



A2, Sursee (LU)

Unfall zwischen Lkw und Reiseocar

Am Freitag, 4. September 2015, um 12.20 Uhr erreicht folgende Unfallmeldung die Luzerner Polizei: «Autobahn A2, Fahrtrichtung Norden, im Baustellenbereich zwischen Eich und Sursee hat sich ein Auffahrunfall zwischen zwei Lastwagen und einem Car ereignet. Einer der Chauffeure ist verletzt.» Die ersteintreffenden Polizei- und Rettungsdienstkräfte stellen vor Ort aber fest, dass am Unfall vier Lkw und ein Reiseocar beteiligt sind.



Ein Lkw-Chauffeur und zwei Carchauffeure sind eingeklemmt und müssen durch die Feuerwehr befreit werden, von den 39 Carpassagieren sind 38 verletzt. Diverse Nachaufgebote erfolgen, um 12.37 Uhr wird die Stützpunktfeuerwehr Emmen alarmiert.

Das Kader der Strassenrettungsformation Emmen befindet sich zum Alarmierungszeitpunkt an einem kantonalen Weiterbildungskurs für Strassenrettung in Sursee. Mit einem Mannschaftstransporter begeben sich die Offiziere direkt vor Ort, während sich die Mannschaft ab Feuerwehrgebäude Emmen auf den Weg macht. Gemäss Aus-

rückordnung rücken das Pionierfahrzeug, ein Tanklöschfahrzeug, das Einsatzleitfahrzeug sowie Mannschaftstransportfahrzeuge aus.

Die Anfahrt der Offiziere erfolgt auf der Gegenfahrbahn und führt am Ereignisort vorbei, dabei erkennen diese die Tragweite des Unfalles. In der Feuerwehralarmierung beschränkte sich die Information auf eingeklemmte Personen nach Verkehrsunfall auf der Autobahn. Ein grösserer Materialaufwand und eventuell mehrere Einsatzorte an der Unfallstelle scheinen wahrscheinlich. Umgehend veranlassen sie via Funk, dass auch der Pionieranhängen vor Ort gebracht

wird. Mithilfe dieses zusätzlichen Materials können weitere Befreiungen unabhängig vom Pionierfahrzeug ausgeführt werden.

Vor Ort übernimmt Hauptmann Michael Kümin die Einsatzleitung des Feuerwehreinsatzes und erkundet mit seinen Offizieren die Lage. Zahlreiche Zivilpersonen stehen an die Leitplanke angelehnt und werden von Bauarbeitern und Rettungsdienstpersonen betreut. «Für mich waren alle diese Personen unverletzte Drittpersonen», schildert Michael Kümin seinen ersten Eindruck, «mein Fokus lag darauf, den Handlungsbedarf bei den eingeklemmten Personen festzustellen und die Absprache-



Fotos: Feuerwehr Emmen

Zusammenarbeit auf engstem Raum.

Rapporte – schaffen Gleichstand der Informationen aller Einsatzpartner.

Nach der ersten Zugangsöffnung zum Patienten in der Fahrerkabine des Lkw erfolgt die Anamnese durch den Notarzt.

Der Abtransport aller Verletzten wird durch einen Chef Transport und zwei Koordinatoren SNZ 144 vor Ort disponiert.

punkte möglichst rasch zu klären.» Die Erkundung ergibt vorne im Reiseocar zwei eingeklemmte Personen – Chauffeur und Beifahrer – sowie eine eingeklemmte Person im Lkw hinter dem Reiseocar.

Die Gesamteinsatzleitung liegt bei der Luzerner Polizei, wie dies bei Verkehrsunfällen im Kanton Luzern vorgesehen ist. Der erste von vier Abspracherapporten findet statt, wobei sechs Absprachepunkte festgelegt werden:

■ SIMSI: Gremium Ereignisdienste auf Nationalstrassen

Auf den Nationalstrassen der Kantone Luzern, Nidwalden, Obwalden und Zug (Gebietseinheit X/Zentras) existiert seit 2008 das vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geforderte Gremium Ereignisdienste (SIMSI), welches sich aus verschiedenen Exponenten der Blaulichtorganisationen sowie Dienste zusammensetzt (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst, Technische Dienste etc.) und Themen der operativen Sicherheit behandelt. Ebenfalls werden innerhalb des Gremiums Einsatzübungen geplant sowie Nachbesprechungen zu speziellen Ereignissen durchgeführt.

