

Dithmarschen | Pinneberg | Rendsburg-Eckernförde | Steinburg

Rettungsdienst Kooperation

in Schleswig-Holstein gGmbH ■■■■



Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg

Hamburg University of Applied Sciences

Bachelorarbeit

Rescue Engineering

Ursachenanalyse der Straßenverkehrsunfälle von Fahrzeugen des Rettungsdienstes in den Jahren 2011 bis 2013 am Beispiel der Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein gGmbH

Johanna Scheiner

2046522

25.08.2014

Erster Prüfer: Prof. Dr. med. Stefan Oppermann
Zweite Prüferin: Dipl.-Verwaltungsw. Christine Büche

Betrieblicher Betreuer: Thomas Ottmar

Rettungsdienst-Kooperation
in Schleswig-Holstein (RKiSH) gGmbH
Am Drosteipark 17
25421 Pinneberg

Vorwort

Die vorliegende Bachelorarbeit befasst sich mit der Untersuchung der Ursachen von Straßenverkehrsunfällen von Rettungsfahrzeugen. Die Datenbasis hierfür stellen Unfallberichte der Jahre 2010 bis 2013 der Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein gGmbH dar.

Mit Zielsetzung dieser Untersuchung wurden verschiedene Feuerwehren und Rettungsdienste für eine Zusammenarbeit befragt, alle zeigten sich hilfsbereit und an den Ergebnissen interessiert. Die Beschaffung einer großgenügenden Anzahl an Unfallberichten für diese Untersuchung, gestaltete sich allerdings kompliziert, da direkt verwertbare Daten für Deutschland oder zumindest überregionale Bereiche nicht oder nur teilweise gesammelt werden.

Deshalb danke ich der Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein gGmbH für Ihre hervorragende Zusammenarbeit und die Unterstützung. Mein besonderer Dank auf Seiten der RKiSH gGmbH gilt Frau Dipl.-Verwaltungsw. Christine Büche und meinem betrieblichen Betreuer Herrn Thomas Ottmar, für Ihre Unterstützung bei der Durchführung der Untersuchung.

Ebenfalls bedanken möchte ich mich bei meinem betreuenden Professor von der HAW Hamburg, Herrn Prof. Dr. med. Stefan Oppermann, für die Betreuung während der Erstellung dieser Arbeit.

Schließlich bedanke ich mich bei meiner Familie. Allen weiteren nicht namentlich genannten Personen, die mich bei der Erstellung dieser Bachelorarbeit unterstützt haben, danke ich ebenfalls.

Um die Lesbarkeit der Arbeit besser zu gestalten, wird bei Bezeichnungen häufig lediglich die männliche Form genutzt, selbstverständlich handelt es sich jedoch bei allen Ergebnissen um geschlechtsneutrale Feststellungen.

Hamburg, August 2014

Erklärung

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit ohne fremde Hilfe selbstständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe. Wörtliche oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quelle kenntlich gemacht.

Datum: _____

Unterschrift

Zusammenfassung

Frühere Studien zeigen, dass Rettungsfahrzeuge häufiger an Straßenverkehrsunfällen beteiligt sind als andere Verkehrsteilnehmer und hierbei schwerwiegendere Folgen entstehen. Besonders der Bereich der Einsatzfahrten unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten im Sinne der §§ 35 und 38 StVO führen aufgrund der Komplexität immer wieder zu kritischen Fahrsituationen.

Ziel dieser Arbeit ist es daher statistische Grundlagen für Unfälle von Rettungsmitteln zu erarbeiten, um die aktuelle Entwicklung der Unfallhäufigkeit und –schwere beurteilen zu können. Hierfür sollen beeinflussende Parameter untersucht werden, um Unfallursachen identifizieren zu können. Die Datenbasis stellen die Unfallberichte der Jahre 2011 bis 2013 der Rettungsfahrzeuge der Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein gGmbH dar. Die benötigten Werte aller Berichte wurden in eine Datenbank eingearbeitet und untersucht sowie bewertet. Der anschließende Vergleich der Ergebnisse untereinander und mit Daten des übrigen Verkehrsunfallgeschehens erfolgte mittels Konfidenzintervallen.

Insgesamt zeigt sich, dass 80 % des Unfallgeschehens auf Rangierbeschädigungen entfallen, wobei relativ betrachtet vor allem Rettungsfahrzeuge von Wachen mit geringerer Einsatzauslastung in überdurchschnittlich viele Rangierunfälle verwickelt sind. Die Unfallrate der Einsatzfahrzeuge ist fast zehn Mal so groß, das Risiko für Unfälle mit Personenschaden nahezu drei Mal so hoch wie für andere Verkehrsteilnehmer, wobei besonders die Gefährdung auf Einsatzfahrten deutlich wird. Hervorzuheben ist, dass beide Raten sich im Gegenteil zum übrigen Verkehr in einem Zeitraum von fast 30 Jahren kaum beziehungsweise deutlich weniger verbessert haben. Bei verschiedenen Parametern, wie „geringes Alter der Einsatzkräfte“ oder „Örtlichkeit Kreuzung“, konnte ein signifikanter Einfluss auf das Unfallgeschehen nachgewiesen werden.

Der Vergleich der Ergebnisse mit anderen Studien verdeutlicht, dass in vielen Bereichen eine Übereinstimmung vorhanden ist. Auf Grundlage dieses Vergleichs und der erarbeiteten Resultate wurden anschließend Ansätze für Empfehlungen ausgearbeitet und die Ergebnisse abschließend bewertet.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	II
Erklärung.....	III
Zusammenfassung.....	IV
Inhaltsverzeichnis.....	V
Abbildungsverzeichnis.....	VII
Tabellenverzeichnis.....	VIII
Abkürzungsverzeichnis.....	IX
1. Einleitung.....	1
1.1. Problemdarstellung.....	1
1.2. Aufgaben- und Zieldarstellung.....	3
1.3. Hypothesenaufstellung.....	3
2. Derzeitiger Stand der Straßenverkehrsunfallforschung.....	5
2.1. Studien zu Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Rettungsmitteln.....	5
3. Theoretische Grundlagen.....	10
3.1. Vorstellung des Unternehmens.....	10
3.2. Grundlagen von Einsatzfahrten.....	10
3.2.1. Rechtlicher Hintergrund von Einsatzfahrten.....	12
3.2.2. Probleme bei Einsatzfahrten in Bezug auf zeitkritische Einsatzaufträge und Stress erzeugende Meldebilder.....	14
3.2.3. Darstellung bestehender Anweisungen zum Fahrverhalten auf Einsatzfahrten mit Sondersignalen.....	16
4. Material und Methodik.....	18
4.1. Auswahl der Untersuchungsparameter.....	18
4.2. Auswahl der für die Untersuchung zugelassenen Unfallberichte.....	18
4.3. Anpassung der Untersuchungsparameter und Interpretation der Unfalldaten.....	19
4.3.1. Kollisionsbedingungen.....	19

4.3.2.	Örtliche und Zeitliche Merkmale	21
4.3.3.	Umfeld-Bedingungen	21
4.3.4.	Einsatzbedingungen	21
4.3.5.	Fahrzeugführermerkmale	24
4.4.	Auswertungsbeschreibung	24
5.	Ergebnisse	29
5.1.	Kollisionsbedingungen	30
5.2.	Örtliche und zeitliche Merkmale	36
5.3.	Umfeld-Bedingungen	38
5.4.	Einsatzbedingungen	39
5.5.	Fahrzeugführermerkmale	45
6.	Diskussion	49
6.1.	Beurteilung der Ergebnisse	49
6.2.	Analytische Diskussion und Vergleich mit bisherigen Ergebnissen	50
6.2.1.	Kollisionsbedingungen	52
6.2.2.	Örtliche und zeitliche Merkmale	57
6.2.3.	Umfeld Bedingungen	61
6.2.4.	Einsatzbedingungen	61
6.2.5.	Fahrzeugführermerkmale	65
6.3.	Empfehlungen	67
7.	Fazit	71
	Anlagen	X
	Anlage I –Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge pro untersuchtem Landkreis	XIII
	Anlage II – Auswertungstabellen	XVI
	Anlage III – Rohdatentabelle	XXXII

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Hauptursachen von Verkehrsunfällen bei Einsatzfahrten (Müller, 2010a).....	2
Abb. 2: Unfallzahlen pro Jahr als absolute Häufigkeiten	29
Abb. 3: Absolute Anzahlen der Unfallarten über den Dreijahreszeitraum.....	31
Abb. 4: Boxplots zur Höhe der Sachschäden	34
Abb. 5: Verteilung der Unfälle nach Uhrzeitbereichen	37
Abb. 6: Unterteilung der Hauptunfälle nach Ortslage des Unfalls.....	38
Abb. 7: Einsatzzeitpunkte bei Unfällen in Form absoluter Anzahlen.....	41
Abb. 8: Einfluss der Einsatzauslastung von Wachen auf das Unfallgeschehen als Differenz zwischen den Anteilen am jeweiligen Unfallgeschehen und dem Anteil an der jeweiligen Einsatzauslastung	42
Abb. 9: Verteilung der Unfälle nach Schichtzeiten mittels relativer Anteile	43
Abb. 10: Verteilung der Einsatzstunden im Dienst bis zum Unfall im Wechselschichtdienst mittels relativer Anteile	44
Abb. 11: Darstellung der Differenz zwischen mittleren Anteilen von Geschlecht und Alter der Fahrzeugführer am Unfallgeschehen und den durchschnittlichen Anteilen an der Geschlechts- und Altersstruktur der Mitarbeiter	45
Abb. 12: Darstellung der Differenz zwischen mittleren Anteilen von Geschlecht und Alter der Fahrzeugführer am Unfallgeschehen bei nassem und glattem Straßenzustand und den durchschnittlichen Anteilen an der Geschlechts- und Altersstruktur der Mitarbeiter	46
Abb. 13: Verteilung von Zeitspannen zwischen Fahrsicherheitstraining und Unfallgeschehen als absolute Werte	47
Abb. 14: 0,95-Konfidenzintervalle zur Sachschadenshöhe der Unfälle auf Einsatz- und Normalfahrten.....	56
Abb. 15: Darstellung der Unfallverteilung nach Uhrzeiten als Differenz zwischen Anteil Uhrzeitbereich und Einsatzverteilungsanteil.....	59
Abb. 16: 0,95-Konfidenzintervall der Gruppen Einsatzfahrt- und Normalfahrtunfälle hinsichtlich der Anteile an der Unfallörtlichkeit Kreuzung	60

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Übersicht über die an Unfällen mit Personenschäden beteiligten RTW und NEF (Schmid, 2000).....	7
Tab. 2: Darstellung der Unfallbelastung von NEF, RTW und PKW im Jahr 1998 (Schmid, 2000).....	7
Tab. 3: Einteilung der Rettungswachen nach Kategorien entsprechend der Einsatzauslastung (interne Angaben).....	23
Tab. 4: Typischen Schichtzeiten im Einsatzdienst (interne Angaben)	23
Tab. 5: KFZ-Bestände und Gesamtfahrleistungen übriger Verkehrsteilnehmer nach Landkreisen (Behrends, et al., 2014)	26
Tab. 6: Unfallrate bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Verkehrsteilnehmer in den Landkreisen	27
Tab. 7: Unfallraten der RKiSH bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung	30
Tab. 8 Absolute Anzahlen der Häufigkeit Unfallbeteiligter und relative Anteile am Gesamtergebnis	30
Tab. 9: Häufigkeit der Art einzelner Unfallgegner mit der absoluten Anzahl und den Anteilen am jeweiligen Gesamtergebnis	31
Tab. 10: Personenschäden bei Unfällen und deren absolute Verteilung auf Einsatz- und Normalfahrten sowie die Verletzungsschwere.....	32
Tab. 11: Personenschäden bei Unfällen mit einer absoluten Unterteilung nach Fahrzeugtypen und relativen Angaben zum Einsatzzeitpunkt.....	33
Tab. 12: Personenschäden bei Unfällen mit einer Unterteilung nach Einsatz- oder Normalfahrt sowie Fahrzeugtyp und dem Verletzungsort im Fahrzeug.....	33
Tab. 13: Unfallraten bei Einsatzfahrten von Rettungsfahrzeugen bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung	39
Tab. 14: Vergleich der Unfallraten auf Einsatzfahrten und bei Normalfahrten von Rettungsfahrzeugen bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung..	40
Tab. 15: Unfallrate bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW	41
Tab. 16: Darstellung der Fehlerarten als absolute und relative Werte	47
Tab. 17: Vergleich der Unfallraten bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der übrigen Verkehrsteilnehmer und Rettungsfahrzeuge	50

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Antiblockiersystem
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
ELW	Einsatzleitwagen
ESC	Electronic Stability Control
IQR	Interquartilsabstand
KFZ	Kraftfahrzeug
KOM	Kraftomnibus
KTW	Krankentransportwagen
LED	Licht-emittierende Diode
LSA	Lichtsignalanlage
LKW	Lastkraftwagen
NEF	Notarzteinsatzfahrzeug
PKW	Personenkraftwagen
RKiSH	Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein
RTW	Rettungswagen
SNAP	Standardisiertes Notrufabfrageprotokoll
StVO	Straßenverkehrsordnung

1. Einleitung

1.1. Problemdarstellung

Einsatzkräfte im Rettungsdienst sind signifikant häufiger in Unfälle im Straßenverkehr verwickelt als andere Verkehrsteilnehmer (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Frühere Untersuchungen zum Verkehrsunfallgeschehen von Rettungsmitteln zeigen diese Auffälligkeiten und heben auch eindeutige beeinflussende Faktoren hervor (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Gerade der Bereich der Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten im Sinne der §§ 35 und 38 Straßenverkehrsordnung (StVO) weist ein Risiko für Unfälle auf und führt somit zu einer Gefährdung von Rettungsdienstpersonal (Schmiedel & Unterkofler, 1986), Patienten und anderen Verkehrsteilnehmern.

Auf einer Einsatzfahrt wird von Einsatzkräften verlangt den Einsatzort so schnell wie möglich zu erreichen, nebenbei Aufgaben wie Funkverkehr zu erledigen, die teils unvorhersehbaren Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer richtig einzuschätzen und gleichzeitig das Fahrzeug sicher durch den Straßenverkehr zu bewegen. Diese Vielzahl an Aufgaben mit hohem Anforderungsgrad, die gebotene Eile und die stresserzeugende Situation führen häufig zu einem riskanten Fahrstil und erhöhen so das Unfallrisiko (Schmiedel & Unterkofler, 1986; Lipp, et al., 1999). Es ist jedoch hervorzuheben, dass für den Einsatzfahrer eines Rettungsmittels der Umgang mit Sonder- und Wegerechten zum Berufsalltag gehört, während es sich für die übrigen Verkehrsteilnehmer eher als seltene Ausnahme darstellt, auf eine Einsatzfahrzeug mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn zu reagieren (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Dementsprechend schwierig ist es für normale Kraftfahrzeugführer in diesen Situationen richtig zu reagieren, sodass bereits aus diesen Unterschieden heraus Probleme und Risiken entstehen können (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Folglich müssen die Fahrer des Rettungsdienstes, hauptberuflich oder ehrenamtlich, bei der Ausübung ihres Berufs besondere Umsicht und Vorsicht im Straßenverkehr zeigen. In den einzelnen Rettungsdienstorganisationen in Deutschland bestehen allerdings noch enorme Unterschiede im Bereich Sicherheitsausbildung. Einerseits bedingt durch den Kostendruck und entsprechend begrenzte finanzielle Mittel für Aus- und Fortbildungen, andererseits durch die hohe Anzahl an Ausbildungsschulen mit unterschiedlichen Konzepten und Schwerpunkten in der Lehre. Die Sicherheitsausbildungen variieren von

einer regelmäßigen Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings bis zum alleinigen Üben der Bedienung des Fahrzeugs in der Ausbildung. Bereits durch diese Divergenz im Training der Rettungsdienstmitarbeiter, bedingen sich wahrscheinlich Unterschiede im Verhalten im Straßenverkehr.

Müller stellt, auf Grundlage der Unfallforschung und bisheriger Erfahrungen, die These auf, dass Einsatzfahrer selbst im Vergleich zu anderen Ursachen und den übrigen Verkehrsteilnehmern einen überaus hohen Verschuldungsanteil an den Unfällen haben, wie in Abb. 1 dargestellt (Müller, 2010a). Folgt man dieser These, hebt dies die Dringlichkeit der Intervention in diesem Bereich hervor und forciert die Notwendigkeit der Ursachenforschung.

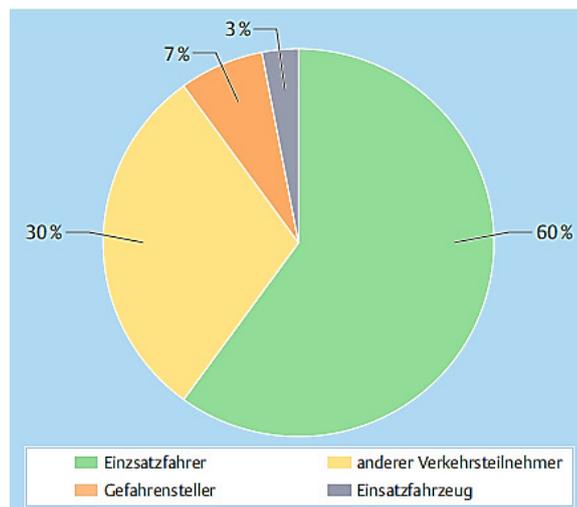


Abb. 1: Hauptursachen von Verkehrsunfällen bei Einsatzfahrten (Müller, 2010a)

Die Entwicklung der Unfallhäufigkeiten, Verletzten oder Getöteten im Straßenverkehr ist nach Untersuchungen des Statistischen Bundesamtes rückläufig oder weitestgehend gleichbleibend (Statistisches Bundesamt Wiesbaden, 2014), die entsprechenden Veränderungen im Bereich der Rettungsfahrzeuge sind jedoch nicht herausgestellt. Viele Untersuchungen, die relevante Ergebnisse erzielten (vgl. Kapitel 2), sind inzwischen veraltet oder haben einen sehr geringen Untersuchungsumfang, so dass deren Ergebnisse aufgrund veränderter Ausgangsbedingungen im Einsatz des Rettungsdienstes, wie der Fortentwicklung der Fahrzeuge und der Ausbildung des Personals, auf ihre Aktualität hin überprüft werden sollten. Einige Punkte, die in früheren Studien bereits untersucht wurden, sollen in dieser Arbeit durch Kombination der Datenbereiche tiefer analysiert werden. Zusätzlich sollen Themengebiete, die bisher nicht betrachtet wurden, wie unterschiedliche Schichtdienststarten, verschiede-

ne Einsatzfrequenzen der Wachen und Aspekte der Personalausbildung im Bereich der Fahrsicherheit, bezüglich ihres Einflusses auf das Unfallgeschehen untersucht werden.

1.2. Aufgaben- und Zieldarstellung

Ziel dieser Arbeit ist das Zusammenstellen aktueller statistischer Daten für die anschließende Beurteilung des Unfallrisikos für Rettungsfahrzeuge im Straßenverkehr, am Beispiel des Einsatzbereiches der Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein.

Für diese Untersuchung wird im ersten Schritt eine Recherche nach bereits vorhandenen Studien betrieben. Diese Studien werden analysiert und deren erarbeiteten Ergebnisse untersucht (vgl. Kapitel 2).

Anschließend werden die Unfalldaten der Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein (RKiSH) retrospektiv gefiltert und die zu untersuchenden Angaben in eine erstellte Datenbank eingearbeitet. Die Parameter werden dann analysiert, um so Risiken und Einflussgrößen für Unfälle von Rettungsfahrzeugen aufzustellen. Auch eine Darstellung von im Unternehmen möglicherweise vorhandenen Präventionsressourcen wird Teil der Arbeit sein, um diese auch zukünftig nutzen, erhalten und adäquat fördern zu können.

