

Unterstützt durch:



Weitere Empfehlungen:



Max Achtzig



40 Tonnen Verantwortung!

*Liebe Helena,
wir haben uns nun endlich kennen gelernt.
Sechs Jahre sind seit dem schrecklichen Unfall vergangen,
Dein Schicksal hat mich und mein gesamtes Wirken so sehr
beeinflusst und motiviert.*

Es steht für die vielen tragischen Unglücke im Straßenverkehr, bei denen geliebte Menschen von jetzt auf nachher durch ein Augenblicksversagen, oft eines Anderen, aus der Mitte von Angehörigen und Freunden gerissen werden und tiefgreifendes Leid auslösen.

Lass uns diese Erkenntnis so vorantreiben, dass daraus eine Welle der Zuversicht entsteht, die hilft, die Gefahren am Stauende zu minimieren und den Unfalltod zurückzudrängen.

Deshalb widme ich dieses Buch auch Dir persönlich.

*Herzlichst
Dieter Schäfer*

Ich danke meinem Kurpfälzer Freund Karl Gärtner für die Unterstützung bei der Illustration.

Das Titelbild und alle Zeichnungen stammen unverwechselbar aus seinen Pinseln und Zeichenstiften.

KARL GÄRTNER
ILLUSTRATION · MALEREI



Seit 1542

Verlag Waldkirch KG
Schützenstraße 18
68259 Mannheim
Telefon 0621-129150
Fax 0621-1291599
E-Mail: verlag@waldkirch.de
www.verlag-waldkirch.de

© Verlag Waldkirch Mannheim, 2024
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit ausdrücklicher Erlaubnis des Herausgebers.

Inhalt

Vorwort	8
Der Unfall.....	10
Einstellungen und Routinen als Unfallgefahr?	16
Ursachenanalyse	20
Szenarien für tödliche Unfälle am Stauende	24
Mangelhafte Infrastruktur	28
Die Max Achtzig Idee	32
Technische Prävention.....	38
Personalisierte Prävention	48
Der Sekundenschlaf	54
Ablenkung.....	62
Das Max Achtzig Sicherheitsregister	68
Aktive Präventionsmaßnahmen	74
Die importierte Alkoholgefahr	80
Was tut der Staat zur Gefahrenabwehr?	92
Was kann die Autobahn GmbH tun?	96
Die „stillen“ Opfer	100
Schlusswort.....	108
Anhänge	
Das Max Achtzig Poster	112
Die Max Achtzig Aufklärungsbroschüre.....	113
Feierabendgedanken	125
Mitglied werden.....	126
Der Verkehrspolizist.....	127
Licht am Ende des Staus	128
Dieter Schäfer	132

Vorwort

Für mich als damals verantwortlicher Leiter der größten Verkehrspolizeidirektion Baden Württembergs brachte der 12. Februar 2018 eine Zäsur.

Das Schicksal eines 15-jährigen Mädchens entfachte in mir die Wut und das Feuer, fortan gegen das Sterben am Stauende im Besonderen und die gesellschaftliche Oberflächlichkeit hinsichtlich des Sterbens im Straßenverkehr im Allgemeinen anzukämpfen.

Wir haben in diesen Jahren eine Pandemie erlebt, die das stete Streben nach Wirtschaftswachstum und Unternehmensgewinnen und den damit einhergehenden Neoliberalismus in einer alles globalisierenden Welt zu einem abrupten Stillstand gebracht hat.

Wir haben den Rückgang von mehr als 500 Verkehrstoten in zwei Jahren gefeiert, um festzustellen, dass es sich überwiegend um die Folgen des Lockdowns und des Rückzuges ins Home Office gehandelt hat.

Wir haben während der pandemischen Zeiten auch die Lkw-Fahrer gefeiert, die unsere Versorgung gesichert haben. Die erforderliche Wertschätzung haben wir ihnen aber nie gewährt. Selbst ein Angebot, ihr menschliches Bedürfnis, ihre Notdurft an den Ab-/Ladeorten zu verrichten, wurde und wird ihnen bis heute oft nicht gewährt, ganz zu schweigen von Aufenthalts- und Erholungsräumen nach langen Transportfahrten.

Während die Opferzahlen bei allen Verkehrstoten um 20 Prozent zurückgegangen waren, stiegen die der toten Lkw-Fahrer am Stauende um 60 Prozent an. Und die schrecklichen Zahlen bleiben weiterhin hoch. Dabei liegt das Verhältnis getöteter Lkw-Fahrer zu getöteten Insassen von Pkw am Stauende bei etwa 3,5 zu 1.

Im Lichte des europaweiten Fahrer­mangels bringt aber jeder verunglückte Lkw-Fahrer die Lieferketten näher an ihre Belastungsgrenzen. In Deutschland fehlen bereits 100.000 Fahrer¹ und jährlich gehen 30.000 von ihnen in Rente. Dem stehen aber nur 15.000 Nachwuchskräfte gegenüber. Jeder Verunglückte Fahrer verschärft die Situation.

Es muss endlich ein Ruck durch unsere Gesellschaft gehen. Der Tod am Stauende ist nicht unausweichlich. Und die gewohnte Sicherheit der Lieferketten ist nicht auf ewig garantiert. Wir müssen aktiv zu einer Verbesserung der Situation für die BKF beitragen und damit auch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Nicht nur das Transportgewerbe, nein auch die Industrie und der Warenhandel müssen erkennen, dass der Fahrer das wertvollste Glied in einer funktionierenden Lieferkette ist. Und sie müssen ihrer Verantwortung gerecht werden.