- Standort Einsatzleitung: an der Spitze der Unfallfahrzeuge
- Warteraum: auf der Anfahrtsachse, mit ausreichend Stauraum
- Rettungsachse: die linke Spur (zum Unfallzeitpunkt Baustellenbereich) direkt neben den vier Lkw und dem Reiseocar
- Patientensammelstelle: an der Spitze der Unfallfahrzeuge, nach der Einsatzleitung -> Die zahlreichen Personen müssen aus dem engen Bereich neben den Unfallfahrzeugen weggeführt werden.
- San-Hist: nicht erforderlich
- Sammelstelle Unverletzte: nicht erforderlich (nur eine unverletzte Person)

Die Triage durch die Notärztin des Rettungsdienstes LUKS ergibt, dass sich eine Hospitalisierung sämtlicher Patienten aufdrängt. Der Einsatzleiter Sanität rapportiert daher, dass 38 Patienten mittels Rettungswagen in die ihren Verletzungsmustern entsprechenden Spitäler überführt werden müssen. «Erst in diesem Moment realisierte

ich, dass all die relativ ruhig wirkenden Personen auf der Fahrbahn diverse kleine und grössere Verletzungen aufwiesen», so Kümmin. Der Rettungsdienst setzte letztlich 19 Rettungswagen und drei Rettungshelikopter ein, um 41 Verletzte in neun verschiedene Kliniken einzuweisen.

Kümmin obliegt als Einsatzleiter Feuerwehr die Befreiung der drei eingeklemmten Personen, die Gewährleistung des Brandschutzes und das Eindämmen von auslaufendem Dieselöl. Dafür setzt er drei Abschnittsoffiziere ein:

- Abschnitt Reiseocar, zugewiesenes Mittel: Pionierfahrzeug
- Abschnitt Lkw, zugewiesenes Mittel: Pionieranhänger
- Abschnitt Brand- und Umweltschutz, zugewiesenes Mittel: Tanklöschfahrzeug

Der Rettungsdienst weist jeder der drei eingeklemmten Personen einen Rettungshelikopter mit der jeweiligen Crew zu. Die Befreiung aus dem Reiseocar erfolgt klas-





sich mittels Trennung der A-Säulen, danach kann mit Rettungszylindern eine genügend grosse Öffnung geschaffen werden, dass Fahrer und Beifahrer gleichzeitig befreit werden können.

Der Fahrer des Lkw wird parallel befreit. Es herrschen sehr enge Platzverhältnisse. Die Befreiung wird im gleichen Muster wie im Reiscar vorbereitet, gleichzeitig wird als Plan B der Reiscar am davorstehenden Lkw angekettet – nötigenfalls könnte man den Reiscar so wegziehen. Der Plan B würde die Rettung um 30 Minuten verzögern, was in der engen, laufenden Zusammenarbeit mit dem Rettungsteam frühzeitig abgesprochen wurde. Letztlich gelingt die Befreiung aber nach klassischem Muster.

Auslaufende Betriebsstoffe der Unfallfahrzeuge werden mittels Ölbinder gebunden, Schachteinläufe abgedeckt. Weitere Massnahmen wie Absaugen der Schächte werden durch den Autobahnbetreiber Zentras vorgenommen.