Schließlich werden die Ergebnisse der RKiSH den entsprechenden Ergebnissen bisheriger Studien gegenübergestellt, damit vergleichbare Schlüsselaussagen getroffen werden können. Letztendlich steht die Schaffung einer höheren Sicherheit im Straßenverkehr sowie am Arbeitsplatz der Rettungsdienstmitarbeiter im Vordergrund. Die Erarbeitung von Maßnahmen zur Reduktion der Unfälle wird nur ansatzweise Teil dieser Arbeit sein und nicht im Detail betrachtet werden.

1.3. Hypothesenaufstellung

Mit dem Herangehen an das Thema der Arbeit und unter dem Einfluss erster Recherchen werden folgende Hypothesen zum Unfallgeschehen von Rettungsmitteln aufgestellt, die unter anderem in dieser Arbeit untersucht werden sollen:

1. Relativ betrachtet ist das Risiko für einen Verkehrsunfall für Rettungsfahrzeuge größer als für andere Verkehrsteilnehmer.
2. Auf Einsatzfahrten ist die Wahrscheinlichkeit für eine Beteiligung an einem Verkehrsunfall sowie die Verletzung von Personen größer als auf Normalfahrten.
3. An Kreuzungen sowie an Lichtsignalanlagen, die Rot für das Rettungsmittel auf Einsatzfahrt zeigen, ist das Unfallrisiko im Vergleich zum normalen Bewegen im Straßenverkehr weiterhin deutlich erhöht.
4. Beim Einsatzzeitpunkt der Unfälle von Rettungsfahrzeugen existiert eine Häufung von Unfällen auf der Anfahrt zum Patienten bei der Nutzung von Sondersignalen.
5. Es existieren Häufungen von Unfällen an bestimmten Wochentagen und zu bestimmten Uhrzeiten.
6. Eine regelmäßige Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings mit Übungen zu Sondersignalfahrten senkt das Risiko zu verunfallen oder vermindert zumindest die Auswirkungen des Unfalls.
7. Das Risiko für einen Unfall ist höher, wenn die Einsatzkräfte bereits mehrere Stunden im Dienst sind.

2. Derzeitiger Stand der Straßenverkehrsunfallforschung

Unfallforschung im Straßenverkehr wird vorwiegend durch die Unfallforschung der Versicherer (UDV), die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die Unfallforschung der medizinischen Hochschule Hannover, die Unfallforschung des DEKRA und des ADAC sowie durch die Verkehrsunfallforschung der Technischen Universität Dresden betrieben. Weiterhin beteiligen sich auch einige der Fahrzeughersteller an Forschungen in diesem Gebiet. Hierbei sollen vor allem Mängel im Fahrzeugbau beziehungsweise in der Fahrzeugsicherheit aufgedeckt, Einschränkungen in der Sicherheit im öffentlich Straßerraum sichtbar gemacht und typische Unfallorte, Verletzungsmuster sowie Unfallmechanismen untersucht werden.

Partiell werden für die statistische Erforschung reale Unfälle am Unfallort erfasst, zum Beispiel durch die Unfallforschung der medizinischen Hochschule Hannover. Es werden aber auch Unfälle nachgestellt, zum Beispiel zum Crash-Verhalten von Fahrzeugen unter bestimmten Unfallbedingungen.

Konkrete öffentliche Forschungen im Bereich der Unfälle von Rettungsmitteln im Straßenverkehr betreibt derzeit keine der Organisationen.

2.1. Studien zu Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Rettungsmitteln

Für die Auswahl der Studien wurde anfangs eine qualifizierte Suche mittels deutschen und englischen Stichwortkombinationen - beispielsweise Unfall, Straßenverkehr, Rettungsdienst, Rettungsmittel und ähnlichem – bei den Datenbanken Google Scholar, ScienceDirect und Springer vorgenommen.

Untersuchungen zu Unfällen mit Beteiligung von Rettungsmitteln sind in Deutschland nur sehr begrenzt vorhanden. Neben einer einzelnen großen Studie im Jahr 1986, sind nur wenige kleinerer Unfallanalysen verfügbar.

In der Studie von Schmiedel und Unterkofler von 1986, haben die Autoren über ein Jahr lang eine Datenerhebung mittels Fragebogen im gesamten Bundesgebiet Deutschland durchgeführt. Mit Hilfe des durch den Fahrer des Rettungswagens (RTW) oder Krankentransportwagens (KTW) auszufüllenden Fragebogens sollten für das Jahr 1984 alle Unfälle von Rettungsmitteln mit einem Mindestsachschaden von 3000 DM oder Personenschaden untersucht werden. Mit einer Rücklaufquote von

28,3 %, ergaben sich 242 auswertbare Fälle, von denen 105 mit Personenschaden waren (Schmiedel & Unterkofler, 1986).

Die Studie ergab, dass bundesweit alle 2.000 Einsätze eine hohe Wahrscheinlichkeit für einen Unfall eines RTWs besteht. Weiterhin ist das Risiko für einen tödlichen Unfall für Rettungsfahrzeuge, die mit Sondersignalen bewegt werden, mehr als vier Mal so hoch und das Risiko für einen Verkehrsunfall mit Schwerverletzten mehr als acht Mal höher, als für Rettungsfahrzeuge, die mit Normalfahrt unterwegs sind (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Hervorzuheben ist ebenfalls, dass die Wahrscheinlichkeit für RTW, im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern, an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt zu sein, ebenso mehr als vier Mal so hoch ist. Untersucht man das Risiko für einen Unfall mit einem schweren Sachschaden, mit einer Höhe von mehr als 3000 DM, so stellt sich die Wahrscheinlichkeit für ein Rettungsfahrzeug mit Sondersignalen als 17 Mal höher als für andere Verkehrsteilnehmer dar (Schmiedel & Unterkofler, 1986).

In dieser Studie wurden zahlreiche weitere Untersuchungsparameter analysiert. Unter anderem gehörten hierzu Daten zur örtlichen und zeitlichen Verteilung der Unfälle, zur Geschwindigkeit, zu den Unfallbeteiligten und zur Unfallart, zu den entstandenen Personen- und Sachschäden und zum Fahrzeugführer.

Ab Dezember 1997 ließen die Unfalldatenerhebungen des Bundes eine genaue Unterscheidung der Kraftfahrzeugarten zu, sodass in den Jahren 1998 – 2004 erstmalig dauerhafte bundesweite Untersuchungen zu Verkehrsunfällen, an denen RTW oder Notarzteeinsatzfahrzeug (NEF) beteiligt waren, durchgeführt werden konnten (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2014). Hiermit waren zudem erstmals Aussagen zu Unfällen von NEF möglich (Basters, et al., 2009). Die erhobenen Daten zur Beteiligung von Rettungsmitteln an Unfällen im Straßenverkehr nach den Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistiken sind in Tab. 1 dargestellt (Schmid, 2000).

Tab. 1: Übersicht über die an Unfällen mit Personenschäden beteiligten RTW und NEF (Schmid, 2000)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gesamt	332	325	353	359	349	282	309
RTW	231	223	255	266	271	207	214
NEF	91	102	98	93	78	75	95

Bei diesen Daten ist jedoch keine Prüfung, ob sich die Fahrzeuge auf einer Einsatzfahrt mit Sonder- und Wegerechten befanden oder auf einer Normalfahrt, möglich (Schmid, 2000). Weiterhin ist es wahrscheinlich, dass ein Teil der Unfälle mit Beteiligung von Rettungsmitteln, aufgrund fehlender Angaben zur Fahrzeugart in den Unfalldaten, unentdeckt blieb (Schmid, 2000).

Um die Daten vergleichbarer mit Unfallzahlen anderer Verkehrsteilnehmer zu gestalten, werden in dieser Untersuchung die Unfallbelastungen berechnet, also die Unfallbeteiligten pro 1000 Fahrzeuge des gesamten Bestandes. Die in Tab. 2 dargestellten Ergebnisse zeigen, dass NEF mit einem Wert von 63,2 eine fast doppelt so hohe Unfallbelastung im Jahr 1998 aufwies als RTW mit 35,1. Normale Personenkraftwagen (PKW) zeigen hier im Vergleich deutlich weniger Belastungen mit einem Wert von 12,1 (Schmid, 2000).

Tab. 2: Darstellung der Unfallbelastung von NEF, RTW und PKW im Jahr 1998 (Schmid, 2000)

Fahrzeugart	Bestand am 01.07.1998	Beteiligte an UPS 1998	Beteiligte je 1.000 Fahrzeuge des Bestandes
NEF	1.439	91	63,2
RTW	6.583	231	35,1
PKW	41.673.787	503.402	12,1

In dieser Studie wurden weiterhin Daten bezüglich der Unfallfolge, der Örtlichkeiten der Unfallstelle und der Lichtverhältnisse, der Unfallpartner, der Unfallart und zum Fahrzeugführer erhoben und analysiert (Schmid, 2000).

Eine Untersuchung von Basters et al. von 2009, zu den von der BASt erhobenen Daten von 1998 bis 2004, analysiert die zu den NEF erhobenen Unfalldaten. Hierdurch werden erste Aussagen zum Unfallgeschehen von mit Notarzt besetzten Rettungsmitteln möglich. Eine Differenzierung zwischen NAW und NEF konnte aufgrund

der begrenzten Datenlage allerdings nicht erfolgen, sodass es in der Auswertung zu einer Vermischung dieser beiden Fahrzeugtypen kommt (Basters, et al., 2009).

Im Mittel über den Siebenjahreszeitraum ereigneten sich 70 Unfälle pro 1.000 Fahrzeuge im Jahr. Der Autor stellt hier ein signifikant höheres Unfallrisiko für arztbesetzte Rettungsfahrzeuge im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern fest, bei 0,07 Unfällen pro Rettungsmittel im Jahr zu 0,04 Unfällen pro Fahrzeug für andere Verkehrsteilnehmer im Jahr (Basters, et al., 2009). In der Untersuchung wird weiterhin das Todesfall- und Verletzungsrisiko analysiert. Hierbei wird insgesamt durch die Autoren bemängelt, dass die Datenlage keine Zuordnung der Verletzten und Toten zu genauen Unfällen zulässt und somit keine Beurteilung möglich ist, welche Personen bei einem Unfall verletzt beziehungsweise getötet wurden. Weiterhin sind keine Untersuchungen zu Unfallursachen und –zeitpunkten durchführbar.

Seit 2004 ist allerdings keine Unterscheidung der amtlich erfassten Straßenverkehrsunfälle nach der Beteiligung von Rettungsmitteln mehr möglich, da diese Daten bei der Unfallaufnahme nicht mehr dokumentiert werden (persönlicher E-Mailverkehr mit BAST).

2007 wurde schließlich eine weitere Studie zur Thematik der Verbesserung von Aus- und Fortbildung bei der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege durchgeführt. In dieser wurden 40 Berufsfeuerwehren und Polizeidienststellen mittels Fragebogen bezüglich ihres Verkehrsunfallgeschehens befragt, sodass insgesamt 3.513 Unfälle unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten untersucht werden konnten (Bockting, 2007). Auch hier wurden einige unfallbeeinflussenden Faktoren sowie organisatorische und technische Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit auf Einsatzfahrten ermittelt, auf die im weiteren Verlauf dieser Arbeit eingegangen werden soll.

Weitere Artikel und Berichte aus Deutschland beziehen sich ausschließlich auf die Resultate der bereits aufgeführten Untersuchungen.

Die Suche zu internationalen Studien ergibt zusätzliche Resultate:

In einer Studie zur Untersuchung von Unfällen von Rettungsmitteln aus einer US-Datenbank zwischen 1988 und 1997 wird dargestellt, dass bei 0,82 % aller Straßen-

verkehrsunfälle von bodengebundenen Rettungsmitteln eine oder mehrere Personen gestorben sind (Becker, et al., 2002). Eine Analyse der Betroffenen im Rettungswagen, zeigte Auffälligkeiten dahingehend, dass mehr Insassen betroffen waren, die sich im Behandlungsraum aufhielten, keinen Sicherheitsgurt nutzten oder auf die insbesondere beide dieser Faktoren zutrafen (Becker, et al., 2002).

Eine Untersuchung von Kahn et al. von 2001 verglich alle tödlichen Verkehrsunfälle von Rettungsmitteln in den USA zwischen 1987 und 1997, die in einer Datenbank gesammelt waren. Auch hier ereigneten sich die meisten Unfälle bei Einsatzfahrten mit einem deutlichen Unfallschwerpunkt an Straßenkreuzungen, wobei ein Hauptgewicht der Verletzten und Getöteten auf andere Verkehrsteilnehmer entfiel (Kahn, et al., 2001).

Ein Vergleich von städtischen und ländlichen Unfällen in Tennessee zwischen August 1993 und März 1997 zeigte ein erhöhtes Auftreten von Straßenverkehrsunfällen im städtischen Bereich, gleichwohl waren in ländlichen Teilen mehr Unfälle mit Verletzten und auch mit schwereren Verletzten zu verzeichnen (Weiss, et al., 2001). Dies ist vermutlich durch höhere Geschwindigkeiten im ländlichen Raum und einen Mangel an Beschränkungen zu begründen (Weiss, et al., 2001). Eine weitere Studie zu diesem Thema wies zusätzlich die Wahrscheinlichkeit für größere Fahrzeugdeformationen bei ländlichen Unfällen nach (Maio, et al., 1992). Zudem zeigte sie als beeinflussenden Faktor neben den höheren Geschwindigkeiten, auch eine größere Missachtung hinsichtlich der Verwendung von Sicherheitsgurten bei diesen Rettungsdienstmitarbeitern auf (Maio, et al., 1992).

Ein Vorteil der amerikanischen Forschungen im Vergleich zu deutschen Untersuchungen stellt sich hier deutlich dar: Viele Unfälle der Rettungsmittel werden in den USA bundesweit oder zumindest in den einzelnen Staaten in Datenbanken erfasst und können somit sehr viel einfacher und umfassender untersucht werden.

Eine Übertragung der internationalen Ergebnisse auf das deutsche Einsatzsystem ist nur bedingt möglich, da regionale Unterschiede, andere Einsatzbedingungen und ein abweichendes Rettungsdienstsystem bestehen (Basters, et al., 2009).

3. Theoretische Grundlagen

3.1. Vorstellung des Unternehmens

Die Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein gGmbH wurde am 01.01.2005 gegründet (RKiSH, 2014). Sie ist eine Organisation, die die Notfallrettung und den qualifizierten Krankentransport in den folgenden vier Kreisen im Land Schleswig-Holstein durchführt: Dithmarschen, Pinneberg, Rendsburg-Eckernförde und seit Januar 2007 auch Steinburg (RKiSH, 2014). Bei diesen Kreisen handelt es sich teilweise um vorwiegend ländliche Bereiche mit einigen Kleinstädten, wohingegen Pinneberg im Hamburger Umland als eher dicht besiedelt klassifiziert werden müsste.

In den Kreisen sind entsprechend Firmenangaben an 31 Rettungswachen, acht Notarztstandorten, den Verwaltungssitzen und in einer eigenen Rettungsakademie über 650 Mitarbeiter beschäftigt, davon mehr als 80 % im Einsatzdienst. Es werden hierbei nach internen Datenerhebungen zwölf Einsatzleitwagen (ELW), durchschnittlich 13 NEF, im Mittel 72 RTW und vier KTW vorgehalten und eingesetzt.

Die Firma betreibt moderne Fahrzeuge, die auf hohem medizinischem Niveau ausgestattet werden, um eine optimale Qualität gewährleisten zu können (RKiSH, 2014). Die Anzahl der Notfalleinsätze erhöhte sich laut internen Angaben von 2011 bis 2013 von ungefähr 68 200 auf 72 500 Stück, die Zahl der Krankentransporte von etwa 49 700 auf 54 100.

Um ein sicheres Fahren im Straßenverkehr ermöglichen zu können, absolvieren die Mitarbeiter im Einsatzdienst laut internen Angaben in ihrer Ausbildung an der betriebseigenen Akademie sowie regelhaft alle drei Jahre ein Fahrsicherheitstraining.

3.2. Grundlagen von Einsatzfahrten

Unter einer Einsatzfahrt wird in dieser Untersuchung sowohl die Anfahrt zu einem Notfallpatienten, als auch ein zeitkritischer Patiententransport in ein Krankenhaus verstanden. Als Notfallpatient gilt hierbei nach DIN EN 1789:2010-11 „Rettungsfahrzeuge und deren Ausrüstung - Krankenkraftwagen“ jeder *„Patient, der sich infolge Erkrankung, Verletzung oder aus sonstigen Gründen in unmittelbarer oder zu erwartender Lebensgefahr befindet, die eine Notfallversorgung und/oder Überwachung und einen geeigneten Transport zu weiterführenden diagnostischen Einrichtungen*

oder medizinische Behandlung erfordert“ (Deutsches Institut für Normung e.V., 2010).

Um einen Überblick über die Einsatzzahlen und Leistungsdaten des öffentlichen Rettungsdienstes der Bundesrepublik Deutschland zu erhalten, werden durch die BAST repräsentative Stichproben von Einsatzdaten erfasst und analysiert. Hierbei wurden im Zeitraum 2008/2009 etwa 11,4 Mio. Rettungseinsätze und rund 14,2 Mio. Einsatzfahrten durchgeführt (Schmiedel & Behrendt, 2011). 49 % der Einsätze werden bei der Leitstellendisposition als Notfall eingestuft und etwa die Hälfte aller Einsatzfahrten, also rund 7,2 Millionen, erfolgt unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten auf der Anfahrt zum Patienten (Schmiedel & Behrendt, 2011). Bei Einsätzen mit Sondersignalen auf der Anfahrt beträgt die mittlere Hilfsfrist für das erst eingetroffene Rettungsmittel am Einsatzort 8,7 Minuten (Schmiedel & Behrendt, 2011). Die Hilfsfrist wird hierbei nach E DIN 13050:2014-04 als Zeitspanne „*zwischen dem Eingang des Notrufs in der Leitstelle und dem Eintreffen des Rettungsdienstes am Einsatzort*“ definiert (Deutsches Institut für Normung e.V., 2014).

Da durch Fehlfahrten für Notfalleinsätze eine unnötige Gefährdung des Einsatzpersonals entsteht, ist auch deren Betrachtung wichtig. Zu Fehlfahrten werden in diesem Fall alle Einsätze gezählt, bei denen keine Behandlung und kein Transport eines Patienten durchgeführt wurden (Behrendt, et al., 2009). Nach einer Analyse der Jahre 2004/2005 lag die Fehlfahrtquote bundesweit im Bereich der Notfälle mit Notarztbeteiligung bei 10,9 %, bei Notfällen ohne Notarztbeteiligung bei 10,7 % (Behrendt, et al., 2009). Bei diesen Angaben werden jedoch einerseits Notfalleinsätze nicht berücksichtigt, die im Grunde nicht in die Zuständigkeit der Notfallrettung fallen, und andererseits auch keine Einsätze, die durch eine falsche Interpretation des Meldebildes irrtümlich als Notfall eingestuft wurden. Die gesamte Fehlfahrtquote dürfte demnach höher sein.

