



Fahrzeugidentifikationssysteme für Rettungskräfte

Beschluss des DVR-Gesamtvorstands vom 27. Oktober 2009 auf der Basis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen und des Ausschusses für Fahrzeugtechnik

Erläuterung

Nach schweren Verkehrsunfällen können Minuten über Leben und Tod entscheiden; darüber, ob man sich wieder vollständig erholt oder ggf. mit lebenslangen Behinderungen leben muss. Rettungskräfte müssen deshalb in der Lage sein, schnell zu agieren. Insassenschutzeinrichtungen können nach dem eigentlichen Unfall unter Umständen Barrieren für Retter darstellen. Nicht ausgelöste Airbags und alternative Antriebssysteme sind Beispiele für potentielle Gefahren, wenn diese bei Rettungsmaßnahmen beschädigt werden. Verstärkte Karosseriestrukturen können das Trennen von Dachsäulen oder das Öffnen verklemmter Türen durch hydraulische Rettungsscheren oder -spreizer erheblich erschweren. Die Lokalisierung und Identifizierung dieser Komponenten und Bereiche während der Rettungsarbeiten ist deshalb von besonderer Bedeutung. Sie stellt allerdings keine leichte Aufgabe dar, da es nicht nur Unterschiede zwischen Fahrzeugmodellen, sondern auch innerhalb einer Modellreihe geben kann. Die Ungewissheit darüber, wo z. B. Rettungsscheren anzusetzen sind, welche Druckpunkte für Spreizgeräte optimal und welche Einbauten zu beachten sind, kann zu einer Verlängerung der Rettungszeit und damit zur Verzögerung lebenswichtiger Behandlungen führen.

Zurzeit werden in Deutschland fünf unterschiedliche Systeme diskutiert, mit denen Rettungskräften die notwendigen Informationen schnell zur Verfügung stehen sollen:

1. VDA und VDIK stellen Rettungsdatenblätter im DIN A4-Format für unterschiedliche Fahrzeugmodelle in standardisiertem Layout zur Verfügung, welche durch die VDA-Task Force entwickelt wurden. Sie beinhalten Informationen über Steuergeräte, Energiespeicher, Airbag, Airbag-Gasgeneratoren und Karosserieverstärkungen. Diese Datenblätter stehen für Rettungskräfte zum Download im Internet bereit und sollten als Ausdruck im Einsatzfahrzeug mitgeführt werden.

2. Der ADAC als Mitglied der VDA-Task Force plädiert dafür, dass jeder Fahrzeughalter diese Rettungsinformationen in Form einer Rettungskarte selbst im eigenen Fahrzeug unterbringt. Die Rettungskarte soll dazu gut fixiert hinter der Sonnenblende auf der Fahrerseite deponiert werden. Nach Ansicht des ADAC sollten die Rettungsinformationen außerdem um Angaben über optimale Schnittlinien ergänzt werden.
3. Von einigen Fahrzeugherstellern werden Rettungsleitfäden für Rettungskräfte vorgehalten. Neben den Fahrzeugdarstellungen, beinhalten diese teilweise auch Anleitungen zur technischen Rettung und umfangreiche Erläuterungen der Insassenschutzeinrichtungen, weshalb die Leitfäden erheblichen Umfang haben können. Mit der Einführung einer neuen Feuerwehrrichtlinie zur technischen Rettung und Rettungsdatenblättern oder -karten sollen Rettungsleitfäden allerdings nicht weiter verfolgt werden.
4. In einer kostenpflichtigen elektronischen Variante werden für Rettungsorganisationen Fahrzeuginformationen in Form einer Datenbank vorgehalten, die bspw. auf einem Computer installiert sein kann, welcher auf dem Einsatzfahrzeug mitgeführt wird. Zu einer Vielzahl von – auch älteren – Fahrzeugmodellen sind außerdem auch Detailinformationen, wie der modellspezifische Zugang zu Klappen, Batterien etc., abrufbar. Das System wird u.a. bei niederländischen Feuerwehren in großem Umfang eingesetzt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist aufgerufen, den Rettungskräften eine unmittelbare Onlineabfrage der für die Modellidentifikation relevanten Daten unter Angabe des amtlichen Kennzeichens zu ermöglichen. Die Anwendung der Rettungsdatenblätter oder der computerbasierten Datenbank an der Unfallstelle erfordert eine genaue Identifizierung des verunfallten Fahrzeugmodells. Zur Onlineabfrage der KFZ-Nummer ist allerdings in Deutschland ggf. eine Gesetzesänderung notwendig, um die Rechtsgrundlage für Feuerwehren und Rettungskräfte zu schaffen.

