

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Herrn
[REDACTED]

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

/

Bei Antwort bitte angeben:

511-180/002#809

Ansprechpartner(in):

Bente Hansen

Telefon: +49 461 316-1392

Telefax: +49 461 316-2331

E-Mail:

Bente.Hansen@kba.de

Datum: 29.09.2020

[REDACTED] - Antrag nach Informationsfreiheitsrechten

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

ich beziehe mich auf Ihre E-Mail vom 18.08.2020, welche mir zur weiteren Bearbeitung zugeleitet wurde. Sie bitten darin um Einsichtnahme in den Untersuchungsbericht des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu Unfällen mit MAN-Tanklöschfahrzeugen. Hierauf nehme ich wie folgt Stellung:

Der Vorgang ist insgesamt noch nicht abgeschlossen. Einem Zwischenvermerk kann folgendes entnommen werden:

MAN / Ziegler / Iveco Magirus; Verkaufsbezeichnung: TLF - Auffällige Häufung von Unfällen mit Feuerwehr-Tanklöschfahrzeugen

Im Jahr 2017 wurde das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erstmals auf eine Häufung von Unfällen mit Tanklöschfahrzeugen (TLF) aufmerksam:

Am 19.06.2017 kippte in der Gemeinde Horst ein TLF Baujahr 2013 mit Allradantrieb auf MAN-Basis, aufgebaut von der Firma Albert Ziegler Feuerschutz GmbH, beim Auffahren auf einen Aldi-Parkplatz in einer Linkskurve auf die rechte Seite und bewegte sich danach noch 12 m weit bis zur Endlage. Ermittlungen der Polizei unter Einbeziehung eines Sachverständigen des TÜV Süd ergaben eine Fahrzeuggeschwindigkeit zum Zeitpunkt des Unfalls von ca. 30 km/h. Der Sachverständige konnte an dem Fahrzeug keine technischen Defekte feststellen. Der Aufbauhersteller geht nach Anfrage des KBA von menschlichem Versagen aus, da es sich um ein Fahrzeug handelt, welches vielfach gefertigt und ausgeliefert wurde, ohne dass Beanstandungen bekannt geworden wären.

Am 21.08.2017 wurde das KBA über zwei weitere Unfälle informiert. Der erste Unfall ereignete sich mit einem TLF Baujahr 2011 mit Allradantrieb auf MAN-Basis mit einem Aufbau von der Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH bereits am 01.04.2017 auf der L101 im Bereich Biederbach-Höhenhäuser. Das Fahrzeug verunfallte bei einer Einsatzfahrt in einer scharfen Linkskurve, kippte auf die rechte Seite und prallte gegen einen Baum. Der Bürgermeister der Gemeinde Biederbach teilte mit, dass kein technischer Defekt an dem Fahrzeug festgestellt werden konnte und unfallursächlich eine nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit war.

Der andere Unfall ereignete sich am 07.08.2017 in Coburg während einer Ausbildungsfahrt mit einem TLF Baujahr 2007 mit Allradantrieb auf Iveco-Basis, aufgebaut von der Firma der Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH. Das Fahrzeug kippte in einer Linkskurve auf die rechte Seite und prallte gegen eine Mauer. Der Beifahrer kam ums Leben. Die Staatsanwaltschaft Coburg hat Ermittlungen zur Unfallursache aufgenommen, ein Gutachten wurde vom Ingenieurbüro Wolfgang Weiß erstellt. Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass das Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h abbog. Technische Mängel konnten nicht festgestellt werden. Das Fahrzeug hat auf Grund seines Aufbaus mit Wassertank, Pumpenaggregate und Beladung des Dachs einen deutlich höheren Schwerpunkt als vergleichbare Fahrzeuge (normale Lkw). Der Schwerpunkt liegt bei 2.100 ± 50 mm. Die Kippneigung bei Fahrzeugen mit hohem Schwerpunkt ist deutlich größer, erschwerend kam hinzu, dass die Straße im Bereich des Unfalls neben Bodenwellen auch ein deutliches Gefälle von der Straßenmitte in Richtung Fußgängerweg zeigt.