Eine aktuelle Maßnahme, um diese Quote zu reduzieren, ist die Optimierung der Einschätzung des Meldebildes mit Hilfe von standardisierten Notrufabfragemodellen. Mit diesen soll einerseits die Zeit der Kategorisierung des Meldebildes minimiert werden und andererseits die Sensitivität beziehungsweise Spezifität, also die Einstufungsqualität der Notfallmeldung, gesteigert werden. Im Zusammenhang mit Standardisiertes Notrufabfrageprotokoll (SNAP) wird in Studien zwar eine Verlängerung

der Gesprächszeiten von Leitstellendisponenten (Birkhäuser & Martini, kein Datum; Sellin, 2011) verzeichnet, jedoch keine Verlängerung der Alarmierungszeit (Sellin, 2011). Ein verändertes Patientenoutcome oder Änderungen in der Einsatzstruktur können allerdings nicht nachgewiesen werden (Sellin, 2011). Eine weitere Reduktion der Fehleinsatzquote würde zwar das Unfallrisiko für Rettungsmittel im Straßenverkehr nicht aktiv verändern, könnte aber über eine optimierte Einstufung von Meldebildern, zu einer Reduktion nicht erforderlicher Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten und damit zu einer Reduktion der absoluten Unfallzahlen führen. Ob und auf welche Weise eine solche Reduktion möglich wäre, ist allerdings nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

3.2.1. Rechtlicher Hintergrund von Einsatzfahrten

Für zeitkritische Einsatzfahrten sind vor allem die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung ausschlaggebend.

§ 35 StVO regelt die Grundlagen für die Nutzung von Sonderrechten. Der Rettungsdienst ist nach § 35 Abs. 5a StVO von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung befreit, unter der Voraussetzungen, dass höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden zu verhindern. Dies bedeutet nicht, dass bei Nutzung von Sonderrechten andere Verkehrsregeln gelten, sondern lediglich, dass der Fahrzeugführer ein Recht auf verhältnismäßige Missachtung von Verkehrsregeln besitzt. Von dem Fahrzeugführer wird in § 35 Abs. 8 StVO gefordert, dass er bei Inanspruchnahme von § 35 StVO dies unter besonderer Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung vollzieht. Von ihm wird demnach eine gesteigerte Sorgfalts-, Aufmerksamkeits- und Vergewisserungspflicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern verlangt (Bresser, 2013; Müller, 2010b). Zudem muss auch bei Nutzung von Sonderrechten immer § 1 StVO berücksichtigt werden, wonach auch unter diesen Umständen durch ständige Vorsicht und Rücksichtnahme keine anderen Verkehrsteilnehmer geschädigt, gefährdet oder über die Maße behindert oder belästigt werden dürfen. Neben der Berücksichtigung des Schutzes anderer Verkehrsteilnehmer, dürfen Sonderrechte demnach auch nur in dem Umfang genutzt werden, wie es für die Zielerreichung unbedingt notwendig ist (Hempel, 2007). Hervorzuheben ist ebenfalls, dass der Fahrstil auch weiterhin der Situation angemessen sein muss: Er ist, wie in § 3 Abs. 1 StVO gefordert, an die Straßen- und

Witterungsbedingungen anzupassen. Anweisungen von Polizeibeamten ist nach § 36 Abs. 1 StVO weiterhin Folge zu leisten und gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen ist nach § 3 Abs. 2a StVO immer eine gesteigerte Sorgfaltspflicht und Bremsbereitschaft zu wahren.

Verschiedene Gerichtsurteile zeigen, dass der Sorgfaltspflicht und dem Schutz anderer Verkehrsteilnehmer immer eine besondere Berücksichtigung zukommt. Im Falle eines Unfalls während der Inanspruchnahme von Sonderrechten, spielt die Geschwindigkeit des Rettungsfahrzeuges immer eine entscheidende Rolle (vgl. Urteil vom 03.07.2002 des Oberlandesgerichtes Nürnberg (Az.: 4 U 1001/02), Urteil vom 18.09.2012 des Landgerichtes Hamburg (628 Kls 3/12)). Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 17. Juli 2009 fordert in 1 I. zu § 35 Abs. 1 und 5 der StVO, dass in den Fällen, in denen nicht alle Vorschriften der Straßenverkehrsordnung eingehalten werden können, die Nutzung von Sonderrechten, wenn möglich und zulässig nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, durch blaues Blinklicht in Verbindung mit Einsatzhorn angezeigt werden soll. Hierdurch werden andere Verkehrsteilnehmer besser gewarnt und somit eine sicherere und sorgfältigere Nutzung der Sonderrechte gewährleistet.

Gerade im Einsatzablauf des Rettungsdienstes sind häufig Geschwindigkeitsbegrenzungen, Vorfahrtsregeln und Vorschriften zum Halten und Parken bei der Nutzung von Sonderrechten betroffen (Nüßen, 2014). Generell gilt hierbei, dass je mehr von Vorschriften der Straßenverkehrsordnung abgewichen wird, desto mehr muss die Sorgfalts- und Rücksichtspflicht durch den Fahrzeugführer beachtet werden (Bresser, 2013; Müller, 2010b).

§ 38 StVO, der den Titel „Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht“ trägt, regelt, im für den Rettungsdienst bedeutsamen Teil, das Wegerecht: die Nutzung von blauem Blinklicht in Verbindung mit dem Einsatzhorn. Dieses darf für den Rettungsdienst unter denselben Voraussetzungen wie die Sonderrechte nach § 35 StVO genutzt werden und ordnet für anderen Verkehrsteilnehmer an, den Fahrweg zu räumen (Nüßen, 2014). Somit besteht eine Verpflichtung für die übrigen Verkehrsteilnehmer dem Einsatzmittel, das blaues Blinklicht und Einsatzhorn eingeschaltet hat, die sofortige Weiterfahrt zu ermöglichen, nicht aber das Recht für das Rettungsmittel sich das Wegerecht zu nehmen. Die Beachtung der gebührenden Sorgfalts- und Rücksichtspflicht

bei der Nutzung des Wegerechtes, bleibt wie bei den Sonderrechten oberstes Ziel (Bresser, 2013). Ein frühzeitiges Einschalten von blauem Blinklicht und Einsatzhorn ist demnach unerlässlich für die Nutzung des Wegerechtes im Sinne des § 38 StVO, da anderen Verkehrsteilnehmern die Zeit gegeben werden muss den Fahrweg zu räumen.

Blaues Blinklicht allein, darf nach § 38 Abs. 2 StVO lediglich als Warnfunktion an Unfall- und Einsatzstellen sowie auf Einsatzfahrten genutzt werden.

Maßgeblich für die Entscheidung der Inanspruchnahme von Sonder- oder Wegerechten im Sinne des § 38 StVO sind immer die ex ante, also zum Entscheidungszeitpunkt, bekannten Verhältnisse (Hempel, 2007). Die Entscheidung und Verantwortung hierfür liegt immer beim Fahrzeugführer, wobei die Problematik besteht, die Notfallmeldung hinsichtlich der erforderlichen Dringlichkeit richtig einzuschätzen. Meistens wird bei der Notfallmeldung durch Leitstellendisponenten die Verwendung von Sonder- und Wegerechten mitgeteilt, dies darf jedoch nur als Empfehlung gewertet werden (Hempel, 2007). Allerdings besitzt der Leitstellendisponent häufig ein differenzierteres Meldebild, sodass eine Verifizierung für den Einsatzfahrer nur schwierig möglich sein dürfte. Gleichwohl können sich während der Einsatzfahrt Situationen ergeben, in denen der Fahrzeugführer den gegenwärtigen Nutzen der Sonder- und Wegerechte abzuwägen hat.

3.2.2. Probleme bei Einsatzfahrten in Bezug auf zeitkritische Einsatzaufträge und Stress erzeugende Meldebilder

Einige Melde- und Krankheits- beziehungsweise Verletzungsbilder erfordern ein schnelles Handeln, da ihre Behandlung sehr zeitkritisch ist. Beispiele hierfür sind akutes Koronarsyndrom, Apoplex oder schwere lebensgefährliche Traumata, die je nach Krankheitsbild innerhalb von 90 beziehungsweise 180 Minuten in den spezifischen Behandlungszentren sein müssen. Gerade beim akuten Myokardinfarkt mit persistierender ST-Hebung entfallen immer noch zwei Drittel der Gesamtsterblichkeit auf die präklinische Phase und 50 % hiervon auf die erste Stunde, was die enorme Relevanz einer zeitkritischen Behandlung bestätigt (Hamm, 2004). In diesen Fällen ist eine Lysetherapie innerhalb der ersten zwei Stunden nach Symptombeginn unerlässlich, danach sinkt der Therapieerfolg stark ab (Hamm, 2004).

Bei zeitkritischen Notfallbildern ist somit jeder unnötige Zeitverlust zu verhindern, was durch kurze Anfahrtszeiten zum Patienten und schnelle Transportzeiten deutlich unterstützt wird. Besonders entscheidend ist beispielsweise bei der Polytraumaver-sorgung das Eintreffen des Notarztes als qualifiziertem Helfer beim Patienten, da diese Zeitdauer direkt mit dem Outcome korreliert (Schwermann, et al., 2003). Auch bei der Wiederbelebung von Patienten hat eine Untersuchung in einem Paramedic-Bereich nachgewiesen, dass die Bedeutung einer Laienreanimation mit dem frühzei-tigen Eintreffen des Rettungsdienstes abnahm (Stueven, et al., 1985).

Es besteht dabei die Gefahr die mögliche Gesundheitsverbesserung des Individu-alpatienten über die zusätzliche Gefährdung der anonymisierten Allgemeinheit durch die Dringlichkeitsfahrt zu stellen (Hänggi, 2007). Die Zeitersparnis durch die Nutzung von Sonder- und Wegerechten geht einher mit einem hohen Risiko für das Rettungs-personal und die übrigen Verkehrsteilnehmer und einem zusätzlich verbundenen enormen Zeitverlust im Falle eines Unfalls (Hänggi, 2007).

Anhaltspunkte dafür, dass es durch Sonder- und Wegerechtenutzung wirklich zu der vermuteten Zeitersparnis auf der Anfahrt zum Patienten kommt, zeigt die Unter-suchung von Sudowe und Reinke, welche allerdings nur einen sehr geringen Unter-suchungsumfang hat. Hier wurde eine Fahrtzeit pro Kilometer für einen RTW von 1 Minute 12 Sekunden mit Sondersignalen gegenüber 2 Minuten 36 Sekunden ohne festgestellt (Sudowe & Reinke, 2014). Dieses signifikante Ergebnis sollte indes durch Studien mit einem genügend großen Untersuchungsumfang empirisch überprüft wer-den. Studien aus dem amerikanischen Raum wiesen eine Zeitersparnis von Sonder-rechtsfahrten im Vergleich zu Normalfahrten zwischen 1,75 und 3,63 Minuten nach (Waldron, 2008).

Ein weiteres Problem in diesem Zusammenhang ist häufig, dass allein durch die Einsatzsituation eine zusätzliche Stresserzeugung bei den Einsatzkräften entsteht. Schmiedel und Unterkofler hatten in ihrer Studie Belastungsparameter für Rettungs-dienstmitarbeiter untersucht und dabei folgende Belastungsergebnisse erhalten:

- Notfallpatient Kind
- Geruchsbelästigung
- Schlafstörungen nach Nachtschicht
- Sondersignalfahrt (Schmiedel & Unterkofler, 1986)

Unterstützende Ergebnisse erzielte eine Studie von Lipp et al. 1999, die mit der Auswertung von über 4.300 Notfalleinsätzen in Hamburg den Einfluss von Einsatzstichworten auf die Ausrückzeit und die Geschwindigkeit auf der Anfahrt untersuchten (Lipp, et al., 1999). Die Autoren stellten hier eine deutlich kürzere Ausrückzeit in Kombination mit höheren Anfahrtsgeschwindigkeiten, bei einer Meldung von Kinderunfällen oder einem Einsatzort in Schulen oder Kindergärten fest (Lipp, et al., 1999). In diesen Situationen steigt das Stresserleben der Rettungsdienstmitarbeiter stark an. Dies bestätigt auch eine Untersuchung von Klußmann et al. 2005, die erhöhte Herzfrequenzen und Cortisolwerte in Verbindung mit Notfalleinsätzen bei Rettungspersonal feststellte (Klußmann, et al., 2005).

Diese Belastungsfaktoren und damit verbundener erhöhter Stress kann das Unfallrisiko im Straßenverkehr erhöhen. Insbesondere auch die nachgewiesenen erhöhten Geschwindigkeiten bei bestimmten Meldebildern auf der Anfahrt zum Einsatzort, weisen eindeutig auf eine Zunahme des Unfallrisikos und eine damit verbundene größere Wahrscheinlichkeit für schwerwiegendere Auswirkungen eines Unfalls hin, durch die größeren Kollisionsenergien bei höheren Geschwindigkeiten. Eine höhere Standortdichte von Rettungswachen wäre sicherlich eine Möglichkeit den Stress auf der Anfahrt zu reduzieren aufgrund der verkürzten Anfahrtswege und damit verbundenen kürzeren Hilfsfristen (Bockting, 2007). Diese Lösung ist allerdings sicherlich unwirtschaftlich und ineffizient (Bockting, 2007) und soll daher in dieser Ausarbeitung nicht näher betrachtet werden.

3.2.3. Darstellung bestehender Anweisungen zum Fahrverhalten auf Einsatzfahrten mit Sondersignalen

In der Untersuchung der BGW von 2007 wurde festgestellt, dass der Großteil der befragten Berufsfeuerwehren und Polizeidienststellen den Fahrzeugführern empfehlen immer Blaulicht und Einsatzhorn zu verwenden, wobei dies teils sogar mittels

Dienstanweisungen vorgeschrieben wird (Bockting, 2007). In einem Leitfaden für den Rettungsdienst von Lutomsky/ Flate empfehlen diese auf Einsatzfahrten innerhalb geschlossener Ortschaften nicht mehr als $80 \frac{km}{h}$ und in 30-Zonen keinesfalls schneller als $40-50 \frac{km}{h}$ zu fahren (Bockting, 2007). Teils werden solche Vorgaben allerdings mittels Dienstanweisungen geregelt. Der Nutzen solcher Anweisungen ist eher zweifelhaft, da sie selbst in Zusammenhang mit disziplinarischen Maßnahmen häufig von Mitarbeitern nicht akzeptiert werden (Bockting, 2007).

Um die Sicherheit auf Einsatzfahrten zu erhöhen, ist es somit wichtiger, dass Mitarbeiter die Risiken und Gefahren dieses Bereiches verstehen und ihr Handeln dementsprechend durch wohlüberlegte Entscheidungen und sicheres Vorgehen geprägt ist. Dies kann lediglich durch qualitativ hochwertige Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte erreicht werden.

4. Material und Methodik

4.1. Auswahl der Untersuchungsparameter

Die Untersuchungsparameter für die Arbeit werden eigenständig ausgewählt und festgesetzt. Es werden zum Teil ähnliche Untersuchungsparameter wie in der Studie von Schmiedel und Unterkofler von 1986 verwendet (Schmiedel & Unterkofler, 1986), um anschließend aktuelle Ergebnisse mit bereits durch andere Studien festgestellten Auffälligkeiten von Unfallursachen vergleichen zu können. Diese werden jedoch überarbeitet und an diese Untersuchung angepasst. Einige der in dieser früheren Studie verwendeten Einflussgrößen werden von vornherein ausgeschlossen, da sie aufgrund der begrenzt vorhandenen Datenlage in den Unfallberichten der RKiSH nicht untersucht und ausgewertet werden können. Zusätzlich werden einige neue Einflussparameter, wie Schichtdienststarten, verschiedene Einsatzfrequenzen der Wachen und Aspekte der Personalausbildung im Bereich der Fahrsicherheit, untersucht. Aus den ausgewählten Parametern wird eine eigenständig erstellte Datenbank aufgebaut (vgl. Anlage III).

Für eine bessere Übersichtlichkeit werden die Untersuchungsparameter in die fünf Bereiche Kollisionsbedingungen, örtliche und zeitliche Merkmale, Umfeld-Bedingungen, Einsatzbedingungen und Fahrzeugführermerkmale eingeteilt. In den einzelnen Bereichen können mehrere oder auch nur einzelne Parameter analysiert werden. Weiterhin werden noch einige Zusatzdaten, die allerdings lediglich der Auswertung dienen, untersucht.

4.2. Auswahl der für die Untersuchung zugelassenen Unfallberichte

Bei der Untersuchung wurden 880 Unfallberichte der RKiSH aus dem Zeitraum 2011 bis 2013 gefiltert und retrospektiv ausgewertet. Dabei enthielten die Berichte je nach Fall Dokumente wie Versicherungsdatenblätter, polizeiliche Unfallaufnahmen, anwaltlichen Schriftverkehr, technische Gutachten, Rechnungen und Fotos des Geschehens. Die Unfallanzeigen wurden zuerst nach ihrem Geschehen im Straßenverkehr und anschließend nach ihrer Tauglichkeit für die Untersuchung bewertet und sortiert. Technisch bedingte Schadensanzeigen, wie Motorbrände oder auch Steinschläge, wurden in der Analyse nicht berücksichtigt. Schäden an Fahrzeugen, die

erst im Nachhinein bei der Kontrolle einer Folgeschicht entdeckt wurden, wurden ebenfalls ausgeschlossen, da Ursache und Ereigniszeitpunkt unbekannt sind. Deren Einbeziehung würde dementsprechend zu einer Erhöhung aller Wahrscheinlichkeiten führen.

4.3. Anpassung der Untersuchungsparameter und Interpretation der Unfalldaten

4.3.1. Kollisionsbedingungen

Die Anzahl der Unfallgegner wurde diskret zwischen 1 und 4 betrachtet, eine höhere Anzahl war in den Daten nicht vorhanden. Bei den Gegnern waren die Auswahlmöglichkeiten PKW, Lastkraftwagen (LKW), Fußgänger, Motorradfahrer, sonstiges und ein Alleinunfall des Rettungsmittels, zum Beispiel mit einem Hindernis.

Die Unfallart wurde dahingehend untersucht, ob es sich um einen Unfall mit einem Fahrzeug handelt, das einbiegt oder kreuzt, anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht, voraus fährt oder wartet, seitlich in gleicher Richtung fährt oder entgegenkommt (zum Beispiel bei einem Überholvorgang). Der Unfall kann jedoch auch durch einen Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn oder einen Anprall an ein Hindernis neben der Fahrbahn, wie einen geparkten PKW, passieren. Auch ein Abkommen von der Fahrbahn nach links oder rechts ist möglich, ein Unfall kleinerer Art durch Rangieren oder, wenn keine der zuvor genannten Kategorien zutrifft, ein Unfall anderer Art. Rangierunfälle umfassen ausschließlich Fahrzeugbeschädigungen bei Parkvorgängen.

Eine Differenzierung in Personen- und Sachschäden wurde durchgeführt. Bei den Personenschäden wurde der schwerste Personenschaden des Unfalls festgehalten, aber auch die Gesamtanzahl der leicht und schwer verletzten sowie getöteten Personen. Entsprechend den Vorgaben der Verkehrsunfallforschung des Statistischen Bundesamtes gelten hier alle Personen als schwer verletzt, die unmittelbar nach dem Unfall stationär in einem Krankenhaus für mindestens 24 Stunden aufgenommen wurden (Statistisches Bundesamt Wiesbaden, 2014). Unter getötete Personen fallen Beteiligte, die innerhalb von 30 Tagen an den Folgen des Unfalls verstorben sind, während Leichtverletzte Personen sind, die weder schwer verletzt noch getötet wur-

den (Statistisches Bundesamt Wiesbaden, 2014). Weiterhin wurde untersucht, ob der Personenschaden im Behandlungsraum oder Führerhaus des Rettungsmittels oder beim Unfallgegner entstanden war.

