

Rettungsdatenblätter für Feuerwehren

Standardisierte Fahrzeugdatenblätter unterstützen die Rettungskräfte dabei, im Fahrzeug eingeklemmte Personen schnell und sicher zu bergen.

Im Unfallgeschehen kommt es immer wieder zu Kollisionen, bei denen Insassen in ihren Fahrzeugen eingeklemmt werden oder verklemmte Türen eine schnelle Befreiung verhindern. Haben die Unfallopfer schwere Verletzungen, ist höchste Eile geboten, sie schonend aus den Wracks zu bergen. Neben der medizinischen Betreuung durch Rettungssanitäter und Notärzte kommt den Feuerwehren die Aufgabe der technischen Rettung zu. Verklemmte Türen müssen mit Hilfe hydraulischer Spreizer geöffnet, Verbundglasscheiben aus ihren Rahmen gesägt und Dachpfosten mit Rettungsscheren durchtrennt werden, um Patienten aus den verunglückten Fahrzeugen zu befreien.

Wo früher vergleichsweise einfache Geräte genühten, stoßen bei modernen Karosserien selbst Hochleistungsrettungsgeräte an ihre Grenzen, wenn sie an besonders crashverstärkten Strukturen angesetzt werden. Gleichzeitig müssen die Einsatzkräfte darauf achten, nicht die Druckgasflaschen von Seitenairbags zu beschädigen. Im Falle eines Fahrzeugbrandes muss die Löschtaktik berücksichtigen, ob das Auto mit herkömmlichem Kraftstoff oder mit Gas betrieben wird. Mit der Verbreitung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen entstehen neue Gefahrenpotenziale für Retter, denn Hochvoltleitungen dürfen nicht durchtrennt werden und brennende Lithium-Ionen-Batterien bergen das Risiko für die Entstehung giftiger Gase.

Keine Feuerwehr kann dabei alle modellspezifischen Besonderheiten eines verunglückten Fahrzeugs kennen, um eine schnellstmögliche und sichere Befreiung zu garantieren. Die Forderung, entsprechende Informationen zur Lage von Airbags, Batterien und Türverstärkungen an der Einsatzstelle zur Verfügung zu

haben, wurde bereits Ende der neunziger Jahre formuliert. Mit zunehmender Verbreitung von Airbags bestand Sorge, dass pyrotechnische Sicherheitskomponenten, die beim Aufprall nicht gezündet wurden, unter ungünstigen Umständen Retter wie Insassen gefährden könnten. Die Automobilindustrie, insbesondere die deutschen Hersteller, reagierte mit Rettungsleitfäden, in denen die passive Sicherheitsausstattung in Schaubildern dargestellt wurde. Mitunter wurden mit großem Aufwand spezielle Rettungs- und Befreiungstechniken beschrieben, welche die Hersteller gemeinsam mit ihren Werkfeuerwehren für die Modelle erarbeitet hatten. Die Informationen wurden teils in gedruckter Form, teils auf CD vertrieben oder ließen sich auf den Homepages der Hersteller herunterladen. Die durch die Modellvielfalt große Zahl von Leitfäden und ihre uneinheitliche Darstellungsform minderten jedoch den praktischen Nutzen beim Einsatz.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Automobilverbände, der Feuerwehren, der Rettungsmedizin und des ADAC arbeitete daher an einer Standardisierung und Vereinfachung und präsentierte 2009 auf der IAA die sogenannten Rettungsdatenblätter. Jedes mit zumindest einem Airbag erhältliche Modell soll danach in seiner für die Rettung relevanten Ausstattung auf einer DIN A4-Seite mit



FOTO: UDV

Für die sichere Rettung sind zahlreiche Informationen notwendig

einheitlichem Layout und Symbolik abgebildet werden. Individuelle Ausstattungen, wie optional erhältliche Airbags, sind nicht einzeln berücksichtigt. Dargestellt wird immer die für das jeweilige Modell verfügbare Maximalausstattung. Rettungstechniken werden in den Rettungsdatenblättern nicht behandelt, aber in grundsätzlicher Form durch eine Richtlinie der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e.V. (vfdb) beschrieben.

Für die Zukunft wird auf die elektronische Verfügbarkeit der Informationen gesetzt: Schon bald soll die Feuerwehr einen Online-Zugang beim Kraftfahrt-Bundesamt erhalten, um anhand des amtlichen Kennzeichens den Fahrzeugtyp identifizieren zu können. Bei massiv deformierten Unfallfahrzeugen ist dies mitunter die einzige Möglichkeit das Modell sicher zu erkennen und Voraussetzung, um das betreffende Rettungsdatenblatt auszuwählen. Mit Einführung des geplanten automatischen Notrufsystems eCall würde die zuständige Rettungsleitstelle mit der elektronischen Unfallmeldung auch die Fahrgestellnummer erhalten und bei Alarmierung der Feuerwehr die passenden Rettungsdatenblätter bereits während der Anfahrt zum Unfallort bereitstellen können. ///

Siegfried Brockmann



Kontakt für die weitere Recherche:

Unfallforschung der Versicherer (UDV): www.udv.de

Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)
s.brockmann@gdv.de

Hier finden Sie Filme zur Verkehrssicherheit und Crashtests:
www.youtube.com/unfallforschung