5. Die fünfte Variante soll zukünftig die Übermittlung der Fahrzeugidentifikationsdaten zusammen mit dem Absetzen eines automatisch oder manuell ausgelösten Notrufs durch das Fahrzeug sein (eCall). Auch diese Variante erfordert eine solche o.g. Gesetzesänderung. Einige Fahrzeughersteller bieten ähnliche Systeme schon heute an, bei denen ein Notruf aus dem Fahrzeug bei einem festgelegten Servicedienstleister aufläuft und von dort – ggf. mit rettungsrelevanten Angaben ergänzt – an die zuständige Rettungsleitstelle weitergegeben wird.

Beschluss

Die Ausschüsse für Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen und Fahrzeugtechnik begrüßen die Reduzierung von Rettungszeiten.

Gerade vor dem Hintergrund, dass sich die durchschnittlichen Rettungszeiten in Deutschland verschlechtert haben, können solche Systeme helfen, verletzte und eingeschlossene Fahrzeuginsassen im Sinne der „golden hour“ schnell zu retten und zu versorgen.

Es wird folgender Beschluss gefasst:

1. Die generelle, flächendeckende Einführung eines standardisierten Fahrzeuginformationssystems mit Rettungsinformationen wird für erforderlich gehalten.
2. Begrüßt wird die kostenfreie Bereitstellung von Rettungsinformationen für jedes Fahrzeugmodell an zentraler Stelle im Internet. Dabei sollten nicht nur aktuelle Modelle dokumentiert werden, sondern auch nicht mehr in Produktion befindliche Modellgenerationen. Wünschenswert wäre dies rückwirkend bis zu Generationen, in denen erstmals Airbags verbaut wurden. Eigenverantwortlich kann der Fahrzeugführer durch die Beschaffung der Rettungskarte einen wesentlichen Beitrag zu seiner Sicherheit leisten. Es wird hierbei jedoch dringend empfohlen, dass Fachkräfte aus dem Kfz-Handwerk, der Prüfstellen, oder den Automobilclubs bei der Auswahl der richtigen Fahrzeugdaten für die verschiedenen Fahrzeuge beraten. Ebenso sollen die Informationen für Feuerwehren und Rettungsorganisationen zur Verfügung stehen, damit diese ihre Einsatzunterlagen vervollständigen können und vom Vorhandensein von Rettungskarten in verunfallten Fahrzeugen unabhängig sind.
3. Anzustreben ist die werksseitige Ausstattung von Neufahrzeugen mit entnehmbaren Rettungsinformationen an einer einheitlichen Stelle im Fahrzeug. Diese Stelle muss auch nach einem schweren Unfall bestmöglich für Retter zugänglich, aber gegen Manipulationen (z.B. Entfernen durch den Fahrzeugnutzer) weitgehend resistent sein.
4. Die Bereitstellung von Fahrzeuginformationen für Rettungskräfte auf elektronischem Weg sollte forciert werden. Die Datenübermittlung auf elektronischem Weg ist die schnellste und kostengünstigste Art des Informationstransfers und könnte zukünftig bereits bei der Alarmierung von Rettungskräften zur Verfügung gestellt werden, um Rettungszeiten weiter zu reduzieren.
5. Die Übermittlung von Fahrzeugidentifikationsdaten verunfallter Fahrzeuge durch den automatischen Notruf eCall wird befürwortet. Hier ist darauf hin zu wirken, dass die rechtlichen Aspekte geklärt werden, die zur Zeit einer Weitergabe der Daten, die sich auf das amtliche Kennzeichen beziehen, entgegen stehen. Mit diesen Daten wäre die Voraussetzung geschaffen, bereits kurz nach der Unfallmeldung die benötigten Rettungsinformationen für derart ausgestattete Fahrzeuge bspw. durch die Rettungsleitstelle abzurufen und damit den Einsatzkräften frühest möglich verfügbar zu

machen. Eine Standardisierung der übertragenen Identifikationsdaten und Automatisierung der Abfrage und Weitergabe von Rettungsinformationen ist anzustreben, um Rettungsleitstellen mit diesen Aufgaben nicht unnötig zu belasten.

6. Rettungskräfte sind mit den notwendigen Geräten auszustatten, damit sie die Daten zeitnah zur Verfügung haben. Desweiteren sollten die Rettungskräfte im Rahmen ihrer Aus- und Weiterbildung in Hinblick auf mögliche technische Komplikationen bei einer Personenrettung aus einem verunfallten Fahrzeug sowie der Anwendung der bereit gestellten Rettungsinformationen geschult werden.
7. Die Erarbeitung einheitlicher Standards bezüglich Taktiken und Techniken für Einsatzkräfte hinsichtlich der technischen Rettung sollte unter Beteiligung aller relevanter Institutionen (z. B. Automobilindustrie, Rettungsorganisationen, Landes- und Bundesministerien) vorangetrieben werden.

Für den Gesamtvorstand:

gez.

Dr. Walter Eichendorf
Präsident