

Flächendeckende Bereitstellung und Nutzung digitaler Rettungsdatenblätter zur Unterstützung der Feuerwehr bei der technisch-medizinischen Rettung

Vorstandsbeschluss vom 06.10.2026 auf Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin unter Mitwirkung des Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik

Einführung

Moderne Fahrzeugtechnik hat in den vergangenen Jahren entscheidend dazu beigetragen, dass im Falle einer Kollision für Pkw-Insassen das Risiko, schwere Verletzungen zu erleiden, deutlich zurückgegangen ist. Dies wurde sowohl durch weiterentwickelte Insassenschutzsysteme wie Airbags und Sicherheitsgurte mit Straff- und Kraftbegrenzungseinrichtungen wie auch durch verstärkte Karosseriestrukturen erreicht.

Bei einem starken Aufprall kann es aber dennoch geschehen, dass Insassen schwer verletzt und in ihren Fahrzeugen eingeschlossen oder eingeklemmt werden. Die Befreiung der Insassen ist dann in der Regel Aufgabe der Feuerwehr. Um den Rettungskräften dafür unterstützende Informationen an die Hand zu geben, werden von den Automobilherstellern oder Serviceanbietern seit etwa 15 Jahren standardisierte Rettungsdatenblätter bereitgestellt. In weitgehend schematisierter grafischer Form wird darin für die einzelnen Modelle die Lage pyrotechnischer Elemente und besonders verstärkter Karosseriebereiche gekennzeichnet, die beim Ansetzen von hydraulischen Rettungsgeräten zu meiden sind, um Gefährdungen für Insassen und Rettungspersonal nach Möglichkeit auszuschließen. Spätestens mit der Verbreitung elektrischer Antriebe in Hybrid- und batterieelektrischen Fahrzeugen kommt auch der Kenntnis über die Position von Batterien und Hochvoltkomponenten sowie Maßnahmen zu ihrer Deaktivierung wachsende Bedeutung zu.

Rettungsdatenblätter, mitunter auch als „Rettungskarten“ bezeichnet, sollen den Einsatzkräften an der Einsatzstelle oder idealerweise schon auf der Anfahrt zum Unfallort zur Verfügung stehen. Sie unterscheiden sich dabei in ihrer Konzeption und Zielsetzung von Rettungsleitfäden. Während der Informationsgehalt von Rettungsdatenblättern bewusst knappgehalten ist und deren Umfang drei bis vier Seiten nach Möglichkeit nicht überschreiten soll, sind Rettungsleitfäden deutlich ausführlicher und daher umfangreicher. Sie gehen tiefer in fahrzeugtechnische Details, geben zum Teil Empfehlungen zur Durchführung der technischen Rettung und haben daher eher den Charakter von Schulungsmaterial. Letztere sind nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage.

Seit einigen Jahren hat sich die Verwendung „digitaler Rettungsdatenblätter“ durchgesetzt, die auf elektronischen Medien im Einsatzfahrzeug mitgeführt oder durch die zuständige Leitstelle abgerufen werden können. Die Bestimmung des verunfallten Fahrzeugmodells und die Zuordnung des passenden Rettungsdatenblattes ist entscheidend, um die Dauer der technisch-medizinischen Rettung zu verkürzen. Für eine eindeutige Identifizierung kommen der Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) und dem amtlichen Kennzeichen besondere Bedeutung zu. Die Leitstelle fragt das Kennzeichen oder die FIN über einen externen Datenverarbeiter beim Kraftfahrtbundesamt an, die empfangenen Rohdaten werden durch den Datenverarbeiter dann dem richtigen Rettungsdatenblatt zugeordnet und dieses der Rettungsleitstelle angezeigt [1]. Es kann dann auch der eingesetzten Feuerwehr zur Verfügung gestellt werden. Bei automatischer Meldung eines schweren Unfalls über eCall mit Übermittlung der FIN oder mittels Erfragens des amtlichen Kennzeichens bei einer telefonischen Unfallmeldung kann das digitale Rettungsdatenblatt dann schon bei Alarmierung der Feuerwehr zur Verfügung stehen.