Auch die Höhe des Sachschadens wurde mitaufgeführt. In vielen Berichten waren Daten zur Schadenhöhe durch Reparaturrechnungen oder Schadengutachten von Sachverständigen vorhanden, welche direkt übernommen werden konnten. Es wurde stets der Gesamtschaden betrachtet. Bei einer Beschädigung von mehreren Fahrzeugen oder anderen Gegenständen, wurde somit auch deren Sachschaden mitaufgenommen. Fehlten Angaben zur eigentlichen Schadenhöhe, waren aber Fotos beziehungsweise Beschreibungen des Schadens vorhanden, wurde die Schadenhöhe anhand der Art und Ausprägung sowie des Unfallmechanismus eingegrenzt. Konnte die Höhe des Sachschadens nicht plausibel geschätzt werden, erhielt der Datensatz die Bezeichnung „keine Angaben“ in diesem Auswertungsbereich. Alle Angaben zur Höhe des Sachschadens sind immer inklusive 19 % Mehrwertsteuer.

Bei der weiteren Untersuchung des Parameters Kollisionsgeschwindigkeit wurde immer nur die Geschwindigkeit des RTWs analysiert. In einigen Unfallberichten wurden Angaben zur Eigengeschwindigkeit zum Unfallzeitpunkt entweder in den Textangaben oder in teils entsprechend vorhandenen Feldern getätigt, sodass diese für die Untersuchung genutzt werden konnten. Bei diesen handelte es sich jedoch immer um geschätzte Angaben des Fahrzeugführers. War eine Auswertung des Unfalldatenschreibers vorgenommen worden, wurde dieser die genaue Kollisionsgeschwindigkeit entnommen. Bei Unfallangaben wie Rückwärtsfahren oder Rangieren, wurde jeweils eine Geschwindigkeit von $0-10 \frac{km}{h}$ zugeordnet. Die stetige Ausprägung des Merkmals Geschwindigkeit wurde für eine bessere Beurteilbarkeit in gruppierte Daten von jeweils $10 \frac{km}{h}$ zusammengefasst. In vielen Fällen waren jedoch weder Angaben zur Geschwindigkeit vorhanden noch konnte diese durch andere Angaben eingegrenzt werden, sodass diese Berichte in dieser Kategorie nicht analysiert werden konnten.

4.3.2. Örtliche und Zeitliche Merkmale

Zum Zeitpunkt des Unfalls wurden die diskreten Merkmale Jahr, Monat, Tag, Wochentag sowie außerdem die Unfalluhrzeit untersucht. Die stetige Ausprägung der Uhrzeiten wurden für die Vergleichbarkeit der Daten hier ebenfalls in gruppierte Zeitspannen eingeteilt beginnend mit 00-01 Uhr, 01-02 Uhr und so weiter. Ein Intervall dauert hierbei jeweils von der vollen Stunde bis zur Uhrzeit XX:59, also das Intervall 01-02 Uhr entsprechend von 01:00 bis 01:59 Uhr.

Hinsichtlich der Örtlichkeiten der Unfallstelle erfolgten eine Einteilung nach inner- oder außerörtlicher Lage, sowie eine Überprüfung der Straßenart. Möglichkeiten sind hierbei Autobahn, Landstraße, Ein- oder Ausfahrt, Geradeaus Spur, Kreuzung oder Kurve beziehungsweise sonstiges. Unterschiedliche Kreuzungsarten wurden in dieser Studie zusammengefasst, da eine genauere Differenzierung nicht möglich war. Landstraße umfasste als Angabe alle Straßenarten, welche Charakteristiken, wie keine bauliche Trennung und hohes Tempo erfüllen. Die Angabe „sonstiges“ bei der Straßenart, wurde immer dann gewählt, wenn der Unfall auf einem Parkplatz, einer Tankstelle oder ähnlichem geschehen ist.

Das Vorhandensein einer Lichtsignalanlage (LSA) sowie deren Anzeige wurden ebenfalls in der Datenerfassung berücksichtigt.

4.3.3. Umfeld-Bedingungen

Bei der Analyse der Witterungsverhältnisse fand eine Unterteilung in normal beziehungsweise keine Besonderheiten, Nebel, Regen oder Schnee statt. Bei den Lichtverhältnissen wurde zwischen Tageslicht, Dämmerung, Dunkelheit und trübe unterschieden und der Straßenzustand wurde auf normale Bedingungen, Nässe sowie Glätte untersucht.

4.3.4. Einsatzbedingungen

Bei den Fahrzeugen wurden die Typen RTW, KTW, NEF und ELW unterschieden. In der Ausstattung der RTW wird in Schleswig-Holstein ein einheitliches Model, das aus einem Mercedes-Benz Fahrgestell und einem Kofferaufbau besteht, genutzt. Alle Fahrzeuge sind entsprechend Firmenangaben mit Klimaanlage, Automatikgetriebe, Antiblockiersystem (ABS), Electronic Stability Control (ESC), Fahrer-, Beifahrer und

Seiten/Kopfairbags, Gurtstraffern, Bi-Xenonscheinwerfern, Nebelscheinwerfern, seitlichen Markierungsleuchten und einer Sondersignalanlage mit Elektronischem Horn, Presslufthorn, Blitzleuchten (weitestgehend Leuchtdioden) als Rundumkennleuchte, Licht-emittierende Dioden (LED) Frontblitzern sowie Heckwarnsystem (Gelbe Blitzer nach hinten) ausgestattet. Seit 2013 werden außerdem Effekta RWS Rückwärtswarnsystem in den Rettungsmitteln verbaut und seit 2014 bekommen alle RTW eine gelb-rote Heckschraffur über die Hecktüren.

Bei den NEF und ELW betreibt die RKiSH laut internen Angaben vorwiegend Fahrzeuge der Typen BMW X5, VW T5 und Mercedes-Benz Vito, während die KTW hauptsächlich in Kastenbauweise eingesetzt werden.

In diesem Bereich wurde ebenfalls analysiert, ob sich die Einsatzkräfte zum Zeitpunkt des Unfalls auf der Anfahrt zum Patienten, auf einem Patiententransport, auf der Rückfahrt nach einem Einsatz zur Wache oder ähnlichem befanden, oder ob es sich um eine Dienstfahrt handelte.

Als Einsatzfahrt galten alle Fahrten, auf welche die Grundlagen aus Kapitel 3 zutrafen. Alle Unfallberichte, die durch Textangaben, wie Notfalleinsatz, Einsatzfahrt oder Sonderrechte, eindeutig als Einsatzfahrt identifizierbar waren, wurden als Sondersignalfahrt eingestuft. Unfallberichte, bei denen keine eindeutige Einstufung als Sondersignalfahrt möglich war, wurden immer als Normalfahrt klassifiziert, um die Fehlerrate in diesem Bereich zu minimieren.

Zu Normalfahrten wurden daher Fahrzeugbewegungen, wie Krankentransporte und Dienstfahrten gezählt. Eine Differenzierung dieser Daten war nicht möglich die Datenvermischung ist jedoch annehmbar, da bei einem Krankentransport für den Fahrzeugführer selten erhöhter Stress besteht. Hier kann somit von einem nahezu normalen Bewegen des Rettungsmittels im Straßenverkehr ausgegangen werden.

Die Wachenkategorien werden untersucht, um zu betrachten, ob eine höhere Anzahl an Einsätzen, an sogenannten höher frequentierten Wachen, gleichzeitig auch relativ betrachtet größere Mengen an Unfällen impliziert. Die Wachen sind hierfür nach einer durch das Unternehmen festgelegten Einteilung entsprechend ihrer Auslastung in drei Bereiche geteilt. Die Grenze für A-Wachen liegt hier bei einer Mindestauslastung von 45 %, für B-Wachen bei mindestens 33 % und C-Wachen fallen

unter die 33 %, sodass die Aufteilung in den Jahren 2012 und 2013 das in Tab. 3 dargestellte Ergebnis ergibt:

Tab. 3: Einteilung der Rettungswachen nach Kategorien entsprechend der Einsatzauslastung (interne Angaben)

Kategorie	A	B	C
Rettungswachen	Pinneberg Elmshorn Itzehoe Uetersen Wedel	Quickborn Heide Glückstadt Rendsburg Ostrohe Trennewurth Kellinghusen Krumstedt Eckernförde	Barmstedt Büchsenkate Westerbüttel/Brunsbüttel Bordesholm Nortorf Westerdeichstrich Hohenwestedt Gettorf Wrohm Felde Han. Hademarschen

Mit Hilfe der Unfallzeit wurden die Daten außerdem dahingehend untersucht, ob sich das Team in einer Tag-, Spät-, Nacht- oder 24-Stundenschicht befand. Auf eine Unterscheidung zwischen Tag- und Frühdiensten wurde verzichtet, da sich diese Schichten in der Art ähneln und sich lediglich durch die Dauer der Arbeitszeit unterscheiden. Die typischen Schichtzeiten aller Wachen sind hierfür in Tab. 4 dargestellt:

Tab. 4: Typischen Schichtzeiten im Einsatzdienst (interne Angaben)

Schichtbezeichnung	Arbeitszeiten
Tagschicht	06:00 – 15:00 Uhr 07:00 – 15:00/17:00/18:00/19:00 Uhr 08:00 – 17:00/18:00/20:00 Uhr 09:00 – 17:00/19:00/23:00 Uhr
Spätschicht	15:00 – 23:00 Uhr 18:00 – 23:00 Uhr
Nachtschicht	17:00/18:00/19:00 – 07:00 Uhr 20:00 – 08:00 Uhr
24-Stunden Schicht	07:00 – 07:00 Uhr 08:00 – 08:00 Uhr 18:00 – 18:00 Uhr

Anschließend wurde mit Hilfe der Uhrzeit des Unfalls und den Schichtplänen berechnet, wie lange sich das Team zum Zeitpunkt des Unfalls bereits im Einsatzdienst befand. Datenlücken in der Auswertung ergeben sich, wenn in den Unfallberichten Angaben zur Unfallzeit fehlten. Die Bezeichnung Sonderdienst wurde verwendet, wenn dem Fahrzeug keine normale Einsatzschicht zugeordnet werden konnte und es

sich dementsprechend auf einer anderen Dienstfahrt, im Vertretungseinsatz oder ähnlichem befand. Dieser Bereich wird aufgrund nicht möglicher näherer Differenzierbarkeit allerdings nicht untersucht.

4.3.5. Fahrzeugführermerkmale

In dieser Kategorie wurden Alter und Geschlecht des Fahrzeugführers betrachtet. Zur Feststellung des Alters des Fahrzeugführers wurden die in den Berichten vorhandenen Angaben des Fahrers mit Personalunterlagen abgeglichen und ergänzt. Dabei erfolgte immer eine Betrachtung des Alters zum Unfallzeitpunkt. Die stetige Merkmalsausprägung des Alters wurde anschließend in Altersklassen gruppiert.

Weiterhin wurde untersucht, ob Fehler wie nicht angepasste Geschwindigkeit, nicht Einhalten des Abstandes zu anderen Fahrzeugen im Fahrvorgang bezogen auf Front und Seite des Rettungsmittels, Nichtbeachten von Verkehrszeichen, Rangierfehler sowie andere Fehler als wahrscheinliche Unfallursachen gelten können. Rangierfehler beinhalten dabei sowohl Fehler bei den Parkvorgängen der Rangierunfälle als auch beispielsweise Fehler beim Wenden bei anderen Unfallarten. Dieser Bereich wurde nur dann ausgefüllt, wenn aus Unfallangaben deutlich ersichtlich war, dass eine der Fehlerarten begangen wurde.

Außerdem wurde durch einen Abgleich mit einer Ausbildungsliste der Termin des letzten Fahrsicherheitstrainings bestimmt, sodass ein Vergleich der Zeitspannen zwischen Unfall und Fahrsicherheitstraining hinsichtlich Auffälligkeiten möglich wurde. Hierfür wurde ausschließlich das erste firmenweite Fahrsicherheitstraining in Form von Kleingruppenausbildungen im Jahr 2012 berücksichtigt. Einzelne Mitarbeiter können bereits früher an entsprechenden Trainings teilgenommen haben, deren Art und Zeitpunkt sind allerdings nicht mehr problemlos identifizierbar.

4.4. Auswertungsbeschreibung

Die Auswertung der gesammelten Daten wurde mittels Microsoft Excel 2010 vorgenommen. Datenlücken sind immer dann vorhanden, wenn in den Unfallberichten entsprechende Angaben fehlten und diese auch nicht durch andere Angaben eingegrenzt werden konnten. Datensätze mit einzelnen Datenlücken wurden jedoch trotzdem immer in den Bereichen ausgewertet, in denen Daten vorhanden waren.

Für die Berechnung der statistischen Größen wurden folgende Formeln genutzt:

Arithmetisches Mittel:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i$$

Standardabweichung:

$$S = \sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}$$

Um die Unfallwahrscheinlichkeit für Rettungsmittel beurteilen und die Ergebnisse anschließend mit Unfalldaten anderer Verkehrsteilnehmer vergleichen zu können, müssen die Rohdaten der Untersuchung auf gemeinsame Nenner zu amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistiken gebracht werden. Als solche Maße gelten sowohl die Fahrleistung aber auch der Fahrzeugbestand (Schmid, 2000). Mit dem Bezug zur Fahrleistung der Verkehrsmittel wird allerdings zusätzlich direkt deren Teilnahme am Straßenverkehr berücksichtigt. Da die Unfallrate bezogen auf die Fahrleistung demnach aussagekräftigere und realistischere Werte abbildet, wird diese für die Untersuchung genutzt werden. Die Unfallraten bezogen zum Fahrzeugbestand werden jeweils in den Anlagen beigefügt, um Ergebnisse in Bezug zu möglichst vielen anderen Studien setzen zu können.

Zum Vergleich der relativen Unfalldaten von Rettungswagen der RKiSH mit denen anderer Verkehrsteilnehmer, werden die Unfallstatistiken der Polizei Schleswig-Holstein genutzt. Diese beinhalten eine Aufschlüsselung nach Landkreisen und ermöglichen somit eine genaue Differenzierung auf den Untersuchungsbereich. Auch bei diesen Daten ist die Berechnung relativer Zahlen in Bezug auf die Fahrleistungen der anderen Verkehrsteilnehmer notwendig, um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Angaben zu den Fahrzeugbeständen innerhalb der Landkreise in Schleswig-Holstein können ebenfalls den Daten der Polizei entnommen werden (Funk, et al., 2012; Funk, et al., 2013; Behrends, et al., 2014). Die polizeilichen Aufstellungen beinhalten allerdings keine Fahrleistungsdaten, sodass hier keine Differenzierung nach Landkreisen möglich ist. Um dennoch die Bezugsgröße „Fahrleistung“ für die Auswertung nutzen zu können, werden die Verkehrsdaten der BAST genutzt und somit ein Durchschnittswert der Fahrleistung für andere Verkehrsteilnehmer in Deutschland berechnet (vgl. Anlage I).

Durchschnittliche

$$\text{Fahrleistung PKW} = \frac{\text{Gesamtfahrleistung PKW}}{\text{Fahrzeugbestand PKW}}$$

Die aktuellsten Daten zu Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten sind im Jahr 2008 erfasst worden, da in diesem Bereich nur sporadische Erhebungen durchgeführt werden (vgl. Anlagen Tab. 1). Dieser Wert wird anschließend mit den konkreten Fahrzeugbeständen der unterschiedlichen Kraftfahrzeugarten der Landkreise multipliziert, sodass keine genauen, aber Realitätsnahe Fahrleistungen entstehen. Diese werden dann, wie in Tab. 5 dargestellt, zu einer gesamten Fahrleistung der Kraftfahrzeuge (KFZ) innerhalb eines Landkreises aufsummiert (vgl. Anlagen Tab. 2). Für die Zahlen der PKW Bestände werden die Erhebungen der Polizei Schleswig-Holstein vom 01.01.2012 genutzt, da diese am besten zu dem Auswertungszeitraum passen (Behrends, et al., 2014).

Tab. 5: KFZ-Bestände und Gesamtfahrleistungen übriger Verkehrsteilnehmer nach Landkreisen (Behrends, et al., 2014)

Landkreis	Gesamter KFZ-Bestand am 01.01.2012	Gesamtfahrleistung in Mrd. km
Dithmarschen	92233	1,243
Pinneberg	188887	2,679
Rendsburg-Eckernförde	187096	2,57
Steinburg	90185	1,227

Anschließend werden die absoluten Unfallzahlen der untersuchten Jahre relativ auf eine Millionen Fahrzeugkilometer der Gesamtfahrzeugkilometer beziehungsweise auf je 1.000 Fahrzeuge der Fahrzeugbestände bezogen. Dadurch entstehen, wie in Tab. 6 dargestellt, Unfallraten (Einzelwerte vgl. Anlagen Tab. 3; Unfallraten Fahrzeugbestand vgl. Anlagen Tab. 4).

Tab. 6: Unfallrate bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Verkehrsteilnehmer in den Landkreisen

	2011		2012		2013	
	Unfallzahlen	Unfallrate	Unfallzahlen	Unfallrate	Unfallzahlen	Unfallrate
Gesamte Unfälle	17121	2,22	16869	2,19	16782	2,17
Unfälle mit Personenschaden	3046	0,39	2954	0,38	2933	0,38
Verletzte Personen	3869	0,50	3741	0,48	3716	0,48

Insgesamt handelt es sich bei den untersuchten Datensätzen um Stichproben. Da die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die Grundgesamtheit innerhalb der analysierten Kreise abgeschätzt werden soll, werden an den geeigneten Stellen Konfidenzintervalle berechnet. Diese Intervallschätzungen berücksichtigen im Vergleich zu den Punktschätzungen die Fehlerhaftigkeit der Werte, sodass dementsprechend Parameter der Grundgesamtheit mit Hilfe der Stichprobenwerte berechnet werden können. Die Konfidenzintervalle werden für die Konfidenzzahl 0,95 mit der entsprechenden Irrtumswahrscheinlichkeit von $\alpha = 0,05$ bestimmt. Die Intervalle bedeuten, dass unter der Bedingung, dass viele Stichproben aus der jeweiligen Grundgesamtheit gezogen werden, die Spannweite der Mittelwerte oder Anteile des untersuchten Merkmales mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % in dem jeweils errechneten Intervall liegen.

Für die Berechnung werden zuerst die jeweiligen Standardfehler, also die Standardabweichungen der Stichprobenverteilung, ermittelt. Der Standardfehler eines arithmetischen Mittelwertes ergibt sich dabei aus der Standardabweichung des Merkmals in der Grundgesamtheit σ_x und dem Stichprobenumfang N über:

$$\frac{\sigma_x}{\sqrt{N}}$$

Der Standardfehler eines Anteilwertes errechnet sich aus dem Anteil in der Grundgesamtheit p und dem Stichprobenumfang N wie folgt:

$$\sqrt{\frac{p * (1 - p)}{N}}$$

Die Intervalle errechnen sich anschließend aus \bar{x} oder $p \pm z \cdot \text{Standardfehler}$. Der z-Wert gibt dabei die Abweichung vom Mittelwert an und hat bei einem Sicherheitsgrad der Schätzungen von $1 - \alpha = 0,95$ den Wert 1,96.

Die Konfidenzintervalle können genutzt werden, um zwei Gruppen auf Unterschiede zu untersuchen. Signifikante Unterschiede bei der Ausprägung eines Merkmals in den zwei Gruppen sind vorhanden, wenn die Konfidenzintervalle sich nicht oder nur sehr gering überlappen. Unterschiedliche Größen von Konfidenzintervallen ergeben sich immer dann, wenn die Stichprobenumfänge der Gruppen unterschiedlich groß sind. Große Stichproben erzeugen kleinere Wahrscheinlichkeitsintervalle, da die Sicherheit der Mittelwertschätzung zunimmt.

