

THEMA: **Menschenrettung nach Verkehrsunfall (VU)**

AUSBILDUNGSZIELE: Die Teilnehmenden sollen die Standardeinsatzmaßnahmen bei „Menschenrettung nach VU“ kennen und diese anschließend in der praktischen Ausbildung in die Praxis umsetzen können.

Teilziele: Die Teilnehmenden sollen **wissen:**

- Vorgehensweise nach den Standardeinsatzmaßnahmen bei „Menschenrettung nach VU“.

Die Teilnehmenden sollen **können:**

- Die Standardeinsatzmaßnahmen bei „Menschenrettung nach VU“ und die damit verbundenen Maßnahmen in die Praxis umsetzen.

METHODE: Lehrgespräch

BITTE VORBEREITEN:

Unterlagen: Dazugehörige Präsentation

Geräte: PC und Beamer zur Vorführung der Präsentation

Sonstiges:

HINWEISE: Es handelt sich um den Handzettel für den Vortrag „Standardeinsatzmaßnahmen – Menschenrettung nach VU“, welcher den Einstieg in das Thema und die Präsentation beschreibt. Der Handzettel beinhaltet sehr viel an Fachinformation, um den Theorievortrag bestmöglich durchführen zu können. Die praktische Ausbildung wird in einem eigenen Handzettel erläutert.

ZEIT: mindestens 30 Minuten

ORT: Schulungsraum

EINLEITUNG

- Erkläre den Teilnehmenden, dass der Fokus dieser Einheit, nicht auf der Befreiung der verletzten Person oder Schnitttechniken in der Unfallrettung liegt. Es werden vorwiegend jene Tätigkeiten geschult, welche von Kamerad*innen, der an der Einsatzstelle ersteintreffenden Feuerwehr, durchgeführt werden können (z.B.: Vorbereitung für nachrückende Kräfte), die allerdings keine Kenntnisse über die Handhabung eines hydraulischen Rettungsgerätes aufweisen und/oder nicht im Besitz eines eben solchen sind.
- Falls die Feuerwehr kein hydraulisches Rettungsgerät besitzt:
Erkläre den Teilnehmenden, dass der praktische Teil dieser Ausbildung in Zusammenarbeit mit einer Feuerwehr der Alarmstufe 1 (mit hydraulischem Rettungsgerät), welche bei einem VU mit eingeklemmter Person hinzu alarmiert wird, erfolgt, um deren Gerätschaften und Vorgehensweise kennenzulernen und erste Erfahrung in der Bedienung der Gerätschaften zu sammeln.

HAUPTTEIL

Erkläre den Teilnehmenden zum Einstieg, dass die „Standardeinsatzmaßnahmen – Menschenrettung nach VU“ als „roter Faden“ bei einem VU mit eingeklemmter Person angesehen werden sollen. Somit soll sichergestellt werden, dass zum richtigen Zeitpunkt, die notwendigen Maßnahmen in der richtigen Reihenfolge gesetzt werden.

1. Lageerkundung

- Lageerkundung erfolgt durch den ersteintreffenden Gruppenkommandanten (GRKDT).

Die Lageerkundung bei einem VU mit eingeschlossener / eingeklemmter Person erfolgt, so wie bei jeden Einsatz, anhand der 4 Phasen der Lageerkundung:

1. **Frontalansicht:** Der erste Blick, welcher sich der Führungskraft beim Eintreffen / Annähern der Einsatzstelle bietet.
2. **Befragung:** Befragen anwesender Personen, sofern diese ansprechbar sind
z.B. Unfallbeteiligte, Unfallzeugen, ...