Am 18.07.2020 ereignete sich ein Unfall mit einem TLF Baujahr 2010 mit Allradantrieb auf Iveco-Basis, aufgebaut von der Firma der Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH, während eines Fahrsicherheitstrainings auf dem Sachsenring. Ein Gutachten zum Unfall liegt nicht vor, der Gutachter, der die Schadenssumme festgestellt hat, teilte jedoch mit, dass an dem Fahrzeug keine offensichtlichen oder auffälligen technischen Mängel festgestellt wurden. Während des Fahrsicherheitstrainings wurde das Bremsen und Ausweichen auf nasser Fahrbahn geübt. Dabei kam das Fahrzeug einseitig auf den trockenen Teil der Fahrbahn, was zum Schleudern und Umkippen geführt hat. Das Unfallereignis ist damit auf die besondere Fahrsituation während des Trainings zurückzuführen.

Weitere Unfälle können über Internet- und Presserecherchen ermittelt werden, die einen Zusammenhang mit dem Hersteller des Aufbaus oder des Basisfahrzeugs ausschließen lassen (vgl. Feuerwehrmagazin Ausgabe 8 August 2018).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Unfälle mit Umkippen des Fahrzeugs vornehmlich bei TLF mit Allradantrieb und damit größerer Bodenfreiheit und besonders hohem Schwerpunkt auftreten. Bei allen hier näher beschriebenen Sachverhalten konnten keine technischen Mängel an den Fahrzeugen festgestellt werden. Zudem waren alle Fahrzeuge bereits mehrere Jahre im Einsatz, bevor sich die Unfälle ereigneten.

Ein Einfluss gewisser konstruktiver Gegebenheiten auf die Kippneigung der betroffenen Fahrzeuge steht außer Frage, diese sind jedoch konstruktiv notwendig, um andere Eigenschaften bei den Fahrzeugen möglich zu machen (Betrieb in unwegsamem Gelände / Offroad, Mitführen großer Mengen Löschmittel) und stellen somit keinen konstruktiven Mangel dar.

Das KBA sieht daher zum aktuellen Zeitpunkt keine Möglichkeit, Maßnahmen nach dem Produktsicherheitsgesetz einzuleiten.

Einen negativen Einfluss auf die Kippneigung der Fahrzeuge kann die Beladung der Fahrzeuge haben. Ggf. in Leerräumen verstaute zusätzliche Ausrüstungsgegenstände können die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse sowie rechter und linker Fahrzeugseite erheblich beeinflussen sowie zu einer Überladung der Fahrzeuge führen. Hinweise auf eine Überladung oder ungleichmäßige Beladung liegen bei den betrachteten Vorfällen jedoch nicht vor bzw. waren nicht Bestandteil der jeweils durchgeführten Unfalluntersuchungen durch unabhängige Gutachter. Ggf. wären die Feuerwehren jedoch trotzdem zu einer disziplinierten Nutzung des Stauraums anzuhalten bzw. auf die Vermeidung einer Überladung hinzuweisen.

Die Richtlinie 2007/46/EG bietet bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung eine Ausnahme bezüglich des Vorhandenseins eines ESP. Auch die UN-ECE R13 nimmt Geländefahrzeuge von der ESP-Pflicht aus. Feuerwehrfahrzeuge sind Einsatzfahrzeuge und von der Notwendigkeit der Erlangung einer Typgenehmigung ausgenommen. Sie werden zumeist im Einzelzulassungsverfahren zugelassen, können aber Bezug auf die genannten gesetzlichen Vorgaben nehmen. Ggf. wäre die verpflichtende Ausrüstung von Allrad-TLF mit ESP über die Unfallverhütungsvorschriften sinnvoll.

Der Vorgang bleibt beim KBA bis auf Weiteres unter Beobachtung.

Bei dem Unfallfahrzeug des Unfalls in Coburg am 07.08.2017 handelte es sich, im Gegensatz zu den anderen zuvor genannten Unfallfahrzeugen, um einen wesentlich größeren sowie hochbeinigeren Fahrzeugtypen. Der Unfall in Coburg ist daher mit den anderen Unfällen nicht vergleichbar.

Ich weise Sie zudem darauf hin, dass die Fahrer solcher Tanklöschfahrzeuge speziell geschult werden.

Bei weiteren Fragen wenden Sie sich bitte erneut an das KBA.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

██████████

Dieses Schreiben ist gemäß § 37 Abs. 3 VwVfG auch ohne Unterschrift gültig.