

Zeitschrift für das gesamte Feuerwehrwesen,
für Rettungsdienst und Umweltschutz

BRANDSchutz

Deutsche Feuerwehr-Zeitung

THOMAS SIEKAUP | TOBIAS STARKE

Verkehrsunfall mit acht Fahrzeugen – sechs Personen eingeklemmt

Schwerer Auffahrunfall am Stauende auf der Bundesautobahn 44

Am 11. September 2020 ereignete sich gegen 12.50 Uhr auf der Bundesautobahn 44 in Fahrtrichtung Dortmund ein Verkehrsunfall. Die Unfallstelle befand sich zwischen der Anschlussstelle Lichtenau (Nordrhein-Westfalen) und dem Autobahnkreuz Bad Wünnenberg-Haaren (Nordrhein-Westfalen) bei Kilometer 68,5. Zunächst kam es zu einem kleinen Auffahrunfall auf dem linken Fahrstreifen. Infolgedessen bildete sich ein Rückstau, bei dem ein Lkw ungebremst einen stehenden Transporter auf einen davorstehenden Lkw schob. Die Wucht des Aufpralls war so groß, dass der vordere Lkw auf einen weiteren Lkw geschoben wurde und dieser wiederum Schäden an den zwei davorstehenden Pkw verursachte. Mehrere Personen wurden in ihren Fahrzeugen eingeklemmt. Der Beitrag beschreibt den Einsatzverlauf und die technischen Maßnahmen zur Befreiung der Unfallopfer.

S. 114

www.kohlhammer-feuerwehr.de

THOMAS SIEKAUP | TOBIAS STARKE

Verkehrsunfall mit acht Fahrzeugen – sechs Personen eingeklemmt

Schwerer Auffahrunfall am Stauende auf der Bundesautobahn 44

Am 11. September 2020 ereignete sich gegen 12.50 Uhr auf der Bundesautobahn 44 in Fahrtrichtung Dortmund ein Verkehrsunfall. Die Unfallstelle befand sich zwischen der Anschlussstelle Lichtenau (Nordrhein-Westfalen) und dem Autobahnkreuz Bad Wünnenberg-Haaren (Nordrhein-Westfalen) bei Kilometer 68,5. Zunächst kam es zu einem kleinen Auffahrunfall auf dem linken Fahrstreifen. Infolgedessen bildete sich ein Rückstau, bei dem ein Lkw ungebremst einen stehenden Transporter auf einen davorstehenden Lkw schob. Die Wucht des Aufpralls war so groß, dass der vordere Lkw auf einen weiteren Lkw geschoben wurde und dieser wiederum Schäden an den zwei davorstehenden Pkw verursachte. Mehrere Personen wurden in ihren Fahrzeugen eingeklemmt. Der Beitrag beschreibt den Einsatzverlauf und die technischen Maßnahmen zur Befreiung der Unfallopfer.

Die Freiwillige Feuerwehr Bad Wünnenberg (Nordrhein-Westfalen) gliedert sich analog zu den Ortsteilen in sieben Einheiten. Bedarfsbedingt sowie einsatztaktisch bilden sich daraus drei Löschzüge und vier Löschgruppen. Der Löschzug Haaren hat unter anderem einen Einsatzschwerpunkt auf den Bundesautobahnen 33 und 44. Zur Bewältigung sämtlicher Einsätze stehen dem Löschzug Haaren ein Einsatzleitwagen (ELW) 1, ein Tanklöschfahrzeug (TLF) 4 000 mit Platz für eine Staffelbesatzung, ein Gerätewagen »Hilfeleistung« (GW-H) mit Platz für eine Staffelbesatzung und ein Löschgruppenfahrzeug (LF) 8 zur Verfügung.

Die heute eher undenkbareren Fahrzeugkonfigurationen von TLF 4 000 und GW-H sind aufgrund von Erfahrungen der vergangenen Jahre bedarfsgerecht beschafft worden. Im TLF befindet sich ein hydraulischer Hilfeleistungssatz. Die Beladung des GW-H besteht aus einer Mischung aus der typischen Beladung eines Rüstwagens 1 und eines Gerätewagens »Gefahrgut 1«.

Bei kleineren Ereignissen bis zu einer Größenordnung der Führungsstufe A bewältigt der Löschzug Haaren die Einsätze allein. Dazu stehen im Regelfall jederzeit genügend Einsatzkräfte zur Verfügung. Bei Einsätzen in darauffolgender Größen-

ordnung wird der Löschzug Haaren gemäß der Alarm- und Ausrückeordnung zeitabhängig durch weitere Einheiten aus dem Stadtgebiet unterstützt. Bei der Erstellung der Alarm- und Ausrückeordnung wurden dafür Material, Personal sowie die örtlichen Gegebenheiten betrachtet.

