

Schwerstverletzte Unfallopfer

VDI-Expertenforum Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit

01.06.2022 Berlin

Dr.-Ing. Matthias Kühn, Unfallforschung der Versicherer

Agenda

Verkehrssicherheitsprogramm

Schwerstverletzte: Aktueller Stand

Rückblick

Ausblick mit Rückblick

Mehrwert

Zukünftige Philosophie

Verkehrssicherheitsprogramm



Schwerstverletzte im Straßenverkehr

Das BMVI wird den Prozess für die Erfassung von Unfalldaten von Schwerstverletzten neu anstoßen. Ziel ist ein gemeinsames Vorgehen von Bund und Ländern, um der „Vision Zero“ gerecht zu werden, die nicht nur die Reduktion der Zahl von Getöteten anstrebt, sondern auch von Schwerstverletzten. Dies ist jedoch ohne eine verbesserte Erhebung nicht möglich, da bis heute nicht klar ist, welche Arten von Unfällen zu den schwersten Verletzungen führen, und damit die Grundlagen für zielgenaue Maßnahmen fehlen. Die bestehende Erhebung der Schwerverletzten im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik bildet diese schwersten Verletzungen nicht in ausreichendem Maße ab.

Schwer~~st~~verletzte: Aktueller Stand

„Schwerverletzte“ (SV)

- Verkehrsunfallstatistik in Deutschland: Im Anschluss an Unfallereignis für > 24 h stationär behandelte Verletzte (ungeachtet der anatomischen Verletzungsschwere), d.h. SV beinhaltet alle Verletzten von leicht bis lebensbedrohlich!

„Seriouslyinjured“

- EU-Kommission (High Level Group on Road Safety): Verletzte mit MAIS3 +

Seit 2014 Reporting der EU Mitgliedsstaaten zu „seriouslyinjured“

- Definition: Verkehrsunfallopfer mit MAIS3 +, mind. 30 Tage überlebt
- Für Deutschland berichtet BAST die Anzahl „seriously injured“ an EU
Etabliertes Verfahren: Schätzung der Anzahl Unfallopfer mit (MAIS3 +) für Deutschland aus gewichteter Hochrechnung von GIDAS-Daten mit „Entscheidungsbaum-Verfahren“

Schwer~~st~~verletzte: Aktueller Stand

Anzahl Schw~~er~~verletzter (SsV) in Deutschland

- BMM, Schätzung für 2018: 15.265 Verletzte MAIS3+ (24% aller amtlich Schwerverletzten)
- Auf EU-Ebene unterscheiden sich Schätzmethode der berichtenden Mitgliedsstaaten
- Ergebnisse zu MAIS3+ Inzidenz tlw. stark differierend

Anzahl Schw~~er~~verletzter (SsV) in der EU

- Schätzung der EU-Kommission: 135.000 „seriously injured“ pro Jahr

Rückblick

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/10589 –

Erfassung der Schwerstverletzten in der amtlichen Unfallstatistik

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat in ihrer Tagung am 10./11. April 2013 unter Tagesordnungspunkt 6.2. einen Bericht des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Kenntnis genommen und beschlossen, die Einführung einer neuen Kategorie „Schwerstverletzte“ in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik grundsätzlich zu unterstützen und die Einstufung von „Schwerstverletzten“ bei einem Verletzungsschweregrad von MAIS 3+ vorzusehen. Der neue Verletzungsschweregrad „Schwerstverletzte“ würde demnach der EU-Definition „Schwerverletzte“ entsprechen. Hiernach wurde dieser Beschluss der Innenministerkonferenz der Länder (IMK), der Justizministerkonferenz der Länder (JUMIKO) und der Gesundheitsministerkonferenz der Länder (GMK) zur Prüfung zugeleitet. Zwischenzeitlich haben sich alle drei Fachministerkonferenzen auf Basis von Berichten und Bewertungen ihnen untergeordneter Arbeitskreise und -gruppen gegen die Einführung einer neuen Kategorie ausgesprochen.