3. **Innere Erkundung:** Der Blick in und unter die Unfallfahrzeuge. Hierbei erfasst die Führungskraft, wo und wie viele im Fahrzeug eingeschlossene / eingeklemmte Personen vorhanden sind. Welche möglichen weiteren Gefahren (Ladung, austretende Betriebsmittel, PKW mit alternativem Antrieb, ...) sind in der jeweiligen Situation vorhanden und müssen in weiterer Folge berücksichtigt werden?
 4. **Gesamtübersicht:** Umfassende Erkundung → „Hast du das Objekt umrundet, hast du die Lage erkundet“. Durch die Umrundung der Unfallfahrzeuge durch die Führungskraft wird die Lage (z.B. Unfallfahrzeuge) von allen Seiten erkundet. Dadurch ergibt sich ein umfassendes Lagebild. Im Zuge der Umrundung sollen / müssen alle Zugangsmöglichkeiten in die Unfallfahrzeuge geprüft werden (sämtliche Türen, Kofferraum, ...).
- Bei der Lageerkundung beim VU mit eingeschlossener / eingeklemmter Person spielen nachfolgende Punkte eine besonders wichtige Rolle:
 - Anzahl an beteiligten / eingeschlossenen / eingeklemmten Personen? In welchem/-n Fahrzeug/-en befinden sich diese?
 - Typ und Aufbau des Fahrzeuges:

Typ und Aufbau geben in gewisser Weise mögliche Rettungswege (inkl. wie diese umzusetzen sind) und Rettungsmethoden vor. Beispiel: Das „Tunneln“ ist bei einem Kombi-PKW anderes umzusetzen als bei einem PKW mit Stufenheck.
 - AUTO-Regel anwenden:

Die AUTO-Regel stellt in der Unfallrettung neben den 4 Phasen der Lageerkundung, eine zusätzliche gedankliche Unterstützung für die Führungskraft dar. Im Straßenverkehr gibt es neben den PKWs mit Benzin- oder Dieselmotor bereits viele verschiedene Formen von alternativen Antrieben. Die Besonderheiten und die möglichen Gefahren, die von alternativen Antrieben ausgehen, müssen in der Lageerkundung erfasst und in der weiteren Vorgehensweise berücksichtigt werden. Kommunikation an die Mannschaft ist wichtig!

- Zugänge ins Fahrzeug prüfen:

Im Zuge des Umrundens des Fahrzeuges sind auch alle möglichen Zugänglichkeiten zum Fahrzeug zu prüfen (alle vorhandenen Türen, Kofferraum). Vielleicht stellt sich dabei heraus, dass eine Tür offenbar ist und somit bereits ein Erstzugang zur verunfallten Person, ohne jegliche Anwendung eines technischen Gerätes, geschaffen werden kann.

- Gefahrenausbreitung (Ladung, austretende Flüssigkeiten, ...):

Gerade bei geschlossenen, nicht einsehbaren Fahrzeugen z.B. Kastenwagen ist es notwendig auch den Laderaum zu überprüfen:

- Was hat das Fahrzeug geladen und geht von der Ladung eine Gefahr für die Einsatzkräfte aus?
- Ist die Ladegutsicherung noch intakt oder muss diese vor Einleitung der Rettungsmaßnahmen erst wiederhergestellt werden.
- Hat die Ladung eine Auswirkung auf den geplanten Rettungsweg?
- Usw.

Austretende Flüssigkeiten können möglicherweise durch einen Blick unter das Fahrzeug erkannt werden. Sie sollten die Einsatzkräfte in der Erstphase aber nicht allzu stark binden. Um einer (weiteren) Umweltgefährdung vorzubeugen sind Erstmaßnahmen, wie das Unterstellen eines Auffangbehältnisses, jedoch zu setzen.

- Erkläre anhand der nächsten Folie, wofür die Anfangsbuchstaben in der AUTO-Regel stehen:

A für austretende Stoffe: Können durch Sehen, Hören, Riechen oder Messen festgestellt werden, z.B. Zisch- oder Knattergeräusche, Gasgeruch, Lachen- oder Nebelbildung.

U für Unterboden erkunden: Unterboden, Motorraum und Kofferraum auf möglicherweise verbaute Gastanks, orangefarbene Hochvoltleitungen, (nicht) vorhandene Abgasanlage, Personen und sonstige Gefahren prüfen.

