

1 Einsatzvorbereitung und -abwicklung

Im Rahmen der Einsatzvorbereitung für verschiedene auch immer wiederkehrende Einsätze sollten Festlegungen getroffen werden, damit bei wechselnden Führungskräften der grundlegende Einsatzablauf gleich bleibt.

Feuerwehr-Dienstvorschriften alleine reichen für eine effektive Einsatzvorbereitung und die Einsatzstellenorganisation oft nicht aus. Viele Feuerwehren treffen daher weitere Festlegungen, wie z. B. Ausrückeordnung, Alarmpläne oder Kommunikationskonzepte. Jede derartige Regelung erfüllt den Grundgedanken einer SER, auch wenn sie nicht so bezeichnet wurde.

1.1 Standard-Einsatz-Regeln (SER)

Standard-Einsatz-Regeln sind organisatorische Handlungsanweisungen, die ein bestimmtes standardisiertes Verhalten der Einsatzkräfte an der Einsatzstelle etablieren sollen. Einsatzabläufe und Maßnahmen sowie Aufgabenverteilungen sind bei zahlreichen Einsätzen gleich gestaltet und bringen daher auch eine gewisse Routine in das oftmals stressige Einsatzgeschehen hinein.

Die Maßnahmen der Einsatzvorbereitung können in entsprechenden Handlungsanweisungen wie zum Beispiel einer SER zusammengefasst werden. Neben allgemeinen Hinweisen, Ausrückeordnung und Kommunikationskonzept gehört eine Aufgabenverteilung der Einheiten zu den wesentlichen Bestandteilen.

Mehr sollte in einer SER auch nicht geregelt sein, da diese Standardabläufe genau definiert. Es kann eine beständig gute und effektive Leistung an den Einsatzstellen erbracht werden. Besonders für den Einsatzablauf bei einem Verkehrsunfall mit seinen umfangreichen Aufgaben in der Erstphase, empfiehlt es sich eine SER für diesen Bereich zu erstellen.

1.2 Grundregeln Einsatzmaßnahmen

Für zahlreiche Themen rund um die Feuerwehr, die nicht ständig präsent sind, helfen Checklisten, Standard-Einsatzregeln oder auch die Feuerwehr-Dienstvorschriften. Wichtig ist nur, dass es für wiederkehrende Abläufe Festlegungen gibt, die allen Einsatzkräften bekannt sind und die verbindlich eingehalten werden.

Die Einsatzabwicklung bei einem Verkehrsunfall sollte nach einem gleichbleibenden Schema ablaufen. Mit sechs Punkten lässt sich ein Einsatz abarbeiten:

1. **Anfahrt (Aufstellung, Absicherung)**
2. **Lageerkundung**
3. **Festlegung Rettungsmodus mit dem Rettungsdienst**
4. Erst-/Versorgungsöffnung
5. Rettungs-/Befreiungsöffnung
6. Abschließende Maßnahmen

In diesem Buch liegt der Fokus auf den ersten auf den Handlungen, die vor dem eigentlichen Einsatz erfolgen müssen (Punkte eins bis drei). Auf die Rettung und Nachbereitung (Punkte vier bis sechs) wird nicht näher eingegangen.

