

Unterschätzte Gefahr

Ein Unfall, ein platter Reifen oder Batterieausfall: Pannenhelferinnen und Pannenhelfer wissen nie genau, was sie erwartet, wenn sie gerufen werden. Bei fließendem Verkehr die Einsatzstelle absichern und Menschen beruhigen fordert technisches Know-how und Aufmerksamkeit. Unterwegs mit dem ADAC-Straßendienst.



Ein Oldtimer in der Tiefgarage. Er will nicht. Jedes Mal, wenn man ihn anlässt, ächzt der Motor, dann verliert er Benzin. Anruf beim ADAC. Es ist Freitagmorgen, als Carsten Schmeiß den Auftrag von der Leitstelle erhält. Schmeiß ist Teamleiter bei der Firma Jakobi Abschleppdienst und Pannenhilfe in Freiburg, die im Auftrag des ADAC abschleppt. In Sekundenschnelle entscheidet Schmeiß: Wir nehmen den Pick-up. Das wendige Pannenhilfsfahrzeug ist fürs Abschleppen und Rangieren in Tiefgaragen besonders geeignet. Es kann bis zu 1,3 Tonnen zuladen. „Wir haben bis zum 18-Tonner verschiedene Fahrzeuge, je nach Einsatz“, erklärt Schmeiß. Technisches Können ist in seinem Job gefragt. Nicht weniger wichtig ist es jedoch, Mensch und Verkehr im Auge zu behalten. Nur so kann Schmeiß für mehr Sicherheit auf den Straßen sorgen.

Zehn Minuten später hat der gelbe Pick-up sein Ziel erreicht: Heinrich-von-Stephan-Straße. Vom grellen Sonnenlicht taucht er in die dunkle Tiefgarage. Mit eingeschaltetem Warnlicht stellt Schmeiß seinen Wagen ab. Dort warten der MG Cabrio und sein stolzer Besitzer. Doch stolz ist der heute nicht, sondern genervt. „Mein englischer Patient“, seufzt der Mann. Schließlich ist es nicht das erste Mal, dass ihn der englische Sportwagen im Stich lässt. Und gerade heute hat er diesen dringenden Termin. Trotz Zeitdruck lässt sich Schmeiß zuerst Führerschein und Fahrzeugschein zeigen. Ruhig lässt er den Wagen an, um sich selbst ein Bild zu machen. Dann setzt er sich in seinen Pick-up, fährt langsam rückwärts, um den Oldtimer auf die sogenannte Hubbrille zu nehmen. Jetzt zieht er Schutzhandschuhe an. Für einen Augenblick geht er in die Knie.

Er will gerade die Rad-Sicherungsgurte um die Vorderräder zurren, da fährt ein Audi mit relativ hoher Geschwindigkeit auf ihn zu. Nur gut, dass der Pannenhelfer Warnkleidung trägt: gelbe Warnweste und -hose mit reflektierenden Streifen. Zudem leuchtet die Warnmarkierung am Pick-up. Auch Warnleuchten hat er am Pannenfahrzeug befestigt. „Nicht jedes Parkhaus ist so gut beleuchtet und breit wie dieses“, weiß Schmeiß. In einer anderen Garage hat er vor zwei Tagen einen Pkw aus einer misslichen Lage befreit. Millimeterarbeit. Die Räder waren blockiert. Der Pechvogel stand nur weni-

ge Zentimeter vom Betonpfeiler entfernt. Radroller kamen hier zum Einsatz. Dabei handelt es sich um eine Art Rollschuh, der unter die Räder montiert wird. „Zweimal musste ich umbauen“, erzählt er. Zuerst starre Radroller, dann bewegliche und wieder starre. Heute geht es fix. Nach wenigen Minuten rollt das Abschleppfahrzeug mit dem Oldtimer im Schlepptau Richtung Werkstatt. Auf der Fahrt überwacht Schmeiß mit einer eingebauten Kamera die Position der angehängten Last.

Das Warndreieck steht falsch. Schmeiß sieht es auf den ersten Blick. Der nächste Einsatz führt ihn auf den Autobahnzubringer Freiburg Mitte. Hier ist ein Pkw liegen geblieben. Mit dem Spezial-Bergungsfahrzeug, einem 18-Tonner-Lkw, rückt er dieses Mal aus. Um den nachfolgenden Verkehr rechtzeitig auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen, hat er das gelbe Rundumlicht eingeschaltet. Beim Erreichen der Einsatzstelle folgt die Warnblinkanlage. Der wartende Fahrer winkt aufgeregt. „Kein Benzin mehr“, sagt er. „Das ist mir noch nie passiert, meine erste Panne.“ Deshalb ist ihm wohl auch nicht bewusst, dass er sein Warndreieck zu nahe am Auto aufgestellt hat. „Das passiert oft“, sagt Schmeiß. „Bei schnellem Verkehr, auf einer Landstraße zum Beispiel, sollte es in 100 Metern Entfernung aufgestellt sein. Auf der Autobahn in etwa 200 Metern.“ ▶

Carsten Schmeiß macht sich auf den Weg zum Autobahnzubringer Freiburg Mitte. Dort wartet auf ihn der nächste Einsatz.





- ▲ Der Pannenhelfer fordert den Fahrer des liegengebliebenen Fahrzeugs auf, am Fahrbahnrand zu bleiben.
- ◀ Mit der Transportkarre bringt Carsten Schmeiß das Absicherungsmaterial an den richtigen Standort.

Carsten Schmeiß hat zu seiner eigenen und zur Sicherheit seiner Kunden immer auch den Verkehr im Blick.

