Deutscher Verkehrsexpertentag 2019

Verkehrsunfallopfer:
Praktische Erfahrungen und zukünftige Anforderungen

Schirmherr: Herbert Reul, Minister des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.
VOD
www.vod-ev.org

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
www.fhoev.nrw.de

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.
VOD

Tagungsprogramm

Deutschen Verkehrsexpertentag am 19. November 2019 in der Deutschen Hochschule der Polizei, Münster

09:00 Uhr Einlass und Begrüßungskaffee

09:30 Uhr Grußworte
Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff ..... S. 4
Dr. Daniela Lesmeister ..... S. 9
Martin Bornträger ..... S. 11
Ute Hammer ..... S. 13
Prof. Dr. Christine Sutter ..... S. 15

10:30 Uhr Vortrag: Automatisiertes Fahren, Intelligente Verkehrssysteme, Theodora Hamsen ..... S. 18

10:50 Uhr Vortrag: Verletzungsfolgen von Verkehrsunfällen und Möglichkeiten einer gezielten Prophylaxe, Prof. Dietmar Otte ..... S. 19

11:10 Uhr Getränkepause/Ausstellung

11:30 Uhr Vortrag: Rechtmedizinische Aspekte der Begutachtung von Unfallopfern, PD Dr. Jiri Adamec ..... S. 21

11:50 Uhr Vortrag: Ganzheitlicher Ansatz für die Fahrzeugsicherheit bei Mercedes-Benz, Per Lewerenz/Prof. Dr.-Ing. Rodolfo Schöneburg ..... S. 23

12:10 Uhr Vortrag: Erfolgreiche Bekämpfung der Raser-Kriminalität mittels digitaler Fahrzeugdaten, Andreas Winkelmann ..... S. 25

12:30 Uhr Vortrag: Profilierungsfahrten und verbotene Kraftfahrzeugrennen, Oliver Woitzik ..... S. 28

12:50 Uhr Mittagspause/Ausstellung

13:50 Uhr **Vortrag: Verkehrssichere Mobilität der Zukunft, Elvan Korkmaz, MdB** ..... **S. 29**

14:10 Uhr **Podiumsdiskussion: Faszination Fahrmobilität mit Folgen – zwischen Kraftmeierei und Automatisierung**
Leitung: Heinz Albert Stumpen, DHPol
Teilnehmende: Dr. Arnd Böhmer, Rechtsanwalt • Thomas Gsella, Satiriker und Schriftsteller, ehemals Chefredakteur der Titanic • Ralph Feldbauer, Leiter Riskmanagement Flotte der Allianz • Dr. med. Wolfram Hell, Rechtsmediziner • Burkhard Nipper, LVW NRW

14:50 Uhr **Vortrag: Opferhilfe in den Niederlanden, Babs Lindenau** ..... **S. 31**

15:10 Uhr **Vortrag (neu): Reha-Hilfe für schwerverletzte Opfer von Verkehrsunfällen, Andreas Bretzler** ..... **S. 33**

15:30 Uhr **Getränkepause/Ausstellung**

15:50 Uhr **Vortrag: Rettungsdienst als Rund-um-Sorglos-Paket für die Bürger, wer rettet den Rettungsdienst?, Frank Drescher** ..... **S. 34**

16:10 Uhr **Vortrag: Wege zum Rettungsdienst der Zukunft, Ulrich Schreiner** ..... **S. 36**

16:30 Uhr **Vortrag: Kommunale Fußverkehrsstrategien: Verkehrssicherheit für die am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmer*innen, Dr. Viktoria Wesslowski** .... **S. 38**

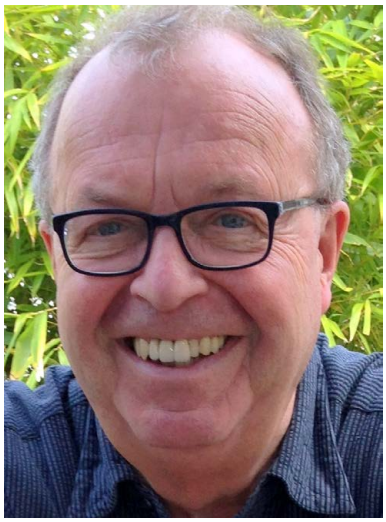
16:50 Uhr **Zusammenfassung und Schlusswort, Prof. Dr. Wolfgang Schubert**

17:00 Uhr **Tagungsende**

Grußwort zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff

Sehr geehrte Leserinnen und Leser, liebe Kongressteilnehmende,



der diesjährige Deutsche Verkehrsexpertentag versteht sich als der Ort für die Präsentation von Erfahrungen und als Gelegenheit, Impulse zu geben, um die manchmal unglaublichen Probleme von Verkehrsunfallopfern und deren Umfeld zu verringern, zu verhindern oder durch gute Verkehrssicherheitsmaßnahmen von vornherein gar nicht erst aufkommen zu lassen. Dazu leisten wir fachliche Arbeit, gehen in den Dialog mit der Politik und geben auch im Rahmen unseres Budgets finanzielle Unterstützung. Unser Vorstand der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland, unser wissenschaftlicher Beirat, die alle ehrenamtlich arbeiten, und unsere freiwilligen Helferinnen und Helfer haben bereits viel bewegt oder wichtige Initiativen gesetzt. Dazu gehören u. a. die Entwicklung des Internetportals www.hilfefinder.de, die Publikation von Problemartikeln, die Erarbeitung von Gesetzesinitiativen, die Mitwirkung an europäischen und nationalen Tagungen, wie z. B. am Deutschen Verkehrsgerichtstag. Wir sind ein bundesdeutscher Verband, aber wir haben insbesondere der Landesregierung Nordrhein-Westfalen für die sehr gute Zusammenarbeit zu danken.

Wir als Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) sind aus der Zivilgesellschaft heraus entstanden, weil wir als Bürger die Verkehrssicherheitsprobleme nicht tolerieren wollen, und sind immer dann streitbar, wenn wir sehen, dass unnötiges Leid durch den Straßenverkehr erzeugt wird.

Prof. Dr. rer. nat. Wilfried Echterhoff
Vorsitzender des Vorstands der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.

Prof. Dr. rer. nat. Wilfried Echterhoff ist als Professor der Psychologie in Forschung und Lehre mit dem Schwerpunkt „Verhaltensänderung" tätig. Anwendungsbereiche sind beispielsweise: Lehren und Lernen in der Schule, Verkehrspädagogik, Unfallforschung. Er war beteiligt an der Gründung des Instituts für Psychologische Unfallnachsorge (1994). Weiterhin engagiert er sich in Auslandstätigkeiten, internationale Forschungskooperationen und Politikberatung. Zudem arbeitet er in Verbänden mit und ist Vorsitzender des Vorstands der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD e.V.).

Grußwort des Schirmherrn zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Minister Herbert Reul

Sehr geehrte Damen und Herren,

immer wieder berichten die Medien aus aller Welt über Unglücke und Schicksalsschläge, denen Menschen zum Opfer fallen. Viele Leser dieser Schlagzeilen verlieren angesichts dessen aus den Augen, dass auch in ihrer unmittelbaren Nähe Menschen öffentlich in größerer Zahl sterben - Tag für Tag, Jahr für Jahr. Ich spreche von den Folgen der Mobilität unserer Gesellschaft, die sich zu großen Teilen auch auf den Straßen abwickelt und trotz aller technischen Schutzmaßnahmen immer noch erhebliche Gefahren für die Beteiligten und Unbeteiligten beinhaltet. Sie alle kennen die Zahlen der Toten und Verletzten im Straßenverkehr, die in Deutschland in die Tausende bzw. Hunderttausende gehen. In unserem Land Nordrhein-Westfalen waren es 2018 bereits 490 Tote und 79.605 Verletzte.

Die von mir genannten Berichte oder Zahlen werden zur hautnahen Realität, wenn durch einen Verkehrsunfall Menschen betroffen sind, die uns aus dem engeren oder weiteren Umfeld bekannt sind und mit denen wir ein Gesicht oder sogar einen persönlichen Kontakt verbinden. Und im Gespräch mit den Menschen merke ich, dass sie sich in solchen Situationen dann auch vor Augen führen, wie intensiv wir als Gesellschaft von den Folgen des Straßenverkehrs betroffen sind. Denn nahezu jeder kennt zumindest einen Menschen, der sein Leben als Verkehrsteilnehmender verloren hat oder unter den Konsequenzen eines Verkehrsunfalls körperlich oder seelisch leidet.

Verkehrsunfälle sind nur in den allerwenigsten Fällen wirklich unvermeidbar oder unausweichlich. Sie sind kein schicksalhaftes Ereignis. Die allermeisten Verkehrsunfälle werden von Menschen verursacht. Sie schätzen Verkehrssituationen nicht richtig ein, missachten Verkehrsvorschriften, riskieren zu viel oder übersehen Andere. Daher ist die polizeiliche und kommunale Verkehrsüberwachung neben der Unfallprävention eine wichtige, unverzichtbare Aufgabe, die erfüllt werden muss. Mit ihren Kontrollen bewirken Polizei und Kommunen das Einhalten der Verkehrsregeln und ein geordnetes Mit- oder Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden, kein Gegeneinander.

Doch wenn es zu einem Verkehrsunfall kommt, müssen vor allem die Menschen in den Mittelpunkt gestellt werden, die davon unmittelbar oder mittelbar betroffen sind. Neben einer schnellen, ineinander greifenden Rettungskette und einer professionellen Verkehrsunfallaufnahme am Tatort des Unfallgeschehens müssen gleichzeitig die ersten Weichen für die Versorgung und in der Folge

für den Schutz der Unfallopfer gestellt werden. Die Bandbreite der Ansatzpunkte dafür ist wesentlich weiter, als allgemein angenommen wird. Sie umfasst nicht nur die ärztliche Behandlung vor Ort oder im Nachgang und die Regulierung der Schadensansprüche. Vielmehr müssen die Betroffenen auch die Gelegenheit haben, das Geschehen zu verarbeiten. Mit den Betroffenen sind nicht nur die unmittelbar am Unfallort betroffenen Menschen gemeint, sondern auch deren Angehörige, andere Unfallbeteiligte oder auch Zeugen des Geschehens.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. rückt diese Menschen durch ihre Arbeit in den Fokus. Sie macht deutlich, dass für die Bewältigung eines Verkehrsunfalls nicht nur die materiellen Schäden ausgeglichen werden müssen, sondern weitere Ansprüche bestehen. Und die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. steht den Unfallopfern auf diesem Weg zur Seite, zeigt den Betroffenen Möglichkeiten auf, ihre Forderungen an der richtigen Stelle einzureichen und unterstützt sie bei deren Durchsetzung. Dabei ist natürlich die tägliche Arbeit im einzelnen Sachverhalt wichtig, aber auch Veranstaltungen wie der Verkehrsexpertentag. Sie bieten den geeigneten Rahmen, um den Erfahrungsaustausch der mitwirkenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu ermöglichen. Gleichzeitig lassen sich dort neue Herausforderungen erkennen und Herangehensweisen oder gar Lösungen erarbeiten. Genau darauf zielt die Überschrift des Deutschen Verkehrsexpertentages 2019 ab.