T für Tankdeckel öffnen: Durch das Öffnen des Tankdeckels kann festgestellt werden, ob sich ein zweiter Tankanschluss darin befindet z.B. für Erd- oder Flüssiggas. Vielleicht besitzt das Fahrzeug mehr als einen Tankdeckel.
Eventuell ist im Tankdeckel ein QR-Code für das Rettungsdatenblatt angebracht. Seit Oktober 2018 muss bei Neufahrzeugen in der EU im Tankdeckel die Treibstoffart / Antriebsart mittels Piktogramm gekennzeichnet werden.

O für Oberflächen absuchen: Gibt es Hinweise auf eine alternative Antriebstechnik (grüne Schrift am Kennzeichen, Schriftzüge wie: „Ich fahre mit Erdgas“, „100% elektrisch“, ...)?

- Erkläre anhand der nächsten Folien, welche Informationen aus dem Rettungsdatenblatt entnommen werden können und welche Möglichkeiten es gibt um zum richtigen / zum Fahrzeug zugehörigen Rettungsdatenblatt zu kommen.

Das Rettungsdatenblatt, stellt heutzutage ein wichtiges Element sowohl in der Lageerkundung als auch in der Durchführung der weiteren Maßnahmen dar.

Erkläre kurz anhand von Beispielen, welche wesentlichen Informationen daraus entnommen werden können und welche weiteren Informationen bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben enthalten sind z.B. HV- Deaktivierung.

Erkläre anhand des Ablaufschemas wie man zum Fahrzeug zugehörigen Rettungsdatenblatt gelangt.

Die zentrale Frage, die dabei gestellt werden muss, ist: „Kann das Fahrzeugmodell und Baujahr selbständig festgestellt werden?“

Wenn ja, führt der Weg über eine kostenlose oder kostenpflichtige Datenbank zum entsprechenden Rettungsdatenblatt.

Wenn nein, weil die Kenntnis über Fahrzeugmodell und / oder Baujahr generell fehlt oder das Fahrzeug auf Grund des Unfalls so stark deformiert und beschädigt ist, dass eine Identifikation nicht mehr möglich ist, gibt es folgende Möglichkeiten:

- Rettungsdatenblatt ist im Fahrzeug vorhanden:
 - Aufkleber auf der Windschutzscheibe beachten
 - Mögliche Aufbewahrungsorte können sein: Sonnenblende, Handschuhfach, Mittelkonsole, ...
 - Zugänglichkeit ins Fahrzeuginnere muss gegeben sein
- QR-Code am Fahrzeug:

Manche Fahrzeughersteller bringen einen QR-Code im Bereich der B-Säule und / oder im Tankdeckel an. Wird dieser mittels Smartphone oder Tablet gescannt, führt dieser direkt zum Fahrzeug zugehörigen Rettungsdatenblatt. Voraussetzung dafür ist, dass eine Internetverbindung besteht.
- Kennzeichenabfrage:

Seit geraumer Zeit besteht auch die Möglichkeit einer Kennzeichenabfrage im Zuge eines Einsatzes.

Hierfür muss die Feuerwehr einmalig einen Zugang mittels @feuerwehr.or.at-Benutzer bei Österreichischen Bundes-Feuerwehrverband beantragen.

Mit diesem Zugang kann die Feuerwehr im Einsatzfall auf der Internetseite www.feuerwehrrapp.at auf die Kennzeichenabfrage zugreifen. Die Abfragen werden

2. Sicherung:

Parallel zur Lageerkundung durch den GRKDT und unabhängig vom Rettungsplan werden bereits die ersten Sicherungsmaßnahmen eingeleitet, dazu zählen:

- Dass jedes Feuerwehrmitglied die vollständige persönliche Schutzausrüstung (PSA) trägt. Auf Eigenschutz und eigene Sicherheit ist zu achten!