Rückblick

Deutscher Bundestag

18. Wahlperiode

Drucksache 18/10774

23.12.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/10589 –

Erfassung der Schwerstverletzten in der amtlichen Unfallstatistik

9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Ablehnung einer Einführung einer neuen Kategorie durch die IMK, JUMIKO und GMK?

Die insbesondere von der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder dargelegte Argumentation, dass der mit der Einführung des Merkmals „Schwerstverletzt“ verbundene Aufwand derzeit nicht im Verhältnis zum möglichen Informationszugewinn steht, wird seitens der Bundesregierung nicht in Frage gestellt.

Rückblick

Beschluss der IMK 2014

13. Notwendigkeit der Erfassung schwerstverletzter Verkehrsunfallopfer in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik

Beschluss:

1. Die IMK nimmt den Bericht der AG VPA "Notwendigkeit der Erfassung schwerstverletzter Verkehrsunfallopfer in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik - Prüfung der Einführungs Voraussetzungen" (Stand: 10.02.14) (*freigegeben*) zur Kenntnis.
2. Sie sieht den mit Einführung des Merkmals "Schwerstverletzt" verbundenen Aufwand außer Verhältnis zum möglichen Informationszugewinn. Darüber hinaus nimmt er die rechtlichen Bedenken der Gesundheitsministerkonferenz vom 26./27.06.14 zu TOP 11.5 zur Kenntnis.
3. Die IMK bittet ihren Vorsitzenden, den Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz über diesen Beschluss zu informieren.

Rückblick

AG Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (VPA)

Die notwendigen Anpassungen der polizeilichen Vorgangsbearbeitungssysteme, um das Unfallmerkmal „Schwerstverletzt“ als statistisches Teilkollektiv der Gesamtanzahl der schwer Verletzten abbilden zu können, sind grundsätzlich durch die Polizeien der Länder möglich. Die für die Umstellungen erforderliche Zeitdauer hängt von den länderspezifischen Faktoren ab. Bei der durch die Verkehrsministerkonferenz vom 10. und 11. April 2013, TOP 6.2, empfohlenen Variante der Kombination von Krankenhaus- und Polizeidaten sind nach Auffassung der AG jedoch vorher zwingend das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz zu ändern und eine Rechtsgrundlage für die das Patientengeheimnis betreffende Datenübermittlung an die Polizei zu schaffen.



AG VPA, 10. Februar 2014

Ausblick mit Rückblick

Situation 2021 = Situation 2014

Aussage IMK 2014 zur neuen Kategorisierung

- Aufwand der Erstellung steht nicht im Verhältnis zum Informationszugewinn.

→ **Mehrwert vor allem durch die neue Kategorisierung in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik deutlicher machen!**

AG VPA 2014 zu Erstellung der neuen Kategorisierung

- Rechtsgrundlage für die das Patientengeheimnis betreffende Datenübermittlung an die Polizei schaffen.
- Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz ändern.

→ **Juristische Grundlagen schaffen, um die vorhandenen Verletzungsinformationen im Traumaregister mit den Verkehrsunfalldaten zu verknüpfen!**

Mehrwert

SsV in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik

Unser Anspruch an ein sicheres Verkehrssystem wächst mit Vision Zero. SV als Unfallkategorie sind zu heterogen, um Unfälle mit schweren Verletzungsfolgen zu adressieren. Wir benötigen SsV als besser auflösenden Indikator des Unfallgeschehens in der amtlichen Unfallstatistik (USA), weil:

- Integration der SsV in die etablierten Verfahren und Prozesse der Unfallkommissionsarbeit führt zu vorr. einer Änderung der Rangfolge von Unfallhäufungsstellen. Dafür ist die Berechnung der Volkswirtschaftlichen Kosten für SsV notwendig, um diese Kategorie in den etablierten Werkzeugkasten mit den Größen wie Unfallkosten, Unfallraten etc. einzuführen. Die durch SsV verursachten volkswirtschaftlichen Kosten sind ähnlich hoch bzw. höher als die bei Getöteten.