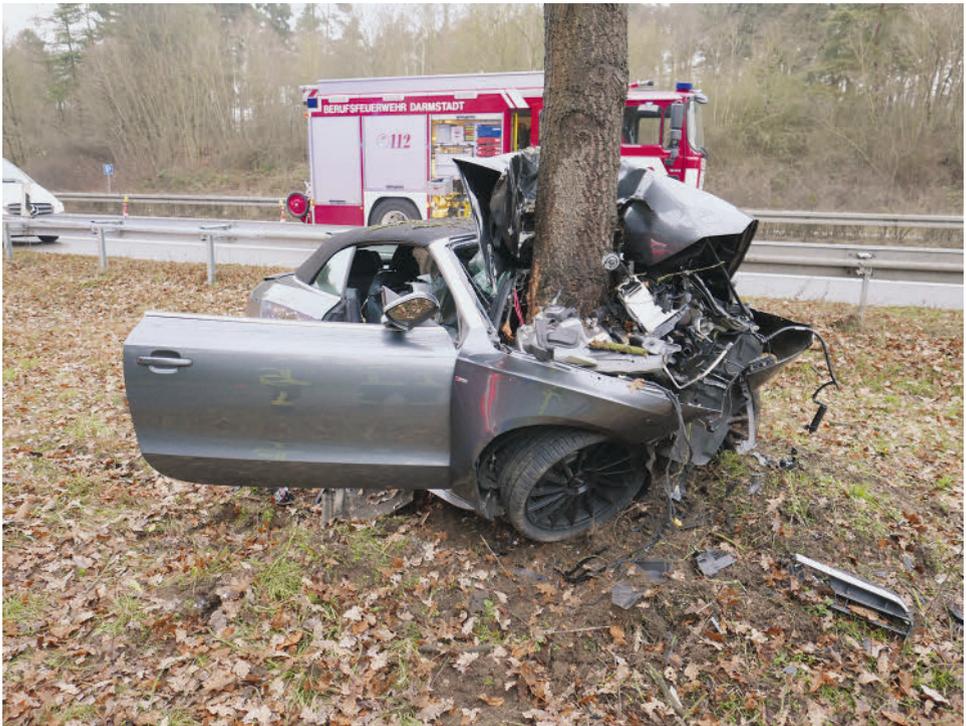


Bild 1: *Für eine effiziente Rettung sind eine gute Erkundung und strukturiertes Vorgehen notwendig.*

Die Anfahrt zur Einsatzstelle mit Anfahrt und Aufstellung wird in Kapitel 1.5 behandelt, die Absicherung der Einsatzstelle in Kapitel 1.6.

Der Bereich Lageerkundung wird in der Regel nur wenig Zeit im Verhältnis zur weiteren Einsatzzeit in Anspruch nehmen. Dennoch entscheiden diese Minuten über den Einsatzerfolg. Für Führungskräfte ist es daher wichtig diese mit der angebrachten Sorgfalt durchzuführen. Kleinigkeiten werden gerne übersehen und sorgen im Einsatzverlauf dann für Probleme. In den folgenden Kapiteln erhalten Sie zahlreiche Tipps und Informationen rund um die Lageerkundung.

Mit dem Rettungsdienst muss früh der Rettungsmodus festgelegt werden. Hier sollten die Hilfsorganisationen die gleiche Sprache sprechen. Der Rettungsmodus aus dem vfdB Merkblatt 06/01 »Technisch-medizinische Rettung nach Verkehrsunfällen« hat sich hierzu weitgehend etabliert. Beispiele zu den Varianten sofort-schnell werden in Kapitel 5 beschrieben.

1.3 Golden Period of Trauma

Die Definition der »Golden Period of Trauma« ist von der »Golden hour of shock« das US-amerikanischen Traumatologen Dr. Adams Cowley aus den 70er Jahren abgeleitet. Als die »Golden Period of Trauma« versteht man die Vorstellung einer höheren Überlebenschancen von schwerstverletzten Personen, wenn der Zeitraum vom Unfallereignis bis zur definitiven medizinischen Versorgung in einem Traumazentrum der Einsatzsituation sowie dem Verletzungsmuster angepasst in der kürzest möglichen Zeit erfolgt.

Obwohl es wissenschaftlich keine Beweise für den Erfolg dieses Modells gibt, so herrscht in der aktuellen notfallmedizinischen Literatur Einigkeit darüber, dass das Zusammenspiel zwischen lebensrettender notfallmedizinischer Versorgung in Kombination mit dem dann folgenden schnellstmöglichen Transport des Schwerverletzten in das nächste geeignete Traumazentrum, die entscheidenden Faktoren für das Überleben des Patienten darstellen.

Die »Golden Period of Trauma« wurde vom Unfallchirurg C. Kleber et al (2013) geprägt, welcher nicht die Länge der Rettungszeit, sondern deren Anpassung an die jeweiligen Verletzungsmuster, die pathologischen Probleme und die Gegebenheiten am Notfallort in den Vordergrund stellt.

In Bezug auf die »Golden Period of Trauma« muss der Einsatzleiter dafür Sorge tragen, dass sich die Rettungszeit je nach Zustand des Patienten auf ein notwendiges Maß beschränkt. Hierfür ist es erforderlich, ab Ankunft an der Einsatzstelle und mit Beginn der Maßnahmen, die Zeit zu erfassen und im Blick zu behalten.