- Die Verkehrswegabsicherung. Erwähne diese nur kurz. Die Abstände sollten bereits aus der Truppmann-Ausbildung bekannt sein bzw. sind sie auch Inhalt der Truppführer-Ausbildung.
- Fahrzeugaufstellung (An- und Abfahrt anderer gewährleisten): Die Führungskraft weiß aufgrund der Alarmierung, welche zweite Feuerwehr ebenfalls zur Einsatzstelle gerufen wurde und von welcher Richtung diese an die Einsatzstelle kommt und kann sich bereits entsprechende Gedanken machen:
 - Habe ich mit einer geballten Anhäufung an Einsatzfahrzeugen auf einer Seite des VUs zu rechnen oder teilen sich die Fahrzeuge auf beide Seiten auf?
 - Welche/-s Fahrzeug/e benötige ich direkt an der Unfallstelle und welche/s Fahrzeug/e kann ich zum Schutz der Einsatzkräfte in einem entsprechenden Abstand als „Pufferfahrzeug“ aufstellen?

Die Zu- und Abfahrt der Einsatzfahrzeuge muss stets gewahrt sein – dies betrifft insbesondere Rettungsfahrzeuge (Abtransport der verunfallten Person). Es macht keinen Sinn, wenn die verunfallte Person innerhalb kürzester Zeit befreit wurde, der Abtransport ins Krankenhaus aber nicht erfolgen kann, weil die Zu- und Abfahrten mit Gerätschaften und/oder Fahrzeugen blockiert sind.

- Brandschutz aufbauen (mind. 2-facher): Brandschutz nicht nur aufbauen, sondern auch durch mindestens eine Einsatzkraft besetzt halten. Dies ist deswegen unbedingt notwendig, weil die Batterie nicht standardmäßig sofort zu Beginn abgeklemmt wird. Sollte ein Kurzschluss oder Brand entstehen, kann unverzüglich darauf reagiert werden. Was bedeutet 2-facher Brandschutz – Löschmittel Wasser über den Schnellangriff eines RLF's oder TLF's und Löschmittel Pulver in Form eines tragbaren Feuerlöschers.
- Ausleuchten der Einsatzstelle: Da es sich hier um eine tages- und jahreszeitliche Thematik handelt, wird ein Ausleuchten der Einsatzstelle nicht immer notwendig sein. Eine Grundausleuchtung durch den Lichtmast eines Einsatzfahrzeuges ist schnell hergestellt. Wo aber wird gute Sicht und eine dementsprechende Ausleuchtung benötigt? Dort wo gearbeitet wird, benötigen die Einsatzkräfte eine gute Ausleuchtung. Achtung: Die Beleuchtung ist blendfrei aufzustellen.

3. Erstöffnung schaffen:

Erkläre, wozu eine Erstöffnung geschaffen wird (um den „inneren Retter ins Fahrzeug zu bringen). Wer den „Inneren Retter“ stellt (Rettungspersonal, Notarzt oder Feuerwehr) ist an der Einsatzstelle abzusprechen.

3.1. Ordnung des Raumes:

Die Ordnung des Raumes ist von Beginn an festzulegen.

- Der 5 m Radius um die Unfallfahrzeuge ist der sogenannte „Arbeitsraum“. In jenem Bereich befinden sich nur Einsatzkräfte, die während der Menschenrettung Tätigkeiten am Unfallfahrzeug zu verrichten haben, dasselbe gilt auch für die Gerätschaften.
- Der 10 m Radius um die Unfallfahrzeuge ist als „Bereitstellungsraum“ definiert. In diesem Bereich befinden sich der Geräteablageplatz, die personelle Bereitstellung und die Schrottablage.

3.2. Erkläre was die Aufgaben des „Inneren Retters“ sind:

- Ansprechpartner*in für die verunfallte Person, aber auch Bindeglied nach draußen.
- Schutz der verunfallten Person (mittels Patientenschutz).
- Betätigung der Warnblinkanlage, um zu signalisieren, dass das Fahrzeug noch nicht stromlos ist.
- Zündschlüssel auf Position „aus“ deaktiviert das Airbag-Steuergerät (Deaktivierung kann jedoch einige Minuten dauern). Schlüssel nicht abziehen! Bei einigen Fahrzeugen fährt der Fahrersitz durch Abziehen des Zündschlüssels in eine Komfortposition, um das Aussteigen zu erleichtern. Dies kann im Fall eines Unfalles negative Folgen für die verunfallte Person haben.
- Innenraumerkundung und Airbag-Screening. Airbag-Screening bedeutet zu erkunden welche Airbags sind im Fahrzeug verbaut, welche davon haben ausgelöst und welche haben noch nicht ausgelöst.
- Anbringen einer „Airbag-Sicherung“ (wenn vorhanden).
 - Es gibt in den Feuerwehren teilweise Airbag-Sicherungssysteme für den Fahrer- und den Beifahrer-Airbag, wobei jene für den Beifahrer eher selten vorhanden sind.