Die Kooperation des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe e. V. soll die Bedeutung dieser Arbeit sowohl nach außen für die Menschen, für andere Behörden, Organisationen und Vereine als auch innerhalb der Polizei selbst hervorheben und unterstützen. Die Verkehrsunfall-Opferhilfe e. V. will den Menschen dann weiterhelfen, wenn es kompliziert wird. Ich wünsche Ihnen allen für den diesjährigen Deutschen Verkehrsexpertentag interessante Erkenntnisse, kreative Überlegungen und ein gutes Gelingen.

Herbert Reul
Minister des Innern
des Landes Nordrhein-Westfalen

Grußwort zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Sven Schulze, MdEP

Sehr geehrte Teilnehmende des Deutschen Verkehrsexpertentages,

für die Einladung zum heutigen Verkehrsexpertentag bedanke ich mich. Da ich leider nicht persönlich anwesend sein kann, möchte ich mich auf diesem Wege an Sie wenden. Ich hoffe, beim nächsten Mal persönlich dabei sein zu können.

Dieses Grußwort bietet mir somit die Gelegenheit, auf aktuelle Initiativen der Europäischen Union zur Reduzierung der Verkehrsopferzahlen und der Rechte von Verkehrsopfern einzugehen.

Zunächst sollten wir feststellen: Europas Straßen zählen nach wie vor zu den sichersten der Welt: 2017 starben bei Unfällen im Straßenverkehr, bezogen auf je eine Million Einwohner, in der EU 49 Menschen, weltweit jedoch 174 Menschen. Den Daten der Weltgesundheitsorganisation zufolge verlieren weltweit jedes Jahr rund 1,3 Millionen Menschen ihr Leben bei Straßenverkehrsunfällen , davon 25.100 im Jahr 2018 in der EU. Dies entspricht einem Rückgang um 21 Prozent gegenüber 2010 und um 1 Prozent gegenüber 2017.

Dank entschlossener Maßnahmen auf lokaler, nationaler und EU-Ebene haben wir in der EU in den letzten Jahrzehnten beeindruckende Fortschritte erzielt. Doch dieser Fortschritt hat nachgelassen: Zuletzt erlebten wir Jahre der Stagnation oder nur geringe Fortschritte im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Daher scheint es unwahrscheinlich, das ehrgeizige EU-Ziel zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2010 und 2020 zu halbieren.

Wenn wir über Verkehrstote sprechen, müssen wir immer auch an die vielen im Straßenverkehr oft schwer verletzten Menschen denken. Auf jeden Verkehrstoten kommen statistisch gesehen etwa fünf Personen mit schweren, oft lebensverändernden Verletzungen. Nach Schätzungen der Kommission werden jedes Jahr 135.000 Menschen auf den Straßen Europas schwer verletzt.

Dabei handelt es sich überwiegend um besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, d. h. Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen.

Die EU-Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit von 2017 enthält weitreichende Verpflichtungen der Mitgliedstaaten, insbesondere im Hinblick auf schwere Verletzungen, deren Zahl zwischen 2020 und 2030 erneut halbiert werden soll.

Ich meine, wir sollten unser Augenmerk auf die Fahrzeugsicherheit unter Berücksichtigung der neuesten technologischen Entwicklungen, z. B. Fahrerassistenzsysteme legen, um Unfälle zu vermeiden und Fußgänger und Radfahrer besser zu schützen. Denn die meisten Unfälle resultieren aus Fahrfehlern. Mir liegt dabei eine umfangreiche Schulung von Fahranfängern am Herzen. Auch das Thema Fahrtüchtigkeit spielt eine entscheidende Rolle. Hier möchte ich eine Debatte anstoßen, die bessere technische Ausstattung ebenso wie Tests zur Fahrtüchtigkeit nicht ausschließen sollte.

Und noch eine Anmerkung zum Schluss: Wir sehen, dass vermehrt im Verkehr schwere Straftaten wie illegale Autorennen mit Todesfolgen stattfinden. 2017 hat der deutsche Gesetzgeber endlich reagiert. Fortan werden Autorennen nicht mehr als Ordnungswidrigkeit, sondern als Straftat eingestuft. Neben diesem begrüßenswerten Schritt wünsche ich mir auch die vollständige Umsetzung der EU- Opferschutzrichtlinie: Die in Deutschland noch übliche Unterscheidung zwischen Opfern von Verkehrsstraftaten und solchen aus anderen Straftaten ist nicht mehr zeitgemäß, denn Opfer sind Opfer, egal welcher Straftat.

Ich wünsche Ihnen nun eine informative Veranstaltung mit vielen anregenden Diskussionen.

Ihr Sven Schulze, MdEP
Vizepräsident des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN) im Europäischen Parlament

Grußwort zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Dr. Daniela Lesmeister

NRW-Polizei lässt Verkehrsunfallopfer nicht allein

- Fast 80.000 Verletzte und 490 Tote waren Folge von Verkehrsunfällen auf den Straßen Nordrhein-Westfalens im Jahr 2018. Ein belastendes Ereignis wie ein schwerer Verkehrsunfall kann jeden jederzeit treffen. Wichtig ist, angemessen mit Opfern von Verkehrsunfällen und deren Angehörigen umzugehen.

- Tod oder schwere Verletzungen von Menschen ziehen weite Kreise. Gerade die unvorbereitete Konfrontation mit einschneidenden Ereignissen macht neben den Opfern Angehörige, Freunde, Arbeitskollegen, Nachbarn und nicht zuletzt auch die Ersthelfer betroffen.

- Das engere soziale Umfeld (Familie, Lebenspartner, enge Freunde) ist oft unmittelbar von den Folgen eines Verkehrsunfalls betroffen, auch dieses benötigt Begleitung, Beratung und Unterstützung.

- Polizistinnen und Polizisten benachrichtigen und betreuen Unfallopfer und ihre Angehörigen nach Verkehrsunfällen. Die in jeder Polizeibehörde vorhandenen Opferschutzbeauftragten setzen diese Aufgabe fort und vermitteln Unfallopfer und Angehörige an staatliche Stellen und Hilfsorganisationen.

- Opferschutz und Opferhilfe werden nur in Zusammenarbeit aller staatlichen und freien Träger vollends wirksam. Die Kooperation des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe e.V. Deutschland leistet hier einen wertvollen Beitrag.

- Die professionelle Betreuung und die empathische Begleitung von Verkehrsunfallopfern tragen zudem dazu bei, dass Unfallfolgen gemindert, Krankheitszeiten vermieden und das Vertrauen in staatliche Institutionen gestärkt werden.

- Auch wenn sich die Wirkung von Maßnahmen im Einzelfall nur schwer belegen lässt, steht doch fest: Jeder vermiedene Verkehrsunfall bedeutet nicht nur die Vermeidung von Kosten und Ärger, sondern bezogen auf schwere Verkehrsunfälle insbesondere auch die Vermeidung von menschlichem Leid, Krankheitszeiten und Kosten.

- Die zielgruppenorientiert ausgerichtete polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung leistet ihren Beitrag zur Unfallprävention und hat für die Polizei in Nordrhein-Westfalen hohe Priorität.

- Das Autonome Fahren wird bei der heutigen Tagung in mehreren Vorträgen thematisiert. Für die Polizei wird dieses neue Herausforderungen mitbringen. Schon heute trägt die nordrhein-westfälische Polizei der fortschreitenden Digitalisierung Rechnung, indem sie beispielsweise digitale Unfallspuren aus Unfalldatenschreiben (UDS) und Event Data Recordern (EDR) ausliest und 3D-Scanner einsetzt. Darüber hinaus nutzt sie auch heute schon digitale Technik im Rahmen der Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs.

Dr. Daniela Lesmeister (Jahrgang 1977) leitet seit Oktober 2017 als erste Frau die Abteilung Polizei im nordrhein-westfälischen Innenministerium und ist damit Chefin von rund 42.000 Ordnungshütern. Lesmeister absolvierte nach Abschluss des Abiturs eine Ausbildung zur Polizeikommissarin (Diplom-Verwaltungswirtin). Anschließend arbeitete sie mehrere Jahre als Polizeikommissarin in Gelsenkirchen. Parallel zu ihrer Polizeitätigkeit studierte sie Jura und schloss mit der Promotion (2008) ab. Im Jahr 2007 wechselte sie ins NRW-Gesundheitsministerium und war dort als stellvertretende Leiterin des Ministerbüro und als Referatsleiterin für den Maßregelvollzug zuständig. Von 2014 bis 2017 leitete sie das Dezernat für Sicherheit und Recht der Stadt Duisburg, welches das Rechtsamt, das Bürger- und Ordnungsamt, das Straßenverkehrsamt, das Ausländeramt, die Feuerwehr, die Stabstelle für Katastrophen- und Bevölkerungsschutz sowie die Stabstelle für Datenschutz und das Amt für bezirkliche Angelegenheiten und die Task Force „Problemimmobilien“ umfasste.

Grußwort zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Martin Bornträger

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gefahrenabwehr ist eine der elementaren Aufgaben unserer kommunalen (Ordnungs-)Behörden. Sie gilt nicht nur für Nordrhein-Westfalen, sondern für ganz Deutschland und ist insbesondere eine Aufgabe der Polizeien der Länder. Das bezieht sich auch auf den Straßenverkehr. Auch in diesem Bereich haben die zuständigen Institutionen die Verpflichtung, die Bürgerinnen und Bürger vor Gewalteinwirkungen zu schützen. Gelingt dies nicht, muss alles dafür getan werden, um die Geschädigten zu unterstützen und ihnen schnellstmöglich adäquate Hilfe zukommen zu lassen.

