

TOP 13.5. AK Retten

Berichterstatter: Karsten Göwecke, Berliner Feuerwehr

Am 7. Februar 2017 fand die 32. Sitzung des VDA AK Retten im Opel Schulungszentrum in Rüsselsheim statt. Im interdisziplinären **Arbeitskreis Retten** werden aktuell die nachfolgend aufgeführten Themen schwerpunktmäßig behandelt.

Für die Rettungsdatenblätter werden von verschiedenen Herstellern und der Firma Lösungen angeboten. Eine entscheidende Frage war, ob **3D-Darstellungen** von Vorteil für die Einsatzkräfte sind. Dazu hat im Dezember 2016 ein Versuch an der Berliner Feuerwehr und Rettungsdienst-Akademie stattgefunden. Die Ergebnisse wurden in einem Ergebnisbericht zusammengefasst (Anlage).

Auszug aus der AK-Niederschrift 32. Sitzung:

- Die Nutzung von 3D Darstellungen an der Einsatzstelle muss genauso robust wie eine 2D Darstellung sein.
- 3D-Darstellungen müssen standardisiert sein.
- Einsatzkräfte müssen dafür geschult werden.
- Die Software muss selbsterklärend sein.
- Die Einführung neuer Technologien/Hardware/Software muss bei den Feuerwehren langfristig geplant werden.

Allgemein stellen die Vertreter der Feuerwehren im AK-noch einmal Überlegungen an, welche Bauteile/Bauteilgruppen zukünftig detaillierter in den Rettungsdatenblättern dargestellt werden sollten.

Weiterhin wird das aktuelle **ISO-Normungsverfahren** zur ISO 17840 von Mitgliedern aus dem AK begleitet und kommentiert.

Für das Jahr 2017 wurden seitens der Hersteller wieder mehr Fahrzeuge für die **Methodenuntersuchungen** zur Technischen Rettung in Aussicht gestellt.

Neu im AK ist ein Vertreter der **Landesfeuerweherschulen**. So ist eine direkte Kommunikation mit den Aus- und Fortbildungseinrichtungen gewährleistet.

Seitens der Vertreter der Feuerwehren wird der **Umgang mit neuen Technologien** und alternativ betriebenen Fahrzeugen thematisiert. Stichworte: HV-Speicher, Deaktivierung, Darstellungen von Sicherheitseinrichtungen im Rettungsdatenblatt, Karosserien aus Carbon-Verbundstoffen.

Die Hersteller versuchen über ihre Verbände VDA/VDIK **Kontakt zu nicht organisierten Fahrzeugherstellern** aufzubauen. Tesla ist in keinem Verband organisiert. Die Deutsche Post-AG baut eigene E-Mobile usw.

DAT Status in Deutschland: 54 Leitstellen sind angebunden; 120 Feuerwehren unter Lizenzvertrag; zusätzlich haben alle Feuerwehren in Sachsen über die FW-App und die Anbindung an eine DAT Software der Landesfeuerwehr- und Katastrophenschutzschule Sachsen Zugriff auf die Rettungsdatenblätter.

Bei der **Kennzeichenabfrage** ist die Serverwartung beim KBA ein Thema. Die Möglichkeit zum Aufbau einer Rückfallebene während der Wartungszeiten soll geprüft werden.

Die **App** von Daimler ist auf iOS verfügbar und kann von jedem Hersteller lizenzfrei genutzt werden. Die Verknüpfung von Fahrzeuginformationen in der App mit dem Fahrzeug erfolgt über den Scan des QR Codes am Fahrzeug (z.B. in der Tankklappe). Die anderen Fahrzeughersteller stehen den Aktivitäten von Daimler aktuell abwartend gegenüber. Die 2D Darstellung ist derzeit standardisiert von allen OEM in allen wichtigen Automobilmärkten verfügbar. Aus Sicht der Experten aus den Feuerwehren ist der Weg über diese spezielle App nicht zielführend.