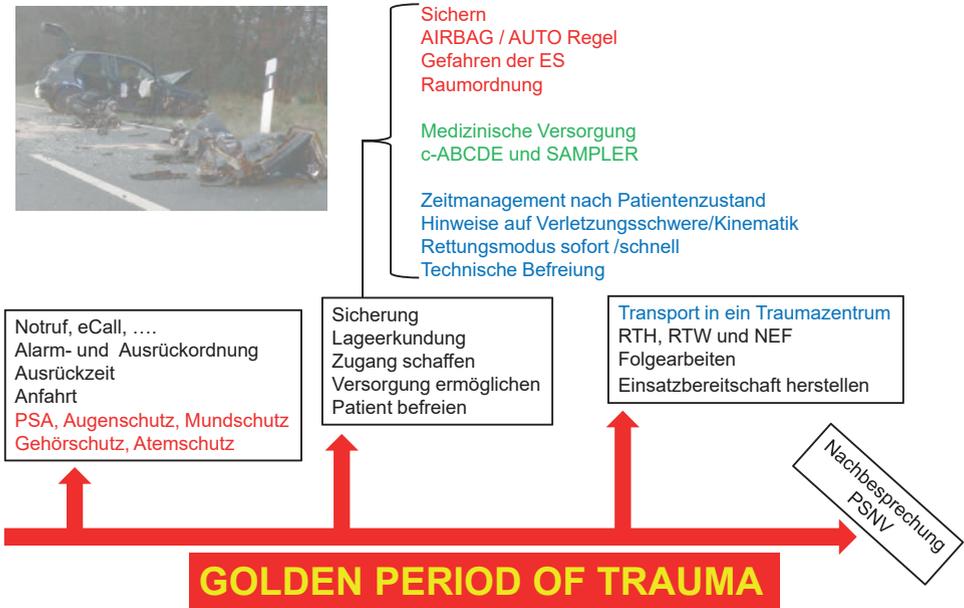


Bild 2: Zeitschiene der Golden Period of Trauma

1.4 Anfahrt und Aufstellung

Bereits auf der Anfahrt muss die allgemeine Lage wie der Ort, die Zeit und das Wetter beurteilt werden. Befindet sich die Einsatzstelle auf einer Autobahn oder mehrspurigen Kraftfahrstraße, sind die Fahrtrichtung und der genaue Unfallort wichtig. Die Uhrzeit spielt eine Rolle, um abschätzen zu können, ob mit einer hohen Verkehrsauslastung (Berufsverkehr) zu rechnen ist oder ob die Straßen frei sind. Ist es hell oder muss aufgrund der Dunkelheit mit einem Mehraufwand für die Ausleuchtung der Einsatzstelle gerechnet werden? Wie sieht es im ehrenamtlichen Bereich mit der Personalverfügbarkeit aus? Stehen auch genügend ausgebildete Einsatzkräfte zur Verfügung und sind Maschinisten für die Einsatzfahrzeuge vorhanden?

Beim Wetter wird besonders bei niedrigen Temperaturen der Wärmehalt von Patienten in Zeiten von LED-Beleuchtung immer schwieriger. Auch der Schutz der Patienten gegen Regen oder Schnee stellt eine Herausforderung dar. Für die eigenen Kräfte ist das Wetter ebenfalls von Bedeutung. Bei großer Hitze müssen die



Bild 3: *Die Aufstellung der Fahrzeuge muss so geplant werden, dass an- und abrückende Einsatzfahrzeuge jederzeit die Einsatzstelle verlassen können.*

Einsatzkräfte rechtzeitig – in diesem Fall früher – ausgetauscht werden. Die Gefahren für die Einsatzkräfte durch Überhitzung oder Dehydrierung müssen beachtet werden. Bei anderem Unwetter wie beispielsweise Gewitter, Dauer- oder Starkregen kann neben einer erhöhten Rutschgefahr sowie ggf. durch die Gefahr eines Blitzschlages auch die Persönliche Schutzausrüstung an ihre Grenzen gelangen. Bei Schnee und Frost muss die PSA entsprechend an den Wärmeerhalt angepasst werden.

Auf der Anfahrt zur Einsatzstelle findet schon eine gedankliche Vorbereitung statt. Verbunden mit dem Alarmstichwort und den Informationen durch die Rettungsleitstelle können Standards in Erinnerung gebracht werden. Eventuell sind für verschiedene Einsatzlagen und Streckenabschnitte Einsatzunterlagen oder Streckenpläne vorhanden. Wenn es die Zeit zulässt, hilft ein kurzer Blick in diese, um die nötigen Informationen ins Gedächtnis zurück zu holen. Gerade im Bereich von Autobahnabschnitten sind Strecken- und Objektpläne wichtig, um sich nochmal einen Überblick über Notzufahrten oder Wendemöglichkeit zu verschaffen.