Empfehlungen/Forderungen

Der DVR spricht sich für folgende Maßnahmen aus:

- 1) Die Bundesländer sind aufgefordert, die finanziellen, organisatorisch-technischen und rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die auf ihrem Gebiet tätigen Rettungsleitstellen bzw. Feuerwehrleitstellen bei Unfällen
 - a. sowohl anhand des amtlichen Kennzeichens
 - b. als auch anhand der übermittelten Fahrzeugidentifizierungsnummer (insbesondere über eCall oder eCall-empfangende Third-Party-Services) elektronische Abfragen der digitalen Rettungsdatenblätter vornehmen und diese den eingesetzten Feuerwehren zur Verfügung stellen können.Rettungsleitstellen bzw. Feuerwehrleitstellen haben sicherzustellen, dass bei entsprechenden Alarmstichworten eigenständig
 - a. bei einer telefonischen Unfallmeldung die amtlichen Kennzeichen erfragt oder
 - b. bei einer automatisierten Meldung (eCall) die Fahrzeugidentifizierungsnummer erfasstund die elektronische Abfrage und Bereitstellung der digitalen Rettungsdatenblätter für die Feuerwehr in die Wege geleitet wird.
- 2) Die Träger der Feuerwehren (Kommunen, Städte) sind aufgefordert, den mit technischer Rettung befassten Feuerwehren eine Mindestausstattung geeigneter digitaler Endgeräte (z. B. Tablets) und Software (Apps) zur Verfügung zu stellen, mit denen

digitale Rettungsdatenblätter an der Einsatzstelle und auf dem Weg dorthin empfangen und geeignet dargestellt werden können. Durch Standardisierung und zentrale landesweite Beschaffung dieser Ausstattung durch die jeweilige Landesregierung ist von Kosteneinsparungen bei Anschaffung und Wartung auszugehen. Die Endgeräte sollten in der Lage sein, mittels FIN oder amtlichem Kennzeichen ausschließlich Abfragen des zugehörigen Rettungsdatenblattes medienbruchfrei zu initiieren.

- 3) In diesem Zusammenhang ist die Bundesregierung aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass über den Verbund der europäischen Kennzeichendatenbanken EUCARIS auch für Kraftfahrzeuge, die im europäischen Ausland zugelassen sind, für hiesige Leitstellen die Abfrage des Fahrzeugmodells und Bereitstellung des betreffenden digitalen Rettungsdatenblattes ermöglicht werden. Die erforderliche rechtliche Grundlage ist zu schaffen.
- 4) Digitale Rettungsdatenblätter werden durch die Automobilhersteller bereitgestellt. Die Standardisierung ihrer zentralen Inhalte und Form ihrer Darstellung erfolgt anhand des Standards ISO 17840 [2]. Die Automobilhersteller sind aufgefordert, diese Vorgaben bei der Erstellung der Rettungsdatenblätter zu beachten, insbesondere was die Qualität von Bildern, Eindeutigkeit von Bildsymbolen, Übersetzung in Landessprache und Korrektheit der Informationen angeht.
- 5) Die EU-Kommission ist aufgefordert, die Automobilhersteller zu verpflichten, digitale Rettungsdatenblätter für alle aktuellen, in der Europäischen Union in Umlauf gebrachten Modelle bereitzustellen. Rettungsdatenblätter müssen auch für ältere, nicht mehr lieferbare Modelle verfügbar bleiben, sofern diese über relevante pyrotechnische Komponenten, Energiespeicher oder andere Bauteile verfügen, die die Rettung erschweren oder bei ungewollt falscher Bedienung oder Behandlung eine Gefährdung für Insassen oder Rettungskräfte darstellen können.
- 6) Auch für Transporter, Lkw und Busse, unabhängig von ihrer Gesamtmasse, sowie Fahrzeuge, die über Einzelzulassungen in größerer zweistelliger Zahl in Verkehr gebracht werden, sollten Rettungsdatenblätter erstellt und verfügbar gemacht werden. Dies umfasst auch Wohnmobile und deren spezifische Ausrüstung mit Gasbehältern oder anderen Einrichtungen, von denen im Einsatzfall eine Gefahr ausgehen kann, sofern für diese eine standardmäßige Platzierung im Fahrzeug vorgesehen ist.
- 7) Die als Auftragsdatenverarbeiter für die Leitstellen tätigen Dienstleister zur Vorhaltung digitaler Rettungsdatenblätter und das Kraftfahrt-Bundesamt, welches die zulas-

sungsrelevanten Daten von Kraftfahrzeugen und die zugewiesenen amtlichen Kennzeichen verwaltet, sind aufgefordert, ihre verknüpften Daten hinsichtlich der Zuordnung von Rettungsdatenblättern zu Fahrzeugmodellen zu prüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren, um fehlerhafte Zuordnungen zu vermeiden.

