



Mercedes-Benz

## Leitfaden für Rettungskräfte kann Leben retten

Presse-Information

- **Neuer Rettungs-Leitfaden für Mercedes-Benz Omnibusse erschienen**
- **Gute Detailkenntnisse sind der Schlüssel für schnelle und qualifizierte Hilfe bei Busunfällen**
- **Umfassende Informationen zu Fahrzeugen und deren Sicherheitssystemen**

Datum:  
28. Juni 2007

Größtmögliche Sicherheit für Fahrzeuginsassen und Verkehrsteilnehmer ist traditionsgemäß einer der Grundwerte bei Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen. Auch im Omnibusbereich werden diese Werte konsequent umgesetzt. Dies zeigt ein neuer Leitfaden für Rettungsdienste, der soeben erschienen ist. Er soll dem Rettungsdienst bei der Einsatztaktik unterstützend zur Seite stehen.

Omnibusunfälle sind meist von weit komplexerer Natur als Unfälle im Pkw-Bereich. Das hängt zum einen mit der Zahl der Passagiere und zum anderen mit der unterschiedlichen Struktur der verschiedenen Omnibustypen zusammen. Ob Stadt-, Überland- oder Reisebus, es gibt jede Menge unterschiedlicher Baumuster. Hinzu kommt, dass auch in der Busindustrie die technologische Entwicklung in den zurückliegenden Jahren sehr dynamisch verlaufen ist. So kommen zusätzlich zum herkömmlichen Dieselmotor vermehrt Busse mit alternativen Antrieben zum Einsatz. Erdgas- und Brennstoffzellenantrieb sind auch keine Seltenheit mehr. Ebenso sind Gelenkbusse eine Besonderheit, mit der sich die Rettungskräfte frühzeitig auseinandersetzen sollten. Auch darüber gibt die detailliert gegliederte Broschüre Auskunft.

Wenn es um die Rettung von Menschenleben geht, sind Kenntnisse über fahrzeugspezifische Zugangsmöglichkeiten sowie die Funktions- und Wirkungsweise der Sicherheitssysteme unerlässlich. Bei den Rettungsmaßnahmen bestehen zahlreiche Verletzungsgefahren für die Verunglückten und die Helfer, sei es durch laufende Motoren, unter Druck stehende Behälter oder Leitungen, Heißwassergeräte, Kühlwasseraustritt, Klimageräte, Säuren, scharfe Kanten, Metallteile oder Scherben.

Die Anordnung der Erdgaskomponenten des Citaro CNG ist auf höchste Sicherheit ausgerichtet. Bei Fahrzeugen neuerer Bauart wird die Gaszufuhr über ein elektrisches Sperrventil bei „Zündung Aus“ automatisch unterbrochen. Wie die Gaszufuhr manuell getrennt werden kann, darüber informiert der Leitfaden genauso wie über die Richtlinien zum Löschen von Gasbränden bei Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb.

### **Brandgefahr vermeiden, Motor abstellen**

Die Broschüre informiert, welche Möglichkeiten es gibt, Brandgefahr durch Abstellen des Motors zu vermeiden. Dazu gibt es verschiedene Methoden: Den Schlüssel abziehen, oder wenn das nicht möglich ist, den Start-Stopp-Taster am Fahrerarbeitsplatz oder im Motorraum betätigen. Wenn auch dieser Weg verstellt ist, kann der Strom mit dem Batterie-Trennschalter abgestellt werden. Aber Achtung: Die Batterie sollte man erst dann vom Stromkreis trennen, wenn Fensterheber, Türöffner, Dachluken oder Sitzverstellung bereits betätigt worden sind. Dies kann den Einsatzablauf sowie die Rettung der Verunglückten erheblich vereinfachen und beschleunigen. Beim Abklemmen der Batterie muss außerdem mit der Bildung von Knallgasen gerechnet werden. Busse haben übrigens meist mehrere Batterien, wo sie sich befinden und wie sie getrennt werden, zeigt der Leitfaden genau.

Um den Motor abzustellen, kann man auch die Luftansaugung abdecken oder mit CO<sub>2</sub>-Gas füllen und den Motor „ersticken“. Wie's gemacht wird, erklärt der Rettungsleitfaden mit detaillierten Bildern und Zeichnungen sowohl für Stadt- wie auch Reisebusse.

### **Absichern und Unterbauen**

Die Stabilisierung von stehenden Bussen oder Bussen in Seitenlage ist relativ unproblematisch. Hier kann das Fahrzeug mit Unterlegkeilen, Stützstreben, Seilen und Gurten gegen Kippen und Rutschen gesichert werden. Ein instabiler oder auf dem Dach liegender Bus erfordert umfangreiche Abstützmaterialien und eventuell den Einsatz eines Kranwagens. Aufgrund des hohen Gewichts eines

Busses muss aber unbedingt die zulässige Tragfähigkeit der Gurte beachtet werden.

