

Martin Meyer-Pyritz



DER TOD RAST MIT

MIT DER FEUERWEHR IM EINSATZ AUF DER AUTOBAHN –
ÜBER DEN TÄGLICHEN WAHSINN AUF DEUTSCHEN STRASSEN



SCHWARZKOPF & SCHWARZKOPF

Martin Meyer-Pyritz

DER TOD RAST MIT

**Mit der Feuerwehr im Einsatz
auf der Autobahn – über den täglichen
Wahnsinn auf deutschen Straßen**

SCHWARZKOPF & SCHWARZKOPF

INHALT

Vorwort: Die Autobahn als Spiegel unserer Gesellschaft	7
Einleitung: Wenn Fehler tödlich enden	12
Kapitel 1: Nur eine kleine Kreislaufschwäche?	17
Kapitel 2: Vom Dach gefallen	39
Kapitel 3: Nonstop via Spanien	86
Kapitel 4: Tiere auf der Autobahn	139
Kapitel 7: Der Tod rast mit (Teil 1)	241
Kapitel 8: Unfall in der Rettungsgasse	246
Kapitel 9: Der Tod rast mit (Teil 2)	258
Kapitel 10: Und immer wieder diese Gaffer	266
Nachwort: Wie wird die zukünftige Automobilität aussehen?	276
Glossar	279

§ 1 DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG

Grundregel 1: Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme.

Grundregel 2: Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

HINWEIS

In der Literatur wird die akustische Signalanlage von Einsatzfahrzeugen fälschlicherweise oft Martinshorn genannt. Tatsächlich lautet die korrekte Bezeichnung aber Martinhorn. Heutige Einsatzfahrzeuge sind allerdings überwiegend mit digitalen Akustik-Signalanlagen ausgestattet.

DIE AUTOBAHN ALS SPIEGEL UNSERER GESELLSCHAFT

Die nachfolgenden Einsätze basieren auf realen Erlebnissen von Feuerwehrleuten, Notfallmedizинern, Rettungsdienstlern und Polizisten. Sie schildern in eindrucksvoller Weise das Schicksal unterschiedlicher Menschen auf bundesdeutschen Autobahnen, die alle eins verbindet – sie werden Teil eines Unfallgeschehens. Viele von ihnen sind dabei vollkommen schuldlos in Unfälle verwickelt, während das auf andere Beteiligte jedoch nicht zutrifft. Sie bringen sich und die übrigen Verkehrsteilnehmer durch ihre leichtsinnige Fahrweise, durch Fahrlässigkeiten und Ablenkungen wie Handynutzung oder durch Übermüdung (um nur einige Faktoren zu nennen) in Gefahr. Und dann gibt es leider auch noch jene, die mit brutaler Rücksichtslosigkeit Unfälle billigend in Kauf nehmen, wobei sie Leib und Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer missachten. Im schlimmsten Fall werden Unfälle sogar absichtlich herbeigeführt oder sind Folge oder Teil anderer krimineller Handlungen. Nicht selten spielen dabei Alkohol und Drogen, aber auch suizidale Absichten eine Rolle.

Zum besseren Verständnis des Folgenden hier zunächst einige Zahlen und Fakten:

Das längste Autobahnnetz der Welt besitzt die Volksrepublik China. Ihr National Trunk Highway System ist mehr als 130.000 Kilometer lang. An zweiter Stelle stehen die USA mit ihren Interstate Highways von über 77.000 Kilometern Länge gefolgt vom spanischen Autobahnssystem mit ca. 17.100 Kilometern.

Das deutsche Autobahnnetz hat eine Gesamtlänge von 12.996 Kilometern (Stand 2017) und ist damit das viertlängste der Welt!

Für unser flächenmäßig relativ kleines Land ist das ein enorm langes und zudem weit verzweigtes Autobahnnetz, welches nicht nur die großen Zentren und Ballungsgebiete, sondern auch die ländlichen Bereiche miteinander verbindet. Innerhalb dieses Geflechts ist die A3 mit bislang 769 Kilometern (eine Erweiterung ist geplant) Deutschlands drittlängste Autobahn. Sie beginnt aus den Niederlanden kommend hinter Arnheim, wo sie die erste deutsche Stadt Emmerich am Rhein tangiert. Von dort verläuft sie weiter in Richtung Ruhrgebiet, geht über Oberhausen, Duisburg, Leverkusen, Düsseldorf, Köln, Limburg an der Lahn, Wiesbaden, Frankfurt am Main, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Regensburg und Deggendorf bis nach Passau. Hinter Passau führt sie unter der Bezeichnung A8 weiter nach Linz in Österreich.