Erläuterungen

Zu 1)

Für eine sichere Identifizierung des verunfallten Fahrzeugs und Zuordnung des passenden digitalen Rettungsdatenblattes bestehen prinzipiell drei Möglichkeiten. Die Priorität liegt dabei auf der Abfrage über das amtliche Kennzeichen, die durch Änderung des § 35 StVG ermöglicht wurde. Bei eCall-Meldungen wird hingegen die 17-stellige Fahrzeugidentifizierungsnummer an die Leitstelle übermittelt. Wenngleich die mit dem eCall-Datensatz übermittelten Daten hilfreiche weitere Informationen beinhalten, darunter die georeferenzierte Position des Fahrzeugs und seine letzte Fahrtrichtung, so wird mitunter die in der Praxis variierende Datenqualität beklagt. Die dritte Option, ein Fahrzeugmodell über die bildliche Darstellung im Kopf des Rettungsdatenblattes zu identifizieren, kann einerseits erst bei Eintreffen an der Unfallstelle genutzt werden. Zum anderen zeigt die Einsatzpraxis, dass dies eine fehleranfällige Vorgehensweise ist, die nur als Rückfallebene in Frage kommt, wenn die beiden anderen Methoden nicht Anwendung finden können.

Generell kann sich der Zugang zum gesicherten Netz des Bundes für Leitstellen als aufwändig und kostenintensiv erweisen. Deshalb sollten diese Zugänge idealerweise zentralisiert pro Bundesland bereitgestellt werden. Dadurch würden die Träger der Leitstellen entlastet. Im Freistaat Sachsen ist dies beispielsweise so realisiert [1], [3].

Zu 2)

Abgesehen von großen Feuerwehren, meist Berufsfeuerwehren, sind Freiwillige Feuerwehren oftmals nicht in der Lage, die Anschaffung der für die Darstellung von Rettungsdatenblättern erforderlichen Hard- und Software, einschließlich jährlicher Lizenzgebühren, mit eigenen Mitteln dauerhaft zu finanzieren. Ähnliche Limitationen gelten gerade auch für Rettungsleitstellen mit kleineren Zuständigkeitsgebieten. Versuche, mit begrenzten Möglichkeiten zur Darstellung digitaler Rettungsdatenblätter zu gelangen, führen dann fast zwangsläufig zu Insellösungen, die wenig Schnittstellen mit anderen Systemen bieten. Mittelfristig droht damit eine „Zwei-Klassen-Gesellschaft“ bei den Feuerwehren hinsichtlich ihrer digitalen Ausstattung für die technische Rettung. Erst mit einer großräumigen Verbreitung unter Verwendung standardisierter Technik bzw. Produkte lassen sich bei Beschaffung und Wartung der Systeme Kosteneinsparungen erzielen und der Umgang vereinfachen. Mehrere Bundesländer

sind deswegen dazu übergegangen, die Feuerwehren mit einheitlichen digitalen Endgeräten und Software (Apps) auszurüsten, um Kompatibilitätsprobleme mit den Leitstellensystemen zu minimieren und Schulungen im Umgang mit der Technik zu vereinfachen. Feuerwehren, die auf Softwareprodukte mit umfangreicheren Funktionalitäten zur Darstellung von rettungsrelevanten Informationen nicht verzichten möchten, können diese zusätzlich vorhalten.

Zu 3)

EUCARIS ist das europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem zum Zwecke des gesicherten Datenaustauschs zwischen europäischen Staaten. Auch wenn EUCARIS eCall prinzipiell mit dem Austausch von Fahrzeugdaten zwischen Staaten unterstützt [4], ist es derzeit noch nicht möglich, über diese Datenbank ausländische Kennzeichendaten zur Bestimmung des Fahrzeugmodells bei deutschen Leitstellen zu nutzen. Unter anderem muss in Deutschland die rechtliche Grundlage dafür noch geschaffen werden.