Der Stellenwert einer qualifizierten Führungseinheit vor Ort hat in den ver-

gangenen Jahren bei der Feuerwehr Bad Wünnenberg immer mehr an Bedeutung gewonnen. Seit der Einführung einer »Überkreuzalarmierung« der ELW-Gruppen des Löschzugs Haaren und des Löschzugs Bad Wünnenberg kann in der Regel jederzeit eine gute Kommunikations-, Organisations- und Dokumentationsarbeit gewährleistet werden. Dafür steht in den beiden Löschzügen außer dem fundiert ausgebildeten Personal jeweils ein ELW 1 zur Verfügung.

Unfallhergang

Am Freitag, dem 11. September 2020, kam es in Nordrhein-Westfalen um zirka 12.50 Uhr zu einem Verkehrsunfall. Auf der Bundesautobahn (BAB) 44 ereignete sich in Fahrtrichtung Dortmund zwischen der Anschlussstelle Lichtenau und dem Autobahnkreuz Bad Wünnenberg-Haaren bei Kilometer 68,5 zunächst ein kleinerer Auffahrunfall zwischen einem BMW und einem Mercedes. Daraufhin bildete sich



Bei dem schweren Verkehrsunfall am 11. September 2020 wurde unter anderem ein Transporter mit großer Wucht auf einen davorstehenden Lkw geschoben.

ein Rückstau, bei dem ein Lkw ungebremsst in einen stehenden Transporter (Opel Vivaro) mit einem anhängenden Pkw-Trailer fuhr und diesen auf einen Lkw schob. Dabei wurde der vordere Lkw auf einen weiteren Lkw und dieser wiederum auf zwei vorausstehende Pkw geschoben. Insgesamt waren an diesem Unfallgeschehen drei Lkw, vier Pkw und ein Transporter beteiligt. Mehrere Personen wurden in ihren Fahrzeugen eingeklemmt.

Alarmierung und Anfahrt

Unmittelbar nach dem ersten kleinen Auffahrunfall erfolgte der erste Notruf. Ein Lkw-Fahrer meldete über die 112 der zuständigen Leitstelle für Feuerwehr und Rettungsdienst einen liegengebliebenen Pkw (vermutlich eine technische Panne oder ein gesundheitliches Problem des Fahrers) auf der linken Fahrspur der BAB 44. Die Ortsangaben waren dem Disponenten durch die direkten und detaillierten Angaben des Anrufers schnell eindeutig bekannt. Zudem waren diese auch mit den gesendeten Daten der »Advanced Mobile Location« (AML) des Mobiltelefons identisch, welche der Leitstelle über das Positionsmeldesystem »Rescuetrack« automatisch angezeigt werden. Weitere Notrufe gingen nicht ein. Aufgrund der Meldung alarmierte der Leitstellendisponent einen Rettungswagen (RTW) sowie den zuständigen Löschzug Haaren der Freiwilligen Feuerwehr Bad Wünnenberg zur Unterstützung des Rettungsdienstes auf die BAB 44.

Zwei weitere Anrufer meldeten daraufhin per Notruf 112, sie hätten im Vorbeifahren gesehen, dass im Pkw zwei Personen saßen, vermutlich als Verletzte; weitere Details waren nicht erfragbar. Anhand dieser unklaren Meldung erhöhte die Leitstelle das Stichwort von »VU2« auf »VU4«. Dies hatte zur Folge, dass ein weiterer RTW und ein Notarzt-Einsatzfahrzeug (NEF) alarmiert wurden. Wegen des Einsatzes von zwei RTW wurde nun auch der diensthabende Organisatorische Leiter Rettungsdienst (OrgL) alarmiert. Dieser rückte mit dem Führungsassistenten und einem Einsatzleitwagen »Rettungsdienst« (ELW-RD) aus.

Der RTW und der Löschzug Haaren befanden sich mittlerweile mit dem TLF 4 000 und dem GW-H auf der Anfahrt

zur Einsatzstelle. Die Leitstelle gab über Funk den Hinweis an die anfahrenden Einsatzkräfte, dass dort ein weiterer Unfall entstanden sein könnte und bat um eine unmittelbare Rückmeldung. Erfahrungsgemäß erreichen bei solchen Unfallereignissen mehrere Notrufe die Leitstelle. In diesem Fall gab es bisher lediglich drei Anrufe.

Ein weiterer Anrufer meldete anschließend, dass es sich um zwei verletzte Personen handele und dass diese nur bedingt ansprechbar seien. Beide Personen seien nicht eingeklemmt. Die Leitstelle alarmierte ein weiteres NEF und in Absprache mit dem OrgL wurde der Leitende Notarzt (LNA) zusätzlich alarmiert. Aufgrund der Alarmierung des LNA besetzten nun alle vier diensthabenden Disponenten und zusätzlich der Dienstgruppenleiter ihre Leitstellenplätze.