Mehrwert

SsV in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik

- Bei schweren Unfällen ähneln die Unfallmuster von SsV denjenigen der SV. Mit SsV wären die relevanten Unfallmuster also klarer und länger sichtbar (bei abnehmenden Getöteten-Zahlen).
- SsV sind als Indikator des Unfallgeschehens auch besser geeignet als „safety surrogate measures“ (z.B. kritische Situationen etc.), die aktuell als Ersatzindikatoren für Verkehrssicherheit viel diskutiert werden, aber kein Bezug zum Unfallgeschehen nachgewiesen ist.
- Wenn zukünftig auch Verletzungen mit einem hohen Risiko für Langzeitfolgen adressiert werden sollen, würden diese durch SsV zumindest annähernd abgebildet.
- Wirksamkeit gesetzlich vorgeschriebener fahrzeugtechnischer Maßnahmen (GSR II ab 2022; Abbiegeassistent, Notbremse etc.) mit SsV zukünftig genauer bestimmbar und nachjustierbar.

Mehrwert

SsV in der In-Depth Unfallerhebung

Die Beschreibung detaillierter Unfallmuster erfordert eine hohe Informationstiefe, die nur zum Teil in der nationalen Statistik abgebildet werden. Deshalb bleibt die In-Depth Unfallerhebung (UDB, GIDAS) weiterhin unabdingbar.

Neben der Reduktion der Getöteten muss die SsV-Reduktion das nächste Gütekriterium zur Maßnahmenbewertung sein. Damit werden zukünftige Maßnahmen robuster und wirksamer.

Beispiel Fahrzeugtechnik:

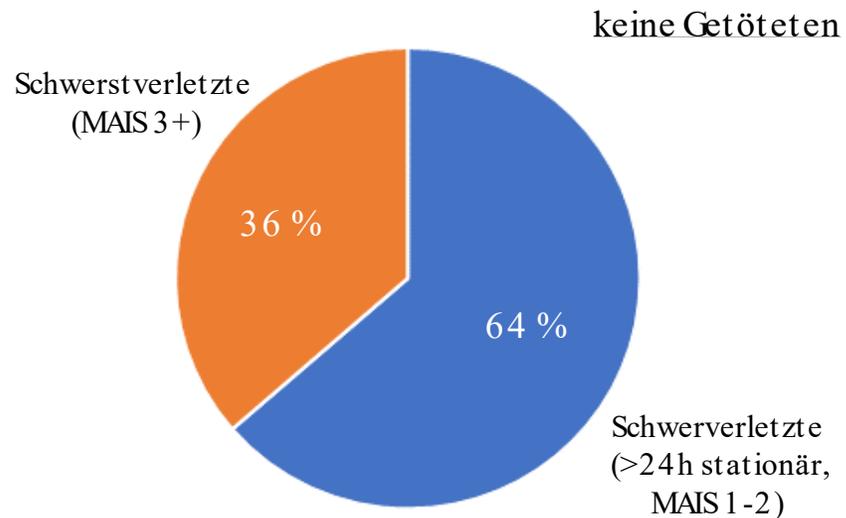
- Passive Sicherheit: Wirksamkeit der Maßnahmen zur Pkw-Insassensicherheit, wie adaptive RHS, die Ältere/ Dicke/ Dünne/ Große/ Kleine besser schützen, können besser an der SsV-Reduktion gemessen werden.
- Aktive Sicherheit: Wirksame Fußgänger-AEB müssen neben Unfallvermeidung ein Mindestmaß an Geschwindigkeit abbauen, um auch SsV zu adressieren, da Kollisionsgeschwindigkeit deutlich über der der SV liegt.