Kurz vor der Einsatzstelle, sollten die Fahrzeuge mit ausreichend Sicherheitsabstand in Bereitstellung gehen. Hierbei kann die GAMS Regel aus der FwDV 500 angewendet werden. Oft ist in der Erstmeldung nicht bekannt ob eventuell ein Fahrzeug mit Gefahrgut betroffen ist. Die Führungskraft kann im Rahmen der ersten Lagefeststellung dann die endgültige Fahrzeugaufstellung festlegen.

Zahlreiche Punkte müssen bei der Aufstellung der Fahrzeuge beachtet werden:

- Fahrzeuge mit hohem Einsatzwert direkt an der Einsatzstelle aufstellen
- Windenfahrzeuge so aufstellen, dass sie noch genutzt werden können
- Nachts: Ausleuchten der Einsatzstelle, Schattenbildung beachten
- Leitungslängen der hydraulischen Rettungsgeräte beachten
- Platzbedarf für Rettungsdienstfahrzeuge beachten
- Das An- und Abrücken von Rettungsmitteln muss möglich sein
- Flussrichtung austretender Betriebsmittel beachten
- Abgasströmung der Fahrzeuge und Stromerzeuger beachten und ggf. beobachten
- Bei brennenden Fahrzeugen: Windrichtung beachten, Sicherheitsabstand halten
- ...

Schon in dieser Phase muss an eine Lagemeldung auf Sicht an die zuständige Rettungsleitstelle gedacht werden. Je nach Lagebild erhalten dadurch die nachrückenden Einsatzkräfte schon erste Informationen. Hierdurch können auch gegebenenfalls frühzeitig weitere Kräfte und Einsatzmittel nachgefordert werden. Ein Problem in der modernen von sozialen Medien geprägten Zeit sind die vielen Schaulustigen. Jede Bewegung und Tätigkeit wird von außen dokumentiert. Oft behindern diese Personen die Einsatzkräfte, um entsprechend spektakuläre Bilder oder Videos zu machen. Das führt oft zu einem zusätzlichen Druck auf die Einsatzkräfte, mit dem man umzugehen lernen muss. Der Aufbau von Sichtschutzwänden ist eine Lösung, bindet jedoch Personal und ist in der Frühphase des Einsatzes daher nur schwer zu verwirklichen.

1.5 Absicherung der Einsatzstelle

Leider kommt es an Einsatzstellen immer wieder zu schweren Unfällen infolge schlechter Einsatzstellenabsicherung. Die Arbeitshilfe der DGUV »Sicherheit im Feuerwehrdienst« GUV-I 8651 im Abschnitt C6 befasst sich ausführlich mit dem Absichern der Einsatzstelle.