1 <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/speditionen-lkw-fachkraeftemangel-100.html>

Kapitel 1

Der Unfall

Der 12. Februar 2018 ist ein wolkenverhangener Montag, kühl aber trocken. Die 15-jährige Helena verabschiedet sich kurz nach 13.00 Uhr von ihrer Oma in Karlsruhe. Nach einem Besuch macht sie sich mit ihren Eltern und ihrer jüngeren Schwester mit dem Auto auf den Nach-Hause-Weg. Sie nehmen die Autobahn A5 und wollen über die A6 am Walldorfer Kreuz zur A67 Richtung Heimat nach Köln fahren.

Ebenfalls auf der A5 nach Norden ist ein 59-jähriger erfahrener polnischer Berufskraftfahrer mit seinem Sattelzug unterwegs. Kurz nach 14.00 Uhr passiert er die Tank- und Rastanlage Bruchsal.

Etwa um diese Zeit beginnt sich 25 km südöstlich an der Dauerbaustelle auf der A6 ab der Anschlussstelle Rauenberg zur allmüttäglichen Rush-Hour der Verkehr zurück zu stauen und wächst schnell.

Unser Lkw-Fahrer schwimmt im Verkehr mit und fährt unwesentlich schneller als die für Lkw erlaubten 80 km/h. Das Verkehrsaufkommen ist durchschnittlich hoch und er wähnt sich sicher, da er auf der mittleren und linken Spur von Pkw mit 120 bis 140 km/h überholt wird. Etwa 14.17 Uhr passiert er den Autobahnkilometer 293.

Der Stau auf der A6 ist mittlerweile so angewachsen, dass er das Abbiegeohr am Walldorfer Kreuz von der A5 zur A6 erreicht hat und sich auf dem rechten Abbiegestreifen der A5 weiter zurückstaut bis km 292.

Helenas Familie hat zwischenzeitlich fast das Walldorfer Kreuz erreicht und muss an diesem Stauende anhalten. Vor ihnen stoppt ein weiterer Pkw und davor ein Sattelzug mit Tankauflieger.

Keine 50 Sekunden später wird der Lkw-Fahrer jäh aus der Monotonie seines Fahreralltags gerissen. Mit einem fürchterlichen blechernen Knall wird er in seinen Sicher-

heitsgurt katapultiert. Bremsen kreischen. Dann herrscht Totenstille. Er ist starr vor Schreck.

Die Ersthelfer, die angehalten haben, eilen zur Unfallstelle. Die beiden Pkw wurden zwischen den Sattelzügen förmlich zermalmt, der hintere der Beiden auf weniger als die Hälfte seiner Länge zusammengequetscht.

Der vordere Pkw verkeilt sich am Unterfahrschutz und wird durch die Aufprallwucht vom hinteren Pkw aufgebelt und nach oben abgknickt und gegen die Rückwand des Tankaufliegers geschmettert. Der 60-jährige Fahrer muss sofort tot gewesen sein.

Das hintere Wrack ist so deformiert, dass man nicht erkennen kann, wie viele Personen im Fahrzeug sitzen.

Der Tank des vorderen Sattelzuges reißt auf und 10.000 Liter Flüssigabfälle in Form von Schweineblut fluten die Fahrbahn. Mittlerweile sind die Rettungsorganisationen eingetroffen. Sie müssen in dem dickflüssigen Blut umherwaten, um sich einen Überblick zu verschaffen. Der muffige, eisenhaltige Geruch des Blutes überlagert das schreckliche Szenario und löst bei nicht wenigen Würgereiz aus.

Nach quälenden Minuten der Ungewissheit hören die Retter ein Röcheln aus dem hinteren Fahrzeugwrack. Die Karlsruher Feuerwehrleute gehen behutsam mit dem Spreizgerät um und legen die Fahrzeugkabine frei.

Als der Notarzt von der Beifahrerseite her ins Innere zum Rücksitz schaut, blickt er in die weit aufgerissenen, Schock-geweiteten Augen des Mädchens Helena. Sie ist bei vollem Bewusstsein und fragt ihn leise und mit flehender Stimme:

SIND DIE ALLE TOT?

Tatsächlich kommen ihr Vater, ihre Mutter und ihre 14-jährige Schwester ums Leben.

Helena wird mit multiplen Knochenbrüchen, aber nicht lebensgefährlich verletzt, mit dem Rettungshubschrauber in die Klinik geflogen.

Der Lkw-Fahrer selbst bleibt unverletzt.

Das Schweineblut fließt schließlich, von der Feuerwehr mit Wasser verdünnt, in den unter der Autobahn querenden Kraichbach und färbt diesen rot.

Welch schon fast apokalyptisch anmutendes Szenario. Und auch tragisch, weil schon wieder ein Unfall mit Toten bei Kilometer 292 geschehen war. Denn es war nicht der erste schwere Unfall auf diesem „Todeskilometer“. Seitdem die Dauerbaustelle zum Umbau des Walldorfer Kreuzes im Januar 2017 eingerichtet wurde, verzeichnete das zuständige Autobahnkommissariat Walldorf eine ganze Serie schwerster Unfälle.

In der Folge wird dann das ganze tragische Ausmaß dieses Unfalles bewusst und mit jedem weiteren Ermittlungsergebnis und schlussendlich der Vorlage der fertigen Ermittlungsakte an die Staatsanwaltschaft wird klar, dass ein Augenblicksversagen eines sehr erfahrenen Lkw-Fahrers zum Tod von vier Menschen geführt hatte. Außerdem wirft sich die Frage auf, warum es gerade bei Kilometer 292 so häufig zu schweren Unfällen kam.

Wenige Tage nach dem Unfall erhielt ich als damaliger Leiter der Verkehrsdirektion eine Anfrage der Mannheimer Berufsfeuerwehr, ob ich bei einer Rettungskräftefortbil-