Diese mehrere Bundesländer durchquerende Autobahn wird in diesem Buch im Bereich Düsseldorf exemplarisch zum Schauplatz der nachfolgenden Unfallereignisse – Unfälle die sich so oder so ähnlich allerdings nicht nur dort, sondern überall ereignen und die Einsatzkräfte der Polizei, der Notärzte und Rettungsdienste, sowie der Berufs- und freiwilligen Feuerwehren auf den Plan rufen. Nicht selten sind diese Einsätze so hart und belastend, dass die Männer und Frauen, um das Leben anderer zu retten, oft bis an ihre physischen und psychischen Grenzen, oder sogar darüber hinaus gehen müssen.

Der gesamte Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland wird durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) geregelt. Die darin enthaltenen Gesetze und Vorschriften gelten selbstverständlich auch auf bundesdeutschen Autobahnen, wobei hier zusätzlich das Bundesautobahn- (BAB) und das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zum Tragen kommen.

Leider halten sich nicht alle Verkehrsteilnehmer an diese Gesetze und Vorschriften, denn neben, mit und zwischen den zig Millionen Anständigen fahren auch jede Menge Asphaltrowdys, Raser, rücksichtslose Drängler und andere Wahnsinnige. Das Resultat

daraus sind immer wieder schlimme Unfälle mit zahllosen Verletzten und Toten, die als stumme Zeugen all jene anklagen, die unsere Autobahnen als rechtsfreien Raum betrachten, indem sie permanent gegen geltendes Recht verstoßen, Gesetze leichtsinnig und rücksichtslos missachten und übertreten. Besonders kritisch zeigt sich das an Baustellen, wo Fahrspuren oft gesperrt werden müssen oder nur noch verengt zur Verfügung stehen. Trotz eines aus Sicherheitsgründen eingeschränkten Tempolimits gibt es selbst hier immer noch rücksichtslose und leichtsinnige Fahrer, die meinen, dass diese Geschwindigkeitsbeschränkungen nur für andere, aber nicht für sie gelten. Solche Raser bringen nicht nur die anderen Verkehrsteilnehmer, sondern auch die Baustellenmitarbeiter und sich selber in Gefahr.

Oft hört die Raserei selbst nach einem Unfallgeschehen nicht auf, sodass die Einsatzkräfte während ihrer Rettungsmaßnahmen ebenfalls einem hohen Risiko ausgesetzt sind.

Es ist inzwischen längst erwiesen, dass zu hohe Geschwindigkeiten, besonders in Kombination mit zu geringen Abständen, zu den häufigsten Unfallursachen zählen. Ein Grund für den ungezügelten Geschwindigkeitswahn liegt in der Tatsache begründet, dass Deutschland *das einzige* europäische Mitgliedsland ist, auf dessen Autobahnen es bislang *kein generelles* Tempolimit gibt! Darüber hinaus ist Deutschland das Land mit den niedrigsten Geldstrafen für zu schnelles Fahren.

Zum Vergleich: Eine Geschwindigkeitsübertretung von 50 km/h wird in Großbritannien mit satten 2.890 Euro geahndet; in Frankreich mit 1.500 Euro; in Spanien mit 600 Euro; in Italien immerhin noch mit 530 Euro; in Deutschland jedoch mit nur »lächerlichen« 240 Euro.

Diese zwei Faktoren, das Nichtvorhandensein eines generellen Tempolimits und die europaweit billigsten Geldstrafen für generelle Geschwindigkeitsübertretungen, tragen maßgeblich mit dazu bei, dass auf deutschen Autobahnen mächtig aufs Gaspedal getreten

wird und unser Land die illegale internationale Raserszene geradezu magisch anzieht.

Dazu hier ein Beispiel, das stellvertretend für viele andere illegale Autorennen steht:

Am Karfreitag, den 19. April 2018 um exakt 21:33 Uhr zog die Kölner Polizei vier Sportwagen mit britischen Kennzeichen aus dem Verkehr. Deren Fahrer hatten sich mit mindestens sechs weiteren Rasern ein illegales Rennen auf der A4 geliefert. Dabei beschlagnahmten die Ermittler auch Smartphones und Dashcams, womit die Briten ihr bis über 200 km/h schnelles Rennen aufgenommen hatten. Auf einem der ebenfalls beschlagnahmten Telefone war der deutsche Bußgeldkatalog gespeichert.*

Der Buchtitel *Der Tod rast mit* ist keineswegs übertrieben, sondern entspricht leider der traurigen Realität auf bundesdeutschen Autobahnen – einer Realität, mit der Polizisten, Feuerwehrleute, Notfallmediziner und Rettungsdienstler tagtäglich konfrontiert werden. Dabei sind sie bestrebt, nach einem Unfallgeschehen jede Schadenausweitung so gut es geht zu verhindern und das oft grenzenlose Leid der Betroffenen so gut es ihnen möglich ist zu lindern, denn völlig verhindern können sie das bereits Geschehene ja nicht mehr. Einige Unfallstellen sind allerdings so grausam, dass selbst Profis wie sie schon von modernen Kriegsschauplätzen sprechen.