Fotos: Feuerwehr Emmen

Im Einsatz

Feuerwehr Emmen

- 35 AdF
- Pionierfahrzeug
- TLF
- Einsatzleitfahrzeug
- 3 Mannschaftstransportfahrzeuge

Betriebsfeuerwehr Luzerner Kantonsspital

Personentransport für Rettungsdienst/ Perimeterschutz, Arealsicherung

- 44 AdF
- 2 Zug- und Mannschaftstransportfahrzeuge

Feuerwehr Stadt Luzern

Support Luzerner Kantonsspital

- 2 AdF
- Mannschaftstransportfahrzeug

Rettungsdienst

- Einsatzleiter Sanität
 - Chef Front Sanität
 - Chef Transport
 - 2 Koordinatoren SNZ 144
 - 3 Rettungshelikopter
 - 19 Rettungswagen
 - 11 Inter- und ausserkantonale Rettungsdienste
 - Notarztfahrzeug
 - 60 Rettungssanitäter
 - Notarzt
 - Leitender Notarzt
- Im Bereitstellungsraum Feuerwehr Sursee:
- 3 Ärzte Notorganisation (Praktizierende Hausärzte, die im Grossereignis zu Gunsten des Rettungsdienstes in der Triage und Behandlung eingesetzt werden)
 - 13 Angehörige vom Blauen Pool Nord (Verbundorganisation ver-

schiedener Feuerwehr-Sanitäter, die ausgebildet sind, eine San-Hist zu installieren und die rettungsdienstlichen Einsatzkräfte zu unterstützen.)

Luzerner Polizei

- GEL (1. Dienstchef Stv Patrouillendienst)
- GEL Stv (2. Dienstchef Stv Patrouillendienst)
- EL Rück, Fachoffizier, Chef Verkehrspolizei
- EL Stv, Pikett-Offizier LuPol
- 2 Führungsgehilfen Rück
- Patrouille, Erstausrücker
- Patrouille, Sperrung nach Tunnel Eich, leeren des «Sackes», anschl. Betreuung Eingangskontrolle
- Patrouille, 1. Phase: Vs zweier Busse, evtl. Beteiligtentransporte, 2. Phase Springer für Einsätze – z.B. Begleitung der Unfallfahrzeuge bei Abtransport
- Patrouille, Abschirmung Unfallstelle bergseits, Richtung Norden (Eichberg), wegen Medienschaffenden
- Mitarbeiter Unterstützung Patiententriage mit Rettungsdienst
- Patrouille Unfalldienst
- EL Fachbereich Abschnitt Unfall (2. Stv C Unfalldienst)
- 2 Medienbetreuer Front
- Medienbetreuer Rück

Weitere

- Staatsanwaltschaft
- Feuerwehrinspektor Stv
- Zentras
- Pannendienst
- Medien



Einsatzleiter Feuerwehr Hptm Michael Kümin. Zur Führungsunterstützung der Feuerwehr Emmen sind AdZS im Alarmierungsschema eingebunden.

Während des ganzen Einsatzes setzt Michael Kümin einen Offizier Sicherheit ein, der speziell auch darauf achtet, dass keine Einsatzkräfte unnötigerweise auf der Rettungsachse stehen, auf der regelmässig Rettungswagen durchfahren.

Nach den Patientenbefreiungen lässt Kümin den Reisecar und die drei verunfallten Lkw systematisch kontrollieren, um sicherzustellen, dass sich niemand in Schlafkoken, auf Toiletten oder auf dem Autobahnbord aufhält. Eine Nachbesprechung vor Ort sorgt für die erste psychologische Re-tablierung. Dabei ist hilfreich, dass die betroffenen Einsatzkräfte durch Blut verunreinigte Uniformteile ablegen und sich mit Ersatzwäsche bekleiden können.

Michael Kümin zieht ein positives Fazit: «Die Rapporte erfolgten sehr effizient – man spricht die gleiche Sprache», was er auf die regelmässigen gemeinsamen Übungen zurückführt. Jeder Bereich bewältigte seine Aufgaben selbstständig, wobei man sich gegenseitig im Rahmen der Rapporte Unterstützung anbot. «Es gab in verschiedenen Bereichen alternative Planungen: Beispielsweise hielt die Polizei eine Anzahl Mannschaftstransporter bereit, um nötigenfalls Beteiligtentransporte zu unterstützen. Der Rettungsdienst hielt die Organisation Blauer Pool Nord sowie die Ärzte der Notorganisation in Bereitschaft, die nötigenfalls eine San-Hist-Infrastruktur aufbauen können. Der Autobahnbetreiber Zentras hielt einen Spezial-Lkw bereit, der bei Bedarf Leitplanken entfernen kann.»

