

System der IAV-Fahrzeugsicherheit als Vorbild: Übung für Feuerwehrleute

Großmehring - Mit 80 Sachen rast der Kleinwagen gegen den massiven Pfahl: Es knallt dumpf, Tausende Scherben und Metallteile fliegen herum. Der Aufprall ist so stark, dass der Wagen einen großen Satz zur Seite macht und mit zertrümmerter Front liegenbleibt. Fasziniert haben die Feuerwehrleute das Spektakel aus sicherer Entfernung verfolgt, jetzt umrunden sie das Wrack mit fachmännischen Blicken und untersuchen es gründlich. Die Crashanlage der IAV Fahrzeugsicherheit - ein Paradies für Rettungskräfte, so wie bei der Übung an diesem Samstag.

Denn dort, im Testzentrum des Ingenieurdienstleisters im Interpark, wo bis zu 40 Entwickler, Mechaniker und Techniker beschäftigt sind, werden in einer riesigen, mit Technik ausgerüsteten Halle am laufenden Band kaputte Autos produziert - bis hin zum sündhaft teuren SUV. "Im vergangenen Jahr haben wir 428 Crashes durchgeführt", erklärt Leiter Burkhard Scholz, "90 Prozent mit Hochvolt."

Und da ist Spannung drin - im eigentlichen und übertragenen Sinne. Das schlimmste Szenario: der "thermal runaway". Dieser Begriff beschreibt den Dominoeffekt, wenn sich in einem Batteriepaket eine Zelle nach der anderen entzündet. "Das kann man nicht mehr stoppen oder löschen: In so einem Fall werfen wir das Fahrzeug zur Kühlung in das Abklingbecken", erklärt Scholz.

Für E-Autos gelten daher bei IAV besondere Regeln: Nach einem Crash kommen sie erst einmal zehn Minuten in "Quarantäne". Dann nähert sich der Rettungstrupp mit schwerem Atemschutz samt einer speziell geschulten Elektrofachkraft, um zunächst die Spannungsfreiheit des Fahrzeugs festzustellen und sicherzugehen, dass keine gefährlichen Gase austreten. Erst dann beginnen die IAV-Mitarbeiter mit ihren üblichen Arbeitsschritten und Tests.

Viele der Beschäftigten nutzen ihr Fachwissen und bringen es bei der Freiwilligen Feuerwehr (FFW) ein - zum Beispiel bei der FFW Großmehring, so wie Erik Pechthold. "Wir sind die kleinste Werksfeuerwehr der Welt", sagt er augenzwinkernd. Und die mit den besten Trainingsbedingungen: "Denn wir bieten Fahrzeuge mit realen Schadensbildern an", erklärt Scholz. Vor E-Autos haben Rettungskräfte landauf, landab noch einen Heidenrespekt. "Es ist schon vorgekommen, dass ein Fahrzeuginsasse verbrannte, weil sich niemand an das Unfallauto herangetraut hat", so Scholz. Damit sich das ändert, zumal immer mehr elektrisch angetriebene Autos auf deutschen Straßen unterwegs sind, stellt das IAV-Team am Samstag Feuerwehr-Kameraden aus ganz Deutschland das speziell entwickelte Lehr- und Rettungskonzept vor.

Dabei kommen auch moderne Gerätschaften zum Einsatz, etwa der Spannungsprüfer der Firma Zimmermann. Ein roter, eher unscheinbarer Kasten, der Leben retten kann. Der Klassiker im Feuerwehr-Alltag: ein Keller unter Wasser mit Waschmaschine und Kühltruhe - und der Hauptanschluss ist auch überflutet. Was aber tun, wenn ein E-Auto nach einem Unfall demoliert in einem Entwässerungsgraben liegt? "Wir will da reintauchen?", lautet die rhetorische Frage von Thomas Zimmermann.



Der Physiker hat die Lösung parat: Sein Spannungsprüfer funktioniert bis 1500 Volt und ist simpel zu handhaben. "Wenn Feuerwehrleute an diesem Gerät geschult sind, dann ist auch keine Elektrofachkraft mehr nötig." An einer Schnur hängt eine kleine Sensorkugel, die wie eine Angel ins Wasser geworfen wird. "Bei Spannung gibt das Gerät sofort Alarm", so Zimmermann. Kostenpunkt: knapp 2000 Euro.

Testen können die Feuerwehrleute auch die neueste Technik der Erlanger Firma Lukas. "Wir haben den größten Rettungs-Akku auf dem Markt", erklärt Vertriebsleiter Marco Pannhausen. "Standard sind fünf Ampere, unser hat neun. Das Besondere: Man kann damit eine Stunde in einer Tiefe von drei Metern unter Wasser arbeiten." Der komplette Satz mit Spreizer, Schere und Rettungszyklinder kostet rund 20000 Euro.

Die Feuerwehrleute, unterstützt vom Lukas-Trainingsteam, machen sich ans Wrack: Geschmeidig, fast wie durch Butter gleitet das Schneidegerät durch die Karosserie, der Spreizer schiebt das Blech beiseite für die Retter. Einer hockt schon im Inneren auf der Rückbank beim Dummy - genauso wie bei einem echten Unfall.

Nach der Rettungsaktion ist Erik Pechthold begeistert: "An den Grenzbereich gehen - das ist spannend und aufregend", sagt er. "Außerdem ist es gut, sich mal ohne Zeitdruck einen Plan vorzustellen, ohne dass jemand verletzt ist und schreit." Sein Rat, was Unfälle mit E-Autos betrifft: "Man sollte auf alle Fälle Respekt haben, aber keine Angst."