.

**Kreis Tuttlingen:** KBM und Stellvertreter der KBM jeweils mit KdoW.

**Rettungsdienst:** sieben Kräfte mit 2 NEF, 2 RTW und RTH.

**Polizei:** vier Kräfte mit zwei Fahrzeugen.

**Sonstige:** Notfallmanager Deutsche Bahn, Fachberater Lkw einer Spedition.

Auch wenn das Zugangsproblem gelöst ist, die Rettung bleibt schwierig. Stück für Stück werden Karosserieteile entfernt und immer mehr Platz geschaffen. Dabei kommen auch mehrere Hydraulikstempel zum Einsatz. Das Lenkrad ziehen die Kameraden mit einem Spanngurt zur Seite. Nach zwei Stunden und fünf Minuten ist der Fahrer endlich frei.

Die Besatzung eines Rettungshubschraubers fliegt den Patienten in die Unfallklinik nach Villingen-Schwenningen. Erstaunli-

ches Ergebnis der ärztlichen Untersuchung: Der Mann hat nur einige Rippenbrüche erlitten. Ihm geht es nach eigener Aussage noch am Unglückstag so gut, dass er gegen den Rat der Ärzte auf eigenen Wunsch die Klinik verlassen will. Sicherheitshalber bleibt er jedoch mehrere Tage im Krankenhaus.

Kommandant Erich Bertsche, ein routinierter Einsatzleiter mit jahrzehntelanger Erfahrung – auch bei Autobahnunfällen – meinte beim Resümee: „Ich habe schon viele Unfälle gesehen und eine erfolgreiche Rettung geleitet. Aber so eine verzwickte Lage hatte ich noch nie.“

Text: Martin Hagen  
Fotos: Feuerwehr



**Sonderheft:**  
Technische  
Hilfeleistung  
nach Lkw-  
Unfällen

Jetzt Heft online bestellen:  
[shop.feuerwehrmagazin.de](http://shop.feuerwehrmagazin.de)



ANZEIGE

# UNSERE ARBEITERKLASSE

9553 FLASH

**ESKA**<sup>®</sup>  
PROFESSIONAL

[www.eska.at](http://www.eska.at)