Kritischer Faktor bildete die Rettungsachse – trotz engen Platzverhältnissen und einer Topografie, die keine Alternativen bietet, konnte diese dank konsequenter Absprache jederzeit gewährleistet werden. Sehr hilfreich war dabei der Warteraum, der durch sämtliche Einsatzkräfte durchfahren werden musste. Am Ende des Warteraumes bei der Einfahrt in die Rettungsachse erfolgte eine «Zutrittskontrolle» durch die Polizei, die nicht jedes Fahrzeug mit Sondersignal passieren liess, sondern erst auf explizite Anforderung durch die Einsatzleitung.

Spezialprobleme bei Unfällen mit vielen Betroffenen

Erfahrungen aus ähnlichen Ereignissen zeigen, dass sich Betroffene oftmals von der Unfallstelle entfernen und sich zu nahe liegenden Gebäuden oder Autobahnraststätten begeben, was für eine Einsatzleitung zusätzliche Spezialprobleme darstellt. In die-

■ Alarmierung Grossereignisse durch die Sanitätsnotrufzentrale 144 (UR/NW/OB/LU/Küssnacht a.R.)

Mitte 2015 wurde auf die Sanitätsnotrufzentrale 144 das standardisierte Vorgehen in der Alarmierung von Rettungsmitteln bei einem grösseren Patientenanstoss, besonderen oder ausserordentlichen Lagen implementiert. Grundsätzlich gibt es zwei Alarmschemata: «Ereignis +» und «MANV +».

Definition «Ereignis +»

beschreibt ein Geschehen mit einer bestimmten Anzahl betroffener Personen, wobei nicht auszuschliessen ist, dass eine davon verletzt ist. Beispiel: Brandereignis mit mehr als 21 Personen, man geht von mindestens einer verletzten Person aus. Alarmiert wird «Ereignis 21+», dies löst ein Mindestaufgebot von drei Rettungsmitteln, einem Notarzt sowie einem Einsatzleiter Sanität aus.

Eskalationsstufen «Ereignis+»:

Ereignis 6+: 6–10 Beteiligte, davon eine Person mit Verdacht auf Verletzungen
Ereignis 11+: 11–20 Beteiligte, davon eine Person mit Verdacht auf Verletzungen
Ereignis 21+: 21 und mehr Beteiligte, davon eine Person mit Verdacht auf Verletzungen

Definition «MANV +»

beschreibt ein Geschehen mit einer bestimmten bzw. unbestimmten Anzahl Verletzter.

Beispiel: Unfall mit zehn Beteiligten und sechs Verletzten ergibt das Aufgebot «MANV 6+». Es werden sechs bis zehn Rettungsmittel (ein Rettungsmittel pro Verletzten), ein Rettungsmittel als taktische Reserve, ein Notarzt sowie ein Einsatzleiter Sanität aufgeboden.

Eskalationsstufen «MANV+»

MANV 6+: mehr als fünf verletzte Personen
MANV 11+: mehr als zehn betroffene Personen
MANV 21+: mehr als 20 betroffene Personen
Beim Unfall auf der Autobahn A2 vom 4. September 2015 wurden aufgrund der ersten Meldung durch die Luzerner Polizei, «Verkehrsunfall mit zwei Lkw und einem Car, eine Person verletzt» das Alarmschema «Ereignis 21+» und somit drei Rettungsmittel, ein Notarzt und ein Einsatzleiter Sanität alarmiert. Nach den Rückmeldungen der ersten Einsatzkräfte vor Ort wurden zusätzliche Rettungsmittel (luft- und bodengebundene Rettung) aufgeboden. Weitere Aufgebote erfolgten schrittweise, im Umfang lehnte es sich an das Schema «MANV 21+» an.