- Sind keine Airbag-Sicherungssysteme vorhanden, bedienen wir uns zweier Regeln:
 - 30 – 60 – 90-Regel: Sie besagt, dass Gerätschaften und Einsatzkräfte
 - 90 cm Abstand zum Beifahrer-Airbag (weil der größte Airbag),
 - 60 cm Abstand zum Fahrer-Airbag und
 - 30 cm Abstand zu jeglichen weiteren Airbagsim Fahrzeug halten sollen, um Verletzungen aufgrund einer ungewollten, nachträglichen Auslösung eines Airbags zu vermeiden.
 - Ausschluss-Verfahren: Beim Airbag-Screening ist immer mit dem Fahrer-Airbag zu beginnen. Ist ein solcher nicht vorhanden, so gibt es keine weiteren Airbags. Ist ein Fahrer-Airbag vorhanden, ist als nächstes nach dem Beifahrer-Airbag zu suchen, usw.
- Lösen des Sicherheitsgurtes (wenn sinnvoll – Absprache mit Rettungsdienst!).
- Kontrolle, ob Füße frei sind und keine Einklemmung im Beinbereich vorliegt.
- Kontrolle, ob sich der Sitz / die Rückenlehne des Sitzes verstellen lässt.
- Herunterkurbeln oder Herunterlassen der Fensterscheiben.
- Handbremse anziehen, um ein Wegrollen des Fahrzeuges zu verhindern.

3.3. Stabilisierung der Unfallfahrzeuge:

Die Unfallfahrzeuge sind einerseits gegen Wegrollen zu sichern, andererseits zu stabilisieren und zu unterbauen. Hierfür gibt es verschiedene Möglichkeiten (Unterschiebeblöcke, Unterbauholz, „Lego-Bausteinsatz“, Stabilisierungssysteme, ...). Steht das Unfallfahrzeug auf den Rädern ist dies einfach und schnell erledigt, befindet es sich in Seiten- oder Dachlage, wird die Stabilisierung deutlich zeitaufwendiger. Hierfür gibt es Stabilisierungssysteme, allerdings kann auch mit einfachen Hilfsmitteln, die am Einsatzfahrzeug mitgeführt werden (Steckleiter und Spanngurte), eine Stabilisierung hergestellt werden. Verweise auf die nachfolgende praktische Ausbildung.

3.4. Glasmanagement:

- Unter Glasmanagement versteht man das kontrollierte Zerstören von Scheiben. Dies verhindert in jenen Bereichen, in denen in weiterer Folge durch das Arbeiten mit Spreizer und Rettungsschere Drücke entstehen, ein unkontrolliertes Zerspringen von Scheiben. Ebenso werden Scheiben kontrolliert zerstört, damit sie beim Arbeiten mit

Spreizer und Rettungsschere kein Hindernis darstellen. Beim Glasmanagement immer auf den Eigenschutz (Visier, Feuerwehrhelm) und den Patientenschutz achten!

- Es wird zwischen Einscheibensicherheitsglas (ESG), Verbundsicherheitsglas (VSG) und Polycarbonatscheiben unterschieden:

- Einscheibensicherheitsglas (Seitenscheiben, Heckscheibe):

Kann mittels Federkörnern zerstört werden und ist im Vorfeld gegen herumfliegende Glassplitter zu sichern (Abkleben innen oder außen, Scheibe in die Türe kurbeln und dort zerstören, harten Patientenschutz oder Fußmatte von innen dagegenhalten, ...). Die zerstörte Glasscheibe ist im Anschluss nach außen zu drücken und unter das Fahrzeug zu kehren. Das Glas sollte keinesfalls mit den Einsatzhandschuhen, sondern mit Hilfsmitteln (Schnittkantenschutz, ...), angefasst werden - dadurch gelangen keine Glassplitter auf die Einsatzhandschuhe (Eigenschutz – Patientenschutz).