Sie denken, ich übertreibe? Nun, dann lesen Sie bitte weiter und erfahren die ungeschminkte Wahrheit über die sich tagtäglich wiederholenden Geschichten, bei denen die Einsatzkräfte trotz modernsten technischen und medizinischen Equipments und einer hervorragenden Ausbildung oft bis über ihre physischen und psychischen Grenzen gefordert werden.

* www.aachener-nachrichten.de/nrw-region/vermehrt-rasende-auslaender-auf-deutschen-autobahnen_aid-24514749

Die Namen von Betroffenen und von Einsatzkräften sowie die Schauplätze der Unfall- und Einsatzstellen wurden aus Datenschutz- und rechtlichen Gründen verfälscht und oder abgeändert. Das Wissen, wie sich diese Geschehnisse abgespielt haben, erschließt sich mir aus eigenen Einsätzen, aus Gesprächen mit Feuerwehrkollegen, Polizisten, Notärzten, Rettungsassistenten und anderen Zeitzeugen. In Verbindung mit weiteren umfangreichen Recherchen habe ich alle diese Mosaiksteinchen zu den vorliegenden authentischen Geschichten zusammengefügt.

Der Autor dieses Buches ist Autofahrer, aber gleichzeitig auch Fahrradfahrer und ein überzeugter Befürworter eines (seiner Meinung nach längst überfälligen) Tempolimits auf deutschen Autobahnen. Als langjähriger Feuerwehrmann der Berufsfeuerwehr von Düsseldorf hatte er viele der nachfolgend geschilderten Einsätze und Unfälle mit teils ähnlich tragischen Verläufen persönlich erlebt.

Martin Meyer-Pyritz

WENN FEHLER TÖDLICH ENDEN

Liebe Leserinnen und Leser, in einem meiner früheren Feuerwehrbücher hatte ich auf einer der ersten Seiten geschrieben: *Der Mensch hat dreierlei Wege, klug zu handeln: erstens durch Nachdenken, das ist der edelste, zweitens durch Nachahmen, das ist der leichteste, und drittens durch Erfahrung, das ist der bitterste.* Nun, dieser kluge Spruch stammte zwar nicht von mir, sondern wird dem chinesischen Philosophen Konfuzius zugeschrieben, aber dennoch möchte ich mich seiner hier und jetzt noch einmal bedienen und seine Erkenntnis noch um eine Facette erweitern – eine die da lautet: Schmerzhaftes Erfahrungen mögen tatsächlich oft die bittersten sein, sie sind aber auch die nachhaltigsten. Sie bei Autobahneinsätzen machen zu müssen, kann jedoch weit mehr als nur eine schmerzhaftes Erfahrung werden, besonders wenn diese Fehler so gravierend sind, dass man sie nur einmal machen kann, dass sie sehr schnell tödlich enden können!

Genau diese Erfahrung hatte ich bereits in meinen jungen Jahren als Feuerwehrmann machen müssen. Gott sei Dank nicht am eigenen Leibe, denn sonst säße ich jetzt nicht hier und könnte dieses Buch schreiben, aber dennoch, live und hautnah erleben zu müssen wie ein Mensch direkt vor deinen eigenen Augen überfahren wird, ist eine Erfahrung die ich keinem Feuerwehrmann und keiner Feuerwehrfrau wünsche. Leider haben mich meine 35 Jahre im aktiven Alarmdienst gelehrt, dass dieser Wunsch lediglich ein frommes Wunschen war, denn die Realität des Feuerwehralltags spricht eine andere Sprache.

Ich war damals im Angriffstrupp der Feuerwache 3 und verfügte bei Weitem noch nicht über die Abgeklärtheit und die Erfahrung meiner älteren Kollegen. Vermutlich deshalb und weil ich noch den

ungestümen Drang in mir verspürte, mich unbedingt beweisen zu wollen, hatte ich gewisse Risiken ausgeblendet. Risiken, von denen man uns in der Ausbildung zwar berichtet und vor denen auch gewarnt hatte, die man aber dennoch (ich zumindest) mit einem müden Lächeln abgetan hatte.

Es war eine schwülwarme Sommernacht, und unser Einsatz führte uns auf den sogenannten Nördlichen Zubringer – eine Autobahn, die heute noch existiert und die Städte Düsseldorf und Essen miteinander verbindet. Handys gab es zu jener Zeit noch nicht, und der Verkehr war auch noch nicht so schlimm wie heute. Will sagen, wer um diese Zeit mit seinem Pkw unterwegs war, hatte in aller Regel freie Fahrt. Achtgeben mussten unsere Maschinisten aber dennoch, denn Raser gab es auch schon damals mehr, als es unserem Löschzugführer, einem »Feuerfresser« vom alten Schlag, lieb sein konnte.