Unfälle im Straßenverkehr sind mit großen Einbußen verbunden, insbesondere mit individuellem Leid der Opfer. Häufig kommen noch wirtschaftliche Verluste, Sach- oder Personenschäden dazu. Neben der medizinischen Versorgung steht oft vor allem die psychische Belastung im Vordergrund, gerade im späteren Verlauf. Dieser Punkt gerät schnell in Vergessenheit, genauso wie mögliche körperliche Schäden und weitere Langzeitfolgen. Ein Verkehrsunfall kann in nur wenigen Sekunden das komplette Leben auf den Kopf stellen und für immer verändern. Der Kreis der Betroffenen umfasst dabei neben den Unfallopfern auch Zeugen, Ersthelfer, Einsatzkräfte und Angehörige.

Für die Zukunft gilt es, die Verkehrsunfallprävention und den Opferschutz stärker zu unterstützen und deren große Bedeutung immer wieder deutlich hervorzuheben. Dies geschieht unter anderem, indem man stärker für den gesamten Bereich sensibilisiert und den Bürgerinnen und Bürgern tiefere Einblicke in die Thematik gewährt. Hierzu können beispielsweise Eindrücke aus dem Arbeitsalltag von Polizistinnen und Polizisten oder Rettungskräften zählen oder auch Beispiele aus der Verkehrsunfallforschung.

Ich bin sehr froh darüber, dass beim diesjährigen Deutschen Verkehrsexpertentag die Verkehrsunfallopfer im Mittelpunkt stehen. Um schwere Verkehrsunfallfolgen möglichst zu vermeiden und den Opfern bestmöglich zu helfen, sollten alle an einem Strang ziehen – Polizei, Kreise und Kommunen.

Das wirksame Vermeiden von Verkehrsunfällen und deren Folgen ist und bleibt der beste Opferschutz.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine interessante Veranstaltung mit vielen produktiven Gesprächen und neuen Erkenntnissen.

Ihr

Martin Bornträger
Präsident der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW

Martin Bornträger, Präsident der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen (FHöV NRW), Gelsenkirchen, übte nach seiner Arbeit als Studienrat und wissenschaftlicher Mitarbeiter in der SPD-Fraktion im nordrhein-westfälischen Landtag mehrere Führungsfunktionen im NRW-Innenministerium aus. Seit 2010 leitete er das Ministerbüro des damaligen Innenministers Ralf Jäger, im Jahr 2013 wurde ihm die Leitung der Abteilung für Personal und Öffentliches Dienstrecht übertragen. Zu Beginn des Jahres 2019 folgte der Wechsel an die Spitze der FHöV NRW.

Grußwort zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Ute Hammer

Das diesjährige Thema der Veranstaltung „Verkehrsunfallopfer: praktische Erfahrungen und zukünftige Anforderungen" greift ein Anliegen auf, welches der Deutsche Verkehrssicherheitsrat in diesem Jahr u. a. im Kontext von Vorstandsbeschlüssen in den Fokus gerückt hat: Unfallfolgen. Ein Unfall kann ein Leben von einer Sekunde auf die andere schlagartig verändern. Eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit geht über die Vermeidung von Unfällen weit hinaus, denn es gilt, auch die Folgen eines Unfalls zu minimieren. Die Vision Zero, der sich der DVR seit 2007 verpflichtet, zeichnet das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt. Diese können auch psychischer Natur sein und betreffen nicht nur das unmittelbare Unfallopfer, sondern möglicherweise auch Verursacher, Zeugen, Ersthelfer, Rettungskräfte und Familienangehörige. Der Vorstand des DVR hat im Oktober 2018 Forderungen mit Blick auf die psychischen Unfallfolgen formuliert, u. a.:

- Durchführung von Forschungsprojekten zur Erfassung der psychischen Folgen von Straßenverkehrsunfällen, deren Dimension, die besonders gefährdeten Personen und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

- Eine umfassende Aufklärung über die Folgen schwerer psychischer Traumatisierung infolge von Straßenverkehrsunfällen sowie über Betreuungs- und Interventionsmöglichkeiten

- Aus- und Fortbildungen, die die Besonderheit psychischer Unfallfolgen thematisieren und damit die entsprechende Sensibilität erhöhen; diese sollen sich richten u. a. an professionelle Ersthelfer, Polizei, Klinikpersonal, Hausarzt und pädagogische Fachkräfte.

Wichtig sind eine Zusammenarbeit und ein Austausch auf allen Ebenen, insbesondere zwischen den Ressorts Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Bundesministerium für Gesundheit sowie gegebenenfalls den Innen- und Kultusministerien der Länder hinsichtlich der Problematik psychischer Unfallfolgen.

Gemeinsam mit der Verkehrsopfer-Unfallhilfe Deutschland und der Bundesanstalt für Straßenwesen hat der DVR die Webseite „Hilfefinder“ am Tag der Verkehrssicherheit im Juni 2019 der Öffentlichkeit nahe gebracht. Das neue und bislang einzigartige Internetportal zu psychischen Unfallfolgen www.hilfefinder.de ist online. Verkehrsunfallopfer, deren Angehörige, Zeugen oder Helfer finden hier umfassende Informationen zum Thema psychische Unfallfolgen sowie Kontaktadressen zu Institutionen, die erste Unterstützung bieten. Durch einen frühzeitigen Zugang zu niederschwelligen professionellen Hilfsangeboten können psychische Unfallfolgen reduziert werden. Diese Erfahrung ist bereits in einer Handlungsanweisung der gesetzlichen Unfallversicherungsträger beschrieben, die in der Praxis jetzt schon erfolgreich umgesetzt wird. Ein vergleichbarer Zugang zu professionellen Hilfsangeboten sollte allen Unfallbeteiligten zur Verfügung stehen.

Ute Hammer, Geschäftsführerin des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR), 1984 Studienabschluss in Bonn als Dipl.-Psychologin, war von 1985 bis 1988 in therapeutischen Aus- und Fortbildungen, u. a. Ausbildung zur Gestalttherapeutin (1985-1988), und zudem von 1984 bis 1987 therapeutisch tätig. 1987 wechselte sie zum Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Bonn:

- 1987 - 1989 Projektleiterin Programm-Promotion / Social Marketing für die DVR-Programme „Kind und Verkehr“, „Ältere Menschen im Straßenverkehr“, „Zweiradsicherheit“ und „Pkw-Sicherheitstraining“
- 1989 - 1992 Referentin für Kinder und Jugendliche und für das bundesweite Programm „Kind und Verkehr“
- 1992 - 2001 Leiterin der Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; u. a. verantwortlich für mehrere bundesweite Kampagnen
- seit März 2001 Geschäftsführerin. Derzeitige Verantwortungsbereiche: Öffentlichkeitsarbeit; Straßenverkehrs- und Fahrzeugtechnik; Haushalt und Finanzen.

Grußwort zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Univ.-Prof. Dr. Christine Sutter

Automatisiert sicher?! Die zunehmende Automatisierung, Digitalisierung und Vernetzung im Straßenverkehr ist eine der großen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Wird sie uns den Durchbruch zu einem sicheren Straßenverkehr ermöglichen, so dass die „Vision Zero" nicht mehr Vision, sondern Realität wird?

Wir gehen in unseren Überlegungen zur Verkehrssicherheit derzeit davon aus, dass der menschliche Fahrer bzw. Verkehrsteilnehmer das Hauptrisiko im Straßenverkehr darstellt. Viele Verkehrsunfallstatistiken und auch die grundlagenpsychologische Forschung unterstützen dies. Das menschliche Gehirn ist evolutionär (noch) nicht dafür geschaffen, komplexe Maschinen exakt und fehlerfrei zu bedienen. Die Leistungsfähigkeit des Gehirns und die kognitiven Funktionen eines menschlichen Fahrers unterliegen Kapazitätsbeschränkungen und führen daher immer wieder zu (unbeabsichtigten) menschlichen Fehlern. Fahrerassistenzsysteme der Automatisierungsstufen 0 bis 2 (z.B. Totwinkelüberwachung, ACC, Stauassistent) unterstützen den Fahrer und gleichen menschliche Schwächen in der Informationsverarbeitung oder Aufrechterhaltung der Vigilanz aus. Für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen (Automatisierungsstufen 3 und 4), die den menschlichen Fahrer partiell ersetzen, gibt es seit Juni 2017 einen Rechtsrahmen.

Welchen Nutzen uns hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen in der Verkehrssicherheit bringen, ist derzeit nicht abschätzbar. Laut einer aktuellen Meldung des European Transport Safety Councils erwarten Wissenschaftler des Transport Research Laboratory (UK) aufgrund der Fahrzeugautomatisierung eine Reduktion der Verkehrsunfälle um 22 Prozent bis 2040. Dem gegenüber steht die geschätzte Verkehrsunfallreduktion von 30 Prozent durch Intelligent Speed Assistance in nicht-automatisierten Fahrzeugen.

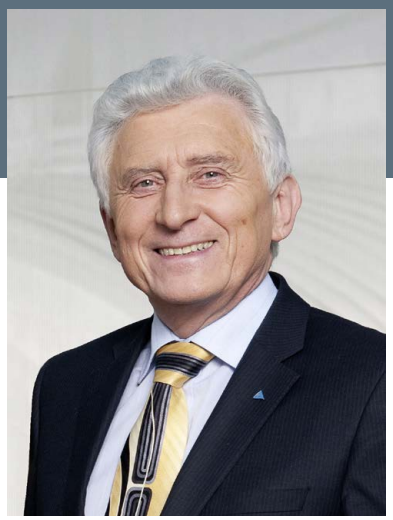
Befindet sich der menschliche Fahrer im Wettstreit mit der Maschine? Sicherlich könnten automatisierte Fahrfunktionen in der ihr zugewiesenen „Operational Design Domain" fehlerfreier arbeiten als ein menschlicher Fahrer und somit das Unfallrisiko im Straßenverkehr möglicherweise reduzieren. Bei dieser Hypothese wird allerdings vorausgesetzt, dass der Mensch den Wechsel zwischen Automatisierung und Selbststeuerung exakt und fehlerfrei beherrscht, und die Technik exakt, fehlerfrei und robust arbeitet.

In der Prognose der Verkehrssicherheit durch Automatisierung wird die Beteiligung des Menschen am Entwicklungsprozess automatisierter Fahrfunktionen und somit auch der Anteil menschlicher Fehler im Fahrzeug überhaupt nicht thematisiert. Wir ersetzen das „Verkehrsunfallrisiko menschlicher Fahrer" durch einen Menschen, und erwarten eine Reduktion der Verkehrsunfälle? Aus verkehrspsychologischer Sicht ist eine solche Schlussfolgerung höchst fragwürdig. Daher sollten alternative Mobilitätskonzepte hinsichtlich ihres Verbesserungspotenzials für die Verkehrssicherheit geprüft und gefördert werden.