5. Ergebnisse

Entsprechend der Vorgaben aus Kapitel 4 für die Gültigkeit der Unfallberichte konnten insgesamt 549 Berichte in der Untersuchung berücksichtigt werden, diese Rohdaten sind am Ende der Anlagen beigefügt (vgl. Anlage III). Für die Deskriptive Statistik und die Analyse werden die Unfälle teils in gesamte Unfälle und Hauptunfälle unterschieden. Die Hauptunfälle umfassen alle Kollisionen, die nicht durch Rangiervorgänge verursacht worden sind, hierunter fallen insgesamt 235 Stück. Darin enthalten sind 13 Unfälle mit Personenschaden und 140 Unfälle bei Einsatzfahrten unter Inanspruchnahme von Sonderrechtssignalen. Die Deskriptive Statistik der Unterscheidungen in Einsatz- oder Normalfahrt wird nicht in dem einzelnen Abschnitt „Einsatzbedingungen“ erfolgen, sondern direkt in Verbindung mit anderen Parametern.

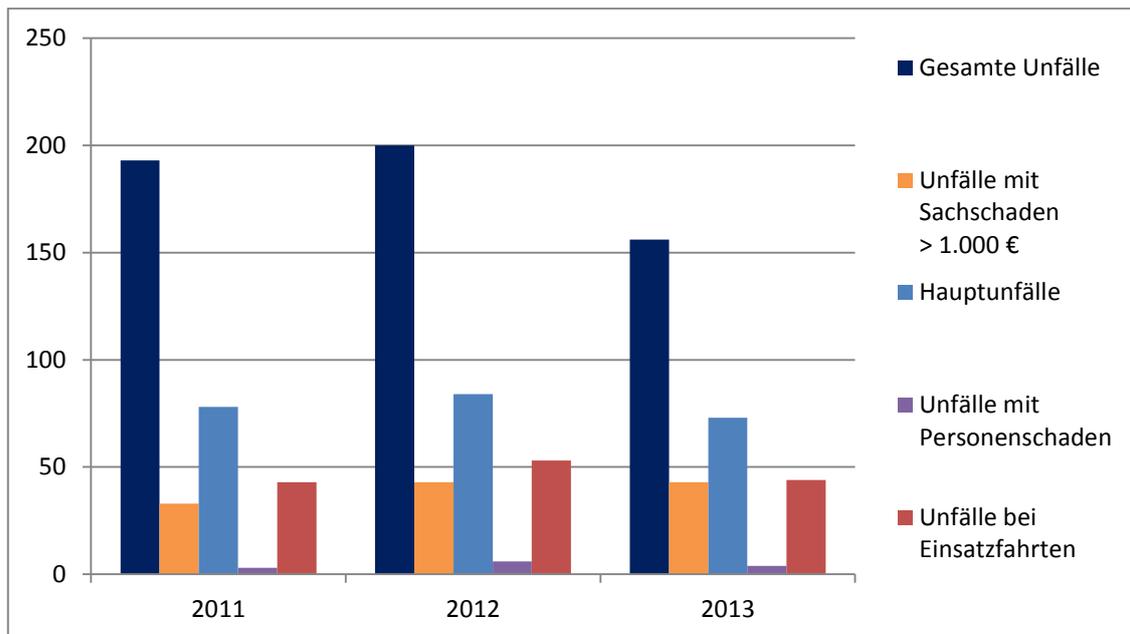


Abb. 2: Unfallzahlen pro Jahr als absolute Häufigkeiten

Wie in Abb. 2 dargestellt, ereigneten sich in den Jahren 2011 und 2012 rund 200 Verkehrsunfälle beziehungsweise Fahrzeugbeschädigungen unter Beteiligung von Rettungsfahrzeugen der RKiSH pro Jahr. 2013 weist eine Abnahme der gesamten Unfälle um 22 % im Bezug auf das Jahr 2012 auf. Gleichzeitig ist seit 2011 allerdings ein Anstieg um 30,3 % von Unfällen mit einem Sachschaden über 1.000 € zu verzeichnen. Die Anzahl der Hauptunfälle weist keine hervorstechenden Merkmale auf. Die Höchstanzahl von Unfällen mit Personenschaden liegt 2012 bei sechs Stück. Die Anzahl der Rangierbeschädigungen wurde von 2012 auf 2013 um 28,4 %

reduziert. Unfälle bei Einsatzfahrten sind 2011 und 2013 etwa gleich viele eingetreten, 2012 gab es im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um 23,2 %.

Für eine Berechnung der Unfallraten werden die Anzahl der Fahrzeuge pro Jahr sowie deren Fahrzeugleistungen benötigt, die aus der Addition der Einzeldaten berechnet werden (vgl. Anlagen Tab. 6 und 7). Anschließend werden Unfallraten der einzelnen Jahre berechnet, deren Arithmetischen Mittel und Standardabweichungen in Tab. 7 dargestellt sind (Einzeldaten vgl. Anlagen Tab. 8 und 10; Unfallrate Fahrzeugbestand vgl. Anlagen Tab. 9).

Tab. 7: Unfallraten der RKiSH bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung

	Unfallrate KFZ-Fahrleistung	
	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle	48,79	± 4,52
Hauptunfälle	20,90	± 0,85
Unfälle mit Personenschaden	1,15	± 0,31
Verletzte Personen	1,94	± 1,23

Die Streuung der Daten ist in diesen Bereichen teils relativ groß, durch die geringe Anzahl der Vergleichsjahre und den entsprechend großen Einfluss einzelner Jahreswerte mit einer höheren Abweichung vom Mittelwert.

5.1. Kollisionsbedingungen

In Tab. 8 und 9 sind zum Vergleich der Unfallgegnerbeteiligung an den verschiedenen Unfällen deren absolute Anzahlen und Anteile an den jeweiligen Gesamtergebnissen dargestellt.

Tab. 8 Absolute Anzahlen der Häufigkeit Unfallbeteiligter und relative Anteile am Gesamtergebnis

	Gesamte Unfälle N = 549	Hauptunfälle N = 235	Unfälle mit Personenschaden N = 13	Unfälle mit Sachschaden > 1.000 € N = 119	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 140
1	381 (69,4 %)	110 (46,8 %)	2 (15,4 %)	56 (47,1 %)	69 (49,3 %)
2	155 (28,2 %)	114 (48,5 %)	8 (61,5 %)	57 (47,9 %)	63 (45,0 %)
3	12 (2,19 %)	10 (4,3 %)	3 (23,1 %)	6 (5,04 %)	8 (5,7 %)
4	1 (0,18 %)	1 (0,4 %)	0	0	0

Tab. 9: Häufigkeit der Art einzelner Unfallgegner mit der absoluten Anzahl und den Anteilen am jeweiligen Gesamtergebnis

	Gesamte Unfälle N = 549	Hauptunfälle N = 235	Unfälle mit Personenschaden N = 13	Unfälle mit Sachschaden > 1.000 € N = 119	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 140
Alleinunfall (z.B. Hindernis)	381 (69,4 %)	110 (46,8 %)	2 (15,4 %)	56 (47,1 %)	69 (49,3 %)
Fußgänger	1 (0,2 %)	1 (0,4 %)	1 (7,7 %)	1 (0,8 %)	1 (0,7 %)
LKW	37 (6,7 %)	29 (12,3 %)	0	5 (4,2 %)	14 (10,0 %)
Motorradfahrer	1 (0,2 %)	0	0	1 (0,84 %)	0
PKW	122 (22,2 %)	90 (38,3 %)	10 (76,9 %)	56 (47,1 %)	53 (37,9 %)
sonstiges	7 (1,3 %)	5 (2,1 %)	0	0	3 (2,1 %)

Wie aus den Darstellungen ersichtlich ist, verteilen sich die Hauptunfälle, die Unfälle mit Sachschaden größer als 1.000 € und die Unfälle bei Einsatzfahrten anteilig fast zur Hälfte jeweils auf einen und zwei Unfallbeteiligte, wobei die zwei Beteiligten hauptsächlich durch PKW als Unfallgegner abgedeckt werden. Die Unfälle mit Personenschaden weisen ebenso einen Schwerpunkt bei zwei Unfallbeteiligten auf. Lediglich 13 Stück und damit 2,4 % der Gesamtunfälle haben drei oder vier Beteiligte.

Die Verteilung der Unfälle auf Unfallarten wird in Abb. 3 deutlich.

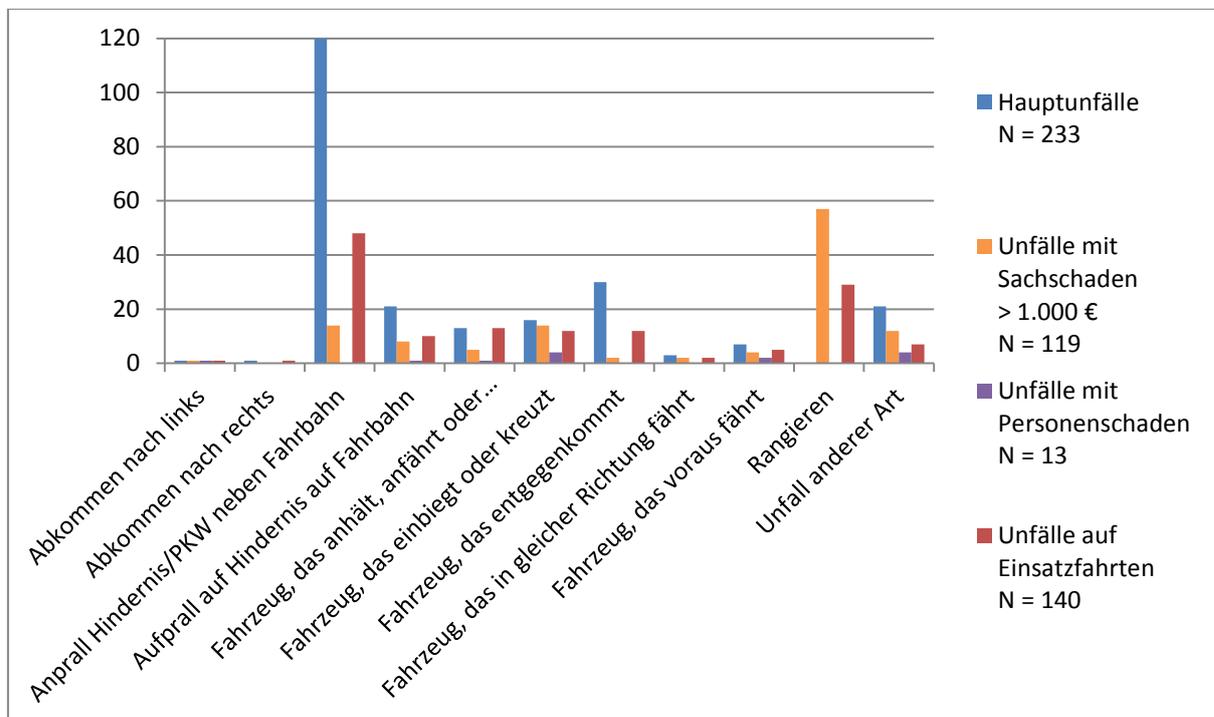


Abb. 3: Absolute Zahlen der Unfallarten über den Dreijahreszeitraum

Das Abkommen von der Fahrbahn hat wenig Anteil an den Unfallarten, dagegen fällt ein hoher Anteil der Hauptunfälle und Unfälle während Einsatzfahrten auf den Anprall an einem Hindernis oder einem PKW neben der Fahrbahn. Bei den Hauptunfällen macht dies einen Anteil von 51,5 %, bei den Einsatzfahrten 34,3 % der jeweiligen Gesamtunfallgeschehen aus. Bei Einsatzfahrten sind weiterhin relativ gleich viele Unfälle mit Fahrzeugen, die anhalten, anfahren oder im ruhenden Verkehr stehen, einbiegen, kreuzen oder entgegenkommen geschehen, hier sind keine Auffälligkeiten. Es sind insgesamt 57 Rangierunfälle mit einem Sachschaden über 1.000 € passiert, wobei der Mittelwert bei 2.623 € mit einer Standardabweichung von ± 1.625 € liegt. In dem Bereich der Rangierunfälle haben auch Einsatzfahrten einen Schwerpunkt mit einem Anteil von 20,7 % vom Gesamtunfallgeschehen der Einsatzfahrten. Bei den Unfällen mit Personenschaden liegen die Schwerpunkte bei Fahrzeugen, die einbiegen oder kreuzen, Fahrzeugen, die voraus fahren und Unfällen anderer Art.

Bei den 13 Unfällen mit Personenschaden sind insgesamt 22 Personen verletzt und keine Person getötet worden.

Tab. 10: Personenschäden bei Unfällen und deren absolute Verteilung auf Einsatz- und Normalfahrten sowie die Verletzungsschwere

	Anzahl verletzter Personen	Verletzte Personen pro 100 Unfällen	Verletzte Personen pro 10.000 Notfall-/restliche Einsätze
Einsatzfahrt			
Anzahl verletzter Personen	14	10	0,72
leicht verletzt	12	8,6	0,61
schwer verletzt	2	1,4	0,10
Normalfahrt			
Anzahl verletzter Personen	8	1,9	0,45
leicht verletzt	8	1,9	0,45
schwer verletzt	0	0	0

Für die Berechnung der Verletzten pro Fahrtanzahl wurden die Summen der Einsatzzahlen gemäß Alarmierung über den Dreijahreszeitraum gebildet (vgl. Anlagen Tab. 12). Aus Tab. 10 ist ersichtlich, dass es alle zwölf Einsatzfahrtunfälle zu einer leicht verletzten und alle 72 Einsatzfahrtunfälle zu einer schwer verletzten Person kommt. Damit ist die Verletzungsrate und entsprechend die Wahrscheinlichkeit der

verletzten Personen bei Einsatzfahrten pro Unfall entsprechend 5,26 Mal so hoch und pro Einsatz 1,60 Mal so hoch wie bei Normalfahrten von Rettungsfahrzeugen.

Die Analyse der Beobachtungswerte hinsichtlich des Einsatzzeitpunktes bei Eintritt der Personenschäden ist in Tab. 11 dargestellt. Hierbei sind die relativen Anteile der jeweils gesamten Verletzten aufgeführt.

Tab. 11: Personenschäden bei Unfällen mit einer absoluten Unterteilung nach Fahrzeugtypen und relativen Angaben zum Einsatzzeitpunkt

	RTW		NEF	
	schwer verletzt	leicht verletzt	schwer verletzt	leicht verletzt
Gesamtzahl	1	13	1	7
Anfahrt zum Patienten	100%	46,2%	100%	71,4%
Patiententransport	0	15,4%	0	0
Dienstfahrt	0	30,8%	0	28,6%
Keine Angaben	0	7,7%	0	0

Deutlich wird, dass bei nahezu 60,0 % der gesamten Verletzten sowie bei allen Schwerverletzten der Schadenszeitpunkt auf der Anfahrt zum Notfallort liegt. Werden die Daten weiterhin nach dem Ort des Personenschadens sowie nach Einsatz- und Normalfahrten unterteilt, entsteht das in Tab. 12 aufgeführte Ergebnis. Die Fahrzeugorte sind dabei als Anteile der jeweils gesamt Verletzten jeder Spalte dargestellt.

Tab. 12: Personenschäden bei Unfällen mit einer Unterteilung nach Einsatz- oder Normalfahrt sowie Fahrzeugtyp und dem Verletzungsort im Fahrzeug

	Einsatzfahrt				Normalfahrt			
	RTW		NEF		RTW		NEF	
	schwer verletzt	leicht verletzt						
Gesamtzahl	1	7	1	5	0	6	0	2
Führerhaus	100%	42,9%	0	40,0%	0	66,7%	0	100%
Behandlungsraum	0	0	-	-	0	16,7%	-	-
Unfallgegner	0	57,1%	100%	60,0%	0	16,7%	0	0,00
Verletzte pro 100.000 Alarmierungen	0,69	4,83	1,51	5,508				

Der Verletzungsschwerpunkt bei Normalfahrten liegt im Führerhaus der Fahrzeuge, wobei hier zu berücksichtigen ist, dass sich je nach Art der Normalfahrt, die Personen auch häufig nur im Führerhaus aufhalten. Bei den Unfällen auf Einsatzfahrten wurden mehr Personen bei den Unfallgegnern verletzt als bei den Rettungsfahrzeugen, das Risiko für Unfallgegner ist 1,33 Mal so hoch für Verletzungen als für das Einsatzpersonal. Die am Ende von Tab. 12 dargestellten Verletzungsraten pro 100.000 Alarmierungen der entsprechenden Fahrzeuge weisen deutlich daraufhin, dass das Risiko für leichte wie auch für schwere Verletzungen bei einem Unfall mit einem NEF in beiden Fällen erhöht ist.

Insgesamt sind in den drei Jahren etwa 914.123 € Sachschaden durch Unfälle mit Rettungsmitteln in dem Einsatzbereich der RKiSH entstanden, 210.248 € durch Rangierbeschädigungen.

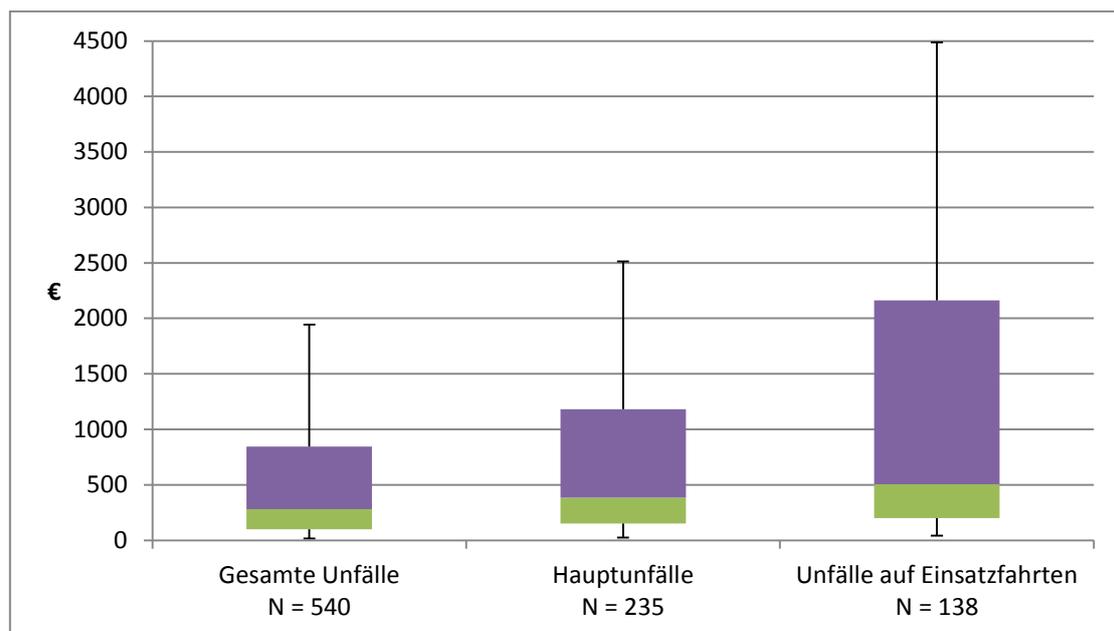


Abb. 4: Boxplots zur Höhe der Sachschäden

Die Darstellung der Boxplots in Abb. 4 zeigt folgende Ergebnisse: Der Median von 282 € bei den gesamten Unfällen, von 386 € bei den Hauptunfällen und von 506 € der Unfälle auf Einsatzfahrten zeigt, dass alle Verteilungen rechtsschief sind. Bei den Boxplots ist zu beachten, dass die Whisker jeweils maximal eine Länge des 1,5-fachen Interquartilsabstandes (IQR) aufweisen. 4,0 % der Werte der Gesamtunfälle fallen weiterhin in den Bereich der Extremwerte bis zum 3-fachen des IQR, 9,5 % liegen als Ausreißer darüber. Zu den Extremwerten der Hauptunfälle zählen im

Sachschadenbereich 2,5 %, zu den Ausreißern 14,5 %. Bei den Unfällen auf Einsatzfahrten liegen 6,5 % der Daten im Bereich der Extremwerte und 8,0 % werden als Ausreißer beziffert.