In der Alarmdurchsage hieß es lediglich, dass ein Pkw auf dem Nördlichen Zubringer brennen sollte. Weitere Informationen besaßen wir nicht. Aus diesem Grund hatte die Leitstelle außer unserem LF 16 auch noch das TLF und einen von unseren zwei auf der Feuerwache ebenfalls stationierten Rettungswagen alarmiert. Von einer aufwendigen Unfallstellenabsicherung, wie sie heute auf Autobahnen und Schnellstraßen vorgenommen wird, waren wir damals allerdings noch weit entfernt. In einer Situation wie dieser ließ man meistens ein Großfahrzeug, quasi als Prellbock (obwohl diese Bezeichnung tunlichst vermieden wurde) und Schutz für uns Einsatzkräfte, mehrere Meter vor dem Unfallereignis stehen. Sicher, Verkehrsleitkegel und Warnlampen stellten wir auch schon auf, und manchmal musste sich sogar einer aus der Mannschaft mit einer rot-weißen Flagge an den Autobahnrand stellen, um damit den nachfolgenden Verkehr zu warnen und zu einer gemäßigten Fahrweise aufzufordern. In dieser Nacht sollte ich diese Aufgabe übernehmen. Meinen Protest, dass ich doch im Angriffstrupp sei, tat mein damaliger Löschzugführer mit einer unwirschen Hand-

bewegung ab. Seine Worte »Wer hier was zu tun hat, bestimme immer noch ich und nicht so ein junger Grünschnabel wie du!« klingen mir noch heute im Ohr. Damals hatte ich mich darüber richtig geärgert. Anstatt mit dem Angriffstruppführer den brennenden Pkw löschen zu dürfen, sollte ich jetzt mit dieser blöden Fahne am Straßenrand stehen und die wenigen Autofahrer zu langsamer Fahrweise runterwinken – bhhhh! Was für ein besch... langweiliger Job!

Viele Jahre später war ich selber Löschzugführer einer großen Zugwache und musste Feuerwehrmännern aus meiner Mannschaft ebenfalls Aufgaben als Sicherungsposten zuweisen, und ich glaube, keiner von denen hat mir das auch nur im Entferntesten übel genommen. Im Gegenteil, die Erkenntnis, dass es sich dabei um einen der wichtigsten Posten handelte, war zu dieser Zeit längst in das Bewusstsein aller gerückt.

Bei mir sah das damals jedoch noch ganz anders aus, und deshalb wanderte mein Blick auch mehr zu der Unfallstelle hin, wo meine Kollegen dem Pkw-Brand mit zwei C- Strahlrohren zu Leibe rückten, anstatt mich auf den nachfolgenden Verkehr zu konzentrieren. Viel sehen konnte ich allerdings nicht, da ein aufkommender Wind den Brandrauch in dunklen Schwaden in meine Richtung trieb und mir somit die Sicht raubte. Außerdem stand ich auch viel zu weit entfernt, um irgendwelche Details erkennen zu können. Doch dann geschah etwas, was ich mein Leben lang nicht vergessen werde. Nachdem zunächst einige vereinzelte Autos an mir vorbeigefahren waren, hörte ich aus der Richtung, aus der auch wir gekommen waren, das typische leicht quäkende und irgendwie verrostet klingende Tatütata eines sich nähernden Polizeifahrzeugs. Und dann erkannte ich auch schon das einzelne sich auf seinem Dach drehende Blaulicht. Es gehörte zu dem zu jener Zeit gängigsten deutschen Streifenwagen – einem dunkelgrünen VW-Käfer mit weißen Kotflügeln, der im Volksmund auch oft als Peterwagen (siehe Glossar) bezeichnet wurde. Was genau dann folgte, konnte

ich nicht genau erkennen. Ich sah nur noch, wie die zwei uniformierten Polizisten ausstiegen und wie kurz darauf ein Mann von der Unfallstelle auf mich zugerannt kam, der dann, als er mich sah, jedoch kurz im Lauf innehielt. Und dann ging alles ganz schnell. Irgendjemand, vermutlich einer der Polizisten, rief: »Halt! Stehen bleiben!« Aber dann machte der Mann, der offensichtlich auf der Flucht vor der Polizei war, einen großen Fehler. Er rannte nämlich, ohne nach rechts oder nach links zu schauen, quer über die Autobahn. Vermutlich glaubte er, dem Polizisten, der hinter ihm her war, in der auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindlichen Kleingartenanlage entkommen zu können. Er kam allerdings nicht weit. Ein von links kommender Opel Admiral hatte den dunkel gekleideten Mann nicht mehr rechtzeitig erkennen können und erfasste ihn in voller Fahrt. Ich hörte nur noch diesen dumpfen Aufprall, und dann wurde der Körper des Mannes auch schon wie eine Spielzeugpuppe über das Autodach hinweggewirbelt und klatschte mit einem grässlichen Geräusch nur wenige Meter von mir entfernt auf die schwarze Teerdecke der Autobahn. Im ersten Moment war ich total geschockt und starrte sekundenlang auf die Blutlache, die sich um seinen seltsam verkrümmten Körper bildete. Dann erinnere ich mich noch genau daran, wie ich zu ihm hinlaufen wollte, aber von dem Polizisten zurückgehalten wurde. Die eigentliche Reaktion dieses grausamen Mit-ansehen-Müssens erfolgte erst als meine beiden Kollegen vom Tanklöschfahrzeug angelaufen kamen und mich der Truppführer anherrschte: »Mensch Junge, starr da nicht so hin! Der Mann ist hin, dem kann keiner mehr helfen. Also rei dich zusammen und hilf uns, die Verkehrsleitkegel und Blitzlampen zu versetzen, damit hier nicht noch ein Unfall passiert.« Tja, so lief das damals. Sich verkriechen oder davonschleichen war nicht. Mit Pudding in den Knien und einem hundsmiserablen Gefühl in der Magengegend machte ich mich an die Arbeit. Wer als Feuerwehrmann bestehen wollte, durfte nicht zimperlich sein, und wer zu viel Gefühl zeigte, war schnell als Weichei verschrien. Später auf