Univ.-Prof. Dr. Christine Sutter leitet das Fachgebiet Verkehrswissenschaft & Verkehrspsychologie der Deutschen Hochschule der Polizei und ist Vorsitzende des Promotionsausschusses. Gute Fragen stellen, die Methodenvielfalt aus Grundlagen- und Anwendungsforschung verknüpfen, um Menschen in einer immer komplexer werdenden Umwelt zu unterstützen, ist der berufliche Leitgedanke von Univ.-Prof. Dr. Christine Sutter. Die Arbeits- und Organisationspsychologin hat an den Universitäten RWTH Aachen und TU Darmstadt kognitionspsychologische Aspekte der Mensch-Technik Interaktion erforscht. Sie entwickelt derzeit Modelle zur Bewertung und Vorhersage von Gefahrenstellen im Straßenverkehr durch Smart Data.

Tagungspräsident

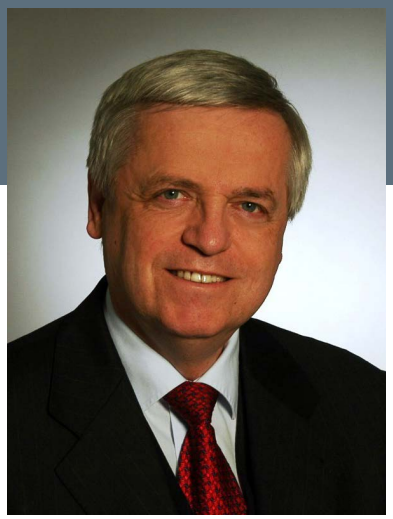
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann



Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, vormals Unternehmensbereichsleiter TÜV Rheinland AG und Vorstandsmitglied TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e.V., ist Präsident der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V., Düsseldorf.

Moderation

Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert



Prof. Dr. rer. nat. Prof. h. c. (MIREA) Wolfgang Schubert ist Fachpsychologe der Medizin, Psychologischer Psychotherapeut, Fachpsychologe Verkehrspsychologie (BdP) und Mitglied des Vorstands des Bonner Instituts für Rechts- und Verkehrspsychologie e. V. (BIRVp). Seine Tätigkeitsschwerpunkte sind die Entwicklung von Leitlinien für die Begutachtung der Kraftfahreignung, ältere Kraftfahrzeugführer, verkehrspsychologische Testsysteme, Aus- und Fortbildung von ärztlichen und psychologischen Gutachtern/Sachverständigen, Themen der Qualitätssicherung in der Begutachtung sowie der Rehabilitation verhaltensauffälliger Kraftfahrer. Er ist Honorarprofessor am Department Psychologie der Universität zu Köln und Präsident der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD).

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Theodora Hamsen: „Ethische und rechtliche Fragen des Autonomen Fahrens – aktueller Diskussionsstand“

Das automatisierte und vernetzte Fahren bedeutet einen grundlegenden Paradigmenwechsel – vom Autofahrer zum Autopiloten. Diese Entwicklung vollzieht sich in einem dynamischen Prozess aufeinander folgender Innovationsphasen.

Das automatisierte und vernetzte Fahren soll Verkehrsflüsse deutlich verbessern, die Entstehung kritischer Situationen reduzieren, das Handling entsprechender Szenarien optimieren, Fahrer und Umwelt entlasten, zusätzliche Wertschöpfung generieren und neue Arbeitsplätze schaffen.

Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wird der rechtsichere Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrzeugsysteme möglich. Eine notwendige Voraussetzung für den Einsatz automatisiert und vernetzt fahrender Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr ist überdies die Anpassung bestehender nationaler, europäischer und internationaler rechtlicher Vorschriften, insbesondere zum Verhaltens- und Zulassungsrecht sowie zu Datenschutz und Cybersicherheit. Vor dem Hintergrund der rasanten technischen Entwicklung müssen daher die Anstrengungen zur Schaffung eines zukunftsfähigen Rechtsrahmens auf nationaler und internationaler Ebene fortgesetzt werden, insbesondere mit Blick auf höhere Automatisierungsgrade.

Der gesellschaftliche Dialog und die Erzeugung von Akzeptanz sind zentrale Voraussetzungen für die erfolgreiche Einführung automatisiert und vernetzt fahrender Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr. Mit dem Bericht der unabhängigen, hochrangig besetzten Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren – mit Beteiligten aus Wissenschaft, Gesellschaft, Automobilindustrie und Digitalwirtschaft – wurde eine wertvolle und fundierte Grundlage für eine zielgerichtete gesellschaftliche Debatte geschaffen. Die Bundesregierung hat die Ergebnisse der Ethik-Kommission gewürdigt und einen Maßnahmenplan zur Schaffung von Ethik-Regeln für Fahrcomputer beschlossen, auf dessen Grundlage die Weiterentwicklung der neuen Technologien vorangetrieben werden soll.

Theodora Hamsen ist Juristin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Berlin, seit September 2014 beschäftigt im seinerzeit neu gegründeten Referat DG 24 – Automatisiertes und Vernetztes Fahren, Intelligente Verkehrssysteme. Ihr oblag die federführende Betreuung des Gesetzgebungsverfahrens zum Achten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zum automatisierten Fahren.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Prof. Dietmar Otte: „Verletzungsfolgen von Verkehrsunfällen und Möglichkeiten einer gezielten Prophylaxe“

Der Vortrag beinhaltet einen Rückblick auf wissenschaftliche Erkenntnisse der Unfallforschung durch Erhebungen am Unfallort und einer kritischen Bewertung möglicher Prophylaxe-Maßnahmen

Entstehung von Verletzungen: Das Verkehrsgeschehen ist geprägt durch ein Zusammenwirken von verschiedenen Bewegungsformen und Verkehrsmitteln. PKW, LKW und Busse sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge müssen sich mit Fußgängern und Zweiradfahrern im Straßenverkehr geordnet verhalten und verkehrsrechtlich geführt werden. Fehlverhalten einzelner führen zu Konfliktsituationen und nicht selten auch zu Verkehrsunfällen. Die Anzahl von Fahrzeugen bestimmt dabei Häufigkeit und auftretende Verletzungsmuster.

Bei Unfällen ergibt sich der Einfluss der Geschwindigkeit aus der technisch-physikalischen Grundlage der Weg-Zeit-Zusammenhänge bei Reaktionsweg, Bremsweg und auftretender Kollisionsgeschwindigkeit. Die kinetische Energie bei Kollision wird in Deformations- und Auslaufarbeit umgesetzt und steht somit in direktem Zusammenhang auch zur Verletzungsschwere. Die Kollisionsenergie wird sodann auf die jeweiligen Körperpartien übertragen und biomechanische verletzungsrelevante Belastungen induziert.

Die Ist-Situation: Anzahl Fahrzeuge, deren Fahrleistungen und Unfallzahlen stehen in unmittelbaren proportionalen Zusammenhang:

- 1970: 16 Mio. Fahrzeuge, 251 Mrd. km, 1,4 Mio. Unfälle
- 2017: 58 Mio. Fahrzeuge, 756 Mrd. km, 2,7 Mio. Unfälle.

Dagegen ist Anzahl an Verletzten und Getöteten in der statistischen Jahresentwicklung nicht direkt proportional:

- 1970: 530 Tsd. Verletzte, 20 Tsd. Getötete
- 2017: 390 Tsd. Verletzte, 3.180 Getötete.

Sicherheitsmaßnahmen sind erkennbar und können wissenschaftlich nachgewiesen werden. Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten sind heutzutage selten. Das Ziel ist, diese vollständig zu vermeiden!

Schweregrad bei Unfällen: Rund 68 Tsd. Menschen wurden 2018 bei Verkehrsunfällen schwer verletzt, allerdings lediglich etwa 5 Prozent Schwerstverletzt (MAIS 3+), dies sind ca. 20 Prozent aller Schwerverletzten (Definition stationär im Krankenhaus Behandelte). Unfallanalysen zeigen für diese Schwerstverletzten ein deutlich höheres Geschwindigkeitsniveau als für die sonst Schwerverletzten: Bei 60 Prozent der verunfallten schwerstverletzten Fußgänger lag eine Geschwindigkeit bei Kollision von über 30 km/h vor, 60 Prozent der schwerstverletzten Motorradfahrer verunfallten unter Relativgeschwindigkeiten von über 50 km/h und 60 Prozent der PKW-Insassen erfuhren trotz Sicherheitsgurt und schützender Knautschzone unter Frontalkollision eine Unfallschwere in Form der kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung (Delta-V als Maß für die Kollisionsschwere) von über 50 km/h.

Der Vortrag beleuchtet die Verletzungswahrscheinlichkeit einzelner Verkehrsteilnehmer und die festzustellende Unfallschwere.

Sicherheitskonzepte wie Sicherheitsgurt, Knautschzone, Airbags und ABS, ESP geben Sicherheit und bilden den wesentlichen Beitrag zum heute gültigen hohen Sicherheitsstandard; sie führten zu der derzeit geringsten Zahl an jährlich zu registrierenden Verkehrstoten. Doch die immer noch auftretenden etwa 3.000 jährlichen Toten und etwa 70 Tsd. Schwerverletzten (Jahr 2018, Quelle Destatis) erfordern gezielte weitere Maßnahmen, u. a. Entschärfung und Sicherheitsgestaltung von PKW und LKW, Außenkonturen, Kompatibilitätsmaßnahmen am LKW, Sicherheit des Motorradfahrers, aber auch ein verstärktes Gefahrenbewusstsein der Fahrer, vor allem eine dem Verkehr angepasste Wahl der Fahrgeschwindigkeit sowie das Einhalten existierender Verkehrsvorschriften. Dadurch können Verletzungen und auch Langzeitfolgen wirksam gemindert werden.

Professor Dietmar Otte ist ehemaliger Leiter Verkehrsunfallforschung an der Medizinischen Hochschule Hannover, derzeit Leiter des Instituts für Interdisziplinäre Begutachtung von Verkehrsunfällen und Verletzungsfolgen BIOMED-TEC Hannover.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

PD Dr. Jiri Adamec: „Rechtmedizinische Aspekte der Begutachtung von Unfallopfern“

Rekonstruktionen von Verkehrsunfällen sind komplexe Vorgänge und machen eine multidisziplinäre Vorgehensweise erforderlich. Rechtsmedizin spielt hierbei eine wichtige Rolle, nicht nur durch ihren Beitrag zur Klärung der Unfallursache, sondern auch bei der Analyse des konkreten Ablaufs und den Unfallfolgen und evtl. bei der Erarbeitung von präventiven/protektiven Maßnahmen.