Mehrwert

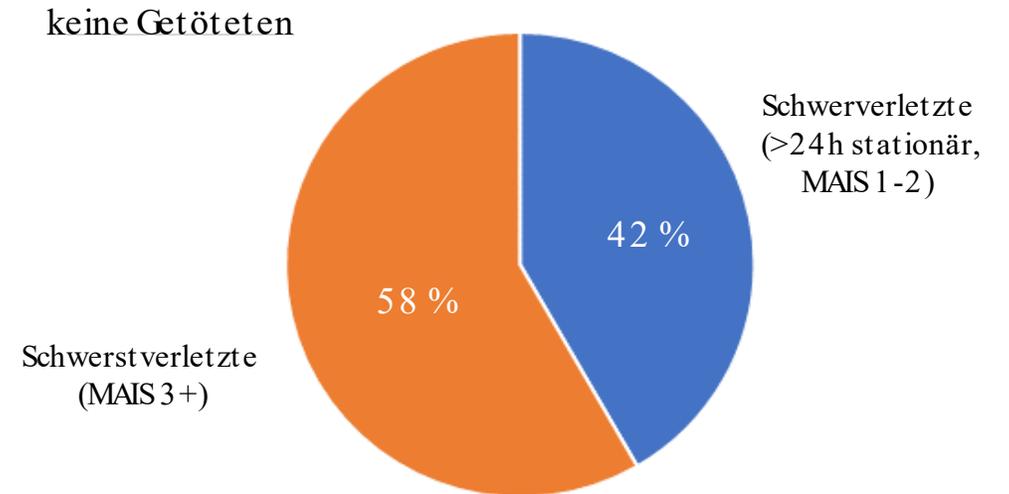
Unfallmuster der SsV sind klarer und länger sichtbar

Insassenverletzungsschwere bei Seitenkollisionen und Überschlägen

n=716 Pkw/Pkw - Seitenkollisionen
(nur Pkw mit EZ ab 2006 betrachtet)



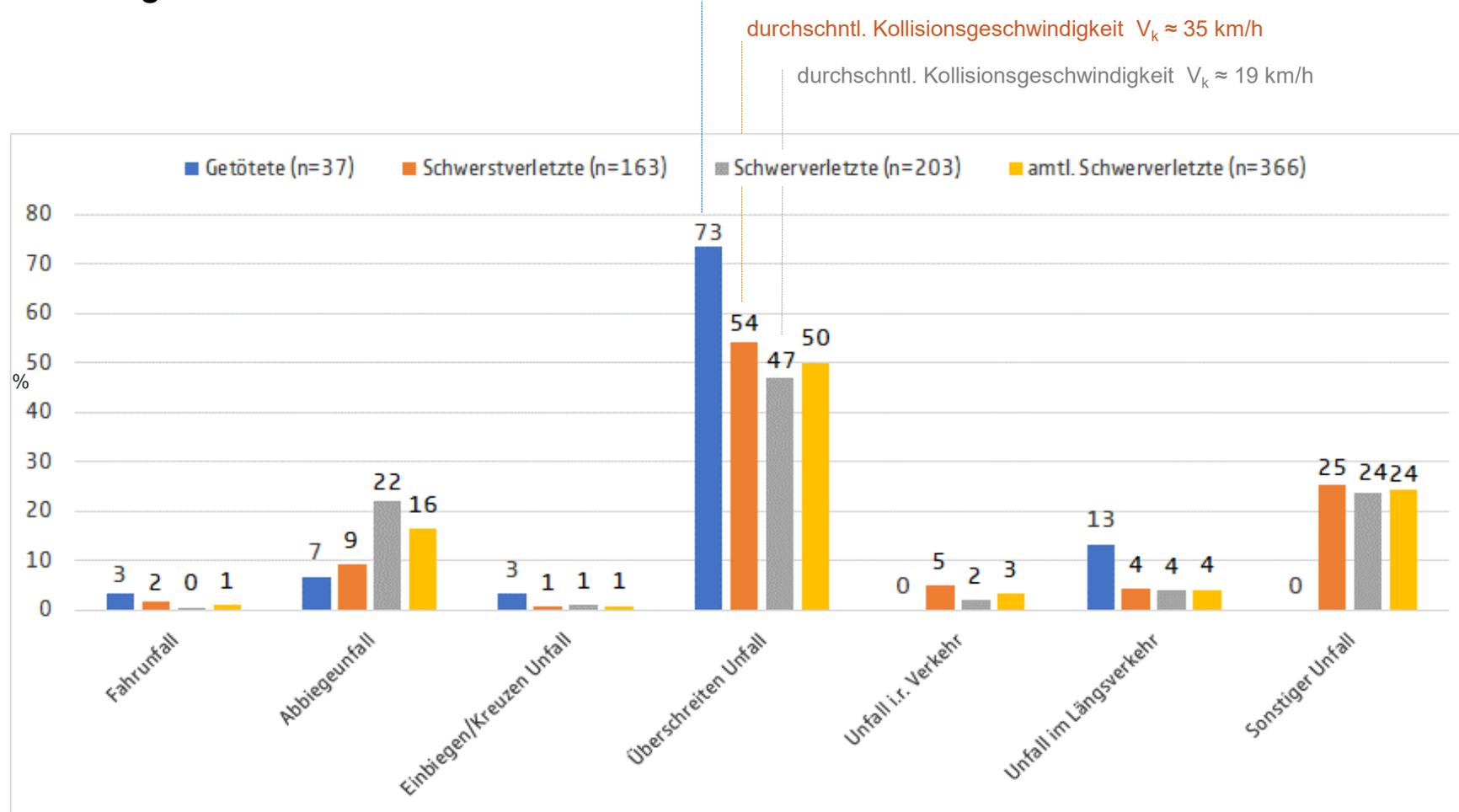
n=2.611 beteiligte Pkws, davon
n=45 mit einem Überschlag
(nur Pkw mit EZ ab 2007 betrachtet)