Der Mittelwert der gesamten Unfälle liegt bei 1.693 €, die Standardabweichung bei ± 6.665 €. Der Mittelwert der Hauptunfälle beträgt 3.021 €, die Standardabweichung ± 9.901 €. Durch Rangierunfälle sind im Mittel 685 € ± 1.179 € Sachschaden verursacht worden. Der Mittelwert der Sachschäden bei den Unfällen mit Personenschaden liegt bei 31.249 € ± 27.843 €, womit die Werte deutlich höher liegen als bei den restlichen Unfallbereichen. Die hohe Standardabweichung zeigt hier ebenfalls eine breite Streuung der Daten. Bei den Unfällen auf Einsatzfahrten liegt der Mittelwert der Daten bei 3.711 € ± 11.298 €. Die entsprechend höhere Lage der mittleren 50 % der Beobachtungswerte bei den Unfällen auf Einsatzfahrten im Vergleich zu Normalfahrten ist deutlich sichtbar (vgl. Anlagen Tab. 13). Das 0,75-Quantil der Sachschäden liegt bei Unfällen auf Einsatzfahrten etwa 1.500 € höher als bei den Normalfahrten und beträgt damit 3,47 Mal so viel. Ein Vergleich der mittleren Schadenshöhe der Hauptunfälle verschiedener Fahrzeugtypen ergibt für RTW und KTW einen Wert von 2.819 € ± 9.226 € gegenüber 4.698 € ± 14.227 € für NEF und ELW. Bei den Unfällen von NEF und ELW konnte hier lediglich die geringe Anzahl von 25 Unfällen ausgewertet werden. Die hohe Standardabweichung der Werte zeigt eine große Streuung der Schadenssummen, wobei sehr viele Werte von geringer Höhe vorhanden sind. Trotzdem wird die insgesamt höhere Lage der durchschnittlichen Sachschadenssummen der NEF Unfälle deutlich.

Bei der Analyse der Beobachtungswerte zu den Kollisionsgeschwindigkeiten (vgl. Anlagen Tab. 14) wurden Rangierunfälle in der Verteilung nicht berücksichtigt, da in diesem Bereich keine neuen Erkenntnisse zu gewinnen sind. Die meisten Unfälle passieren zwischen 0 und $20 \frac{km}{h}$, bei den Einsatz- und Normalfahrtunfällen sogar mehr als 50 %. Zwischen 10 und $40 \frac{km}{h}$ ist der Anteil der Einsatzfahrtunfälle größer als der bei Normalfahrten. Oberhalb von $60 \frac{km}{h}$ sind nur noch vereinzelte Unfälle zu verzeichnen, sodass in diesem Bereich eine statistische Betrachtung nicht möglich

ist. Zweidrittel der Daten der Personenunfälle liegen oberhalb einer Kollisionsgeschwindigkeit von $20 \frac{km}{h}$, ein Drittel sogar oberhalb von $40 \frac{km}{h}$.

5.2. Örtliche und zeitliche Merkmale

In der Auswertung der Daten mit Unterteilung nach Monaten und Tagen konnten aufgrund der Vorgaben aus Kapitel 4.2 alle Unfallberichte berücksichtigt werden. Schwerpunkte in der Verteilung der gesamten Unfälle nach Monaten (Einzelwerte vgl. Anlagen Tab. 15) sind besonders im Januar mit 68 Stück, aber auch im August und Oktober mit jeweils 54 Stück festzustellen. Minima sind in den Monaten Februar mit 36 und November mit 35 Stück vorhanden. Eine Differenzierung nach Unfällen auf Normal- und Einsatzfahrten ergab keine abweichenden Ergebnisse (vgl. Anlagen Tab. 15).

Bei der zeitlichen Verteilung der Unfälle bei Normalfahrten und Einsatzfahrten nach Wochentagen (vgl. Anlagen Tab. 16) zeigt sich, dass die Unfallanteile bei Normalfahrten unter der Woche ständig über 15 % liegen und am Wochenende stark absinken. Dienstag und Donnerstag sind Schwerpunkte mit 17,6 % und 18,1 % zu erkennen. Bei der Unterteilung der Unfälle auf Einsatzfahrten fallen die höheren Unfallanteile am Mittwoch, Donnerstag und Samstag auf, die zusammen über 50 % der Beobachtungswerte enthalten. Mittwochs entsteht sogar ein größerer relativer Anteil an Unfällen auf Einsatzfahrten als auf Normalfahrten.

Eine Darstellung der Untersuchung der Ergebnisse nach Uhrzeitbereichen ist in Abb. 5 zu sehen.

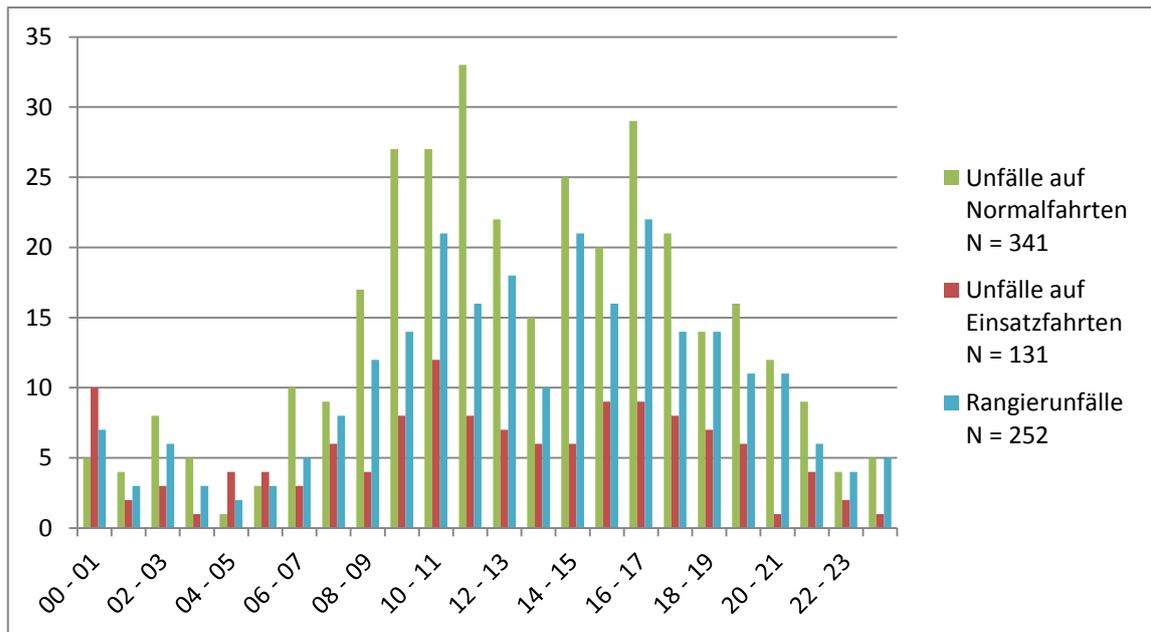


Abb. 5: Verteilung der Unfälle nach Uhrzeitbereichen

Der Verlauf beider Verteilungen ist relativ ähnlich wellenförmig. Beide erreichen etwa zwischen 09:00 und 12:00 Uhr ihre Höhepunkte und nach einem Abfall steigen die Anzahlen wieder auf einen Höhepunkt zwischen 15:00 und 18:00 Uhr. Die Unfälle der Normalfahrten weisen zwischen 14:00 und 15:00 Uhr einen zusätzlichen hohen Wert auf. Während zwischen 20:00 und 0:00 Uhr kaum Unfälle auf Einsatzfahrten zu verzeichnen sind, gibt es zwischen 0:00 und 01:00 Uhr einen starken Anstieg, der sogar über der Anzahl der Normalfahrtunfälle liegt. Diese Einsatzfahrtunfälle sind außerdem alle auf der Anfahrt zum Patienten geschehen.

Bei der Auswertung zur Unfalllage Inner- oder Außerorts konnten 508 Unfälle berücksichtigt werden, zur Straßenart 303 Stück. Hiervon sind insgesamt 128 Stück auf den Geländen von Rettungswachen passiert, zumeist beim Ein- oder Ausparken, Wenden oder ähnlichen Vorgängen. Aufgrund der höheren Relevanz der Ortslagen der 168 Hauptunfälle, die hier berücksichtigt werden konnten, erfolgt deren Darstellung in Abb. 6 mittels absoluter Anzahlen, unterteilt nach Inner- und Außerorts.

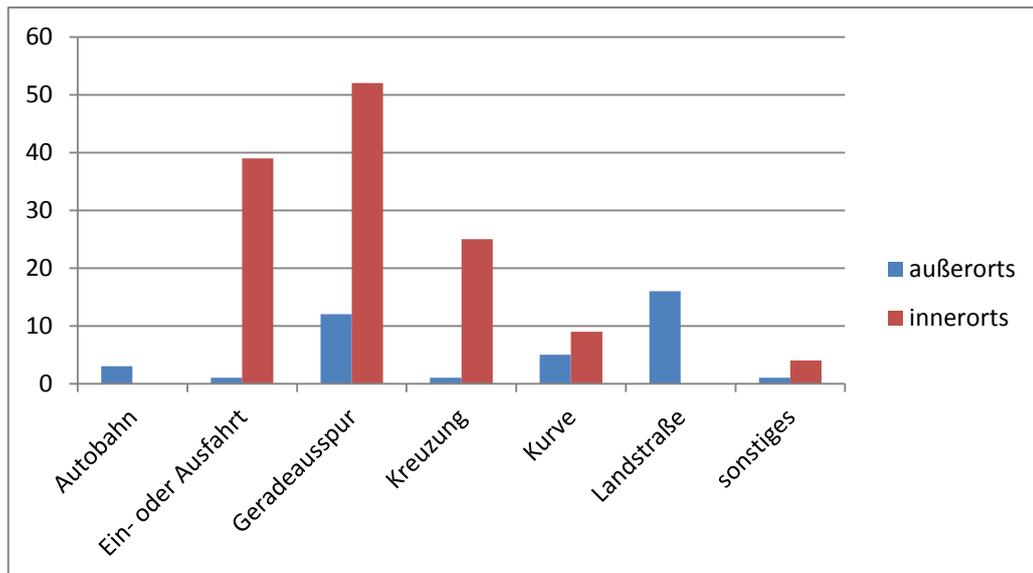


Abb. 6: Unterteilung der Hauptunfälle nach Ortslage des Unfalls

76,8 % der Hauptunfälle geschehen Innerorts, wobei das Maximum hier auf Geradeauspuren liegt. Zwei weitere Schwerpunkte sind bei Ein- und Ausfahrten sowie an Kreuzungen zu erkennen. Bei den Hauptunfällen Außerorts geschehen die meisten auf Landstraßen oder einer Geradeausspur. Bei den Unfällen auf Einsatzfahrten ergeben sich ähnliche Ortsverteilungen, wie in Abb. 6 dargestellt (vgl. Anlagen Tab. 18). Besonders Unfälle mit Personenschaden entstehen nahezu 70 % Innerorts. Der Unfallschwerpunkt Kreuzung, an dem fast 40 % der Unfälle dieser Kategorie geschehen, ist ebenfalls deutlich zu erkennen (vgl. Anlagen Tab. 18).

Die Datenauswertung im Bereich Vorhandensein einer LSA ist eher gering aufgrund häufig fehlender Angaben in den Unfallberichten. Lediglich 2,5 % von 483 Berichten, gaben an, dass der Unfall im Zusammenhang mit einer LSA geschehen sei. 41,7 % von diesen gaben außerdem an, dass die LSA Rot für das Rettungsmittel anzeigte. 66,7 % der Unfälle an LSA passierten auf Einsatzfahrten, 41,7 % jeweils auf der Anfahrt zum Notfallort und beim Patiententransport.

5.3. Umfeld-Bedingungen

In fast 70 % der Unfallberichte waren keine Angaben zu den Witterungsverhältnissen und dem Straßenzustand am Unfalltag vorhanden. Die Auswertung der restlichen Datensätze erfolgt in den folgenden Darstellungen. In etwa 70 % aller 165 Beobachtungswerte der Witterungsverhältnisse wurden diese mit unauffällig bewertet (vgl. Anlagen Tab. 19). Lediglich 12 – 19 % der Unfälle passierten bei Regen und

etwa 10 % bei Schnee. Während der relative Anteil der Regenunfälle auf Einsatzfahrten nur etwa halb so hoch ist wie bei Normalfahrtunfällen, ist der Anteil bei Schneefällen auf Einsatzfahrten leicht größer. Ähnliche Ergebnisse zeigen sich bei der Auswertung der Straßenzustände, bei der 167 Datensätze berücksichtigt werden konnten (vgl. Anlagen Tab. 20). Die meisten Unfälle geschehen absolut und relativ betrachtet bei normalem Straßenzustand. Lediglich bei glatten Straßen ist der Anteil der Einsatzfahrtunfälle mit 13,0 % etwas größer als der von Normalfahrtunfällen mit 9,2 %.

Bei der Auswertung zu den Lichtverhältnissen konnten über 75 % der Unfallberichte mit Angaben berücksichtigt werden (vgl. Anlagen Tab. 21). Der Großteil aller Unfälle passiert bei Tageslicht, fast ein Viertel allerdings auch in der Dunkelheit. Bei Dunkelheitsunfällen ist der Anteil der Einsatzfahrtunfälle mit 28,0 % um 4,8 % größer als auf Normalfahrten.

5.4. Einsatzbedingungen

Zur generellen Beurteilbarkeit werden einige Unfallraten bezüglich des Unfallgeschehens auf Einsatzfahrten berechnet, die Ergebnisse sind als Mittelwerte über den Dreijahreszeitraum in Tab. 13 dargestellt (Einzelwerte vgl. Anlagen Tab. 22 und 24; Unfallraten Fahrzeugbestand vgl. Anlagen Tab. 23).

Tab. 13: Unfallraten bei Einsatzfahrten von Rettungsfahrzeugen bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung

	Unfallrate KFZ-Fahrleistung	
	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle	12,44	± 1,00
Hauptunfälle	9,87	± 0,77
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	4,28	± 0,29
Unfälle mit Personenschaden	0,71	± 0,12
Verletzte Personen	1,24	± 0,60

Um einen Vergleich zwischen der Unfallhäufigkeit bei Einsatzfahrten und Normalfahrten der Rettungsfahrzeuge durchführen zu können, werden die Unfallraten bezogen auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge für beide Fälle in Tab. 14 aufgeführt.

Die Darstellung erfolgt mit Hilfe der Mittelwerte und Standardabweichungen über den Zeitraum 2011-2013. (Einzelwerte vgl. Anlagen Tab. 24 und 25)

Tab. 14: Vergleich der Unfallraten auf Einsatzfahrten und bei Normalfahrten von Rettungsfahrzeugen bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung

	Unfallrate bei Einsatzfahrten		Unfallrate bei Normalfahrten	
	Mittelwert	Standardabw.	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle	12,44	± 1,00	36,35	± 4,24
Hauptunfälle	9,87	± 0,77	11,03	± 0,94
Unfälle mit Sachschäden > 1.000 €	4,28	± 0,29	6,31	± 1,24
Unfälle mit Personenschaden	0,71	± 0,12	0,44	± 0,33
Verletzte Personen	1,24	± 0,60	0,70	± 0,65

Die gesamte Unfallrate bei Normalfahrten ist 2,92 Mal so hoch wie bei Einsatzfahrten, die Rate der Hauptunfälle 1,12 Mal so hoch. Insgesamt geschieht demnach relativ zur Fahrleistung etwa jeder vierte Unfall unter der Nutzung von Sondersignalen. Berücksichtigt man nur Unfälle, die keine Rangierbeschädigungen als Ursache haben, geschieht sogar nahezu jeder zweite Unfall relativ zur Fahrleistung während der Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten. Auch die Unfallrate für Unfälle mit Sachschäden ist bei Normalfahrten größer. Die Auswertung der Unfälle mit Personenschäden zeigt jedoch andere Resultate: Die Unfallrate und damit die Wahrscheinlichkeit für Rettungsfahrzeuge, bei einer Einsatzfahrt an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt zu sein, ist im Vergleich zu Normalfahrten der Rettungsfahrzeuge 1,61 Mal so hoch. Die Wahrscheinlichkeit für verletzte Personen bei einer Einsatzfahrt ist 1,77 Mal höher als bei Normalfahrten.

Um den Einfluss von Unfallwahrscheinlichkeiten der verschiedenen Fahrzeugtypen beurteilen zu können, erfolgt die Berechnung der Unfallraten unterteilt nach den Unfallfahrzeugarten RTW/KTW und NEF/ELW. Diese werden in Tab. 15 mit Hilfe der Arithmetischen Mittel und Standardabweichungen der Jahre 2012 und 2013 dargestellt (Einzeldaten vgl. Anlagen Tab. 26 und 28; Unfallrate Fahrzeugbestand vgl. Anlagen Tab. 27).

Tab. 15: Unfallrate bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW

	RTW/KTW		NEF/ELW	
	Mittelwert	Standardabw.	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle	53,77	± 6,35	20,13	± 1,125
Hauptunfälle	23,38	± 1,18	10,39	± 0,470
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	12,05	± 0,73	9,65	± 2,566
Unfälle mit Personenschaden	1,16	± 0,19	2,04	± 2,036
Verletzte Personen	1,97	± 0,29	4,75	± 4,751

Nach der Analyse der Unfallraten bezogen auf die Fahrleistung ist das Risiko für RTW und KTW für normale Unfälle 2,30 bis 2,67 Mal so groß wie für NEF und ELW, sowie die Wahrscheinlichkeit für Unfälle mit Sachschaden über 1.000 € 1,25 Mal so groß. Hingegen sind die Raten für Unfälle mit Personenschäden und das Verletzungsrisiko bei den NEF und ELW 1,76 beziehungsweise 2,41 Mal so groß wie bei den anderen Fahrzeugtypen. Ein Vergleich der Unfallraten der Fahrzeugtypen unter der Bedingung Einsatzfahrt oder Normalfahrt ergibt ähnliche Ergebnisse, wie in Tab. 15 ohne diese Unterscheidung aufgeführt ist (vgl. Anlagen Tab. 29 bis 31).

Die Auswertung zu den Einsatzzeitpunkten der Unfälle ist in Abb. 7 mittels absoluter Anzahlen dargestellt, wobei insgesamt 286 Datensätze untersucht werden konnten.