Die möglichen Unfallursachen sind vielfältig, können in Kombinationen auftreten und manche lassen sich nicht naturwissenschaftlich objektivieren; als Beispiele seien genannt:

- intentioneller Unfall (z.B. Suizid, Versicherungsbetrug)
- Fahrfehler bei mangelndem Können (z.B. Unerfahrenheit, Ablenkung)
- infolge Alkohol-/Drogeneinflusses
- krankheitsbedingt (z.B. Herzinfarkt, Synkope)
- infolge Medikamenteneinflusses
- infolge Ermüdung
- technischer Fehler (z.B. defekte Bremsen)
- Straßenzustand.

Führt beispielsweise ein plötzlicher Bewusstseinsverlust zu einem Versagen am Steuer (bei akuter Coronarthrombose oder bei einem Schlaganfall), kann die entsprechende – sichere – Diagnose bei letalem Ausgang letztlich nur durch eine Obduktion festgestellt werden. Die vorhandenen Obduktionsergebnisse können in der Folge für eine Risikoabschätzung entsprechender Grunderkrankungen herangezogen werden. Die Obduktionsraten nach tödlichen Verkehrsunfällen sind sehr heterogen, sie liegen in einigen Regionen bei lediglich (unter) 5 Prozent, nur in wenigen Regionen werden nahezu alle Unfälle obduziert (z. B. München).

Ähnlich ist die Situation bei der Frage eines eventuellen Einflusses von Alkohol/Drogen/Medikamenten. Bei letalen Verkehrsunfällen wird nach der Obduktion lediglich etwa jeder zweite Fall hinsichtlich des Alkohols und jeder vierte Fall hinsichtlich Drogen/Medikamente überprüft, was eine Gefahr einer erheblichen Dunkelziffer in sich birgt. Gerade Alleinunfälle ohne Fremdschaden werden oft

nicht entsprechend aufgearbeitet. Im Hinblick auf präventive Überlegungen fehlen damit wichtige belastbare Datengrundlagen.

Die Analyse des konkreten Ablaufs und der Unfallfolgen soll u. a. aufzeigen, welche Beteiligte wie eingebunden waren, welche Bewegungen die unfallbeteiligten Personen und Fahrzeuge machten, ob eine Kausalität des Unfalls zu etwaigen medizinischen Folgen wie beispielsweise Tod oder Körperverletzung, eventuell auch mit Dauerschaden, gegeben ist und welchen Einfluss die Sicherheitssysteme hatten oder gehabt hätten.

Die Rekonstruktion ist ein möglichst konkretes Wiedergeben eines Vorgangs aus Sicht ex post und dient zum Verständnis des Geschehensablaufes. Der Rückschluss vom Statischen zum Dynamischen basiert auf der Spurenanalyse. Als Spur in diesem Kontext wird die materielle Veränderung zwischen Ausgangszustand und Endzustand aufgefasst. Eine erfolgreiche Rekonstruktion bietet eine plausible Zuordnung aller Spuren am Unfallort, Unfallfahrzeug und Unfallbeteiligten an. Erster Schritt ist demnach die Spurenerfassung. Die aufgenommenen Spuren werden dann über eine Spurenmatrix dem jeweiligen Kontaktpartner zugeordnet. Aus diesem Vorgehen ergibt sich der interdisziplinäre Ansatz: Der technische Sachverständige, der medizinische und gegebenenfalls der spurenkundliche Gutachter (Unfallanalytiker) müssen Hand in Hand arbeiten.

Für den rechtsmedizinischen Part ergibt sich damit die Notwendigkeit, alle Beteiligten genau zu untersuchen; Obduktion und/oder körperliche Untersuchung der Beteiligten sind unabdingbar. Die klinische Befundung reicht in aller Regel für eine Rekonstruktion nicht aus, da klinisch eher unbedeutende, für die Rekonstruktion aber wichtige oberflächliche Verletzungen wie beispielsweise Schürfungen oder Hämatome in der klinischen Dokumentation kaum adäquat erfasst werden.

PD Dr. Jiri Adamec ist seit 2002 als Biomechaniker am Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität (LMU) in München tätig. Im Fokus seiner wissenschaftlichen Tätigkeit stehen Fragen der Traumatomechanik. Darüber hinaus widmet es sich dem Thema Blutspurenmuster-Verteilungsanalyse.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Per Lewerenz/Prof. Dr.-Ing. Rodolfo Schöneburg: „Ganzheitlicher Ansatz für die Fahrzeugsicherheit bei Mercedes-Benz“

Die Sicherheit im Straßenverkehr stellt seit jeher eine große Herausforderung dar. Bei Mercedes Benz wird dieses Thema seit Erfindung des Automobils sehr ernst genommen, sodass seit über 75 Jahren Erfahrungen in der Automobilentwicklung mit einer Vielzahl an Sicherheitstechnologien wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Als Beispiele seien hier die Erfindung der Knautschzone, das ABS und die Einführung von Airbags in Großserie genannt.

Seit Anfang der 70er Jahre kann eine kontinuierliche Verringerung der Anzahl von im Straßenverkehr getöteten Personen, trotz drastischer Zunahme der motorisierten Verkehrsteilnehmer, verzeichnet werden.

Die Europäische Verkehrspolitik verfolgt die Vision, diesen Trend fortzusetzen mit dem Ziel, dass auf Europas Straßen kein Mensch in Verkehrsunfällen mehr zu Tode kommt. Die Erreichung dieser Vision Zero soll in Etappen erfolgen und strebt eine Halbierung der Zahlen der Getöteten in jedem Jahrzehnt an.

Auch wenn Deutschland im europäischen und mehr noch im weltweiten Vergleich bereits geringe Getötetenzahlen pro Jahr zu verzeichnen hat, muss es das Ziel sein, diese weiter zu verringern. Mercedes-Benz engagiert sich zudem folgerichtig auch weltweit mit Initiativen wie „Safe Roads“ in Regionen, in denen neben einer ohnehin schon hohen Getötetenrate diese auch noch zunimmt. Hierbei liegt ein Schwerpunkt unter anderem in der Aufklärungsarbeit von Verkehrsteilnehmern vor Ort.

Der Bedarf an wirksamen Maßnahmen auch in Deutschland wird durch die Tatsache verschärft, dass seit 2010 eine Stagnation in dem Abwärtstrend der Getötetenzahlen zu verzeichnen ist. Um eine Verringerung der Verkehrstoten auch in Zukunft zu erreichen, haben sich die Sicherheitsexperten der VDI-Gesellschaft im Rahmen der „Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit“ zur Unterstützung dieses Ziels bekannt. Dies bietet die Möglichkeit, das Unfallgeschehen ganzheitlich zu betrachten und in den entsprechenden Gremien auch Maßnahmen zu diskutieren, die über die fahrzeugtechnischen Fragestellungen hinausgehen.

Technische Maßnahmen im Fahrzeug bilden aber nach wie vor einen Schwerpunkt. Die langjährige Erfahrung, die umfangreichen Prüfmethoden in Simulation und Hardware und die durch die Unfallforschung gewonnenen Erkenntnisse aus dem realen Unfallgeschehen fließen bei Mercedes-Benz kontinuierlich sowohl in die Weiterentwicklung und Verbesserung vorhandener Sicherheitssysteme als auch in die Entwicklung neuer Innovationen in Fahrzeugen ein. Dabei verschmelzen die einzelnen Maßnahmen zu einem integralen Sicherheitskonzept, welches alle Aspekte der sicheren Normalfahrt, der kritischen Situationen, den Unfall selbst und die Nachunfallphase adressiert.

In kritischen Situationen findet der Übergang von der aktiven Sicherheit zur passiven Sicherheit statt. Während der Fokus der aktiven Systeme auf der Unfallvermeidung durch die Assistenz des Fahrers liegt, bereiten eine Vielzahl von Systemen den Insassen und das Fahrzeug in kritischen Situationen auf einen möglichen Unfall vor, um die Folgen zu minimieren. Während des Unfalls findet durch eine gezielte Konstruktion und Materialauswahl eine definierte Deformation der Karosserie statt, welche sowohl den Insassen als auch den Unfallgegner bestmöglich schützt. Dies geschieht in Abstimmung mit der intelligenten Ansteuerung hochentwickelter Rückhaltesysteme. Wurde ein Crash erkannt, werden nach dem Unfall alle notwendigen Maßnahmen getroffen, um den Nachfolgenden Verkehr zu warnen, einen sicheren Zustand im Fahrzeug herzustellen und die Arbeit der Rettungskräfte zu erleichtern.

Die Verkehrssicherheit stellt bei Mercedes-Benz einen festen Bestandteil der Markenwerte dar. Getrieben wird der Anspruch, die sichersten Fahrzeuge zu bauen, von dem Ziel, die Anzahl der in Verkehrsunfällen verunglückten weltweit weiter zu reduzieren. Der Ganzheitliche Ansatz über alle Phasen des Unfalls und die Vernetzung mit allen Disziplinen der Fahrzeug- und Verkehrssicherheit bilden dafür den fundamentalen Rahmen.

Per Lewerenz

- Technische Universität Dresden – Diplomstudiengang Maschinenbau, Studienrichtung: Kraftfahrzeug- und Schienenfahrzeugtechnik
- Institut für Automobiltechnik Dresden – IAD – Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Bereich: Fahrzeug und Verkehrssicherheit
- Technische Universität Dresden – Doktorand, Thema: Untersuchung infrastrukturvernetzter Fahrzeugfunktionen
- Daimler AG – Versuchsingenieur Unfallforschung, Bereich: Unfalldatenanalyse, Risikobewertung

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Andreas Winkelmann: „Erfolgreiche Bekämpfung der Raser-Kriminalität mittels digitaler Fahrzeugdaten“

A. Einleitung

Durch das 56. Strafrechtsänderungsgesetzes (BGBI. 2017 I. S. 3532) sind verbotene Kraftfahrzeugrennen seit dem 13.10.2017 als Straftat nach § 315d StGB normiert, nach der das Ausrichten, die Durchführung und die Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen sowie Fälle des wetteifernden „Alleinrasens“ unter Strafe gestellt werden. Verbotene Kraftfahrzeugrennen sind nun gesetzliche Regelfälle für die Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1a StGB). Ferner ist die Möglichkeit eröffnet, das anlässlich der Tat verwendete Kraftfahrzeug nach § 315f StGB als „Tatmittel“ einzuziehen. § 315d StGB trat anstelle der Ordnungswidrigkeit (übermäßige Straßennutzung) nach §§ 29 Abs. 1 StVO, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO a. F.

