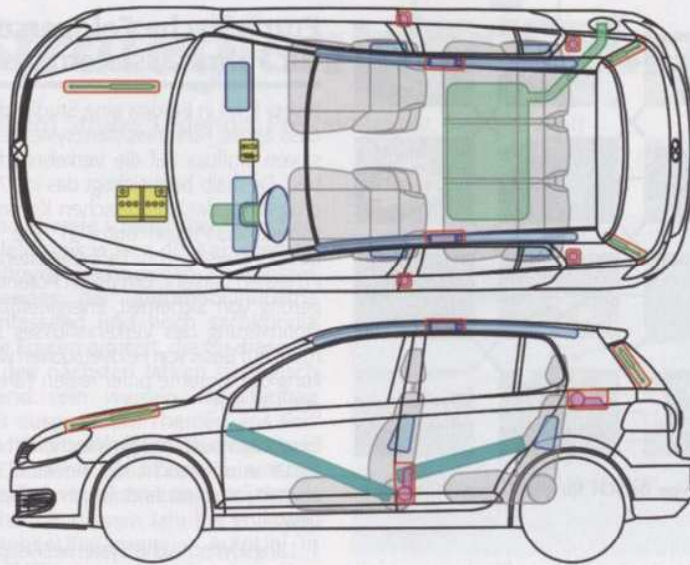


Golf VI
(5-Türer, ab 2008)



Legende Stand: 12/2008, Volkswagen AG

	Airbag		Karosserie-verstärkung		Steuergerät
	Gas-generator		Überroll-schutz		Batterie
	Gurtstraffer		Gasdruck-dämpfer		Kraftstoff-tank

Abb. 4: Beispiel eines Einsatzdatenblatts für VW Golf VI 5-Türer (Quelle: Volkswagen AG)

Systeme und die zunehmende Verbreitung von alternativen Antrieben basierend auf elektrischem Strom oder Gas stellen andererseits aber auch höhere Anforderungen an die mit der Rettung von Personen und der Bergung von Fahrzeugen betrauten Einsatzkräfte. Das heißt, die technische Entwicklung im Feuerwehrbereich muss mit dem Fortschritt der Automobilindustrie standhalten. Ältere Generationen von Rettungsgeräten sind zum Beispiel nicht in der Lage, den hochfesten Stahl in A- und B-Säulen zu durchtrennen. Integrierte Airbags oder Gurtstraffersysteme können bei der Rettung ausgelöst werden. Für ein schnelles und sicheres Management an der Unfallstelle müssen die Einsatzkräfte wissen, wo Karosserieverstärkungen eingebracht sind, um die Rettungswerkzeuge effizient einzusetzen. Sie müssen die genaue Einbaulage der Airbags und Gurtstraffer sowie die Einbauorte der Fahrzeugbatterien kennen um die Fahrzeugelektrik spannungsfrei zu schalten und so eine nachträgliche Airbagaktivierung oder Kurzschlüsse mit Brandgefahr zu vermeiden. Rettungskräfte sollen in die Unterschiede und Funktionen von alternativen Antrieben eingewiesen sein sowie den Umgang mit den dazugehörigen Systemkomponenten beherrschen. Insbesondere im Anbetracht der Tatsache, dass ein hoher Anteil der Einsätze von Freiwilligen Feuerwehren abgeleistet wird, ist ein um-