Zu 4)

ISO 17840 macht weitreichende Vorgaben, wie ein Rettungsdatenblatt zu gestalten ist, um sicherzustellen, dass Rettungskräfte daraus die relevanten Informationen zu Ausstattungen und Merkmalen eines Fahrzeugmodells entnehmen können. Dennoch ist zu beobachten, dass einige digitale Rettungsdatenblätter beispielsweise sehr kleine Bilder und Grafiken, zudem in geringer Auflösung, aufweisen, eigene Symbolik mit unklarer Bedeutung verwenden oder nachlässige sprachliche Übersetzungen enthalten. Neue Komponenten, wie beispielsweise elektronisch betätigte Türöffnungssysteme und ausfahrbare Türgriffe, sollten durch Fachleute aus dem Bereich der Rettung beurteilt werden, ob diese Eingang in Rettungsdatenblätter finden müssen und wie diese dann standardisiert darzustellen sind. In Deutschland ist der VDA AK „Retten“ dafür Ansprechpartner.

Zu 5)

Zwar fordert auch das europäische Verbraucherschutzprogramm Euro NCAP [5], dass digitale Rettungsdatenblätter für alle aktuellen Modelle eines Herstellers vorgehalten werden. Diese Forderung ist aber nicht bindend und betrifft nur Modelle, die ab 2020 auf den Markt kamen. Oftmals sind im schweren Unfallgeschehen aber auch ältere Fahrzeugmodelle verwickelt und werden es auch noch einige Jahre lang bleiben. Es ist daher wünschenswert, dass bereits bestehende Rettungsdatenblätter älterer Modelle von den Herstellern weiterhin verfügbar bleiben.

Zu 6)

Besonders im Bereich der Nutzfahrzeuge ist festzustellen, dass für einige auf dem europäischen Markt angebotene Modelle kein Rettungsdatenblatt verfügbar ist. Das ist umso schwerwiegender, weil aufgrund des starken Transitverkehrs in Deutschland oftmals im Ausland zugelassene Nutzfahrzeuge unterwegs sind und das Einholen von Informationen bei deren Fahrenden mitunter an Sprachbarrieren scheitert.

In Deutschland kommen in den letzten Jahren Importfahrzeuge mittels Einzelzulassungen in erheblicher Anzahl in Verkehr, für die die Hersteller keine Rettungsdatenblätter anbieten oder fraglich ist, ob ähnliche Dokumente – oftmals nicht für den deutschen Markt bestimmt und in der jeweiligen Landessprache verfasst – die Ausstattung der nach Deutschland importierten Fahrzeuge widerspiegeln.

Zu 7)

Besonders bei leichten Nutzfahrzeugen („Kleintransporter“) zeigt die Einsatzpraxis, dass im Zusammenhang mit eCall-Meldungen oder Abfragen des amtlichen Kennzeichens vereinzelt falsche Rettungsdatenblätter zugeordnet sind. Die Gründe dafür sind nicht bekannt.

Literatur:

- [1] Heck, J., Dietel-Kohlmann, D.: „Kennzeichenabfrage durch Feuerwehren an der Einsatzstelle“, Brandschutz 09/2022, Kohlhammer, Stuttgart, 2022
- [2] ISO International Standard: „ISO 17840-1:2022-02; Road vehicles - Information for first and second responders; Part 1: Rescue sheet for passenger cars and light commercial vehicles“, International Organization for Standardization ISO, Vernier (CH), 2022
- [3] Sächsisches Staatsministerium des Innern (Hrsg.): „Arbeitsverbesserungen durch fortschreitende Digitalisierung des Feuerwehrwesens“; Internet: [<https://www.bevoelkerungsschutz.sachsen.de/digitalisierung-des-feuerwehrwesens-4025.html>]; Abruf: 19.02.2026
- [4] Kraftfahrtbundesamt KBA: „EUCARIS; C. EUCARIS-Meilensteine“; Internet: [https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/EUCARIS/eucaris_node.html]; Abruf: 19.02.2026
- [5] Euro NCAP: „Rescue & Extrication; Test and Assessment Protocol; Version 1.1, September 2025“; Internet: [<https://www.euroncap.com/media/91774/euro-ncap-protocol-post-crash-v11.pdf>]; Abruf: 19.02.2026

gez.

Manfred Wirsch
Präsident