Daraufhin wurden der Leitstelle über das automatische Kraftfahrzeug-Notrufsystem »eCall« Koordinaten eines Pkw gemeldet, bei dem beide Airbags ausgelöst hatten. Nach einer Aussage des zuständigen BMW-Services bestand kein Sprechkontakt zu den Personen im Pkw. Die Koordinaten stimmten mit der gemeldeten Unfallstelle überein, an welcher bislang noch kein Einsatzfahrzeug eingetroffen war. Die Leitstelle ging von einem verunglückten Pkw mit einer eingeklemmten Person aus und erhöhte das Stichwort zu »Un1« (»eingeklemmte Person«) und alarmierte das entsprechende hydraulische

Rettungsgerät der zuständigen Feuerwehr.

Die Anfahrt erfolgte über die Auffahrt »Fiegenburg« in Fahrtrichtung Kassel. So hatten die ersten Einsatzkräfte während der Vorbeifahrt auf der Gegenseite Sichtkontakt zur Unfallstelle bekommen. Die Besatzungen des RTW sowie der beiden Fahrzeuge des Löschzugs Haaren konnten zunächst den leichten Auffahrunfall erkennen. Dort waren zwei beschädigte Fahrzeuge und drei Personen zu sehen. Die Personen schienen unverletzt zu sein. Nach zirka 200 Metern war eine weitere Unfallstelle sichtbar. Daran waren augenscheinlich zwei Pkw und drei Lkw beteiligt. Hier war deutlich zu sehen, dass der Fahrer des hinteren Lkw massiv eingeklemmt war. Aufgrund der neuen Erkenntnisse auf Sicht erfolgte eine Rückmeldung an die Leitstelle. Das Einsatzstichwort wurde auf »eingeklemmt in Lkw« (»Un1B«) angepasst.

Die Anfahrt zur Einsatzstelle verlief zunächst bis zur Anschlussstelle Lichtenau, um dort auf die Richtungsfahrbahn Dortmund wechseln zu können. Zu diesem Zeitpunkt begann im TLF 4 000 die Einsatzplanung zur Befreiung des eingeklemmten Lkw-Fahrers.

Der stellvertretende Leiter der Feuerwehr befand sich aufgrund der undurchsichtigen Lage nun auch auf der Anfahrt zur Einsatzstelle. Dieser fährt in der Regel mit seinem privaten Pkw (ausgerüstet mit Persönlicher Schutzausrüstung und einem



Lagekarte

Handsprechfunkgerät) direkt zur Einsatzstelle. Bei Unfallereignissen auf dem betroffenen Autobahnstück kann nahezu jede Stelle auch zügig über Landstraßen und Feldwege erreicht werden, auch wenn keine Sondersignalanlage zur Verfügung steht. Der stellvertretende Leiter der Feuerwehr erreichte die Einsatzstelle über die steigende Autobahnböschung von der Landstraße 754 aus nach zirka drei Minuten. Unmittelbar nach seinem Eintreffen erkundete er die Unfallstelle mit den beteiligten Lkw. Während seiner ersten Erkun-

dung stellte er fest, dass ein Lkw mit voller Wucht auf einen Transporter aufgefahren war und diesen auf den davorstehenden Lkw geschoben hatte. Im auffahrenden Lkw war der Fahrer schwer eingeklemmt. Er hatte jedoch scheinbar einen stabilen Kreislauf, war ansprechbar und orientiert. Nach dem Umrunden der beiden vorderen Lkw konnte sich der stellvertretende Leiter der Feuerwehr einen Blick über den Transporter und dessen Insassen verschaffen. Hier sah er drei eingeklemmte Personen, von denen nur eine Person ansprechbar

war. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse erfolgte die konkrete Rückmeldung zur Leitstelle, dass es sich um einen Auffahrunfall mit drei Lkw und einem Transporter handelte und dass der Transporter mit mindestens drei Personen zwischen zwei Lkw inklusive einem eingeklemmten Lkw-Fahrer massiv eingeklemmt war. Der stellvertretende Leiter der Feuerwehr übernahm die Einsatzleitung.

Die Leitstelle erhöhte daraufhin das Einsatzstichwort auf »Un2 – mehrere eingeklemmte Personen«. Der sich auf der Anfahrt befindliche Organisatorische Leiter Rettungsdienst veranlasste infolge der ersten Rückmeldungen des RTW und des Leiter »V1« zudem die Alarmierung »Massenanfall von Verletzten – MA10«, welche für fünf bis zehn verletzte Personen gilt.