Mehrwert

Robustere und wirksamere Maßnahmen durch Fokus auf SsV

Verletzungsschwere bei Pkw/FG Kollisionen durchschn. Kollisionsgeschwindigkeit $V_k \approx 61$ km/h



Schwerstverletzte Unfallopfer, VDI BE zur Fahrzeugsicherheit, Dr. Kühn

Eine mögliche zukünftige Philosophie

Unser Verkehrssystem muss sich an der Reduktion der etwa 18.000 Getöteten und Schwerverletzten im Jahr 2020 messen lassen! 1970: 19.193 Getötete

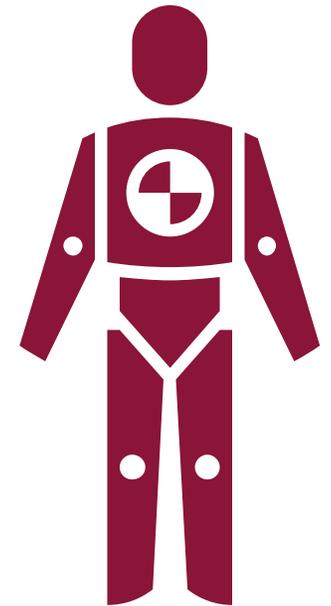
Nur diese eine Zahl sollte zukünftig in der Kommunikation zur Verkehrssicherheitsarbeit benutzt werden. Damit wird die Wirkung von Maßnahmen deutlicher sichtbar und besser kommunizierbar.

Ziel für 2020-2030: -40% Get + SsV In 2030 noch 1.800 Get.+ 9.000 SsV in Deutschland.

Zur besseren Unterscheidung und Kommunikation: **Umbenennung** von schwerstverletzt **in lebensbedrohlich verletzt!**

Danke für Ihre Aufmerksamkeit. Ihre Fragen?

Dr.-Ing. Matthias Kühn, UDV
m.kuehn@gdv.de



Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 / 43 G
10117 Berlin
Tel.: 030-2020 5821
Fax: 030-2020 6633

www.udv.de
E-Mail: unfallforschung@gdv.de
 facebook.com/unfallforschung
 [Twitter.com/unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
 youtube.com/unfallforschung

Unfallforschung
der Versicherer 
GDV