- Verbundsicherheitsglas:

Die Frontscheibe besteht bei allen Fahrzeugen aus VSG. Bei neueren, hochpreisigen Fahrzeugen möglicherweise auch Seiten- oder Heckscheiben. Das VSG kann mittels Glassäge, Säbelsäge, Schneidklinge am „Force-Gerät“ oder „Halligan-Tool“ ... entfernt werden. Beim Schneiden von VSG entsteht Glasstaub, der für den Menschen nicht gesund ist. Insofern sollte das VSG nur dann geschnitten werden, wenn es für den weiteren Rettungsweg wirklich erforderlich ist. Oftmals reicht ein Schnitt parallel zur Dachhaut aus. Es muss nicht immer die gesamte Frontscheibe entfernt werden. Auf Eigen- und Patientenschutz achten (Visier, Feuerwehrhelm, Staubschutzmaske).

3.5. Batteriemanagement:

- Die Batterie/-n wird/werden nicht mehr gleich zu Beginn abgeklemmt. Vielmehr werden sich zuvor alle im Fahrzeug verbauten elektrischen Verbraucher für die Patientenrettung zu Nutze gemacht. Deshalb ist es umso wichtiger den Brandschutz zeitnahe aufzubauen und auch durch zumindest eine Einsatzkraft besetzt zu halten, um im Fall eines entstehenden Brandes sofort reagieren und entsprechende Maßnahmen setzen zu können.

- Durch die eingeschaltete Warnblinkanlage wird einerseits signalisiert, dass das Fahrzeug noch unter Spannung ist. Zu einem späteren Zeitpunkt, in dem ein Abklemmen der Batterie möglich ist wird signalisiert, dass noch nicht alle im Fahrzeug vorhandenen Batterien abgeklemmt bzw. gefunden sind.
- Batterien sind meistens nicht leicht zugänglich im Motorraum verbaut. Teilweise sind zwei oder drei Batterien an unterschiedlichen Örtlichkeiten (Motorraum, Radkasten, unter dem Fahrer- bzw. Beifahrersitz, unter der Sitzbank im Fahrzeugfond, Kofferraum, ...) verbaut. Informationen diesbezüglich können aus dem Rettungsdatenblatt entnommen werden.
 - Welche Zugangsmöglichkeiten zum Rettungsdatenblatt gibt es? Entweder wird sie unter der Sonnenblende mitgeführt (eher selten) oder über Datenbanken wie „i122“ (kostenlos) oder „Crash Recovery“ (kostenpflichtig), die von der Feuerwehr auf einem Laptop, Tablet oder Handy mitgeführt werden und zur Informationsgewinnung genutzt werden können.
- Zündung ausschalten – Schlüssel stecken lassen: Zündschlüssel in Position „aus“ deaktiviert das Airbag-Steuergerät (Deaktivierung kann jedoch einige Minuten dauern). Bei modernen Fahrzeugen kann es sein, dass durch Abziehen des Zündschlüssels der Fahrersitz in eine Komfortposition fährt, um das Aussteigen zu erleichtern, dies kann im Fall eines Unfalls jedoch negative Folgen für den Patienten haben.

3.6. Sicherheitssysteme:

Der Sicherheitsgurt kann sich sowohl negativ als auch positiv auf den gesundheitlichen Zustand der verunfallten Person auswirken.

Der Sicherheitsgurt hat dann negative Auswirkungen, wenn die verunfallte Person schwer Luft bekommt oder bei einem VU mit Dachlage im Gurt hängt (Möglichkeit eines „Hängetraumas“). In solchen Fällen ist eine zeitnahe Entfernung des Gurtes meist sinnvoll.