Es wurde die Frage thematisiert, ob **AdBlue-Tanks** zukünftig mit in das Rettungsdatenblatt aufgenommen werden müssen. Aus Sicht der Gefährdungslage für Feuerwehren an der Unfallstelle ist dies nicht notwendig, da die Flüssigkeit nicht anders zu behandeln ist, als auslaufendes Kühlwasser oder Wischwasser. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass damit die Komplexität des Datenblatts in der 2D Variante erhöht würde, ohne dass sich eine spezielle Gefährdungssituation ableiten ließe.

In **anderen Ländern** wird das Thema „Retten von Personen aus E-Fahrzeugen und Bergen der verunglückten Fahrzeuge“ zunehmend ernst genommen. Insbesondere in Ländern mit hohen Zulassungszahlen (Norwegen, Schweiz) wächst das Bewusstsein für Informationskampagnen und bessere Schulungen der Einsatzkräfte. Die Eidgenössische Koordinationskommission für Arbeitssicherheit EKAS (www.ekas.ch) hat 2015 eine Informationsbroschüre zum Thema „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Umgang mit Hochvoltssystemen von Hybrid- und Elektrofahrzeugen“ veröffentlicht (https://www.suva.ch/-/media/produkte/dokumente/6/a/7/21313-1--6281_i_original_it_22416,-d-.pdf.pdf?lang=de-CH). Darin wird unter anderem auch die empfohlene Schutzausrüstung erläutert: „Gerade weil Hochvoltssysteme nicht vollständig abschaltbare Energieträger sind, ist das Tragen geeigneter persönlicher Schutzausrüstungen nach Schutzklasse 1 zumindest bei direkten Arbeiten an Hochvoltkomponenten absolut zwingend.“

Die **DGUV** hat einen „Handlungsrahmen Elektromobilität“ – Stand: August 2016 – erstellt (http://www.dguv.de/medien/inhalt/praevention/themen_a_z/elektromobilitaet/faq_elekro.pdf).

Status FAQ - **Unfallhilfe & Bergen bei Fahrzeugen mit HV-Systemen**: In der Sitzung der **PG Bergen** vom 06.02.2017 wurde begonnen, die bestehende FAQ Liste zu überarbeiten bzw. anzupassen. Das Ziel ist die Fertigstellung der aktualisierten Liste bis Sommer 2017. Anschließend sollen die anderen Verbände bezüglich der Inhalte befragt werden. Knackpunkte sind:

- Eine Einheitliche Festlegung von Begriffen. Dazu soll eine Liste vorangestellt werden. Beispiel, was ist ein schwerer Unfall? Wie bezeichnet man eine Deaktivierungsstelle, Hochvolttrennstelle oder Hochvoltabschaltvorrichtung usw.

- Wie lange soll der Kühlprozess einer sich erwärmenden Hochvoltbatterie fortgesetzt werden? Es gab seitens der Hersteller keine Einigkeit und keine Aussage, ob ein solcher Prozess gestoppt werden kann.
- Es stand auch die Forderung im Raum, dass die Feuerwehren qualifizierte Elektrofachkräfte stellen sollen. Das ist vom Tisch!
- Wer soll dann als Elektrofachkraft über die Leitstelle angefordert werden?
- Separierte HV-Speicher stellen noch ein Problem der Zuständigkeit dar. Ohne Gefahrenabwehr sehe ich die Feuerwehr nicht zuständig. (Der Radlader der Feuerwehr ist glücklicherweise auch vom Tisch.)
- **Isolierende Schutzhandschuhe** sind bei bestimmten Unfallszenarien nun ein Thema bei den Herstellern. Es gab auch den Vorschlag Nitrilhandschuhe aus dem Rettungsdienst unter die Arbeitshandschuhe tragen zu lassen. Diese sind allerdings nicht gegen Stromdurchschlag geprüft.
- Austretende Gase aus HV-Speichern bilden explosive Atmosphären. Hierzu hielten sich die Hersteller bedeckt. Interessant sind hierbei die Explosionsgrenzen. Ein anwesender Firmenvertreter für Brandschutzeinhausungen für E-Fahrzeuge berichtete von eigenen Versuchen. Dort sollen solche Einhausungen explodiert sein.
- Bei der Übergabe der Einsatzstelle gilt es noch zu klären, wann ein Fahrzeug sicher ist.