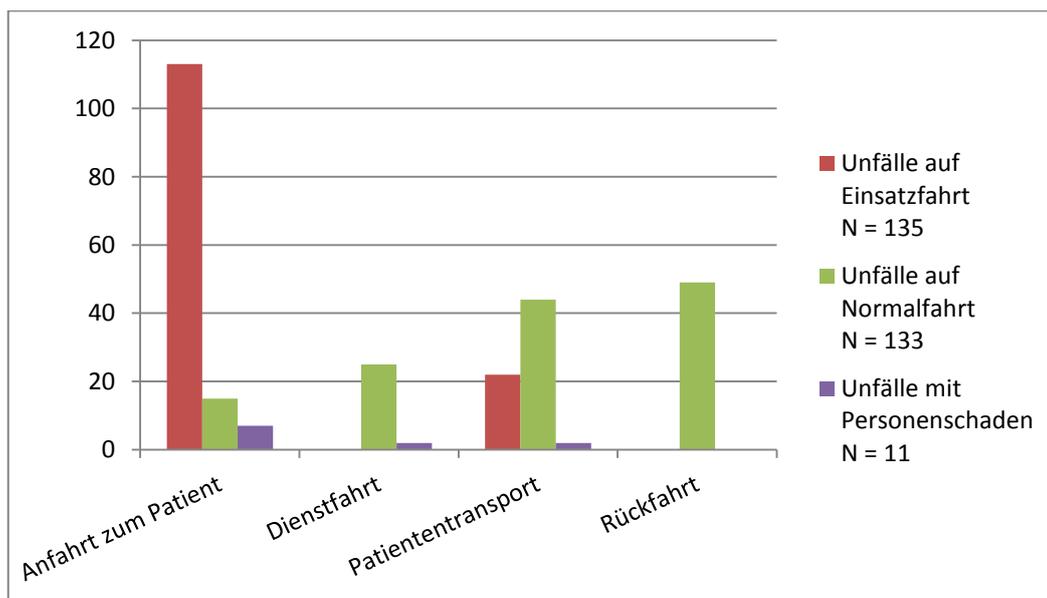


Abb. 7: Einsatzzeitpunkte bei Unfällen in Form absoluter Anzahlen

Aus Abb. 7 wird deutlich, dass mit 113 Unfällen auf der Anfahrt zum Patienten 88,3 % dieser Unfälle unter Nutzung von Sondereinsatzsignalen passieren. Auch bei den Unfällen mit Personenschaden liegt der Schwerpunkt mit etwa 60 % auf der Anfahrt zum Patienten. Ein Viertel der untersuchten Unfälle geschehen beim Patiententransport, knapp ein Drittel von diesen auf Einsatzfahrten.

Die Analyse zu Häufigkeitskorrelationen der Unfälle mit Einsatzfrequenzen wird mit Hilfe der A, B, C - Kategorisierung (vgl. Kapitel 4.3.4) anhand der Jahre 2012 und 2013 durchgeführt. Hierfür werden zuerst die Einsatzzahlen der einzelnen Wachen gemäß Disposition für die zwei Jahre eingeordnet und anschließend Mittelwerte der Notfalleinsätze und anderen Einsätze für die drei Kategoriebereiche gebildet (vgl. Anlagen Tab. 33). Danach werden die absolute Anzahl an Unfällen sowie die relativen Anteile am Unfallgeschehen für die Auslastungsbereiche berechnet (vgl. Anlagen Tabelle 34). Für die Auswertung wird für jede Wachenkategorie der Anteil am jeweiligen Einsatzgeschehen vom jeweiligen Anteil am Unfallgeschehen subtrahiert, wodurch direkt ersichtlich wird welche Anteile größer sind.

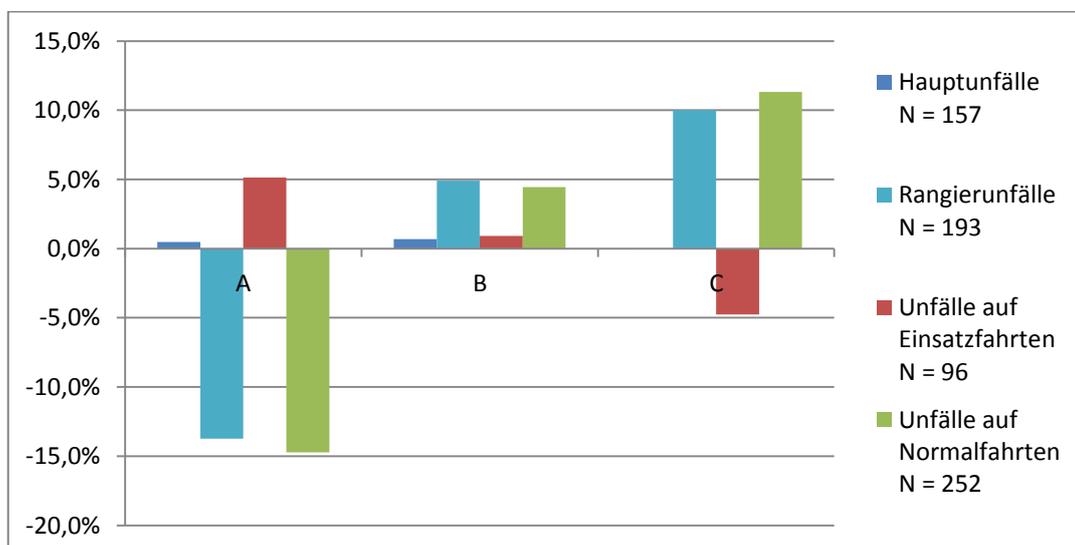


Abb. 8: Einfluss der Einsatzauslastung von Wachen auf das Unfallgeschehen als Differenz zwischen den Anteilen am jeweiligen Unfallgeschehen und dem Anteil an der jeweiligen Einsatzauslastung

Während bei den Hauptunfällen insgesamt keine Auffälligkeiten auszumachen sind, wird aus Abb. 8 deutlich, dass Wachen der Kategorie A bezogen auf ihren Anteil am Einsatzgeschehen einen geringeren Anteil am Unfallgeschehen der Rangier- und Normalfahrtunfälle haben. Gleichzeitig hat der Kategorie C – Bereich, der lediglich einen Anteil von 15,9 % am gesamten Einsatzgeschehen hat, einen verhältnis-

mäßig hohen Anteil am Unfallgeschehen der Rangierunfälle. Dies ist außerdem kausal für den hohen Anteil an Normalfahrtunfällen. Wachen der B – Kategorie sind im Einfluss der Einsatzauslastung auf das Unfallgeschehen mit einer maximalen Abweichung von 4,9 % eher unauffällig. Beim Unfallgeschehen auf Einsatzfahrten sind ein leicht größerer Anteil der A-Wachen am Unfallgeschehen und kleinerer Anteil der C-Wachen feststellbar.

Für die Untersuchung des Einflusses verschiedener Schichtzeiten im Einsatzsystem auf das Unfallgeschehen werden die Ergebnisse als relative Anteile der jeweiligen Unfallanzahlen dargestellt.

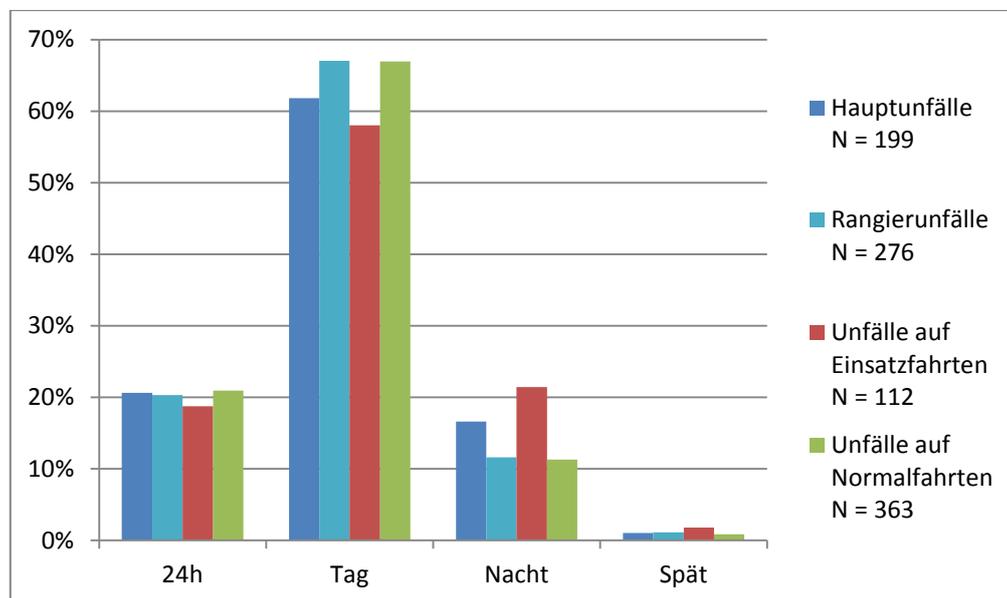


Abb. 9: Verteilung der Unfälle nach Schichtzeiten mittels relativer Anteile

Insgesamt zeigt Abb. 9, dass der Hauptteil der Unfälle in Tagschichten passiert. Bei 24-Stunden und Spät-Schichten sind alle Anteile relativ gleich groß. Tagsüber beträgt der Anteil der Einsatzfahrtenunfälle fast 10 % weniger als der von Normalfahrtunfällen, wohingegen nachts der Anteil der Einsatzfahrten deutlich größer ist. Während Rangierunfälle in den Tagschichten einen äußerst hohen Anteil haben, ist dieser bei Nachtschichten deutlich kleiner. Eine zusätzlicher Abgleich der Unfälle von 24-Stundenschichten hinsichtlich der Uhrzeit des Geschehens, ergibt einen korrelierenden Verlauf mit Abb. 5.

Die Auswertung der bereits geleisteten Stunden im Dienst zum Zeitpunkt des Unfalls wird nach Wechselschichten und 24-Stundenschichten unterteilt, um Auffälligkeiten besser darstellen zu können.

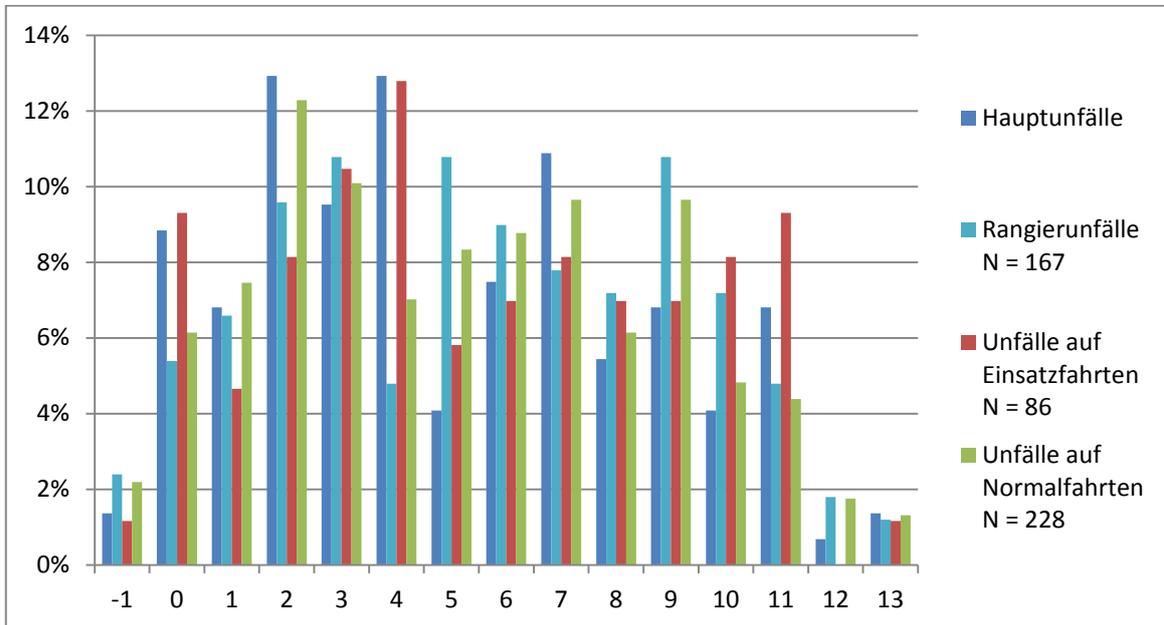


Abb. 10: Verteilung der Einsatzstunden im Dienst bis zum Unfall im Wechselschichtdienst mittels relativer Anteile

Bei der Betrachtung der gesamten Unfälle fällt auf, dass nach zwei bis drei Stunden im Dienst deutliche Schwerpunkte mit über 20 % des Unfallgeschehens zu verzeichnen sind (vgl. Anlage Tab. 37). Bei den Hauptunfällen sind Schwerpunkte nach zwei, vier und sieben Stunden im Dienst in Abb. 10 zu erkennen und bei den Rangierunfällen nach drei, fünf und neun Stunden. Bei den Unfällen auf Einsatzfahrten liegt der Schwerpunkt nach drei bis vier Stunden und bei den Normalfahrtunfällen nach zwei bis drei Stunden. Die Maxima lassen sich summarisch in allen Unfallkategorien nach zwei bis vier Stunden identifizieren. Der Anteil der auswertbaren Beobachtungswerte bei 24-Stundenschichten ist mit 83 Stück deutlich geringer (vgl. Anlagen Tab. 38), wodurch eine aussagekräftige Analyse mit einer Unterteilung nach Einsatzfahrt- und Normalfahrtunfällen nicht möglich ist. Die Ergebnisse sind sehr wellenförmig und unterliegen starken Schwankungen. Das Maximum der Hauptunfälle ist nach vier Stunden zu erkennen, das der Rangierunfälle nach elf Stunden. Auffälligkeiten in Bezug auf Personenumfälle sind nicht zu erkennen.

5.5. Fahrzeugführermerkmale

Für die Auswertung der Beobachtungswerte hinsichtlich Alter und Geschlecht der Fahrzeugführer werden diese sowie die Mitarbeiterstruktur des Einsatzdienstpersonals der RKiSH in die gleichen Altersgruppen pro Jahr unterteilt (vgl. Anlagen Tab. 39). Anschließend werden deren jeweilige Anteile berechnet und Mittelwerte über den Dreijahreszeitraum gebildet. Die durchschnittlichen Anteile an Geschlechts- und Altersstruktur werden schließlich von den unterteilten mittleren Anteilen am Unfallgeschehen subtrahiert (vgl. Anlagen Tab. 40-43). Die Ergebnisse sind als relative Anteile in Abb. 11 aufgeführt. Positive Werte bedeuten daher, dass die Anteile am jeweiligen Unfallgeschehen einer Altersklasse größer sind als ihr Anteil an der Geschlechts- und Altersstruktur und negative Werte bedeuten das Gegenteil.

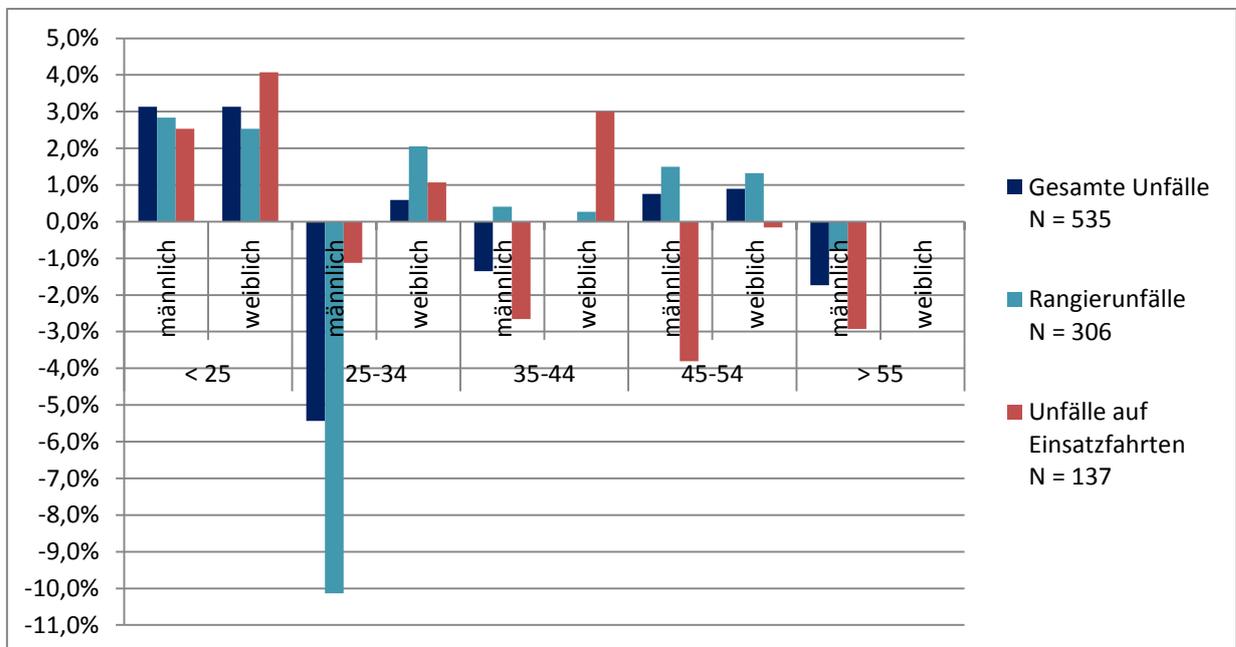


Abb. 11: Darstellung der Differenz zwischen mittleren Anteilen von Geschlecht und Alter der Fahrzeugführer am Unfallgeschehen und den durchschnittlichen Anteilen an der Geschlechts- und Altersstruktur der Mitarbeiter

Deutlich zu sehen ist, dass die Anteile an allen unterteilten Unfallgeschehen der unter 25-jährigen deutlich größer sind als ihre Anteile an der Geschlechts- und Altersstruktur der RKiSH. Dies bedeutet, dass diese Altersgruppe insgesamt verhältnismäßig viele Unfälle verursacht. Auch die Anteile der Rangierunfälle der weiblichen Personen im Alter 25-34 und die Anteile der Einsatzfahrtunfälle der weiblichen Einsatzkräfte zwischen 35 und 44 stechen mit mehr als 2 % Abweichung hervor. Weiterhin ist der Anteil an den Rangierunfällen der Männer zwischen 25 und 34 mit mehr als zehn Prozent deutlich geringer als ihr Anteil an der Mitarbeiterstruktur. Die relati-

ven Werte aller Männer über 25 sind im Durchschnitt 2,6 % geringer als ihre Anteile am Unfallgeschehen auf Einsatzfahrten.

Eine Untersuchung hinsichtlich Auffälligkeiten von Alter und Geschlecht in Bezug auf schwierigen Straßenzustand bei Nässe und Schnee ist in Abb. 12 dargestellt, wobei insgesamt 59 Datensätze verwendet werden konnten.

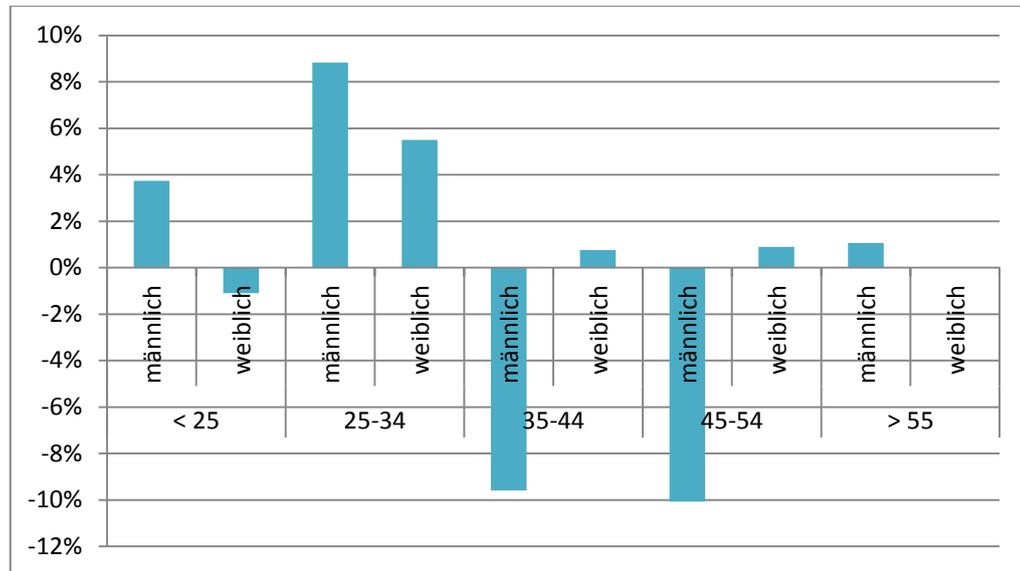


Abb. 12: Darstellung der Differenz zwischen mittleren Anteilen von Geschlecht und Alter der Fahrzeugführer am Unfallgeschehen bei nassem und glattem Straßenzustand und den durchschnittlichen Anteilen an der Geschlechts- und Altersstruktur der Mitarbeiter

Nach Abb. 12 haben lediglich Männer bis zum Alter von 34 und Frauen zwischen 25 und 34 deutlich größere Anteile am Unfallgeschehen bei schlechtem Straßenzustand als an der Altersstruktur.