Der Sicherheitsgurt kann im Fall von inneren Verletzungen positive Auswirkungen auf die verunfallte Person haben, indem der Sicherheitsgurt auf die Wunden drückt und dadurch die Blutung reduziert. Die verunfallte Person bleibt möglicherweise über längere Zeit in einer stabilen Lage. Dies verschafft der Feuerwehr Zeit für die Rettungs-/ Befreiungsöffnung. Eine zu frühe Öffnung des Gurtes könnte zu einer Verschlechterung

der Lage der verunfallten Person führen, wodurch eine unverzügliche Rettung aus dem Fahrzeug nötig wäre, selbst wenn bzw. obwohl die Feuerwehr mit der Rettungs-/ Befreiungsöffnung noch nicht fertig ist. Aus diesem Grund ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Rettungsdienst / Notarztteam unerlässlich. Diese wissen über den gesundheitlichen Zustand der verunfallten Person Bescheid und können dessen Lage beurteilen.

3.7. Sämtliche weitere vorgefundene Gefahren sind zu berücksichtigen!

4. Versorgungsöffnung – Befreiungsöffnung schaffen:

- Erkläre den Unterschied zwischen Versorgungs- und Befreiungsöffnung und wann zuerst eine Versorgungsöffnung gemacht werden muss bzw. direkt mit der Befreiungsöffnung begonnen werden kann.
 - Eine Versorgungsöffnung wird dann benötigt, wenn sich die Erstöffnung in jenem Bereich befindet, in dem in weiterer Folge die Befreiungsöffnung geschaffen werden soll. Wird in diesem Fall keine separate Versorgungsöffnung gemacht, ist entweder keine dauerhafte Versorgung der verunfallten Person durch den Rettungsdienst / Notarzt möglich oder das Schaffen der Befreiungsöffnung benötigt mehr Zeit, weil die Arbeiten der Feuerwehr zur Versorgung der verunfallten Person immer wieder unterbrochen werden müssen. Auf eine Versorgungsöffnung kann verzichtet werden, wenn die Erstöffnung in einem anderen Bereich als die Befreiungsöffnung ist.
 - Die Befreiungsöffnung ist jene Öffnung, durch die in weiterer Folge die Rettung der verunfallten Person aus dem Fahrzeug erfolgt.
- Beim Schaffen der Versorgungs- und Befreiungsöffnung sind nachfolgende Punkte zu berücksichtigen:
 - Kooperation mit dem Notarzt und Rettungsdienst (Aufgabe der Führungskraft): „Klare Sprache“ verwenden. Ausdrücke wie „schonende Rettung“ oder „Crash-Rettung“ sind oft nicht ausreichend, weil Feuerwehr und Notarzt von einer schnellen Rettung möglicherweise eine andere Auffassung haben (Feuerwehr: 7 min.; Notarzt: 3 min.). Es ist wichtig in realen Zeiten zu sprechen: Wie viele Minuten haben wir, um den Patienten zu befreien?
 - Airbag-Erkundung – Airbag-Generatoren: Bereiche, in denen in weiterer Folge geschnitten, gespreizt und gedrückt wird, sind vorab auf Treibgasgeneratoren

von Airbags, Gurtstraffer, Gurtaufroller, Gurthöhenverstellung, ... zu erkunden, um nicht möglicherweise in Auslöseelemente von Airbags, ... zu schneiden oder diese zu beschädigen. Die Treibgasgeneratoren stehen mit bis zu 400 bar unter Druck. Verletzungsgefahr! Die Erkundung dieser Gefahrenstellen erfolgt durch die Abnahme der Innenverkleidungen in den entsprechenden Bereichen. Das Auffinden von Treibgasgeneratoren wird durch das Vorhandensein des Rettungsdatenblattes entsprechend erleichtert, erspart den Blick hinter die Verkleidung aber nicht. Zeige anhand der Bilder in der Präsentation, wo Treibgasgeneratoren überall verbaut sein können und was in einem Rettungsdatenblatt alles dargestellt ist.