Am 19. und 20. Januar 2017 fand bei der BF Nürnberg ein Treffen der Mitarbeiter im AK-Retten und das jährliche **Beobachtertreffen** für Methodenuntersuchungen statt.

Aus dem Kreis der Beobachter nahmen Kollegen von folgenden Dienststellen teil: BF Nürnberg, Berliner Feuerwehr, BF Kassel, LFKS Sachsen, BF München, LFS Baden-Württemberg, BF Ludwigshafen und ein Gast von der BF Chemnitz.

Es erfolgte eine Vorstellung und die Fortschreibung der überarbeiteten Checkliste „Methodenuntersuchung zur technischen Rettung aus Neuwagen“. Der Begriff „Schneidversuch“ wurde hierbei durch „Methodenuntersuchung“ im Ergebnis der Diskussion beschlossen, einen Methodenkatalog zur technischen Rettung aus Fahrzeugen zu erstellen, der sowohl Standardmethoden, als auch alternative Methoden enthält. Geeinigt wurde sich auf folgendes Konzept:

1. Benennung der Methode
2. Kurze Beschreibung der Methode (bebildert)
3. Notwendige Werkzeuge / Geräte

Eine praktische Erprobung erfolgte an einem von der Porsche AG zur Verfügung gestellten Fahrzeug.

Betont wurde, dass die gewonnenen Erkenntnisse aus der Methodenuntersuchung nur anonymisiert, also herstellerneutral, in den Katalog eingehen dürfen, um keine Angriffspunkte zu bieten.

Methodenuntersuchung aus **Sicht der Fahrzeughersteller**: Ein Vertreter der Fahrzeughersteller berichtet über ein Treffen verschiedener Hersteller. Die Arbeit des AK Retten wird dort mit Skepsis betrachtet, auch wenn seitens der Hersteller ähnliche Versuche laufen. Eine Intensivierung der Zusammenarbeit stößt weiterhin auf Zurückhaltung. Gründe hierfür sind hauptsächlich Geheimhaltung und Datenschutz. Als eine Möglichkeit, bei den Herstellern auf mehr Verständnis zu stoßen, wird eine Präsentation in Erwägung gezogen. Man möchte damit auch Betroffenheit bei „den Managern“ erzeugen. Es wurde in diesem Zusammenhang noch einmal betont, dass eine Darstellung der Methoden zur Befreiung von Personen aus verunfallten Kfz herstellerübergreifend und neutral sein müsse.

Zur Verbreitung der **gewonnenen Informationen**: Um ein möglichst breites Fachpublikum zu erreichen, sollten die genutzten Zugänge möglichst kostenlos und einfach für die Feuerwehrangehörigen zu erreichen sein. Gleich welche Möglichkeit genutzt wird, dürfen keine Widersprüche in den einzelnen Regelwerken sein. Deshalb wurde folgendes Vorgehen vorgeschlagen: Die Fortschreibung der vfdb-Richtlinie 06/01 und anschließende Aktualisierung des Merkblattes zur RL. Die Teilnehmer wünschen sich eine deutlich intensivere Weitergabe der Fachinformation mittels Verbandsinfos, Webseiten der Hersteller, Videoclips, digitalen Medien wie Youtube, Publizierung in Fachzeitschriften und Pressemitteilungen.

Eine schriftliche Anfrage zu **hydraulischen Rettungsgeräten** des Herrn Markus Meyer, Stadt Ratingen, aus dem FFW NA 031-04-10 aufgrund der umfangreichen Überarbeitung der EN 13204 wurde wie folgt beantwortet:

- Eine Halbierung der Mindesthubkraft von 60 kN auf 30 kN für Rettungszyylinder ist nicht akzeptabel. Sie sollte nicht unter 50 kN betragen mit der Begründung, dass der Trend zu immer fester werdenden Materialien geht.
- Mit der Begründung, dass ergonomische Anforderungen eine immer größere Bedeutung gewinnen, sollten für Spreizer, Scheren und Kombigeräten keine Ausnahmen zugelassen werden zu der Regelung, dass diese in mindestens einer Trageposition so ausbalanciert sind, dass sie höchstens 30° gegenüber der Horizontalen geneigt sind. Bei Sondergeräten unter 8 kg sind Ausnahmen akzeptabel.