Anhand dieser Stichworterhöhung hat die Leitstelle die umliegenden Krankenhäuser informiert und in den Status »voralarmiert« gesetzt. Parallel wurden die durch den Einsatz verwaisten Rettungswachen durch das Umsetzen von Rettungsmitteln der übrigen Rettungswachen und das gleichzeitige Nachfordern weiterer Rettungsmittel an vordefinierte Bereitstellungsräume wieder besetzt. Die Nachbarleitstellen wurden ebenfalls über die Lage informiert. In Abstimmung mit der Einsatzleitung hat der Dienstgruppenleiter der Leitstelle eine Sofortmeldung gemäß Meldeerlass abgesetzt.

Zusammen mit den Nachalarmierungen wurden insgesamt folgende Einheiten zum Einsatz entsandt:

- Feuerwehr Bad Wünnenberg:
 - Leitung der Feuerwehr (Leiter und stellvertretender Leiter »V1«),
 - Löschzug Haaren (TLF 4 000 mit Staffelbesetzung, GW-H mit Staffelbesetzung, ELW, LF 8),
 - Löschgruppe Helmern (TSF-W [heutige Bezeichnung: MLF]),
 - Löschzug Fürstenberg (HLF 20, MTW),
 - Löschzug Bad Wünnenberg (ELW),
- Feuerwehr Marsberg (Hochsauerlandkreis) mit der Löschgruppe Meerhof (HLF 20, MTW),
- Rettungsdienst Kreis Paderborn:
 - vier RTW (Bad Wünnenberg, Lichtenau, Büren, Ahden),
 - zwei NEF (Büren, Paderborn),
 - OrgL,



Lage unmittelbar nach dem Eintreffen der Feuerwehr



Erster Verkehrsunfall: leichter Auffahrunfall

- ELW »Rettungsdienst«,
- LNA,
- GW-San,
- Rettungsdienst Hochsauerlandkreis:
 - RTW (Marsberg),
 - NEF (Marsberg),
- Rettungshubschrauber:
 - Christoph 13 (Bielefeld)
 - Christoph 7 (Kassel).

Lage nach dem Eintreffen der ersten Einsatzkräfte

Auffahrunfall mit zwei Pkw

Bei der ersten Unfallstelle, an welcher zwei Pkw beteiligt waren, kamen die Unfallfahrzeuge auf der linken Fahrspur zum Stehen (siehe Bild oben). Hier waren zwei Insassen lediglich leicht verletzt.

Folgeunfall mit drei Lkw, zwei Pkw und einem Transporter

Am Folgeunfall waren insgesamt drei Lkw (jeweils mit Sattelzug) beteiligt. Durch die hohe Wucht des Aufpralls vom auf-fahrenden Lkw (in den Bildern unten: 1)

wurde das Gespann aus Transporter und angehängtem Pkw-Trailer zusammengeklappt und auf den davorstehenden Lkw (2) geschoben. Dieser wurde durch den Aufprall auf den davorstehenden Lkw (3) geschoben, welcher dann ebenfalls nach vorne rollte und einen BMW am Heck (siehe unten, ganz links) sowie einen Passat beschädigte. Der auffahrende Lkw 1 hatte in seinem Seecontainer Getränkeboxen geladen. Ungefähr die halbe Ladung rutschte dabei nach vorne und ein Teil der Getränke lief aus.

Der Transporter lag auf der Beifahrerseite und wurde in der Höhe auf zirka 80 Zentimeter zusammengequetscht. Dabei kam es zum Austritt von Betriebsflüssigkeiten, welche sich mit dem auslaufenden Bier von der Ladefläche des Lkw 1 im Bereich des Transporters auf dem Standstreifen vermischten. Der Lkw 2 davor hatte Baumstämme geladen, welche infolge des Aufpralls nach hinten gerutscht waren und die Türen des Containers zum Teil aus der Verankerung rissen (siehe Bild oben rechts). Der Lkw 3 wurde am Heck



Heck vom Sattelzug des Lkw 2

und an der Front leicht beschädigt. Die Ladung in seinem Silo wurde dabei nicht in Mitleidenschaft gezogen. Der Fahrer des davorstehenden BMW, welcher am Heck beschädigt wurde, blieb unverletzt.

Raumordnung

Die Fahrzeugaufstellung bekam aufgrund der technischen Einsatzplanung während der Anfahrt eine besondere Aufmerksamkeit. Beim Vorbeifahren auf der Richtungsfahrbahn Kassel wurde erkannt, dass der Lkw 1 und der Lkw 2 auseinandergefahren bzw. -gezogen werden mussten. Der Einsatz der maschinellen Zugeinrichtung des GW-H war erforderlich. Aus diesem Grund wurde umgehend nach dem Eintreffen des TLF 4 000 und des GW-H die Fahrzeugaufstellung mit dem Einsatzleiter festgelegt.