Es hat sich bei diesem Ereignis gezeigt, dass Anpassungen im «MANV+»-Alarmschema und weitere Schulungen (Sensibilisierung) notwendig sind.

Zentimeter um Zentimeter wird erkämpft. Jede Bewegung muss genau beobachtet werden, um Patient und Helfer nicht zu gefährden.

sem Fall verhinderte die Topografie, dass sich Personen entfernten. Selbst die Gegenfahrbahn ist in diesem Bereich höhenversetzt und wurde dadurch nicht betreten.

Aufnehmende Spitäler rechnen bei solchen Ereignissen mit erhöhter Anfrage von Angehörigen und Medien. Das Beispiel vom Luzerner Kantonsspital vermittelt einen Eindruck davon, welche weitreichenden Auswirkungen ein Grossereignis mit vielen Verletzten hat. Es hat internen Grossalarm ausgelöst, womit rund 800 Ärzte, Pflegende und die Betriebsfeuerwehr aufgeboden wurden. Die Betriebsfeuerwehr des Luzerner Kantonsspitals, die für den Rettungsdienst Personaltransporte zum Ereignisort durchführte, musste daraufhin sofort das Spitalareal absperren, den Verkehrsdienst (Einweisung Rettungsfahrzeuge) sicherstellen sowie den Perimeterschutz mit Zutrittskontrollen und Besucherlenkung verstärken. Aufgrund der Tatsache, dass die Betroffenen ausländische Touristen waren, blieb der grosse Ansturm weitgehend aus, und diese Sondermassnahmen konnten bereits nach wenigen Stunden wieder beendet werden.

Das Szenario Massenansturm von Verletzten kann nur selten von der Erstversorgung bis ins Spital beibehalten werden, da dies ausserordentlich ressourcen- und kostenintensiv ist. Dementsprechend wertvoll ist die Einsatzanalyse auch für den Rettungsdienst, der Optimierungen in den Strukturen des rückwärtigen Dienstes und den internen Abläufen im Grossereignis ortet.

Gemäss Michael Hediger, Leiter Notorganisation & Spezialdienste vom Rettungsdienst LUKS, hat sich bei diesem Ereignis – bezüglich Anzahl Verletzter das erste im Kanton Luzern – der Zusammenzug verschiedener Rettungsdienstorganisationen aus den benachbarten Kantonen einmal mehr bewährt. «Ein Ereignis mit so vielen Verletzten gab es im Kanton Luzern bisher noch nie», betont Hediger, «und wie in Übungen mehrfach thematisiert, ist die Bewältigung eines solchen Ereignisses für eine Rettungsorganisation alleine nicht zu bewältigen. Die interkantonale Zusammenarbeit ist notwendig.» Aus seiner Sicht hat sich auch die Funktion des «Koordinators SNZ» besonders bewährt. Dieser hat auf dem Schadenplatz die Koordination und Verteilung der Patienten auf die Spitäler vorgenommen. Diese Funktion wurde im Kanton Luzern nun erstmals in einem Ernstfall eingesetzt.



Bemerkungen Gesamteinsatzleiter und polizeiliche Herausforderungen

Der Luzerner Polizei, in der Person von Peter Wolfisberg, Verkehrspolizei, oblag die Gesamteinsatzleitung. Rückblickend erinnert er sich, dass das Umfeld bei der Einsatzleitung ausserordentlich ruhig war – was diversen Partnern den Eindruck vermittelte, es handle sich um eine Übung. «Was allerdings stark darüber hinwegtäuscht, wie intensiv innerhalb der Organisationen gearbeitet und kommuniziert wurde», betont Wolfisberg. Er verzichtete aufgrund des übersichtlichen Einsatzraumes auf die Verwendung des gemeinsamen BORS-Polycom-Führungskanals. Wolfisberg setzte konsequent auf regelmässige Rapporte zur Absprache von Notwendigem. Polizeiintern kommunizierte Wolfisberg nur noch über Funk, das Handy verwendete er bewusst äusserst selten. «Über Funk überlegt jeder zweimal, ob seine Meldung wichtig ist oder nicht», ist Wolfisberg überzeugt. Er spürt, dass sich dank regelmässiger Übung die Angehörigen der Blaulichtorganisationen kennen und Verständnis für die Arbeit des Partners haben. «Man vertraut sich und trifft verbindliche Absprachen. Mit dem

Credo Sichern – Retten – Spurenschutz sprechen alle vom selben.»