der Wache hatte ich von meinen Kollegen erfahren, wieso es überhaupt zu dem Pkw-Brand und dem anschließend tragischen Tod dieses Mannes gekommen war. Der Pkw war gestohlen und gehörte einem Düsseldorfer Fabrikanten. Die Diebe hatten ihn zunächst aufgebrochen und dann mit einem anderen, ebenfalls gestohlenen Wagen und einem Abschleppseil von dessen Grundstück gezogen. Wieso der abgeschleppte Pkw auf dem Nördlichen Zubringer Feuer gefangen hatte, ließ sich nicht mehr feststellen. Als wir dort eintrafen, versuchten die Fahrer, von denen wir nicht ahnten, dass es sich bei ihnen um Autodiebe handelte, gerade, das Abschleppseil zu lösen. Große Intelligenz bewiesen sie dabei allerdings nicht, denn anstatt das Seil von dem ziehenden Fahrzeug zu lösen, versuchten sie es an dem in Brand geratenen. Dabei verbrannte sich einer der beiden prompt die Finger. Mein Löschzugführer hatte den anderen sofort aufgefordert, sich hinter die Leitstelle zu begeben, und den mit den verbrannten Fingern zu unserem RTW geschickt, damit er sich dort seine Brandverletzung verbinden lassen sollte, was der dann auch wohl getan hatte, oder zumindest tun wollte. Als in dem Moment aber die Polizei angefahren kam, waren die beiden abgehauen. Der eine, der auf mich zugerannt kam, war der mit den verbrannten Fingern gewesen. Er hatte sein tragisches Ende auf der Autobahn gefunden. Der andere war nicht viel weiter gekommen. Bei seiner Flucht durch die Dunkelheit war er hinter der Leitplanke in eine Vertiefung getreten, mit dem Fuß umgeknickt und dabei hingefallen. Sekunden später klickten bei ihm die Handschellen.

So viel zu einem meiner ersten tödlich verlaufenden Autobahneinsätze. Im Laufe der kommenden Dienstjahre sollten leider noch etliche weitere dazukommen. Doch bevor ich zu weiteren Autobahneinsätzen von mir komme, möchte ich zunächst über einige der nicht minder spektakulären Einsätze meiner Kollegen aus der heutigen Zeit berichten.

NUR EINE KLEINE KREISLAUSCHWÄCHE?

Der Notruf wurde um exakt 12:17 Uhr entgegengenommen. Wie immer meldete sich der Disponent der Rettungsleitstelle mit: »Feuerwehr Düsseldorf. Sie sprechen mit Arno Becker. Was kann ich für sie tun?«

Die Stimme des Anrufers klang ziemlich aufgeregt, aber gleichzeitig auch ein wenig verwaschen, weshalb der Disponent auf der Rettungsleitstelle der Landeshauptstadt von NRW sofort an einen Schlaganfallpatienten denken musste – eine Annahme, die sich im Nachhinein als richtig herausstellen sollte. Das klassische Abfrageschema, also den Namen des Anrufers erfragen, was und wo etwas geschehen sei, sowie Fragen zu etwaigen Verletzungen und Weiterem, konnte er bei diesem Anrufer leider nicht anbringen, da das Telefonat bereits nach seinen ersten Fragen abrupt abbrach. Arno Becker signalisierte daraufhin seinem Kollegen am Terminal rechts neben ihm, dass er dessen Hilfe benötige.