Die Einsatzstelle befand sich zirka 1 000 Meter vor der Autobahnbetriebsdienst-Auffahrt »Fiegenburg«. Da die Autobahn im Bereich der Unfallstelle voll gesperrt war, konnte ab der Auffahrt »Fiegenburg« im Gegenverkehr auf die Autobahn aufgefahren werden. Dadurch wurde für einen Großteil der Einsatzkräfte die Anfahrzeit deutlich reduziert und zudem ein reibungsloses Abrücken der RTW garantiert.



Verunglückte Fahrzeuge an der zweiten Unfallstelle von vorne (beschädigter BMW ganz links) bis hinten (aufgefahrener Lkw 1 ganz rechts)

Technische Rettung der eingeklemmten Personen

Die Führung der technischen Rettung oblag dem Gruppenführer des TLF 4 000. Ihm unterstellt war auch die Besatzung des GW-H. In der ersten Phase standen dafür insgesamt acht Einsatzkräfte zur Verfügung. Zusammen mit der ersten RTW-Besatzung wurden die Prioritäten zur Befreiung der eingeklemmten Personen festgelegt. Der eingeklemmte Lkw-Fahrer (Person A) war wach, ansprechbar und orientiert. Der Kreislauf war offensichtlich stabil. Am seitlich herausragenden Heck des Transporters konnte etwas Einblick in dessen Innenraum erlangt werden. Ein Mann (Person B) klagte über starke Schmerzen. Er befand sich in einer Hockstellung im unteren Bereich. Von zwei weiteren Personen (C und D) war je ein Teil der Körper zu sehen. Der Rest war unter dem Fahrzeugdach und zwischen den Sitzen eingeklemmt. Von ihnen gab es keine Reaktionen auf Ansprache.

Die massiv eingeklemmten Personen C und D wurden aufgrund ihrer Verletzungsmuster, welche nicht mit dem Leben vereinbar waren, von den Rettungskräften als verstorben eingeschätzt. Die Befreiungspriorität lag daher bei Person B. Die Maßnahmen zur Befreiung wurden umgehend mit den hydraulischen Rettungsgeräten eingeleitet. Nach kurzem Einsatz des Schneidgeräts und des Spreizers konnte der Mann (Person B) auf das bereitgestellte Rettungsbrett (»Spineboard«) gelegt und an den Rettungsdienst übergeben werden.

Der erste, zwischenzeitlich eingetroffene Notarzt nahm eine Sichtung der eingeklemmten Personen vor und stellte dabei den Tod der Personen C und D im Transporter fest. Die Priorität der technischen Maßnahmen wurde daher nun auf die Befreiung des eingeklemmten Lkw-Fahrers (Person A) gelegt. Es war offensichtlich, dass zur Befreiung des Lkw-Fahrers die davorstehenden Lkw 2 und Lkw 3 nach vorne bewegt werden mussten. Hierzu wurde

ein Trupp mit der Erkundung über den technischen Zustand der beiden Lkw im Hinblick auf deren Fahr- und Rollfähigkeit beauftragt. Eine Rettungsplattform wurde vor dem Lkw 1 in Stellung gebracht, um die genaue Einklemmung des Lkw-Fahrers (Person A) zu erkunden.

Während der Erkundung von der Rettungsplattform aus konnte eine weitere eingeklemmte, tote Person (E) im Transporter erkannt werden.

Befreiung des Lkw-Fahrers (Person A)

Der Lkw 3 konnte vorgefahren und auf dem Seitenstreifen geparkt werden. Das Vorfahren des Lkw 2 war nicht mehr möglich. Die Feststellbremse vom Sattelaufleger konnte jedoch an der seitlichen Bedieneinheit des Sattelauflegers gelöst werden. Der Lkw 2 sollte im nächsten Schritt mit der maschinellen Zugeinrichtung des GW-H vorgezogen werden. Zur Befreiung des Lkw-Fahrers (Person A) war es notwendig, die A-Säule nach vorne und



links oben: Einleitung der technischen Rettung des Lkw-Fahrers (Person A)
links unten: Sicherung des GW-H am TLF 4 000 für den Seilwindeneinsatz

rechts oben: Vorbereitungen für den Einsatz der Seilwinde
rechts unten: Fortschritt bei der technischen Rettung des Lkw-Fahrers

ggf. auch zur Seite zu drücken. Es war ersichtlich, dass die hydraulischen Rettungsgeräte vermutlich nicht genügten und eine Kettenrettung erforderlich war.

Während der Einsatz der maschinellen Zugeinrichtung vor dem Lkw 2 vorbereitet wurde, um das Vorziehen des Lkw 2 zu ermöglichen, wurde parallel die Befreiung des Lkw-Fahrers (Person A) am Fahrerhaus eingeleitet.