Schon kurz nach der Installation der Gesamteinsatzleitung musste für drei Rettungshelikopter ein Landeplatz definiert werden. Die drei Helikopter befanden sich bereits im Anflug, der Entscheid und allfällig notwendige Sicherungsmassnahmen drängten daher. Die Helikopter konnten schliesslich dank höhenversetzten Fahrbahnen ohne Sperrung der Gegenfahrbahn aufsetzen.

«Anfangs war die Entfernung der Fahrzeuge eine der wichtigsten Aufgaben, die vor der Unfallstelle feststeckten und 200 Meter zur Ausfahrt zurückfahren mussten. Die Räumung war notwendig zur Gewährleistung der Rettungsachse und andererseits um keine Unbeteiligten über mehrere Stunden festzusetzen. Sie gelang innert kurzer Zeit, beinhaltete aber ein paar Spezialfälle: So konnte ein Fahrzeuglenker seinen PW mit Wohnwagenanhänger nicht rückwärts aus der Rettungsachse herausfahren – eine Polizeipatrouille veranlasste, dass ein ziviler Lkw-Fahrer kurzerhand dafür eingesetzt wurde. Später erhielt ich die Meldung, dass eine Person im Stauraum

dauernd erbricht – die Person mit starker Migräne wurde daraufhin durch ein Rettungsdienstteam betreut.»

Überhaupt war Wolfsberg als Gesamteinsatzleiter immer wieder mit zusätzlichen Teilproblemen konfrontiert – da erlitt beispielsweise eine Einsatzkraft einen Schwächeanfall, dort zog sich ein Pannenhelfer Schnittverletzungen zu. Diese behandelte er jeweils nach dem Schema beurteilen, triagieren und delegieren. Als Gesamteinsatzleiter konzentrierte sich Wolfsberg auf die übergeordneten Führungsaufgaben sowie auf das Antizipieren, das Vorausdenken: Die Ablöseplanung muss frühzeitig angegangen werden, grundsätzliche Entscheide drängten sich gegen 17.00 Uhr auf. «Glücklicherweise war das Ende der Ereignisbewältigung vor Ort bis ungefähr 19.00 Uhr absehbar, daher konnte ich auf eine weitgehende Ablöseplanung letztlich verzichten.»

Im Nachgang, also ab Freitagabend, bewältigte die Luzerner Polizei viele neue Herausforderungen: Sie erfuhr bereits nach den ersten Medienberichten, dass ein Reisebus mit Touristen betroffen ist; sie erhielt Anfragen zahlreicher Botschaften verschiedenster Staaten. Am Freitagnachmittag schliessen die Botschaften gegen 17.00 Uhr den Bürobetrieb, würden aber bei einem solchen Vorfall einen Pikettdienst hochfahren – dafür wollen die Botschaften aber wissen, ob eigene Landsleute betroffen sind. Für eine Botschaft bedeutet ein solches Ereignis einen erheblichen Spezialeinsatz, um Informationen zusammenzuführen und Anfragen von Angehörigen aus dem Herkunftsland beantworten zu können. Der Druck wurde mit fortschreitender Zeit spürbar grösser. Nachdem die Polizei die Identität und Staatsangehörigkeit aller Betroffenen geklärt hat, konnte die britische Botschaft benachrichtigt werden.