Solche unterstützende Hilfe ist zwischen den Disponenten nicht ungewöhnlich. Alle, die auf der Rettungsleitstelle an der Hüttenstraße in Düsseldorf ihren Dienst verrichten, sind ausgebildete und erfahrene Feuerwehrleute, von denen jeder weiß, dass sie bei Notfalleinrufen schnell und umsichtig handeln müssen. Schnell und umsichtig bedeutet auch, in minimaler Zeit ein Maximum an verwertbaren Informationen zu erfragen. Leider gelingt ihnen das nicht immer, denn vielfach sind die Anrufer fürchterlich nervös oder stehen so sehr unter Stress, dass sie kaum oder gar nicht mehr in der Lage sind, verwertbare Antworten zu geben. Oft legen sie auch auf, bevor der Disponent alle relevanten Fragen stellen konnte. Und nicht selten sind die Anrufenden selbst die Geschädigten, sind verletzt oder traumatisiert und schaffen es deshalb nicht mehr, die

wichtigen Fragen zu beantworten. So erging es Arno Becker bei seinem jetzigen Anrufer. Die Frage nach dem Namen hatte der Anrufer überhaupt nicht beantwortet, sondern nur undeutlich etwas von einer kleinen Kreislaufschwäche geredet, und dass er deshalb kurz vor der Einfahrt in den Werstener Tunnel an den Straßenrand gefahren sei. Das mit der kleinen Kreislaufschwäche hatte Arnon Becker dem Mann eh nicht abgenommen, da sich ihm, wie erwähnt, kaum dass der Mann zu reden begonnen hatte, schon der Verdacht auf einen Schlaganfall aufgedrängt hatte. Und jetzt war trotz mehrfachen Rufens seinerseits nur noch ein röchelndes Stöhnen in der Leitung zu hören. Das war der Moment, als er seinem Kollegen Klaus Hoppe signalisierte: Ich benötige deine Unterstützung.

Es wäre für ihn natürlich kein Problem gewesen, diesen Notfallanruf alleine abzuarbeiten, aber Arno Becker hatte das, was man das klassische Gespür für den echten und dringlichen Notfall nannte. Und das hier, vermutete er richtig, war so ein Fall.

Sein Kollege Klaus Hoppe benötigte keine langen Erklärungen. Ein Blick auf seinen zugeschalteten Monitor, und er bekam die gleiche visuelle Aufzeichnung des bisherigen Gesprächsverlaufs zu sehen wie Becker. Nachdem er den Text kurz überflogen hatte, war ihm sofort klar, welche Aufgabe er übernehmen sollte. Während er die nächstgelegene Feuerwache alarmierte, damit diese für den ebenfalls von ihm alarmierten Rettungsdienst die Einsatzstelle absichern sollte, hielt Arno Becker die Leitung offen und versuchte weiter mit dem Mann zu kommunizieren. Leider waren seine Bemühungen vergeblich, aber wenigstens hatte der ihm noch mitteilen können, wo er sein Fahrzeug angehalten hatte. Es konnte sich dabei nur um die A46 handeln. Eine Autobahn ist nicht gerade der beste Platz, mit seinem Fahrzeug anzuhalten, besonders nicht vor der Einfahrt in den Werstener Tunnel, zumal die meisten Autofahrer dort erheblich schneller fuhren, als es die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zuließ. Dazu kam die Gefahr, dass jederzeit ein anderes Fahrzeug auf den ungesicherten Wagen

auffahren konnte, denn so wie sich die Stimme des Mannes angehört hatte, musste Becker davon ausgehen, dass er wohl kaum mehr in der Lage gewesen war, sein Fahrzeug zu verlassen, um sein Warndreieck aufzustellen. Und ob es ihm in seiner gesundheitlich prekären Situation eingefallen war, wenigstens noch die rundum blinkende Warnleuchte einzuschalten, war auch mehr als fraglich. Vor diesem Hintergrund hofften Arno Becker und sein Kollege, dass die alarmierte Feuerwache mit ihrem Großfahrzeug dort eintraf, bevor Schlimmeres passierte.

Johannes Frese ging bereits stramm auf die 80 zu. Der über 1,80 Meter große Mann war stark übergewichtig und nur noch wackelig auf den Beinen. Sein Gehör und seine Sehkraft hatten in den letzten Jahren ebenfalls stark nachgelassen, und heute früh ging es ihm überhaupt nicht gut – der Kreislauf, und sein Magen rebellierte auch. Trotzdem wollte er auf den Besuch seiner Tochter in Neuss-Rosellen nicht verzichten. Er selbst bewohnte, inzwischen verwitwet, ein Reihenhäuschen in Hilden. Seine Tochter und seinen Enkel besuchte er regelmäßig einmal im Monat, und heute war dieser Tag. Sein Wagen, ein betagter Opel Kadett, stand in der eigenen Garage, und obwohl er sich in den letzten Jahren beim Ein- und Ausparken diverse Schrammen und Dellen geholt hatte, hielt Frese sich immer noch für einen guten Fahrer. Dabei hatte er seiner Tochter wiederholt versprochen: »Kind, wenn *ich* merke, dass ich fürs Autofahren nicht mehr fit genug bin, dann gebe *ich* meinen Führerschein freiwillig ab.«

»Ja sicher«, hatte sie jedes Mal geantwortet und dabei milde gelächelt.