Nachdem der GW-H vor dem Lkw 2 positioniert war, erfolgte die Einrichtung einer umfangreichen Geräteablage zur Befreiung des Lkw-Fahrers (Person A). Zunächst wurde mit dem Spreizer die Fahrertür des Lkw am Schloss aufgespreizt. Die Tür war dennoch so stark verklemmt, dass diese nicht mit der Hand zu öffnen war. Der weitere Einsatz des Spreizers zum Öffnen der Tür war so nicht möglich. Über einen Leitplankenpfosten wurde ein Festpunkt geschaffen, um die Tür unter Einsatz eines weiteren Spreizers nach vorne aufzuziehen. Hierbei kam ein Kettenrettungsset zügig und erfolgreich zum Einsatz. Nachdem die Tür geöffnet war, erfolgte zunächst die rettungsdienstliche Basisversorgung des eingeklemmten Lkw-Fahrers.

Zwischenzeitlich wurden die Zugketten an der Front des Lkw 2 angeschlagen, um diesen nach vorne ziehen zu können. Die Haltekraft des GW-H allein reichte jedoch nicht aus, um den Lkw nach vorne zu ziehen. Daher wurde die Haltekraft des GW-H erhöht, indem das TLF 4 000 mit dem GW-H verbunden wurde. So konnte nun der Lkw 2 parallel zu den Maßnahmen des Rettungsdienstes langsam und kontrolliert nach vorne gezogen werden.

Anschließend wurde eine weitere Rettungsplattform in Stellung gebracht, um mehr Standsicherheit in der Höhe für die Einsatzkräfte zu erreichen. Das »Herausspreizen« der Tür erfolgte mit einem Spreizer im Bereich der Türscharniere sowie unterstützend mit einem weiteren Spreizer in Verbindung mit der Kettenrettungsmethode. Die Tür konnte so schnell und kontrolliert entfernt werden und es gab noch einmal einen deutlicheren Blick auf die Einklemmungen des Lkw-Fahrers.

Ein Teleskoprettungszyylinder konnte mit knappen Ansatzpunkten von der B- zur A-Säule angesetzt werden, um die Einklemmungen zu beseitigen. Im Anschluss

folgte die Rettung von Person A auf ein »Spineboard« und die Übergabe an den Rettungsdienst.

Rettungsdienstliche Maßnahmen

Nach dem Eintreffen des OrgL erfolgte eine kurze Lageeinweisung und Abstimmung mit dem Einsatzleiter. Zur Übernahme der rettungsdienstlichen Versorgung aller Verletzten und der Unfallbeteiligten wurde der Einsatzabschnitt »Medizinische Rettung« gebildet, welcher durch den diensthabenden OrgL und den LNA geleitet wurde. Der OrgL untergliederte den Einsatzabschnitt in zwei Untereinsatzabschnitte. Den Untereinsatzabschnitt »Erstversorgung« leitete der Fahrzeugführer des ersteintreffenden RTW und den Untereinsatzabschnitt »Transportorganisation« leitete der Führungsassistent des ELW-RD. Bereits vor dem Eintreffen des OrgL und des LNA hatten die Rettungswagenbesatzungen begonnen, alle Unfallbeteiligten und die verletzten Personen an der weitläufigen Einsatzstelle mithilfe der »Verletztenanhängerkarten Nordrhein-Westfalen« zu priorisieren und zu registrieren.

Den bereits befreiten Mann aus dem Transporter (Person B) hat die Rettungsdienstbesatzung zur Versorgung in den Rettungswagen verbracht. Nach einer ersten Sichtung durch den Notarzt wurde der Patient aufgrund der Polytraumatisierung in die Sichtungskategorie I »Rot« eingestuft. In Absprache zwischen dem OrgL, dem Notarzt und dem Rettungsdienstpersonal wurde ein Soforttransport nach der erfolgten medizinischen Erstversorgung und der Stabilisierung des Patienten angestrebt. Über die Leitstelle wurde für diesen Patienten ein Schockraum in einem regionalen Traumazentrum angefragt. Den zu diesem Zeitpunkt noch in der Fahrerkabine eingeklemmten Lkw-Fahrer (Person A) hatten die Besatzungen von zwei Rettungswagen sowie ein Notarzt in enger Abstimmung mit der Feuerwehr medizinisch erstversorgt und für die Befreiung stabilisiert, sodass mit der technischen Rettung begonnen werden konnte.

Nach dem Eintreffen des Rettungshubschraubers Christoph 13 unternahm dessen Besatzung und der OrgL eine zweite notärztliche Sichtung der noch eingeklemmten zwei sichtbaren Personen C und D im Transporter. Beide Personen wurden

in die Sichtungskategorie »Schwarz« eingestuft, da beide nicht mit dem Leben vereinbare Verletzungen aufwiesen. Im Transporter wurden weitere Personen vermutet; es konnte jedoch nicht weiter eingesehen werden. Lebenszeichen waren nicht zu vernehmen. In Absprache mit der Notärztin des Rettungshubschraubers wurde Christoph 13 dann dem Patienten B zugewiesen, um gegebenenfalls einen schnellen Transport in ein überregionales Versorgungszentrum der Maximalversorgung zu ermöglichen.