Nicht nur die Klärung der Staatsangehörigkeit, sondern die vollständige Erfassung aller Personalien war für die Polizei eine aufwendige Arbeit. Die vorhandene Liste des Reiseunternehmens enthielt die Personen, die die Reise gebucht hatten, und somit nicht zwingend die Personen, die an der Reise teilnahmen. Weiter waren verschiedenste Kliniken in der Schweiz involviert, die meisten Leute verliessen diese nach kurzer Zeit wieder und mussten in Hotels untergebracht werden. Schon nach kürzester Zeit wollten die Touristen ihre Koffer, Handtaschen und Utensilien aus dem Un-

fallcar abholen. Dieser war mittlerweile zum Stützpunkt der Verkehrspolizei gebracht worden, wo die Utensilien aufwendig und lückenlos zugeordnet werden mussten. Die Koffer, meist ordentlich gelagert und beschriftet, waren einfach zuzuordnen. Bei Utensilien und Wertsachen im zerstörten Passagierraum war die Situation schwieriger – diese konnten nicht eingesammelt und einfach frei zum «herauswählen» ausgestellt werden. Hier war die systematische Erfassung der Gegenstände und wo sie im Car lagen, angesagt, jeder Passagier musste danach jedes einzelne Stück prüfen und deklarieren, was ihm gehört.

Nachbereitung

Am 21. September 2015 erfolgte eine Nachbesprechung zwischen den Führungspersonen der involvierten Einsatzkräfte. Obwohl man zur Erkenntnis gelangte, dass die Einsatzbewältigung sehr gut ablief, wurden doch Verbesserungspunkte angesprochen, welche zukünftig in die Ausbildung einfließen werden. Fazit:

Abspracherapporte Front: Alle einsatzrelevanten Informationen werden zwingend hier ausgetauscht, bilaterale Absprachen ohne den Einbezug EL Front sind zu vermeiden.

Betreuung der Unfallbeteiligten: Es ist bei einer grösseren Anzahl Personen zu prüfen, inwieweit es der individuelle Gesundheitszustand zulässt, diese z.B. in Mannschaftstransportern, Zelten etc. zu beherbergen oder diese vom Unfallort an einen zentralen Sammelpunkt abzutransportieren (besserer Überblick und bessere Kontrolle).

Aufgebot/Information Einsatzleiter ASTRA (ELA): Dieses erfolgt im Normalfall auf Initiative des Einsatzleiters Gebiet-

seinheit (ELG), der auch für die laufende Information zuständig ist; im Einzelfall (z.B. bei Fehlen des ELG) kann die Polizei direkt via Verkehrsmanagementzentrale (VMZ-CH) das Aufgebot des ELA veranlassen.

IES-KSD (Informations- und Einsatz-System, hier von der Sanitätsnotrufzentrale 144 zur Übersicht der Notfallaufnahmekapazitäten der Kliniken und von der Polizei für das Patientenmanagement genutzt): Generell, insbesondere jedoch bei der Unterbringung von Patienten ausserhalb des Kantons, ist es wichtig, dass die Personalien nach Möglichkeit direkt am Unfallort oder durch die aufnehmenden Spitäler aktualisiert werden (Absprache zwischen Polizei und Rettungsdienst, Definition der Schnittstelle).

Notfallmanagement Baustelle: muss vor Baubeginn erarbeitet und kommuniziert sein. Es sichert den Ereignisdiensten die Zufahrt zum Einsatzort und gewährleistet eine rasche Intervention über die Rettungsachse.

Hotline: Das Einrichten einer Hotline ist während der Ereignisbewältigung periodisch zu prüfen (Abspracherapporte).

Verkehr: Lediglich auf einer Strecke von ca. 200 m vor der Unfallstelle musste der Verkehr rückwärts geführt werden, was mithilfe von erfahrenen Chauffeuren gelungen ist (alternativ hätte die Zentras einen Teil der MiniGuard-Elemente entfernt und die Fahrzeugräumung über ein kurzes Stück der Baustelle ermöglicht).

Der effiziente, rasche Einsatz bleibt letztlich ein erfolgreicher Kraftakt: Allen Opfern konnte rechtzeitig geholfen werden.



Claudio Passafaro,
Korrespondent LU

