

8. Deutscher Verkehrsexpertentag

22. und 23. Juni 2009 in Bonn

Zurück zu den Wurzeln der Verkehrssicherheitsarbeit: Betreuung von Unfallopfern und Vermeidung von Personenschäden

Präambel

Am 22. und 23. Juni 2009 fand in der Bundesstadt Bonn der diesjährige Deutsche Verkehrsexpertentag der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e. V. (GUVU) statt. Unter dem Generalthema „Zurück zu den Wurzeln der Verkehrssicherheitsarbeit“ wurden die Themengruppen „Betreuung von Unfallopfern“ und „Vermeidung von Personenschäden“ aus Sicht der aktuellen Forschung und Entwicklung in Deutschland und Europa interdisziplinär dargestellt und diskutiert. Vor diesem Hintergrund gelten die nachstehenden Entschlüsse.

Die Veranstaltung fand im Gustav-Stresemann-Institut (GSI) mit über 100 Fachleuten aus den Bereichen Technik, Medizin, Psychologie, Recht und Polizei statt. Unterstützt wurde der 8. Deutsche Verkehrsexpertentag von der Eugen-Otto-Butz-Stiftung in Hilden, der TÜV Rheinland Kraftfahrt-GmbH in Köln und dem ADAC in München.

Statement des Deutschen Verkehrsexpertentag 2009:

Verkehrsunfallopfer „sitzen auf der falschen Seite“, sie zählen zu den finanziell Benachteiligten und finden in Umgang mit der eigenen Person, Betreuung und Ansprüchen wenig Unterstützung.

Opferschutz bei Verkehrsunfällen

1.

Zur Verbesserung des Opferschutzes von Verkehrsunfallopfern und zur Realisierung eines volkswirtschaftlichen Nutzens (Einsparpotenzial), der dadurch zu erwarten ist, wird der Aufbau eines Netzwerks unabhängiger und gemeinnütziger Koordinations- und Beratungsstellen für Verkehrsunfallopfer und deren Angehörige gefordert. Diese sollen der unmittelbaren Umsetzung von Sofortmaßnahmen dienen, die multidisziplinär ausgerichtet sein müssen und insbesondere finanzielle, soziale, medizinische und psychosoziale Maßnahmen beinhalten und auch rechtliche Aspekte tragen. Zur Umsetzung soll die Zusammenarbeit mit bestehenden Organisationen und Dienstleistern wie des Bereitschaftsdienstes Opferschutz (s. Klever Modell) und psychologische Ersthilfe gefördert und genutzt werden. Einige Politiker erhielten bereits ein entsprechendes Planungspapier.

2.

Vorhandene Versorgungsstrukturen für die Gewährleistung psychologischer Ersthilfe müssen genutzt werden, um allen Verkehrsunfallopfern und deren Angehörigen sofort eine psychologische Ersthilfe anzubieten. Darüber hinaus sollten bereits bei der Fahrausbildung jedem Kraftfahrer Kenntnisse in psychologischer Ersthilfe vermittelt werden.

3.

Engagement im Opferschutz ist sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch für die Polizei eine lohnende Aufgabe. Erfahrungen der Kreispolizeibehörde Kleve zeigen, dass positive Wirkungen gesteigert werden können, wenn „Rund um die Uhr“ qualifiziertes Personal für Opferschutzaufgaben eingesetzt werden kann. Die Einrichtung eines polizeilichen Bereitschaftsdienstes (analog Klever Modell) als sinnvolle Möglichkeit zur praktischen Umsetzung des Opferschutzes wird gefordert.

4.

Zur Verbesserung des Opferschutzes bei Verkehrsunfällen wird eine Vorschrift zur Einführung von Unfalldatenspeichern (UDS) durch das Europäische Sicherheitsprogramm gefordert, die eine schnellstmögliche Verpflichtung für besonders schadensträchtige Fahrzeugkategorien beinhaltet. Die Europäische Gesetzgebung ist aufgefordert Datenumfang, -qualität und -schnittstellen der Unfalldatenspeicherfunktionen zu standardisieren. Eine Orientierung dazu ist an Vorschlägen der Gruppe der VERONICA-Projekte möglich. Notwendig ist darüber hinaus eine offensive Aufklärungsarbeit über den Nutzen solcher Einrichtungen.

Unmittelbare Versorgung bei Verkehrsunfällen

5.

Die wissenschaftliche Neukonzeption universeller Erste-Hilfe-Kurse, die den tatsächlichen Bedarf und das Leistungsvermögen potenzieller Ersthelfer berücksichtigt, ist erforderlich. Darüber hinaus wird die Beschränkung auf die universelle, europäische Notrufnummer 112 gefordert, sowie deren stärkere Bewerbung.

6.