Nachdem der LNA aus Paderborn eingetroffen war, wurde mit der Einsatzleitung eine Lagebesprechung durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt lief die technische Rettung des Lkw-Fahrers (Person A) durch die Feuerwehr und das weitere Vorgehen bezüglich der Erkundung des Fahrerbereichs des Transporters wurde besprochen.

Der Patient B wurde im RTW durch die beiden Notärzte und die RTW-Besatzung nach der Einleitung einer Narkose intubiert und kontrolliert beatmet. Auch nach umfangreicher Traumaversorgung konnte der Patient nicht soweit stabilisiert werden, um auf dem Luftweg transportiert zu werden. Der Transport des Patienten erfolgte mit der entsprechenden Voranmeldung durch die Leitstelle bodengebunden mit dem RTW zu einem regionalen Traumazentrum in Paderborn. Die Notärztin des Rettungshubschraubers Christoph 13 begleitete den Transport im RTW.

Nachdem der Lkw 2 mittels Seilwinde vorgezogen und gesichert wurde, konnte der Bereich des Transporter-Fahrerraumes weiter erkundet werden. Dort wurden zwei weitere Personen (E und F) schwerst-eingeklemmt vorgefunden und vom LNA sowie vom OrgL aufgrund der Schwere der Verletzungen ebenfalls in die Sichtungskategorie »Schwarz« eingestuft.

Als der Lkw-Fahrer (Person A) mit technischem Gerät aus seiner Zwangslage befreit und mit einem »Spineboard« immobilisiert werden konnte, wurde die medizinische Versorgung in einem RTW fortgeführt. Parallel hat der OrgL für diesen Patienten bei der Leitstelle die Aufnahmekapazität in Kassel (Standort des Christoph 7) angefragt. Nachdem der Patient stabilisiert werden konnte, erfolgte der Transport mit dem Rettungshubschrauber.

Die Betreuung der Unfallbeteiligten, die alle unter einem psychogenen Schock standen, wurde durch insgesamt drei RTW-Besatzungen und einen Notfallseelsorger sichergestellt. Im Einsatzverlauf wurden alle Personen erneut durch den LNA und den OrgL gesichtet. Hier zeigte sich eine obere Extremitätenverletzung des Fahrers von Lkw 2 (Person G), welcher daraufhin der Sichtungskategorie II »Gelb« zugeordnet wurde. Mithilfe eines Dolmetschers konnte der Lkw-Fahrer überzeugt werden, sich in einem Krankenhaus behandeln zu lassen, was er zuvor noch ablehnte. Nach der Anmeldung des Patienten über die Leitstelle erfolgte mit einem RTW der Transport in eine Versorgungseinrichtung in Paderborn.

Die Bergung der Leichen aus dem völlig zerstörten Transporter hat die Feuerwehr mithilfe einer Seilwinde und hydraulischem Rettungsgerät durchgeführt. Um die Arbeiten für den auf der Gegenfahrbahn verlaufenden Verkehr abzuschirmen, wurde ein Sichtschutz aufgestellt. Der Rettungsdienst hatte zum Eigenschutz der Einsatzkräfte während der Bergungsmaßnahmen zwei RTW und einen Notarzt vorgehalten. Nach dem Abschluss der Bergungsarbeiten erfolgte eine letzte Sichtung durch den LNA und den OrgL.

Insgesamt waren bei diesem Einsatz 13 Personen durch den Rettungsdienst medizinisch zu versorgen und/oder zu betreuen. Für vier Personen kam jede Hilfe zu spät; sie verstarben bereits vor dem



Beginn der Bergung der verstorbenen Personen aus dem Transporter

Eintreffen der Rettungskräfte an der Unfallstelle.

Bergung aus dem Transporter – Maßnahmen der Feuerwehr

Die Befreiung der verstorbenen Insassen aus dem Transporter erfolgte unter Anwendung der Kettenrettung. Als vorbereitende Maßnahme wurde der Lkw 2 weiter vorgezogen, um ausreichend Platz für die Rückformung der Karosserie zu erhalten. Der Einsatz von Rettungszyklindern im Inneren des Transporters war nicht möglich. Bevor

mit den befreienden Maßnahmen begonnen werden konnte, erfolgte zunächst die Stabilisierung des Transporters. Dazu wurde eine Anschlagkette an den A-Säulen der beiden Fahrzeuge eingesetzt, damit sich der Transporter beim Auseinanderziehen nicht über den Asphalt bewegte. Auf der anderen Seite wurde die Sicherung durch den Einsatz einer Kombination aus einer Anschlagkette, einem Schäkel und einem Spanngurt gewährleistet.