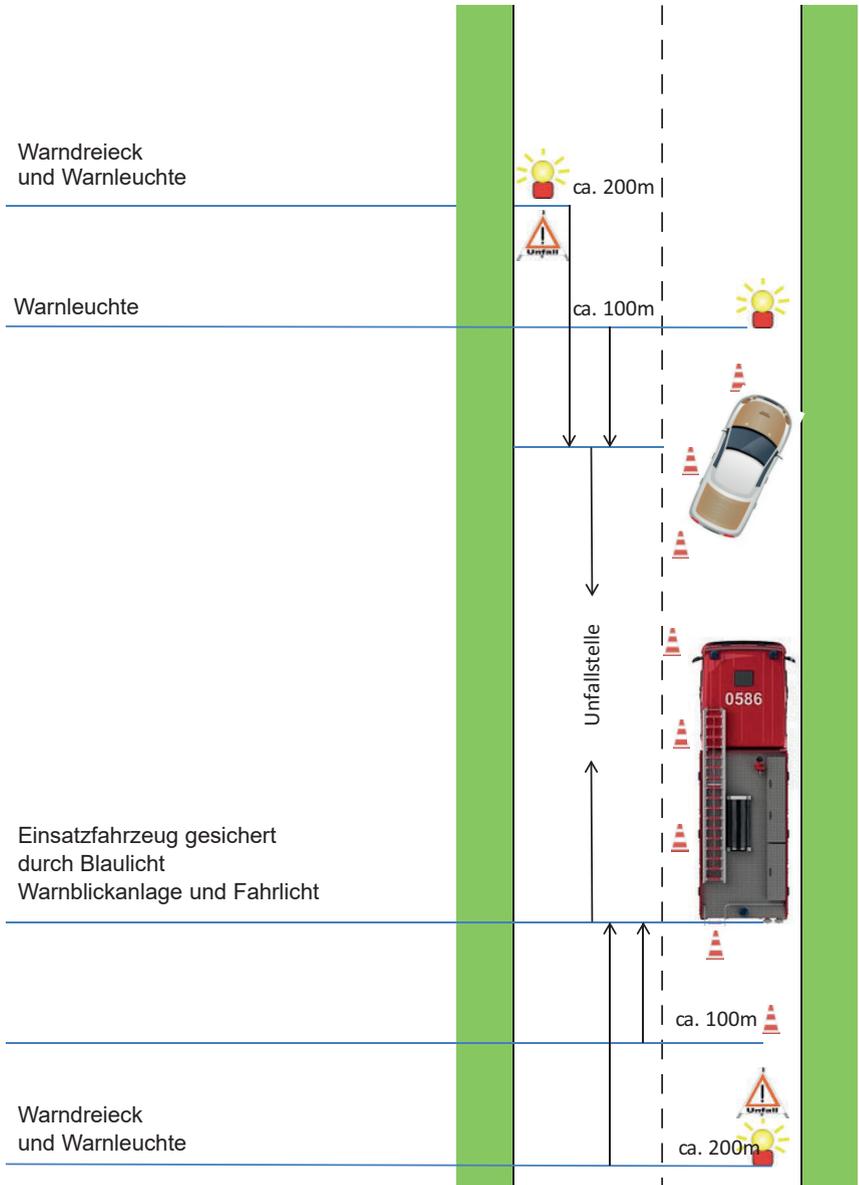


Bild 4: Absichern von Einsatzstellen auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften nach (GUV-I 8651)