Die gebündelte Behandlungskompetenz der Unfallchirurgie als Leistungserbringer und Koordinator nach Verletzungen durch Verkehrsunfälle ist zu stärken. Dazu wird die Teilnahme der Kliniken an medizinischen Traumanetzwerken ebenso dringend empfohlen wie die Sicherstellung der Finanzierung der Schwerstverletztenversorgung nach dem DRG-System (diagnose related groups) gefordert wird.

Verkehrsunfallabläufe und -folgen im Dienste der Prävention

7.

Zur Unfallprävention wird eine Stärkung des gesellschaftlichen Bewusstseins für Unfallabläufe und –folgen sowie dessen Einbezug in die Verkehrssicherheitsarbeit gefordert. So sollte besser als bisher bekannt sein, dass Unfallopfer finanziell, organisatorisch und gesundheitlich überfordert sind und dass die Familie genauso Opfer ist. Die Erfahrungen anderer europäischer Länder können dazu genutzt werden (z.B. NAH Zorg in den Niederlanden).

Sichere Mobilität für alle

8.

Bei der praktischen Überprüfung und der Entschärfung von Unfallhäufungsstellen sind vor Ort verkehrspsychologische Fachkompetenzen stärker als bisher einzubeziehen.

9.

Da die Ziele der EU-Charta für Verkehrssicherheit voraussichtlich nicht erreicht werden können, ist unter anderem die Intensivierung internationaler Kooperationen im Mobilitätsbereich und die Förderung fachübergreifender, wissenschaftlicher Projekte zur Verkehrssicherheitsforschung erforderlich.

10.

Es bleibt oberstes Ziel der Verkehrssicherheit die Sicherung der Mobilität für behinderte und ältere Menschen durch bauliche und technische Maßnahmen im Straßenverkehr zu gewährleisten. In diesem Sinne ist die Kommunikation über die Herstellung der Barrierefreiheit zu verstärken. Diese Belange sind auch in neuen und bestehenden baulichen Anlagen (speziell Tunnel) für Notfallsituationen zu berücksichtigen. Diese Maßnahmen erleichtern eine sichere Mobilität für alle. Die Handreichungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklungen in der Reihe „*direkt*“ zeigen gute Lösungen auf.

Sichere Mobilität für bestimmte Zielgruppen

11.

Die Einführung junger Menschen in den Straßenverkehr muss als kontinuierlicher Prozess verstanden werden: Aufbauend auf die Verkehrssicherheitsarbeit in Grundschulen wird daher eine kontinuierliche Weiterführung des Trainings mit Radfahrern gefordert (Beispiel: Modellprojekt mit Jugendlichen in der JVA Hövelhof). In der sich später anschließenden PKW-Fahrausbildung ist nach der Fahrerlaubnisprüfung eine kontrollierte zweite Phase im Sinne einer verpflichtenden Fahrerfahrungsmaßnahme zu fordern.

12.

Die Entwicklung der Unfallzahlen mit Beteiligung älterer Fahrzeugführer macht deutlich, dass Handlungsfelder für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu definieren sind. Dies können die Verkehrsweegegestaltung im Sinne eines fehlerverzeihenden Straßenumfeldes, die angepasste Fahrzeuggestaltung und Fahrerassistenzsysteme und Untersuchungen, ob eine medizinische Kontrolle ab einem bestimmten Lebensalter einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn erzielen können, sein. Eine verkehrspsychologische Analyse der Universität Regensburg zeigt hierfür Ansätze auf.

13.

Die EU-Fußgängerschutzrichtlinie hat durch konstruktive Maßnahmen bei den PKW bewirkt, dass die Verletzungsschwere bei Unfällen mit Fußgängern deutlich vermindert wurde. Vor diesem Hintergrund ist unverständlich, dass die Ausdehnung dieser Richtlinien auf Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3500 kg erst für das Jahr 2015 gefordert wird. Es sind für ein freiwilliges Vorziehen dieser Maßnahmen der Hersteller im Rahmen des geplanten EU-Verkehrssicherheitsprogramms ab 2010 Anreize zu schaffen.

14.

Fußgänger im Dunkeln müssen besser erkennbar sein. Dies ist möglich durch visuelle Kontraste im Dunkeln mit reflektierenden Materialien, helle Kleidung allein reicht nicht aus. Diesbezügliche Aufklärungsmaßnahmen sind dringend erforderlich, und Hersteller müssen aufgefordert werden, entsprechende Kleidung und Ausrüstung altersgerecht und attraktiv anzubieten. Lichttechnische und wahrnehmungspsychologische Vorgehensweisen können hierfür genutzt werden, die unter anderen von einigen Gutachtern verwendet werden.

15.

Die Sicherheit von Kindern in PKW muss durch mehr Information über Notwendigkeit und Handhabung von Rückhaltesystemen und durch verstärkte Kontrollen verbessert werden.

Köln, im Juni 2009

Redaktionelle Bearbeitung der Entschlüsseungen:

Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff, Geschäftsführender Vorstand der GUVU e. V.

Prof. Dr.-Ing. habil. Klaus Rompe, Präsident der GUVU e. V.