»Du, das tue ich, wirklich«, beteuerte er dann hoch und heilig und endete immer mit: »Und du bekommst dann meinen Kadett. Versprochen.«

Als er heute seinen Wagen rückwärts aus der Garage setzte, schaffte er es zwar diesmal, ohne ihm erneut Schrammen zuzu-

fügen, aber dafür war sein eigenes Schicksal quasi schon besiegelt. Er, Johannes Frese, würde keines von seinen der Tochter gegebenen Versprechen mehr einlösen können.

Auf der Feuerwache 7 ertönte der Alarmgong: »Einsatz für 7-HLF20-2 (*siehe im Glossar unter Funkrufnamen*) zur Unfallstellenabsicherung A46. Liegen gebliebener Pkw vor der Einfahrt Werstener Tunnel in Fahrtrichtung Innenstadt. Vermutlich medizinischer Notfall. RTW ist ebenfalls alarmiert.«

Der 865 Meter lange Werstener Tunnel und der sich unmittelbar anschließende 1.026 Meter lange Universitätstunnel sind Teile der A46 und gehörten zum direkten Einsatzgebiet der Feuerwache 7. Diese Feuerwache war eine der vier großen Düsseldorfer Zugwachen ist. Im Gegensatz zu den Düsseldorfer Gruppenwachen verfügte sie über mehr Personal und anstatt eines über zwei baugleiche Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeuge, kurz HLF. Das ehemals kleinere Vorgängermodell wurde von der Wachmannschaft immer liebevoll ihr Baby-LF genannt. Und obwohl ihr neues zweites HLF überhaupt nicht mehr kleiner war, hatten die Männer und Frauen der Feuerwache 7 den Namen intern beibehalten.

Wie bei allen Düsseldorfer Löschgruppenfahrzeugen besitzt auch deren Besatzung das Kürzel 1/5, was ausdrückt, dass sie aus einem Gruppenführer und fünf Feuerwehrmännern besteht. Genauer gesagt aus dem Maschinisten des Fahrzeugs, also dem Fahrer, sowie dem Angriffstruppführer Jörg Hannen und seinem Angriffstruppmann Michael Klein sowie dem Schlauchstruppführer Detlev Ungrad und seinem Schlauchstruppmann Peter Lachmann. Wobei die Bezeichnungen Angriffstruppmann oder Schlauchstruppmann ohne Weiteres auch Angriffstruppfrau oder Schlauchstruppfrau heißen konnte, je nachdem, in welcher Konstellation diese Positionen besetzt waren, denn auf den Wachen der Düsseldorfer Berufsfeuerwehr gab es längst nicht mehr nur Feuerwehrmänner, sondern auch hoch motivierte Feuerwehrfrauen.

An der heutigen 24-stündigen Dienstschrift war das von der Leitstelle zu diesem Autobahneinsatz alarmierte Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug jedoch ausschließlich von Feuerwehrmännern besetzt. Ulrich Busch, dem seine Kollegen den Spitznamen Buschi gegeben hatten, war heute ihr Maschinist in ihrem Baby-LF. Als der Alarmgong ertönte, befand er sich in der Fahrzeughalle neben seinem Fahrzeug und füllte aus einem Kanister Benzin in den Tank ihres 13-kVA-Stromerzeugers. In dem Moment stürmten seine Kollegen auch schon in die Fahrzeughalle. Während sie in Windeseile aus den Halbschuhen in ihre vor dem HLF bereitstehenden Feuerwehrstiefel mit den über die Schäfte gestülpten Einsatzhosen wechselten, schob er den fahrzeugeigenen Stromerzeuger zurück in sein Fach, schloss das davor befindliche Rollo und entfernte die von der Decke herabhängende Stromleitung sowie den permanenten Druckluftanschluss für den Bremsbehälter seines Fahrzeugs. Für diese wenigen routinierten Handgriffe benötigte er nur wenige Sekunden. Viel Zeit zu verschenken hatte er aber auch nicht! Denn jedes Mal, wenn der Alarmgong sie in den Einsatz rief, standen ihm und seinen Kollegen nur 90 Sekunden zur Verfügung – 90 Sekunden, in denen sie ihre Feuerwache verlassen haben mussten, egal ob der Alarm sie am Tage oder mitten in der Nacht erwischte. Das war Gesetz. Und so schwang sich der Maschinist Ulrich Busch so schnell es ging hinauf auf seinen Fahrersitz. Zwei Sekunden später fielen hinter ihm im Mannschaftsraum die Türen ins Schloss. Für den Maschinisten war das Zuschlagen der Türen ein sicheres Indiz dafür, dass alle von der Besatzung eingestiegen waren. Na ja, noch nicht ganz, denn ein Platz war noch nicht besetzt – der Beifahrersitz rechts daneben. Trotzdem betätigte Buschi schon mal die Fernbedienung, die das Rolltor hochfahren ließ, und startete den kräftigen Dieselmotor.