fangreiches, einheitlich konzipiertes und einfach strukturiertes Aus- und Weiterbildungsmaterial unverzichtbar. Zu einem Zeitpunkt, an dem zielgerichtetes, schnelles und sicheres Handeln allen Rettungskräften abverlangt wird, müssen diese Informationen „auf Knopfdruck“ verfüg- und abrufbar sein. Die Automobilhersteller stellen bereits seit einigen Jahren Rettungsleitfäden für ihre Fahrzeugmodelle zur Verfügung, in den sie jeweils die aktuelle Technik in ihren Fahrzeugen beschreiben. Unter Leitung des Verbandes der Automobilindustrie haben die in Deutschland vertretenen Pkw-Automobilhersteller in Zusammenarbeit mit Notärzten und dem ADAC unter Federführung der Feuerwehren praxisorientierte Einsatzdatenblätter für die Rettungsdienste konzipiert. Die herstellerspezifischen Leitfäden sind in einem ausführlich beschreibenden Fachtteil für die Aus- und Weiterbildung und in fahrzeugabhängige Einsatzdatenblätter mit standardisierten Dateiformaten zu den verschiedenen Fahrzeugmodellen für die Arbeit an der Unfallstelle gegliedert. Die Einsatzblätter zeigen jeweils in Auf- und Quersicht die Orte in der Fahrzeugstruktur, an denen Karosserieverstärkungen eingesetzt worden sind. Des weiteren sind Airbags, Gasgeneratoren, Gurtstraffer, Überrollschutz, Gasdruckdämpfer, Steuergeräte, Batterien und Kraftstofftank mit einer einheitlichen Symbolik

eingezeichnet. Die Übersichtlichkeit der Darstellung soll eine deutliche Erleichterung für die Einsatzkräfte bei der Versorgung und Rettung von Personen oder bei Lösch- und Bergungsaktivitäten gewährleisten und ihnen mehr Sicherheit im Umgang mit den fahrzeugsicherheitsrelevanten Komponenten geben.

Um für die Zukunft noch besser aufgestellt zu sein, Präzision und Geschwindigkeit der Abläufe am Unfallort perspektivisch weiter zu steigern und eine übergreifende Lösung für die europäische Staatengemeinschaft zu etablieren, sind digitale interaktive Übertragungs- und Visualisierungsverfahren erforderlich. Mit dem Digitalfunk wird ein schnellerer und umfangreicherer Datenaustausch zwischen den Rettungskräften ermöglicht. Damit lassen sich zukünftig wichtige fahrzeugindividuelle Ausstattungsmerkmale an Hand des Kfz-Kennzeichens und der Fahrgestellnummer direkt von den Datenbanken der Hersteller zur Einsatzleitung am Unfallort übertragen. Mit Einführung des elektronischen Notrufs „e-call“ flächendeckend für Europa könnte ein Mehrgewinn für die Rettungskräfte durch fahrzeugspezifische Informationen geschaffen werden.

Kuriosität oder Antrieb der Zukunft? Das eROCKIT

Als Blickfang am Rande des Kongresses zeigten die Entwickler eines eROCKIT genannten Kraftfahrzeugs „eine neue Dimension der urbanen Fortbewegung. Die Multiplikation der eigenen Muskelkraft durch den Elektromotor.“ Das eROCKIT ist ein Serienhybrid. Es wird gefahren wie ein Fahrrad. Mit den Pedalen wird die Drehzahl eines Elektromotors gesteuert; je schneller getreten wird, desto stärker treibt der Motor das Hinterrad an. Er erzeugt ein Vielfaches der menschlichen Körperleistung und beschleunigt das eROCKIT wie ein Motorrad. Auf bis zu 80 km/h. Der Generator, der die Rotationsbewegung des Kurbeltriebs aufnimmt, ist ein Permanentmagnet-Generator und spielt eine doppelte Rolle: Neben dem Aussenden des Signals an die Steuerelektronik gewinnt er gleichzeitig die Trittenenergie zurück. Dies wird zum Wiederaufladen der Batterien verwendet. Das eROCKIT ist als Leichtkraftrad eingestuft, Führerscheinklasse A1.⁴



Abb. 5: eROCKIT – Leichtkraftrad, wird gefahren wie ein Fahrrad – ohne Lärm und Abgase

Fußnoten:
 1 im Internet: http://www.vda.de/de/veranstaltungen/kongresse/technik/tk_2009/index.html
 2 www.forschungsinformationssystem.de
 3 www.euroFOT-ip.eu
 4 www.erocket.net – Das eROCKIT ist zurzeit nur zu einem Preis von über 25.000 Euro zu haben.