Die Einsatzstelle absichern ist ganz schön schweißtreibend. Die rot-weißen Leitkegel, Blitzleuchten und Warndreiecke müssen exakt gestellt werden. Das ist einfach gesagt. In der Praxis erfordert es Konzentration und zügiges Arbeiten. Leitkegel sind Schwergewichte, denn sie dürfen bei Wind nicht umfallen. Aus dem Laderaum zieht Schmeiß eine Transportkarre. Darauf stapelt er die Kegel und fährt sie auf Position. Daneben baut er Warndreiecke und Blinkleuchten auf. Das Absicherungsmaterial entlang der Fahrstreifenbegrenzung muss auf der verkehrsabgewandten Seite stehen. In einer Flucht, um zu vermeiden, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verwirrt werden und an falscher Stelle durch die Absicherung fahren. Der Pannenhelfer geht die Strecke mehrmals auf und ab. Während er die Kegel stellt, rast der Verkehr vorbei. Mit gefühlten 120 Stundenkilometern. Bei jedem Schritt muss er darauf achten, dass er nicht auf die Fahrbahn gesogen wird, wenn ein Lkw vorbeidonnert. „Der Sog des Fahrtwinds“, sagt Schmeiß. Den bekommt auch der Fahrer des Pannenfahrzeugs zu spüren.

Personenschutz geht vor Sachschutz. Das gilt nicht nur für Pannenhelfer und Pannenhelferinnen, sondern auch für

die Insassen der Pannen- und Unfallfahrzeuge. „Vorsicht!“, warnt Schmeiß, als der wartende Pkw-Fahrer nur kurz um die Ecke des riesigen Bergungsfahrzeugs gucken will. Im Sekundentakt rasen unzählige Autos dicht an der Karosserie vorbei. Schnell tritt der Mann einen Schritt zurück. Er spürt die Wucht der Geschwindigkeit. „Puh“, ruft er. „Ich hätte nicht gedacht, dass ein vorsichtiger Blick so gefährlich sein kann.“ Nachdem die Einsatzstelle abgesichert ist, fährt das Abschleppfahrzeug vor den liegen gebliebenen Pkw. Schmeiß befestigt die Abschleppöse am Haken der Bergwinde, die den Wagen langsam aufs abgekippte Schiebeplateau zieht. Dann sammelt Schmeiß das Absicherungsmaterial ein. Die ganze Aktion dauert 25 Minuten. 25 Minuten, welche die Gefahren des fließenden Verkehrs deutlich machen.

Die rot-weißen Leitkegel, Blitzleuchten und Warndreiecke müssen exakt gestellt werden.

Zwei Pkws sind ineinandergekracht. Wie sie das geschafft haben, ist zunächst ein Rätsel. Anruf der Zentrale, der nächste Fall. Nun geht es mit Tempo in den Schwarzwald.



Die Unfallstelle wurde von der Polizei bereits abgesichert. Als das Bergungsfahrzeug am Unfallort eintrifft, zeigt sich das Erstaunliche: Alles ganz harmlos. Zwei Pkws stehen am Rand einer Parkbucht, die in eine Auffahrt auf die Bundesstraße mündet. Ein Auffahrunfall bei Tempo 30. Die Fahrer sind Touristen, die jungen Leute kennen sich. Der Hintere denkt, der Vordermann fährt an. Der bremst noch mal ab – und bums, war es passiert. Die Heckscheibe ist komplett zersplittert. Kann man damit noch fahren? Und noch viele andere Fragen. Geduldig hört der Pannenhelfer zu, er muss die Situation schnell richtig einschätzen. Er steigt in beide Autos, lässt die Motoren laufen. Die Beleuchtung ist okay, er überprüft den Kühler. Der ist zwar lose, aber es hängen keine Plastikteile herum. Es spricht nichts dagegen, dass der eine Wagen weiterfährt. Der andere Wagen muss gleich in die Werkstatt.

Das Paar blickt fassungslos auf die Scherben, als plötzlich ein Lkw hinter ihm vorbeifährt. Das war knapp. „Bitte passen Sie auf!“, ruft Schmeiß unter der Motorhaube hervor. Das erlebt er nicht zum ersten Mal. Bei einem Unfall haben die Betroffenen oft nur Augen für den Schaden. Verständlich. Manche stehen unter Schock, ohne dass man es ihnen

sofort anmerkt. Gerade eben fuhr der Lkw zwar langsam auf die Auffahrt, doch rechnete der Fahrer nicht mit der eingeschränkten Aufmerksamkeit der beiden. Im Gegenteil. Sie wirken, wie sie da vor ihren Autos stehen, sehr aktiv. Gestikulieren und stellen viele Fragen. Erst später, auf der Fahrt zur Autowerkstatt, als sie mit in der Fahrerkabine des Einsatzfahrzeugs sitzen, werden sie ruhig. „Manchmal zu ruhig“, sagt Schmeiß. Dann fragt er die Leute, ob sie einen Schluck Wasser trinken möchten oder ob er einen Arzt rufen soll.

Die Einsätze sind so unterschiedlich wie die Menschen und ihre Autos. Mit seinem Job sorgt Schmeiß für mehr Sicherheit auf den Straßen. Für heute hat er Feierabend, und er wischt sich ein paar Schweißtropfen von der Stirn. Zurück in Freiburg, rangiert er den Lkw auf das Betriebsgelände. Dann prüft er gründlich, ob das gesamte Material wieder am Platz ist. Denn Einsatzfahrzeuge müssen stets bereit sein, bei Tag und Nacht.

Text: Christine Speckner (Freie Journalistin)

Bilder: Frank Schuppelius

✉ redaktion@dguv-aug.de