- Schnittführung kennzeichnen: Jene Einsatzkraft, die die Erkundung von Treibgasgeneratoren, Gurtstraffer, Gurtaufroller, Gurthöhenverstellung, ... durchführt, kennzeichnet in weiterer Folge, wo die notwendigen Schnitte zu setzen sind.
- Klare Kommandos geben: Klare Ansagen der Mannschaft, welche mit Spreizer und Rettungsschere arbeitet, sind notwendig, damit der „Innere Retter“ der verunfallten Person die Maßnahmen ausreichend erklären (z.B.: dass es jetzt laut werden kann, ...) und diesen schützen kann.
- Scharfe Schnittkanten sind in weiterer Folge mit Decken, Schnittkantenschutz, ... abzudecken, um Verletzungen der verunfallten Person und der Einsatzkräfte zu verhindern.
- Ist die Rettungs-/ Befreiungsöffnung fertiggestellt, die Schnittkanten abgedeckt, ... ist die Menschenrettung unter Anweisung des Notarztes oder Rettungsdienstes durchzuführen. Welche Gerätschaften verwendet werden (Spineboard, Schaufeltrage, ...), bestimmt der Rettungsdienst.

5. Folgearbeiten durchführen:

Sobald die Menschenrettung abgeschlossen und die verunfallte Person auf dem Weg ins Krankenhaus ist, hat die Feuerwehr Zeit, um alle weiteren, notwendigen Tätigkeiten an der Einsatzstelle (Folgearbeiten) zu verrichten. Dazu zählen:

- Batterie/-n abklemmen: An der Einsatzstelle wird durch den vorbereiteten Brandschutz eine Maßnahme in Hinblick auf einen möglichen Kurzschluss oder Entstehungsbrand sichergestellt. Bevor die Unfallfahrzeuge an das

Abschleppunternehmen übergeben werden, ist/sind die Batterie/-n abzuklemmen oder der Abschlepper darüber in Kenntnis zu setzen, dass diese Maßnahme noch nicht getroffen wurde. Beim Abklemmen der Batterie ist immer zuerst der Minuspol und dann der Pluspol abzuklemmen.

- Ausgelaufene Betriebsmittel binden: Jene Betriebsmittel, die bereits vor der Maßnahme „Auffangen“ durch die Feuerwehr ausgetreten sind, müssen nun gebunden werden. Jetzt ist die Zeit, um die Einsatzstelle in Absprache mit der Polizei zu reinigen (ausgelaufene Betriebsmittel, Wrackteile, ...).
- Beauftragtes Bergungsunternehmen unterstützen: Benötigt dieses Hilfe durch die Feuerwehr, so unterstützt diese beim Bergen, Verladen und dem Abtransport der Unfallfahrzeuge. VORSICHT: Für die Organisation des Abtransports der Fahrzeuge ist die Polizei verantwortlich! Kostenfalle! Aufpassen, dass die Feuerwehr nicht auf den Abschleppkosten sitzen bleibt. “Wer anschafft, zahlt!” – dies ist jedoch Aufgabe der Führungskraft, dass sie sich mit der Polizei diesbezüglich abstimmt. Übernehmen wir das Abschleppen im Auftrag der Polizei, weil dies aufgrund von Gefahr in Verzug notwendig oder die Straße rasch zu räumen ist, so sind wir als Feuerwehr auch dementsprechend abgesichert.
- Übergabe der Einsatzstelle an die Polizei (Aufgabe der Führungskraft): Sind seitens der Feuerwehr alle Arbeiten an der Unfallstelle erledigt, übergibt die Feuerwehr die Einsatzstelle an die Polizei. Dies ist aus Gründen der Haftung und zur Absicherung der Feuerwehr notwendig und auch so durchzuführen.

SCHLUSS

- Gib den Teilnehmenden die Möglichkeit Fragen zu stellen.
- Es wird empfohlen, im Anschluss an die Theorie zum Thema „Menschenrettung nach Verkehrsunfall“, mit der praktischen Ausbildung fortzusetzen, um das Gehörte gleich anzuwenden und zu festigen. Dazu lasse die Teilnehmer mit ihrer Einsatzbekleidung auszurüsten und triff dich mit ihnen am Vorplatz oder in der Fahrzeughalle.