Seit dem Inkrafttreten der Neuregelung sind bis zum 22.11.2019 bei der Amtsanwaltschaft Berlin und Staatsanwaltschaft Berlin bereits zahlreiche Ermittlungsverfahren (ca. 900 Verfahren) gegen bekannte und unbekannte Täter anhängig geworden, für die die Amtsanwaltschaft Berlin – außer den Verbrechensalternativen nach § 315d Abs. 5 StGB – zuständig ist und die in einer Sonderabteilung bearbeitet werden. Statistisch betrachtet ist mit gleichbleibender Tendenz jeden Tag von mehr als einem Kraftfahrzeugrennen in Berlin auszugehen. Hierzu zählt auch die sog. „Polizeiflucht“.

Die Ermittlungen gestalten sich zeit- und arbeitsaufwändig, weil über die klassischen Beweismittel hinaus ein technischer Ansatz zum Nachweis der „Jagd“ nach Geschwindigkeit verfolgt und oft benötigt wird.

B. Nachweis der „Jagd nach Geschwindigkeit“

Für den Nachweis eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens kommen vorrangig das Fahrverhalten, insbesondere der Fahrgeschwindigkeit und die Beschleunigung der Fahrzeuge wesentliche Bedeutung zu.

1. Zeugenaussagen:
Das Geschwindigkeitsempfinden von Zeugen kann sehr unterschiedlich ausgeprägt sein.

2. Digitale Fahrzeugdaten:
Moderne Kraftfahrzeuge enthalten eine Vielzahl elektronischer Steuerungssysteme, die in internen oder externen Speichern alle Faktoren speichern, wann und unter welchen Umständen regelnd oder

steuernd eingegriffen wurde. Mit Blick auf die in den Datenspeichern enthaltenen Aufzeichnungen kommt das Tatfahrzeug unmittelbar als Beweismittel (§§ 94, 98 StPO) in Betracht.

a) „EDR" (Event-Data-Recording)
„EDR" ist ein interner Speicher im Airbagmodul, der ggf. den Verlauf der Fahrtgeschwindigkeit (Radrollgeschwindigkeit), das Brems- und Gasniveau über einen Zeitraum von fünf Sekunden insbesondere vor der Airbagauslösung aufzeichnet. Die EDR-Datenspeicherung ist seit 2014 als Kraftfahrzeugsicherheitsstandard in den USA gesetzlich vorgeschrieben. In den Fahrzeugmodellen fast aller Hersteller werden EDR-Daten spätestens ab Baujahr Mitte 2013 grundsätzlich gespeichert. Bei Fahrzeugen aus den USA und Japan teilweise auch älteren Baujahrs.

Eine Datenspeicherung beim „EDR" findet immer dann statt, falls ein Fahrzeug im physikalischen Grenzbereich bewegt wird (Geschwindigkeitsverzögerung: 0,8 km/h/sek² binnen weniger als 15 Millisekunden). Je „wilder" die Fahrweise, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit von digitalen Fahrzeugdaten, weil die EDR-Datenspeicherung nur die Auslösung der „Triggerschwelle", nicht aber zwingend eine Airbagauslösung voraussetzt.

Die Fahrzeughersteller verfolgen unterschiedliche Strategien, ob die Daten verschlüsselt oder unverschlüsselt abgelegt werden. Bei verschlüsselten Daten ist zwingend die Mitwirkung des Herstellers geboten, um die Daten aktenkundig zu machen. Nicht immer verläuft die Mitwirkung der Hersteller reibungslos.

b) Umgebungsdaten
Neben der „EDR-Speicherung", die vorrangig bei schweren Unfallgeschehen in Betracht kommt, kann die Fahrzeugsensorik in den Telemetriedaten sogenannte „Fehler" oder abnormale Messwerte erkennen, die ggf. Assistenzsysteme im Fahrzeug („ESP", „ABS" und mehr) auslösen. Diese Regelungs- und auch andere Assistenzsysteme speichern teilweise Umgebungsdaten und damit auch Fahrtgeschwindigkeiten ab, falls und ggf. wann sie regelnd eingegriffen haben oder aktiv waren.

3. Geopositionsdaten

Sehr häufig werden bei den verbotenen Kraftfahrzeugrennen Miet– oder Carsharingfahrzeuge verwendet. Um das Fahrzeug jederzeit orten zu können oder die Nutzungszeiträume des Fahrzeugs nachzuweisen, haben diese Fahrzeuge häufig ein GPS-Ortungsgerät („GPS-Tracker") verbaut. Je nach Taktung der GPS-Signale erlauben die gespeicherten Geopositionsdaten Rückschlüsse auf die durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeiten innerhalb der zeitlichen Differenz zwischen den GPS-Signalen und den damit korrespondierenden Geopositionsdaten.

Ob und inwieweit diese Berechnungen auf der Grundlage der GPS-Daten Toleranzabzüge erfordern, bedarf noch der Klärung durch die Rechtsprechung.

Die Zusammenarbeit der Carsharing-Anbietern und den Mietfirmen sowie deren Dienstleitern, die die Geopositionsdaten vorrätig halten, ist reibungslos.

4. Fahrzeugdatenspeicherung beim Fahrzeughersteller
In der amtsanwaltlichen Bearbeitungspraxis konnten unter Mitwirkung der Fa. TESLA unmittelbar dort auf den Servern gespeicherte Daten zum Fahrverhalten der Elektroautos beigezogen werden. So konnte die Fahrtgeschwindigkeit und das Beschleunigungsverhalten nachgewiesen werden. In einem Fall lagen Aufzeichnungen der Front- und Seitenkameras vor, mit denen ein schweres Unfallgeschehen lückenlos aufgeklärt werden konnte.

5. Aufzeichnungen der „On-Board-Kameras" oder Überwachungsanlagen
In unterdessen nicht seltenen Fällen zeichnen die nachfolgenden Funkstreifenwagen mit den bordinternen Kameras das Geschehen insbesondere bei den „Polizeifluchten" auf. Die Aufzeichnungen dokumentieren das inkriminierte Fahrverhalten in jeder Einzelheit exakt und lückenlos in einer Detailreiche, die von Zeugenaussagen aufgrund des menschlichen Erinnerungsvermögens mit zeitlichem Abstand zur Hauptverhandlung nicht zu erwarten sind.

Die Aufzeichnungen ermöglichen es zugleich, die Fahrtgeschwindigkeit exakt zu berechnen.

Die Aufzeichnungen werden in der Regel mit einer Aufzeichnungsrate von 25 oder 30 Einzelbildern pro Sekunde gespeichert. Mit einem entsprechenden Videoplayer mit Einzelbildwiedergabe ist daher die in einer Sekunde abgebildete Strecke anhand markanter Bezugspunkte, insbesondere von Fahrstreifenbegrenzungsmarkierungen nachvollziehbar, sodass die Fahrgeschwindigkeit – zeit - und arbeitsintensiv – berechnet werden kann.

Erster Oberamtsanwalt Andreas Winkelmann ist Angehöriger der Amtsanwaltschaft Berlin, die als eigenständige Strafverfolgungsbehörde Ermittlungsverfahren der einfachen und mittleren Kriminalität durchführt. Er ist seit 2009 Leiter der Abteilung 31, in der – in einer Sonderzuständigkeit – die Bearbeitung verbotener Kraftfahrzeugrennen konzentriert ist. Andreas Winkelmann ist Dozent für Straßenverkehrsrecht an der Hochschule für Wirtschaft und Recht, Berlin, und hält Vorträge für den Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr Berlin-Brandenburg und die Landesverkehrswacht Berlin.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Oliver Woitzik: „Profilierungsfahrten und verbotene Kraftfahrzeugrennen“

Am 1. Februar 2016 kam es in Berlin zu einem tödlichen Verkehrsunfall, welcher auf ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen zurückzuführen war. Immer wieder wird von Raser und Profilieren gesprochen; doch wo sind die Unterschiede der einzelnen Phänomene: Autorennen, Profilierungsfahrten und Tuning?

Wer sind die Personen, die täglich bei den polizeilichen Kontrollen angetroffen werden, und wie kann man mit polizeilichen Mitteln dieser Szene begegnen?

Der Vortrag zeigt in exemplarischer Weise kurze Eindrücke vom Unfallgeschehen und alltäglichen polizeilichen Feststellungen zu der Szene.

Im Zusammenhang mit Profilierungsfahrten und verbotenen Kraftfahrzeugrennen werden polizeiliche Präventivmaßnahmen vorgestellt.

Oliver Woitzik ist Polizeihauptkommissar im Polizeipräsidium Berlin, Fachstab Verkehr. 1988 begann er die Ausbildung im mittleren Polizeidienst in West-Berlin. Von 2000 bis 2017 war er bei der Verkehrspolizei eingesetzt. Seit 2017 ist Oliver Woitzik im Stab des Polizeipräsidenten für die berlinweite Verkehrsüberwachung verantwortlich. Die Schwerpunkte seiner Tätigkeit liegen in der strategischen Überwachung von verbotenen Kraftfahrzeugrennen, der ordnungsgemäßen Benutzung von E-Scootern und in der Geschwindigkeitsüberwachung sowie der jeweils medialen Begleitung.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Elvan Korkmaz, MdB:
„Verkehrssichere Mobilität der Zukunft“

Wer bestimmen will, was verkehrssichere Mobilität der Zukunft heißt, muss wissen, was Mobilität der Zukunft heißen kann, um zu bestimmen, wie sie sicher wird. Projektionen in die Zukunft sind deshalb gut, solange sie der Orientierung in der Gegenwart dienen: Also nicht von der Verantwortung der Gegenwart entlasten, sondern diese Verantwortung im Hinblick auf eine Zukunft vergegenwärtigen. Die Vision Zero ist so ein Leitgedanke, der unserem Handeln heute Orientierung gibt. Am Präzedenzfall des automatisierten bzw. autonomen Fahrens lässt sich dann das Gedankenexperiment vollziehen, wie wir Verkehrssicherheit zu verhandeln haben werden, wenn wir von der Mobilität der Zukunft sprechen.