Endlich wurde die Beifahrertür aufgerissen, und dann zog sich Matthias Kluge ächzend in das Fahrerhaus und ließ sich schwer atmend auf den ausschließlich für Gruppenführer vorbehaltenen Bei-

fahrsitz fallen. »Sorry Buschi«, keuchte der leicht übergewichtige 50-jährige Hauptbrandmeister abgehetzt. »Ging leider nicht schneller«, sagte er, wobei er seinen Maschinisten schief angrinste, und erklärte: »Ich saß nämlich gerade aufm Klo, als der Alarm kam.« Nach dieser Erklärung zog er den vor sich befindlichen Funkhörer aus der Halterung und meldete sich, so wie es Vorschrift war, bei der Rettungsleitstelle.

»7-HLF20-2 aus zur A46 Richtung Innenstadt.«

»Verstanden 7-HLF20-2. Zu Ihrer Information: Die Örschbachstraße und Am Dammsteg sind wegen Bauarbeiten noch immer gesperrt. Nehmen Sie die Auffahrt Am Schönenkamp. Leitstelle Ende.«

»So ein Mist!«, schimpfte Maschinist Buschi. »Vorletzte Dienstschrift hieß es doch noch, die würden zum Wochenende mit ihrer Bauerei fertig sein.«

»Würden, Buschi ... würden«, betonte sein Gruppenführer. »Würden ist was anderes als sind.«

»Ja leider«, knurrte Buschi. »Und nur weil die Säcke so lahmarschig arbeiten, müssen wir jetzt einen riesigen Umweg fahren. Äh... apropos lahmarschig. Bei dir ist doch hoffentlich alles sauber, oder?«

»Vorsicht, mein Freund, Vorsicht. Vergiss nicht, du redest hier gerade mit deinem Gruppenführer.«

Hinten im Mannschaftraum hatte man das Geplänkel der beiden natürlich mitbekommen. Michael Klein, der Neuling der Wache, der heute erst die dritte Dienstschrift auf seiner ersten Feuerwache hatte, stieß daraufhin seinen Angriffstruppführer an und fragte: »Eh Jörg, redet euer Maschinist immer so mit dem Alten? Würde mich ja schon reizen, wie der reagiert, wenn ich den auch mal so anquatschten würde?«

»He! Red gefälligst nicht so respektlos von unserem Gruppenführer, ja. Und was heißt hier überhaupt *euer* Maschinist. Du meinst wohl *unser* Maschinist«, korrigierte ihn sein Angriffstrupp-

führer. »Du bist schließlich nicht mehr im Grundausbildungslehrgang, sondern gehörst jetzt zu unserer Wachmannschaft, kapiert?«

Michael nickte gelangweilt. »Und Bursche ... was deine Schnaps-idee betrifft, unseren Gruppenführer auch so anzuquatschen zu wollen ... davon kann ich dir nur abraten. Vielleicht solltest du wissen, dass der einem Neuling wie dir wegen seines frechen Mundwerks mal ein knallhartes Diszi angehangen hatte. Danach war dessen Karriere finito, bevor sie begonnen hatte. Also pass lieber auf, was du sagst.«

Detlev Ungrad, der Schlauchtruppführer, schüttelte unwillig den Kopf und sah seinen Kollegen vorwurfsvoll an. »Mann Jörg, erzähl dem Jungen doch nicht so'n Scheiß von wegen Diszi und so!« Dann wechselte sein Blick zu ihrem Neuen. »Und du, Junge, glaub bloß nicht alles, was dir unser glorreicher Geschichtenerfinder da erzählt.«

»Du meinst, ich könnte unserem Gruppenführer also doch ...«

»Untersteh dich! Noch bist du hier das kleinste Licht, verstanden!?!«

»Und ab wann wird man bei euch ein großes Licht?«

»Junge«, betonte Ungrad ernst und runzelte missbilligend die Stirn, »ich gebe dir jetzt mal einen guten Rat. Halte dich einfach etwas mehr zurück und konzentriere dich lieber auf unseren Einsatz. Kapiert?«

Aber statt sich zurückzuhalten, zuckte Michael abfällig mit den Schultern und blies verächtlich die Luft aus: »Pah ... das ist doch nur 'ne simple Unfallstellenabsicherung.«

»Von wegen simple Unfallstellenabsicherung«, ereiferte sich daraufhin sein Angriffstruppführer. »Ich finde, du bist ganz schön überheblich, Freundchen. Pass nur auf, dass dir nachher da draußen keiner deinen vorwitzigen Hintern abfährt. Du wärst nämlich nicht der Erste, dem das passiert.«

»Und, ist das etwa auch wieder eine von deinen Verarscher-Geschichten?«, grinste ihn Michael dreist an.