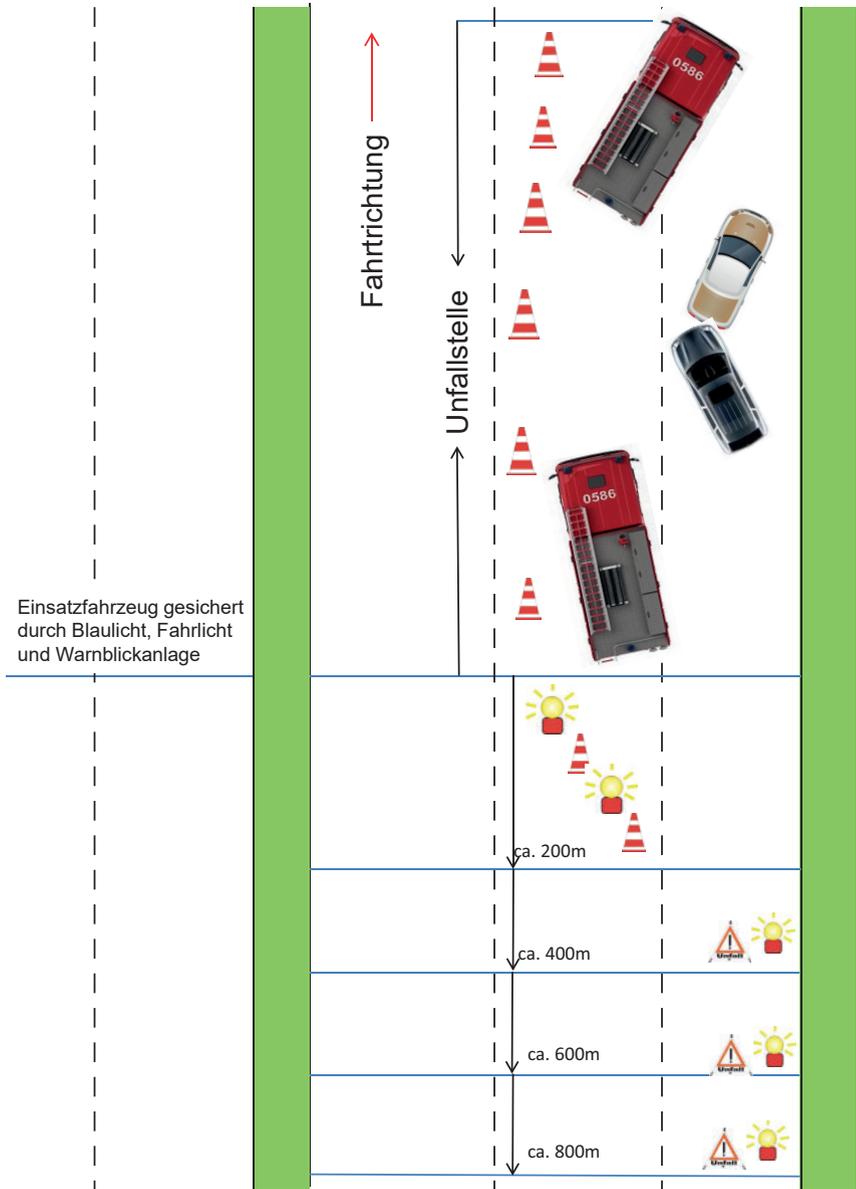


Bild 5: Absichern von Einsatzstelle auf Autobahnen nach (GUV-I 8651)

Grundregeln für Warn- und Absperrmaßnahmen nach (GUV-I 8651):

- Einsatzstellen im Verkehrsraum sind sofort durch Absperr- und Warnmaßnahmen zu sichern.
- Die Verkehrslenkung ist Aufgabe der Polizei.
- Beim Abstand bzw. Beginn von Sicherungsmaßnahmen muss die mögliche Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge berücksichtigt werden.
- Auf Straßen mit Gegenverkehr muss immer nach beiden Seiten gesichert werden.
- Besondere Gefahrenstellen im Verlauf von Straßenführungen bilden Kurven, Kuppen und durch Jahreszeit bzw. Tageszeit bedingte Sichtbehinderungen, z. B. Bäume und Abschattungen. Sicherungsmittel sind deshalb soweit wie möglich vor Kurven, Kuppen und Sichtbehinderungen aufzustellen, damit Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf für sie nicht erkennbare Gefahrenstellen aufmerksam werden.
- An Einsatzstellen im Verkehrsraum, die noch nicht gesperrt sind, ist als Warnmaßnahme Warnkleidung zu tragen:
Warnkleidung bedeutet Auffälligkeit bei Tag durch fluoreszierendes, zur Umgebung kontrastreiches Hintergrundmaterial und Auffälligkeit bei Nacht durch retroreflektierendes Material. Werden keine Warnwesten verwendet, müssen die Materialien so angeordnet sein, dass die Körperkontur erkennbar ist.
- Einsatzstellen sind bei nicht ausreichendem Tageslicht auszuleuchten.
- Selbst ausreichend gesicherte Einsatzstellen sind bei fließendem Verkehr nicht zwangsläufig unfallsicher. Einsatzfahrzeuge deshalb möglichst so aufstellen, dass die Einsatzstelle vor fließendem Verkehr und Folgeunfällen weitestgehend abgeschirmt ist.

1.6 Ausrüstung des Einheitsführers

Zur Lageerkundung kann sich der Einheitsführer in der heutigen Zeit einiger Hilfsmittel bedienen. Vieles ist von der Funktion als Zugführer oder Staffel-/Gruppenführer und der vorhandenen technischen Ausstattung abhängig. Alle diese Gegenstände werden in verschiedenen Abschnitten immer wieder mit Beispielen beschrieben.

Zu den zusätzlichen Ausrüstungsgegenständen gehören zum Beispiel:

- Tablet, Smartphone oder Laptop
- Gasmessgerät
- Wärmebildkamera
- TH-Tasche

In der TH-Tasche sollten mindestens Wachsstifte zur Beschriftung, ein Schaumstoffball zum Öffnen von Innentüren (vgl. Kapitel 2.2.3), Schraubenschlüssel, Heber für die Innenverkleidung, Federkörner und Kabelschere mitgeführt werden.

Besonders der Einheitsführer sollte auf vollständige Persönliche Schutzausrüstung achten. Dazu gehören bei der Technischen Hilfeleistung auch Einmalhandschuhe, Schutzbrille, und eine FFP-Maske. Für die Erkennung der Einheitsführer in ihren Funktionen haben sich Funktionswesten bewährt. Damit ist eine organisationsübergreifende Kommunikation sichergestellt.



Bild 6: *Grundausrüstung von einem Einheitsführer: TH- Tasche, WBK, Gasmessgerät, eventuell noch ein Tablet für die Rettungskarten*