Jenseits aller straf- oder zivilrechtlichen Fragen, die sich im Zusammenhang mit dem automatisierten bzw. autonomen Fahren ergeben (werden), muss die politische Perspektive vor allem vom Rechtfertigungsgrund dieser Technik ausgehen und die Bedingungen schaffen, in denen sie sich gemäß dieses Grundes entfalten kann. So hat der Deutsche Ethikrat festgestellt, dass „Teil- und vollautomatisierte Verkehrssysteme (…) zuerst der Verbesserung der Sicherheit aller Beteiligten im Straßenverkehr“ dienen sollen und sich darin die erste Voraussetzung der Legitimität der technischen Innovation bestimmt. Die gleichnamige Plattform des BMBF stellt dazu affirmierend in Aussicht, dass durch den Einsatz Lernender Systeme, „etwa vorausschauende Umgebungswahrnehmung, die Koordination des Verkehrs und die Selbstbeobachtung von Fahrzeugkomponenten“, Funktionen der Kraftfahrzeuge „sicherer und effizienter (…) gestalte(t)“ werden können. Es drängt sich also die provokante Frage auf: Wird Verkehrssicherheitsarbeit in der Mobilität der Zukunft obsolet – müssen wir nur ‚machen‘ lassen?

Nein. Zuallererst müssen wir darauf achten, dass das Hoffen auf die ‚Sprunginnovation' uns nicht davon ablenkt, sachgerecht und konstruktiv mit dem Thema Verkehrssicherheit im Hier und Jetzt umzugehen. Zweitens wird derjenige, der dies beherzigt, schnell bemerken: Sicherheit zu gewährleisten wird nicht einfacher, sondern komplexer. Denn wenn Fahren automatisiert oder autonom ist, heißt Verkehrssicherheit auch: Netzstabilität, Datensicherheit und Algorithmencheck. Und Drittens, ein Punkt, der noch einen Blick wirft: Dass die klassischen Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit relevant bleiben werden. Denn Mobilität der Zukunft wird nicht heißen, ausschließlicher motorisierter Individualverkehr, sondern mehr Raum für den zu Fuß gehenden Menschen, mehr Raum für Radfahrende. Die Verkehrserziehung ist also nicht wegzudenken – im Gegenteil, sie wird drängender und sie wird komplexere Sachverhalte zu bewältigen haben als heute; eine höhere Sensibilisierung über alle Altersstufen hinweg wird nötig sein; und die Inhalte des Fahrlehrwesens sind fortlaufend in Hinblick auf die technische Entwicklung zu reflektieren. Die Vision Zero werden wir also durch Technik allein nicht realisieren. Verkehrssichere Mobilität der Zukunft muss darum bedeuten, was sie auch heute schon abverlangt: ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Und eine Politik, die das versteht.

Elvan Korkmaz vertritt seit 2017 die Interessen ihrer ostwestfälischen Heimat Gütersloh und die Werte der Sozialdemokratischen Partei im Deutschen Bundestag. Die Diplomverwaltungswirtin war nach ihrem Hochschulabschluss zunächst für die ARGE (heute: Jobcenter) und anschließend sieben Jahre als Projektmanagerin in der Stadtentwicklung tätig. Heute besetzt sie als Mitglied der Ausschüsse Digitale Agenda sowie Verkehr und digitale Infrastruktur die Zukunftsthemen in der SPD. Dazu zählt für Elvan Korkmaz auch das Thema Verkehrssicherheit.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Babs Lindenau:
„Opferhilfe in den Niederlanden“

Jährlich werden in den Niederlanden 4 Millionen Menschen Opfer von Gewalt, eines Verkehrsunfalls, einer Straftat, wie eines Sexualdelikts oder eines Diebstahls, oder Personen werden als vermisst gemeldet.

Jeder 5. Mensch in den Niederlanden wird in seinem Leben Opfer von Gewalt (bis zum Mord), eines Sexualdelikts, Diebstahls oder Wohnungseinbruchs.

Letztes Jahr hat die Slachtofferhulp (Opferhilfe) Niederlande folgende Anzahl an Opfern betreut:

- Gewalt: 79.425
- Sexueller Missbrauch: 8.709
- Verkehr: 29.373
- Vermögen: 81.123
- Übrige: 16.325

In unsere Organisation (Slachtofferhulp (Opferhilfe) Niederlande) arbeiten ehrenamtliche zusammen mit ausgebildeten Mitarbeitern. Zurzeit sind hier rund 1.000 ehrenamtliche mit 480 ausgebildeten Mitarbeitern beschäftigt.

Slachtofferhulp Niederlande unterstützt Opfer emotional, mit praktischer Hilfe, mit juristischer Anwendung.

Konkret: Ich bin zum Beispiel Diplom-Sozialarbeiterin und betreue u. a. Opfer von extremer Gewalt, sprich Mord und Totschlag. Weiterhin besteht meine Aufgabe in der Betreuung von Opfern von Vergewaltigungen. Unsere Case Manager werden nur eingesetzt auf Fälle, die von der Polizei als großer Kriminalfall eingestuft werden.

Unsere Hilfe ist sehr weit gefächert:

- Beschreibung Arbeit Mordfall
- Beschreibung Arbeit Verkehr.
- Beschreibung Observierung Leichnam.

Unsere Dienstleistungen im Bereich der Verkehrsunfälle werden ausführlich beschrieben unter Einbeziehung der Zusammenarbeit mit Polizei, Rechtsanwälten und der Staatsanwaltschaft.

Diplom-Sozialarbeitein Babs Lindenau ist seit fünf Jahren Case Managerin bei Personenschadendelikten der Slachtofferhulp (Opferhilfe) Niederlande. Zuvor hat sie, im Anschluss an ihr Studium, mehrere Jahre als Bewährungshelferin und, im Anschluss an einen Umzug nach Berlin, als Sozialpädagogin gearbeitet. Zurück in Holland war sie zunächst beim Jugendamt als Familienhelferin beschäftigt.
Ihre jetzige Aufgabe gefällt ihr gut. Kein Tag gleicht dem anderen. Sie mag die Hektik, die Zusammenarbeit mit Polizei, Staatsanwaltschaften, Anwälten, Medizinern usw.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Andreas Bretzler: „Reha-Hilfe für schwerverletzte Opfer von Verkehrsunfällen“

Bei Verkehrsunfallopfern mit schweren Verletzungen stellt sich – im Anschluss an die medizinische Versorgung der Verletzungen im Krankenhaus – oft die Frage, ob und welche Maßnahmen sinnvoll sein können, um die Gesundheit so gut wie möglich wiederherzustellen.

Versicherer bieten nunmehr qualifizierte Ansprechpartner für die Beratung und ggf. Einleitung geeigneter Rehabilitationsmaßnahmen an, um Verkehrsunfallopfer in dieser schweren Situation zu unterstützen.

Das GDV-Informationsnetzwerk Rehabilitation nach Verkehrsunfällen ging am 21. Oktober 2019 an den Start. Bei der Verbandsumfrage unter den Kfz-Haftpflichtversicherern haben sich 40 Unternehmen (Marktanteil fast 70 Prozent) zur Teilnahme bereit erklärt. Beim Zentralruf der Autoversicherer in Hamburg (Telefonnummer 0800-250 260 0) ist der neue „Personentyp Reha“ eingerichtet worden.

Es ist vorgesehen, dass die Geschädigten nach einem schweren Verkehrsunfall und dem Ende der Akutbehandlung bzw. mit der bevorstehenden Entlassung aus der Klinik in den medizinisch geeigneten Fällen durch ein Informationsblatt von der Möglichkeit der rehabilitationsfachlichen Beratung beim zuständigen Kfz-Haftpflichtversicherer erfahren. Die Anfragen der Geschädigten zur Reha-Ansprechstelle selbst laufen über den Zentralruf der Autoversicherer. Die Information zu dem Verfahren soll von den beteiligten Kliniken und Sozialdiensten sowie auch von den Rechtsbeiständen der Geschädigten kommen, deren Interessenverbände vom GDV durch intensive Gespräche in das Projekt einbezogen wurden.

Das Informationsnetzwerk hat vor allem den Zweck, dass die Unfallpatienten nach der Akutbehandlung in der folgenden Traumaphase C (Rehabilitationsphase) eine optimale rehabilitationsfachliche Therapie erhalten. Die Reha-Ansprechpartner bei den beteiligten Versicherern sollen nach der Kontaktaufnahme durch die Geschädigten bzw. deren Vertreter eine umfassende rehabilitationsfachliche Beratung anbieten. Auch die Finanzierung sinnvoller Rehabilitationsmaßnahmen ist dann zu klären.

Hintergrund der Initiative ist die häufig nach der Klinikentlassung eintretende „Reha-Lücke“, die insbesondere von den unfallmedizinischen Praktikern kritisiert wird. Eine erfolgreiche Rehabilitation entlastet – über eine Optimierung der Hilfe für die Opfer hinaus – auch sämtliche Folgekosten spürbar.

Andreas Bretzler ist Geschäftsführer der Projektgruppe Reha im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), Berlin.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Frank Drescher: „Rettungsdienst als Rund-um-Sorglos-Paket für die Bürger, wer rettet den Rettungsdienst?“

Immer häufiger findet sich der Rettungsdienst in den Schlagzeilen, ob unter dem Aspekt, Hilfsfristeinhaltung, Gewalt gegen Rettungskräfte, Disposition der Leitstellen oder Rettungsgasse. Bei genauerer Betrachtung wird der Rettungsdienst auch bei den Themen Gesundheitsreform, Überlastung des Personals und Fachkräftemangel, aber auch im Zusammenhang mit überfüllten Notaufnahmen genannt.

Immer mehr Rettungsdiensteinsätze in den letzten Jahren, die höhere Belastung des Rettungsdienstpersonals, mehr Auslastung durch Einsätze (auch ohne objektive Einsatzerfordernis) sorgen für Unverständnis beim Personal, in den Kliniken, bei den Ärzten und manchmal auch bei verärgerten Patienten.

Warum ist der Rettungsdienst in die Schlagzeilen geraten, welche Auswege gibt es?

Ein Blick in die Vergangenheit hilft, die Entwicklung des Rettungsdienstes zu verstehen. Der Rettungsdienst in Deutschland ist in den 16 Bundesländern eigenständig und föderal organisiert. Damit gibt es in Deutschland eben nicht „den Rettungsdienst“ als einheitliches System. Der Bund hat eine Gesetzgebungskompetenz zur Regelung der Berufsqualifikationen, z. B. bei dem neu geschaffenen Notfallsanitäter. Die Umsetzung obliegt auch hier den 16 Bundesländern, damit sind die Kompetenzen der Notfallsanitäter bei Weitem nicht einheitlich.