Das Seil der maschinellen Zugeinrichtung wurde unter Positionierung einer Umlenkrolle auf dem Standstreifen nahezu geradlinig am Lkw 2 vorbeigeführt. Der GW-H brauchte nicht neu positioniert zu werden. Der Einsatz der Kettenrettung konnte so mit größter Flexibilität umgesetzt werden.

Das Zugseil wurde mit den Anschlagketten an der A-Säule des Transporters angeschlagen. Durch das Einziehen der Seilwinde wurde die Karosserie auseinandergezogen. Hierbei kam die verstorbene Person F zum Vorschein. Es befanden sich also insgesamt fünf Menschen im Transporter, von denen nur einer überlebte. Durch einen kurzen Einsatz von Schneidgerät und Spreizer konnten die Personen E und F mittels »Spineboard« aus dem Fahrzeug geborgen werden.

Im Anschluss wurde die Karosserie an der B-Säule angeschlagen und ausei-

Übersicht über die Unfallbeteiligten

Person	zugehöriges Fahrzeug	Sichtungskategorie	Einsatzmittel	Transportziel
A	Lkw 1 (Fahrer)	I – Rot	RTW, RTH	KH Kassel
B	Transporter (Rücksitz)	I – Rot	RTW, RTH	KH Paderborn
C	Transporter (Rücksitz)	Schwarz (tot)		
D	Transporter (Rücksitz)	Schwarz (tot)		
E	Transporter (Beifahrer)	Schwarz (tot)		
F	Transporter (Fahrer)	Schwarz (tot)		
G	Lkw 2 (Fahrer)	II – Gelb	RTW	KH Paderborn
H	BMW gold (Fahrer)	B		
I	BMW gold (Beifahrer)	B	RTW (Betreuung)	
J	Passat (Fahrer)	B	RTW (Betreuung)	
K	BMW grau (Fahrer)	B		
L	Mercedes (Fahrer)	B		
M	Lkw 3 (Fahrer)	B		



Sicherung des Transporters am Lkw

inandergezogen. Da die Personen C und D zwischen den Sitzen eingeklemmt waren, erfolgte hier der filigrane Einsatz von Schneidgerät, Spreizer und Pedalschneider. Nach der Beseitigung der Einklemmungen konnten auch diese Personen nacheinander über ein »Spineboard« geborgen werden.

Fahrerhauskontrolle am Lkw 1

Da nicht ausgeschlossen werden konnte, dass sich noch eine weitere Person im Fahrerhaus des Lkw 1 befand, wurde dieses

mit dem Spreizer im Bereich der Beifahrerseite etwas geöffnet. Nachdem ein ausreichender Einblick gegeben war, wurde das Fahrerhaus kontrolliert. Es war keine weitere Person zu sehen. Die technischen Maßnahmen zur Befreiung der Personen waren mit diesem Zeitpunkt abgeschlossen.

Einsatznachbesprechung

Im direkten Anschluss an die beendeten Einsatzmaßnahmen erfolgte im Feuerwehrhaus des Löschzugs Haaren eine Nachbesprechung. Es hat sich mittlerweile zu einem Standard etabliert, dass nach solchen tragischen Ereignissen Notfallseelsorger anwesend sind. Den Einsatzkräften wurde somit direkt eine psychosoziale Unterstützung angeboten. Des Weiteren wurde präventiv für jede Einsatzkraft eine Dienstunfallanzeige erstellt. Dies kann zu positiven Auswirkungen bei der Regulierung von etwaigen Spätfolgen beitragen.

Fazit

Die Freiwillige Feuerwehr Bad Wünnenberg ist seit Bestehen der BAB 44 für zirka 30 Kilometer Autobahn gemäß des Gesetzes über den Brandschutz, die Hilfeleistung und den Katastrophenschutz Nordrhein-Westfalen (BHKG NRW) zuständig. Mittlerweile kommt es dort jährlich zu rund 50 Feuerwehreinsätzen. Das beschriebene Unfallereignis war eines der schwersten in den vergangenen 20 Jahren.

Aufgrund von ständiger Aus- und Fortbildung im Bereich der Technischen Hilfeleistung konnten die technischen Maßnahmen bei diesem Einsatz reibungslos und sehr zügig umgesetzt werden. Insbesondere die sichere und schnelle Anwendung der maschinellen Zugeinrichtung hatte hierbei unter Anwendung der Kettenrettung einen besonders hohen Stellenwert. III

AUTOREN

THOMAS SIEKAUP
Hauptbrandmeister

Technische Rettung

Feuerwehr
Bad Wünnenberg



TOBIAS STARKE
Brandamtsrat

Organisatorische Leiter
Rettungsdienst

Kreis Paderborn



Bilder: Feuerwehr Bad Wünnenberg (12),
R. Meyer (6)



Zugseilführung der Seilwinde für die Kettenrettung am Transporter