Seite 3

### **Anheben des Busses**

Das Anheben des Fahrzeugs stellt bei unsachgemäßer Ausführung ein hohes Verletzungsrisiko für die Unfallopfer und Helfer dar. Ein Anheben des gesamten Fahrzeugs muss grundsätzlich an allen Achsen erfolgen. Das Fahrzeug ist zwischen den Achsen unterhalb der Seitenwand nicht dafür geeignet, um es dort anzuheben bzw. abzustützen.

Liegt das Fahrzeug auf dem Dach oder auf der Seite, dienen die verstärkten senkrechten Streben neben den Türen und auf der gegenüberliegenden Fahrzeugseite als Anschlagpunkte für Gurte bzw. Endlosschlingen. Dabei sollte die Schlinge aber nicht einfach durch zwei gegenüberliegende Fenster gezogen und der Bus am Dach angehoben werden. Das Dach ist nicht dafür ausgelegt, einen Bus zu halten. Deswegen immer die gekennzeichneten Hebeplätze benutzen, betonen die Experten bei Mercedes-Benz.

### **Zugang in das Fahrzeug**

Es gibt verschiedene Möglichkeiten einen Zugang in das Fahrzeug zu schaffen. Zuerst sollte geprüft werden, ob die Türen regulär mit Hilfe der Pneumatik bzw. Elektrik geöffnet werden können. Sollte das nicht funktionieren, kann man die Nothähne nach Anleitung neben der Tür benutzen. Anschließend müssen aber die Türen wegen des noch vorhandenen Schließdrucks gegen erneutes Schließen mit Keilen o. ä. gesichert werden.

Als weitere Zugangsmöglichkeiten bietet sich die Entfernung der Frontscheibe oder der Zugang über die Dachluken oder den Faltenbalg des Drehgelenks an. Doch Vorsicht: Das Gewicht der Frontscheibe aus Verbund Sicherheitsglas kann bis zu 120 kg betragen. Daher muss sie gegen Herunterfallen gesichert werden.

Als letzte Möglichkeit bietet sich an, für die Befreiungsöffnung eine bestehende Öffnung mit Rettungsgeräten zu vergrößern. Allerdings sollte das nur als absolut letzte Möglichkeit eingesetzt werden, da hierbei ein nicht abschätzbares Risiko durch verdeckte Leitungen besteht.

Fahrerarbeitsplätze in Omnibusse sind komplexe eigene Bereiche, die eine genaue Kenntnis und die Anwendung spezieller Rettungstechniken erfordern. Sind die Bedienelemente nicht mehr funktionsfähig, müssen die Helfer die Luftleitung nach Angabe des Herstellers durchtrennen. Ist der Fahrer hinter dem Lenkrad eingeklemmt, reicht es oft schon, das untere Drittel des Lenkrades zu entfernen.

### **Trennwände und Gepäckablagen im Fahrgastraum**

Im Fahrgastraum müssen die Rettungskräfte nach einem Unfall mit stark unterschiedlichen Herausforderungen rechnen. So gibt es verschiedene Befestigungsarten und Konstruktionen der Fahrgastsitze, zahlreiche Verstellmöglichkeiten und teilweise Rückhaltesysteme. Auch Haltestangen, Trennwände und Gepäckablagen können nach einem Unfall Hindernisse darstellen, die die Rettungsarbeiten erschweren. Da in Bussen generell ein relativ schmaler Mittelgang vorhanden ist, der die Rettungsmaßnahmen enorm einschränkt, kann es sogar nötig werden, Fahrgastsitze auszubauen. Vor allem bei Reisebussen gibt es Sonderräume wie den Ruheraum für den Fahrer oder die Bordtoilette, in denen weitere Verletzte eingeschlossen sein können. Und bei der Bordküche ist auf Kurzschlüsse oder kochendes Wasser zu achten.

Die neue Broschüre ist Bestandteil der Reihe „Leitfaden für Rettungsdienste“ von Mercedes-Benz. Unter der email-Adresse [Info@Mercedes-Benz-Omnibusse.com](mailto:Info@Mercedes-Benz-Omnibusse.com) kann er bestellt werden. Neben dem neuen Leitfaden für Busse gibt es bereits Ausgaben für Mercedes-Benz Lkw, Transporter, Pkw, sowie für smart. Sie stehen kostenlos im Internet zur Verfügung und können unter der Adresse <http://open-after-sales.daimlerchrysler.com/serviceportal/de/rettung> abgerufen werden.

Ansprechpartner:

Seite 5

Nada Filipovic, Telefon: +49 711 17 95018, Mobil: +49 160 861 4813

[nada.filipovic@daimlerchrysler.com](mailto:nada.filipovic@daimlerchrysler.com)

Raimund Grammer, Telefon: + 49 711 17 95024, Mobil: + 49 160 863 46 65

[raimund.r.grammer@daimlerchrysler.com](mailto:raimund.r.grammer@daimlerchrysler.com)

Weitere Informationen von DaimlerChrysler im Internet:

**[www.media.daimlerchrysler.com](http://www.media.daimlerchrysler.com)**