In einem kurzen Exkurs wird das Ergebnis des Projektes REVIVE des Europäische Verkehrssicherheitsrats (ETSC) dargestellt, bei dem ein Systemvergleich der Rettungsdienste in ganz Europa vorgenommen und Empfehlungen für unterschiedliche Akteure zusammengestellt wurden. Ziel des Projektes war es, vorbildliche Maßnahmen zur Verbesserung der Rettungskette und der Versorgung von Verletzten zu sammeln. Manche Umsetzung der Handlungsempfehlungen würde auch in Deutschland zu einer Verbesserung der Versorgung von Notfallpatienten im Allgemeinen und vor Allem bei Verkehrsunfällen führen.

In die gleiche Richtung geht auch ein Vorstoß des DVR zur Verbesserung der Versorgung von Verletzten im Straßenverkehr. Veränderungen an den Rettungsdienstsystemen in Deutschland werden

an Hand der Möglichkeiten zur Stärkung aller Glieder der Rettungskette dargestellt, Chancen und Grenzen von Veränderungen aufgezeigt.

So wird zum Beispiel die Hilfsfristeinhaltung immer wieder als das zentrale Kriterium in den Mittelpunkt der Diskussion um die Qualität des Rettungsdienstes gestellt. Ob die Hilfsfrist überhaupt ein geeignetes Merkmal für die Qualität des Rettungsdienstes ist, wird im Vortrag näher beleuchtet.

Ein moderner Rettungsdienst muss mehr umfassen, als die Einhaltung der Hilfsfrist. Gerade bei Verkehrsunfällen muss die Versorgung von Verkehrsunfallopfern durch Ersthelfer, eine qualifizierte Notrufabfrage und Disposition, das rasche Erreichen der Einsatzstelle durch die Rettungskräfte optimiert werden. Die rasche Verbringung der Verletzten in ein geeignetes Krankenhaus und die dort erfolgende optimale Versorgung sind nur gemeinsam Erfolgsfaktoren.

Frank Drescher ist Bereichsleiter Notfallvorsorge (mit der Verantwortung für Rettungsdienst, Katastrophenschutz, Sanitätsdienste, Fernmeldewesen [technisch taktische Betriebsstätte Digitalfuk – TTB] der Malteser in Bayern, Ausbildung [rettungsdienstliche Ausbildung und Führungsausbildung] mit der angegliederten Rettungsdienstschule) im Malteser Hilfsdienst e.V. für Bayern und Thüringen und Betriebsleiter der Malteser Rettungsdienst gGmbH Bayern.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Ulrich Schreiner:
„Wege zum Rettungsdienst der Zukunft“

Jeder kennt den Rettungsdienst: Blaulicht, Martinshorn, Eile: hier wird Leben gerettet.

Mittlerweile ist der Rettungsdienst selber zum Patienten geworden. 50 Jahre Föderalismus im Rettungsdienst haben dazu geführt, dass es in Deutschland keinen einheitlichen, vergleichbaren Rettungsdienst gibt. Er ist von Landkreis zu Landkreis und von Rettungsdienstbereich zu Rettungsdienstbereich unterschiedlich organisiert. Die Patientenversorgung durch Notfallsanitäter ist, je nach ärztlichem Leiter Rettungsdienst unterschiedlich, und wer glaubt, dass die Notrufe bundesweit einheitlich abgearbeitet werden, der irrt. Es wird keine Telefonreanimation flächendeckend durchgeführt. In Deutschland ist das Überleben davon abhängig, in welchem Rettungsdienstbereich man verunglückt. Die Kompetenzen der Leitstellen sind meist mit dem losschicken eines Rettungsmittels erschöpft. Da sind benachbarte europäische Länder deutlich weiter.

In Deutschland ist man überrascht, dass durch die Reduzierung der Anzahl an Krankenhäusern mehr Fahrten und eine höhere Auslastung der Rettungsmittel erfolgt; der gleiche Überraschungseffekt, dass durch „ambulant vor stationär“ plötzlich nicht mehr genug Rettungsmittel für Notfalleinsätze zur Verfügung stehen, da die Krankentransporte zunehmen und eine Fehlnutzung der Rettungsmittel erfolgt. Ganz gravierend dann, dass Notärzte erst zuhause abgeholt werden und man sich dann wundert, dass man zu spät beim Notfallpatienten eintrifft.

Hauptproblem ist: der Rettungsdienst hat keine Lobby, aber jeder erwartet, dass er umgehend da ist, wenn man ihn braucht. Landkreise verweigern in einigen Bundesländern eine überregionale Planung und kennen keine Zukunftsentwicklung Rettungsdienst. Veränderungsvorschläge und Leuchttürme findet man in europäischen Ausland und in einzelnen deutschen Rettungsdienstbereichen. Man muss aber zu Veränderungen bereit sein und nicht seine Fürstentümer schützen. Heute erscheint es in Deutschland oft so, dass es im Gesundheitssystem nur noch um Macht und Geld gehe, weniger um die Patienten.

Der Bund sollte endlich regelnd eingreifen, denn in Deutschland sehen wir mittlerweile zwei Opfer des Föderalismus: den Notfallpatienten und das Einsatzpersonal.

Ulrich Schreiner ist nach verschiedenen Leitungsfunktionen im deutschen Rettungswesen seit 1980, und zwar

- Stationsleitung einer kardiologisch-internistischen Intensivstation, Langen,
- Bundesbeauftragter Rettungshubschrauber und Ambulanz-Flugdienst, Deutsche Rettungsflugwacht e.V. Filderstadt,
- Abteilungsleiter Fahrkosten Rettungsdienst, AOK Hessen Direktion Bad Homburg,
- Kreisvorstand Johanniter Unfall Hilfe e.V. Kreisverband Frankfurt, Frankfurt am Main,
- Inhaber der „Rescueconsult" Rettungsdienstberatung, Darmstadt,
- Kreisgeschäftsführer DRK Kreisverband Limburg e.V.,
- seit 2016 Geschäftsführer der Björn Steiger Stiftung Rettungsdienst gGmbH in Winnenden.

Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2019

Dr. Viktoria Wesslowski: „Kommunale Fußverkehrsstrategien: Verkehrssicherheit für die am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmer*innen“

In diesem Konferenzbeitrag werden kommunale Fußverkehrsstrategien als ein Weg zu mehr Verkehrssicherheit für die am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmer*innen vorgestellt, nämlich Menschen, die sich zu Fuß bewegen, vor allem Kinder und Ältere. Betrachtet man verunglückte Fußgänger*innen innerorts, zeigt sich eine Häufung bei den unter 15-jährigen sowie den 75-jährigen und älteren Menschen. Bei den getöteten Fußgänger*innen sind vor allem wiederum die Senioren betroffen. Diese Statistiken haben sich in den letzten Jahren kaum verändert.

Was können Kommunen tun, um alle Fußgänger*innen effektiv zu schützen? Dieser Beitrag stellt fünf ausgewählte Handlungsfelder dar, die Fußverkehr sicherer machen können.

Ein Fußwegenetz von hoher Qualität: Mobilität zu Fuß ist grundlegend auf durchgehende verkehrssichere Fußwege angewiesen. Die Entwicklung eines Fußwegenetzes bedarf einer gründlichen Mängel- und Unfallanalyse, um Hindernisse und Verkehrssicherheitsrisiken zu beseitigen.

Die Anordnung von Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit: Die geringere Geschwindigkeit verhindert durch den verkürzten Anhalteweg Zusammenstöße und führt bei einem Zusammenstoß von Pkw und Fußgänger*in durch die geringere Aufprallenergie seltener zu schlimmen Folgen.

Gesicherte Querungen auf der Strecke: Im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten häufen sich die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen seltener an Knoten und Einmündungen, sondern geschehen in circa zwei Drittel aller Fälle auf der Strecke. Wo ein großer Querungsbedarf besteht, sollten flächige Querungshilfen in Betracht gezogen werden.

Gehwegvorziehungen an Knoten: Das Vorziehen der Gehwege an Knoten und Einmündungen senkt die Geschwindigkeit des abbiegenden Verkehrs und verkürzt den Weg, den Fußgänger*innen auf der Fahrbahn zurücklegen müssen.

Beleuchtung: Überproportional viele Fußgänger*innen verunglücken bei Dunkelheit (nach Jahres- und Tageszeit). Hinzu kommen Eigenunfälle in der Form von Stürzen. Gute Beleuchtung – nicht nur der Fahrbahnen, sondern vor allem auch der Gehwege – tragen zur Verkehrssicherheit bei.

Wie können Kommunen vorgehen, um Fußverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit der Fußgänger*innen zu verbessern? Eine Fußverkehrsstrategie stellt die Fußverkehrsförderung in den Mittelpunkt mit messbaren Zielen, einer verantwortlichen Person, einer umfassenden Mängelanalyse, priorisierten Maßnahmen, einem Zeitplan und einem Budget. Fußverkehrsförderung ist kleinteilig und betrifft ganz unterschiedliche Handlungsfelder. Eine ressortübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung sowie die Beteiligung der Politik, der Vereine und Initiativen sowie der Öffentlichkeit in gemeinsamen Workshops und Begehungen dienen dazu, die notwendigen Informationen zusammenzutragen, gemeinsam eine Vision zu entwickeln und Akzeptanz für die geplanten Maßnahmen zu schaffen.

Frau Dr. Viktoria Wesslowski ist Beraterin für kommunale Fußverkehrsförderung und Moderatorin für Strategieentwicklung und Bürgerbeteiligung in Hamburg. Sie ist Sozialwissenschaftlerin und erforschte im Rahmen einer Promotion an der University of Manchester, wie es gelingen kann, durch Infrastrukturmaßnahmen und zivilgesellschaftliche Aktivitäten Mobilitätsroutinen zu verändern.

**Der Deutsche Verkehrsexpertentag 2019
wird gefördert durch die Sparkasse Münsterland Ost.**

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.
VOD

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.
Postfach 100 553 | 48054 Münster
Telefon: +49 (0) 160 626 848 4
E-Mail: info@vod-ev.org
Internet: www.vod-ev.org

Die VOD ist der deutsche Dachverband für die Institutionen der Verkehrsunfall-Opferhilfe. Die Gemeinnützigkeit der VOD wurde vom Finanzamt Münster-Außenstadt unter Az. 336 / 5827 / 6946 zuletzt am 07.09.2018 anerkannt.