Bei der Auswertung begangener Fehler, die als Unfallursache als wahrscheinlich gelten, werden die Rangierunfälle nicht berücksichtigt. Die restlichen Ergebnisse sind in Tab. 16 dargestellt.

Tab. 16: Darstellung der Fehlerarten als absolute und relative Werte

	Hauptunfälle N = 142	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 68	Unfälle auf Normalfahrten N = 74
Andere Fehler	17 (11,97 %)	10 (14,71 %)	7 (9,46 %)
nicht angepasste Geschwindigkeit	9 (6,34 %)	8 (11,76 %)	1 (1,35 %)
nicht Einhalten des Abstands	89 (62,68 %)	37 (54,41 %)	52 (70,27 %)
Rangierfehler	27 (19,01 %)	13 (19,12 %)	14 (18,92 %)

Die Anteile der Fehlerarten an den Unfallunterteilungen sind bis auf die Bereiche nicht angepasste Geschwindigkeit und nicht Einhalten des Abstandes relativ gleich groß. Als größte Fehlerursache ist das Nichteinhalten des Abstandes aufzuführen, worunter beispielsweise Kollisionen mit Bordstein, parkenden Fahrzeugen oder auch Torbegrenzungen fallen. An zweiter Stelle stehen mit etwa einem Fünftel der Unfälle Rangierfehler, die beim Wenden zu Fahrzeugbeschädigungen führen. Bei den Einsatzfahrtunfällen ist der Anteil der Fehler nicht angepasste Geschwindigkeit größer als bei den Normalfahrtunfällen.

Entsprechend den in Kapitel 4.3.5 beschriebenen Gründen werden für die Auswertung der Fahrsicherheitstrainings lediglich Unfälle berücksichtigt, die nach Fahrsicherheitstrainings stattgefunden haben. Daher konnten 210 Datensätze ausgewertet werden. Die Beobachtungswerte wurden in Zeitspannen von jeweils 50 Tagen zusammengefasst und in Abb. 13 als absolute Werte aufgeführt.

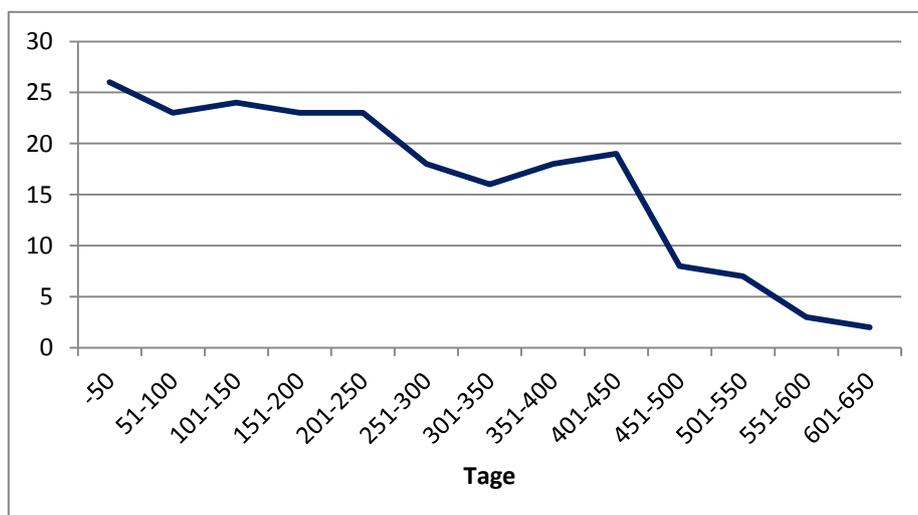


Abb. 13: Verteilung von Zeitspannen zwischen Fahrsicherheitstraining und Unfallgeschehen als absolute Werte

Der Abwärtstrend der Funktion ist in der Auswertung deutlich zu sehen. Während die meisten Unfälle innerhalb der ersten 240 Tage nach einem Fahrsicherheitstraining passiert sind, sinkt die Anzahl mit der Zeit. Interessant ist in diesem Zusammenhang ebenfalls die Entwicklung der Rangierunfälle, welche seit 2012 um mehr als ein Viertel abgenommen haben (vgl. Kapitel 5). Von diesen 199 Rangierbeschädigungen, die sich seit dem 01.01.2012 ereignet haben, sind 58,3 % entstanden, nachdem der Fahrzeugführer bereits an einem Fahrtraining teilgenommen hatte. Von den innerhalb der zwei Jahre 2012 und 2013 geschehenen 97 Einsatzfahrtunfällen, sind 62,9 % nach einer Fahrsicherheitsausbildung des Fahrzeugführers passiert, von den 41 bei schlechtem Straßenzustand 73,2 %. In allen drei Unfallkategorien sind die Unfälle nach einem Training im Mittel nach 233 bis 252 Tagen entstanden mit einer Standardabweichung von $\pm 137-163$.

6. Diskussion

6.1. Beurteilung der Ergebnisse

In einigen Bereichen ist die Interpretierbarkeit der Werte aufgrund des Datensatzumfanges eingeschränkt, auf diese soll im Folgenden eingegangen werden:

Geschätzte Angaben zur Kollisionsgeschwindigkeit durch den Fahrzeugführer können hohe Toleranzen beinhalten, wobei die Annahme besteht, dass die eigene Geschwindigkeit häufig eher zu niedrig geschätzt wird. Daher ist in diesem Bereich eine tatsächliche Tendenz der Daten nach oben vorstellbar. Außerdem besteht wahrscheinlich eine Divergenz der Daten zwischen Angaben des Unfalldatenschreibers und den Schätzungen eines Fahrzeugführers. Mit Hilfe eines Datenschreibers kann die nahezu exakte Kollisionsgeschwindigkeit festgelegt werden, während Fahrzeugführer eher Geschwindigkeiten vor der Kollision schätzen. Nichtsdestotrotz können die Daten zur grundlegenden Einordnung in den Sachverhalt genutzt werden.

Wie in Kapitel 4.3.4 beschrieben wurden nur Unfallberichte als Einsatzfahrtunfälle klassifiziert, die dementsprechend eindeutig waren. Sinn war bei der Unterscheidung der Unfallberichte in Sonderrechtsfahrten und Normalfahrten, die Fehlerrate bei der Einstufung als Einsatzfahrt gering zu halten, sodass eine sichere Beurteilung dieser Daten möglich ist. Dies führt dazu, dass gleichzeitig die Möglichkeit eines Fehlers bei der Einteilung besteht, wenn eigentliche Einsatzfahrtunfälle nicht als solche erkannt wurden. Die Fehlergröße wird auf bis zu 3 % geschätzt. Entsprechend würden sich die Unfallraten unter Sonderrechten und damit zusammenhängende Parameter erhöhen und somit die Untersuchungsergebnisse verändern.

Im Bereich der Auswertungen zu den Unfällen mit Personenschaden sowie Verletzungshäufigkeit und -schwere gilt zu beachten, dass der Datenumfang der Untersuchung in diesem Bereich mit $N = 13$ sehr gering ist. Die Repräsentativität und Reliabilität der Daten ist somit eingeschränkt. Die Ergebnisse können jedoch als Tendenzen betrachtet werden.

Bei den Unfallraten bezogen auf die Fahrkilometer ist zu beachten, dass aus Gründen des Fehlens geeigneterer Daten, die Unfallanzahlen auf Einsatz- und Normalfahrten jeweils auf die Gesamtfahrleistungen aller Rettungsfahrzeuge bezogen wurden. Dementsprechend ist es wahrscheinlich, dass sich die Unfallraten auf Einsatzfahrten erhöhen und die Werte bei Normalfahrten kleiner werden.

6.2. Analytische Diskussion und Vergleich mit bisherigen Ergebnissen

Wie in der Deskriptiven Statistik erfolgt die Auswertung des Parameters Einsatz- oder Normalfahrt in der Analytischen Diskussion jeweils an den passenden Stellen, nicht erst im Bereich „Einsatzbedingungen“.

Der Rückgang der Unfallzahlen im Jahr 2013 ist mittels zukünftiger Untersuchungen dahingehend zu überprüfen, ob es sich um Ausreißer oder um Tendenzentwicklungen der Werte handelt. Ein kausaler Zusammenhang mit den Fahrsicherheitstrainings sollte ebenfalls geprüft werden, ist mit diesem Datensatz allerdings nicht möglich. Der Vergleich zwischen Unfallraten der Rettungsfahrzeuge und übriger Verkehrsteilnehmer, wie in Tab. 17 dargestellt, ist lediglich mit den gesamten Raten der Rettungsfahrzeuge möglich (Unfallrate Fahrzeugbestand vgl. Anlagen Tab. 44). Eine Differenzierung hinsichtlich Werten von Einsatzfahrten ist nicht durchführbar, da nur Fahrleistungsdaten für summierte Fahrzeugbewegungen vorliegen. Dementsprechend würde eine starke Verzerrung der Einsatzfahrtunfälle im Vergleich zu Unfällen übriger Verkehrsteilnehmer entstehen.

Tab. 17: Vergleich der Unfallraten bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der übrigen Verkehrsteilnehmer und Rettungsfahrzeuge

	Übrige Verkehrsteilnehmer		Rettungsfahrzeuge	
	Mittelwert	Standardabw.	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle			48,79	± 4,52
Hauptunfälle	2,19	± 0,019	20,90	± 0,85
Unfälle mit Personenschaden	0,39	± 0,006	1,15	± 0,31
Verletzte Personen	0,49	± 0,009	1,94	± 1,23

Die Werte zeigen deutlich höhere Unfallraten der Rettungsfahrzeuge. Für den Vergleich der Unfallwahrscheinlichkeit der Gruppen übrige Verkehrsteilnehmer zu Rettungsfahrzeuge wird das 0,95-Konfidenzintervall für die Hauptunfallraten berechnet, wobei sich folgende Intervalle ergeben:

Übrige Verkehrsteilnehmer: 2,15 – 2,23

Rettungsfahrzeuge: 19,9 – 21,9

Da sich die Intervalle nicht überschneiden, ist die Unfallrate für Rettungsfahrzeuge in den untersuchten Kreisen signifikant größer, entsprechend Tab. 17 fast 10 Mal so hoch, wie für andere Verkehrsteilnehmer. Die höhere Unfallwahrscheinlichkeit für Rettungsfahrzeuge wurde ebenfalls durch andere Studien bestätigt (vgl. Kapitel 2). Die Vergleichbarkeit der Hauptunfallraten beider Bereiche ist allerdings dadurch eingeschränkt, dass es sich bei den „übrigen Verkehrsteilnehmern“ um alle polizeilich erfassten Unfälle handelt. Hierdurch besteht die Möglichkeit, dass sich die Art der Unfälle zu denen der Rettungsfahrzeuge unterscheidet. Dementsprechend könnten die Raten im Bereich Hauptunfälle in der Realität von den hier errechneten Raten abweichen, wobei eine leichte Tendenz der Rate der Rettungsfahrzeuge nach unten wahrscheinlich ist. Die Auswirkungen dieser Anpassungen werden jedoch als relativ gering eingeschätzt, sodass Hypothese eins, dass das relative Risiko für einen Verkehrsunfall für Rettungsfahrzeuge größer ist als für andere Verkehrsteilnehmer, folglich trotzdem angenommen werden kann.

Für die Unfallwerte der BAST Untersuchung von 1986 lässt sich ein Wert von 22,7 als Hauptunfallrate pro Gesamtfahrleistung der Rettungsfahrzeuge errechnen (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Vergleicht man die Unfallwerte für andere Verkehrsteilnehmer und für Rettungsfahrzeuge zwischen diesen beiden Studien, zeigt sich, dass sich die Hauptunfallrate andere KFZ zwar halbiert, der Wert der Rettungsfahrzeuge sich allerdings nur wenig verbessert hat.

Die 0,95-Konfidenzintervalle der Unfallraten mit Personenschaden und Verletztenrate von Rettungsfahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmern zeigt folgende Ergebnisse:

	Unfälle mit Personenschaden	Verletzte Personen
Übrige Verkehrsteilnehmer:	0,38 – 0,39	0,48 – 0,50
Rettungsfahrzeuge:	0,80 – 1,51	0,54 – 3,34

Das Risiko für Unfälle mit Personenschaden ist nach dieser Untersuchung für Rettungsfahrzeuge in den Landkreisen signifikant größer und fast drei Mal so groß wie für andere Verkehrsteilnehmer. Die Verletzungsrate ist ebenfalls signifikant größer und sogar nahezu vier Mal so hoch. Der Unterschied zu den Ergebnissen von Schmiedel & Unterkofler ist in diesem Bereich relativ gering, 1986 ergibt sich ein um 1,36 höheres Risiko für einen Unfall mit Personenschaden für Rettungsfahrzeuge

bezogen zur Gesamtfahrleistung (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Während sich die Unfallrate mit Personenschaden der Rettungsfahrzeuge nur um etwa 15 % verbessert hat ist die Unfallrate für Personenunfälle der anderen KFZ inzwischen nur noch ein Drittel so groß verglichen mit dem Wert von 1986 (Schmiedel & Unterkofler, 1986).

6.2.1. Kollisionsbedingungen

Betrachtet man die Häufigkeit einzelner Unfallgegner bei der Beteiligung am Unfallgeschehen (vgl. Kapitel 5, Tab. 7) sind einige Punkte auffällig. Der Anteil der Alleinunfälle nimmt bei den Hauptunfällen, den Unfällen mit Personenschaden und den Unfällen mit höherem Sachschaden in den drei Jahren überproportional ab. Die hohe Anzahl der Alleinunfälle beim gesamten Unfallgeschehen ist jedoch durch Rangierschäden zu begründen. Zur Minderung der Rangierschäden bei Einparkvorgängen, wäre zu prüfen, ob akustische Einparkhilfen für Abstandswarnungen am Fahrzeugumfang den Fahrzeugführer mehr unterstützen als Rückfahrkameras.

Bei den Unfällen auf Einsatzfahrten haben Alleinunfälle wieder einen höheren Stellenwert, was auf viele Seitenbeschädigungen an Gegenständen neben der Fahrbahn, wie beispielsweise Torbegrenzungen (vgl. Abb. 3 und Tab. 16) zurückzuführen ist. Dieser Unfallvorgang hat insgesamt 29.595 € Sachschaden innerhalb der drei Jahre verursacht, wobei der niedrige Mittelwert von 897 € mit der Standardabweichung ± 1.645 € auf viele niedrige Werte hinweist, die Werte insgesamt jedoch eine weite Streuung haben.

Gleichzeitig haben LKW im Unfallgeschehen der Hauptunfälle und der Einsatzfahrten einen deutlich höheren Anteil an den Unfallbeteiligten im Vergleich zu den gesamten Unfällen. Auch PKW haben in allen Bereichen eine höhere Bedeutung in Relation zum gesamten Unfallgeschehen.

Der Anteil der PKW bei der Beteiligung an Unfällen mit Personenschaden von Rettungsfahrzeugen ist mit 76,9 % (vgl. Tab 9) etwas größer als der PKW Anteil von 63,5 % bei deutschlandweiter Betrachtung dieser Unfälle bei den übrigen Verkehrsteilnehmern (Statistisches Bundesamt Wiesbaden, 2014). LKW und Motorradfahrer spielen bei den Unfällen mit Personenbeteiligung keine Rolle, dies ist wahrscheinlich auf den geringen Datenumfang in diesem Bereich zurückzuführen.

Das Abkommen von der Fahrbahn hat im Unfallgeschehen von Rettungsfahrzeugen wenig Bedeutung, was ebenfalls durch die Untersuchung der BASt 1986 (Schmiedel & Unterkofler, 1986) festgestellt wurde. Diese positive Entwicklung ist zu einem hohen Anteil durch die Funktion des ESC-Programmes zu begründen. Gleichzeitig darf nicht vernachlässigt werden, dass es zwei Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn gegeben hat, von denen einer als schwer zu klassifizieren ist. Beide haben sich Außerorts, im Bereich einer Kurve, bei Dunkelheit, schlechten Witterungsverhältnissen und entsprechend nicht angepasster Geschwindigkeit ereignet. Dieser Parameter sollte dementsprechend mit einer größeren Anzahl schwerer Unfälle erneut untersucht werden.

Zwölf Stück, also über die Hälfte der Unfälle durch Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn, sind durch Wildunfälle entstanden, 50 % von diesen sind während Einsatzfahrten geschehen. Bei den Wildunfällen sind allerdings keine Personenschäden entstanden, sodass in diesem Bereich Rettungsfahrzeuge bei diesem Datensatz besser abschneiden als übrige Verkehrsteilnehmer, bei denen Wildunfälle für mehr als 6 % der Personenschäden ursächlich sind (Statistisches Bundesamt Wiesbaden, 2014). Für eine abschließende Beurteilung ist der Datensatz der Personenschädigungen jedoch zu klein.

Die hier aufgeführten Feststellungen zu Unfällen mit Personenschäden wurden ebenfalls durch andere Studien (Schmiedel & Unterkofler, 1986) bestätigt. Es ist zu prüfen, ob es sich bei der hier ermittelten Anzahlentwicklung getöteter Personen um einen positiven Trend handelt oder um Zufallsergebnisse der Stichprobe. In früheren Studien waren höhere Todesraten für Rettungsfahrzeugunfälle errechnet worden (Schmiedel & Unterkofler, 1986; Schmid, 2000; Basters, et al., 2009). Zum Vergleich der Unfälle mit Personenschaden relativ zur Fahrleistung und der Verletzten Personen bezogen auf je 100 Einsatz- und Normalfahrtunfälle, werden die 0,95-Konfidenzintervalle bestimmt.

	Unfälle mit Personenschaden	Verletzte pro 100 Unfälle
Einsatzfahrtunfälle:	0,58 – 0,84	5,26 – 14,0
Normalfahrtunfälle:	0,07 – 0,81	0,07 – 3,85

Aufgrund der starken Überdeckung der Intervalle der Unfälle mit Personenschäden, werden bei Unfällen unter Sondereinsatzsignal demnach nicht signifikant häufi-

ger, aber signifikant mehr Personen in den untersuchten Kreisen verletzt als auf Normalfahrten (vgl. Kapitel 5.1). Auch das Risiko für eine höhere Verletzungsschwere ist auf Einsatzfahrten größer als auf Normalfahrten (vgl. Kapitel 5.1). Die kleinen Standardabweichungen der Unfallraten auf Einsatzfahrten und bei Normalfahrten von Rettungsfahrzeugen (vgl. Tab. 14) bedeuten eine geringe Streuung der Werte um die Mittelwerte der Messungen und damit eine hohe Reliabilität dieser Daten. Das 0,95-Konfidenzintervall der Hauptunfallraten in Bezug zur Fahrleistung der Einsatz- und Normalfahrtunfälle von Rettungsmitteln stellt sich wie folgt dar:

Einsatzfahrtunfälle:	9,00 – 10,74
Normalfahrtunfälle:	9,96 – 12,09

Aufgrund der starken Überschneidung dieser Konfidenzintervalle werden die festgestellten Ergebnisse als nicht signifikant bewertet. Die höhere Unfallwahrscheinlichkeit auf Normalfahrten für die Hauptunfälle unterscheidet sich zudem von den Ergebnissen der BAST Untersuchung, die entsprechend gegensätzliche Resultate erzielt hat (Schmiedel & Unterkofler, 1986). In diesem Bereich sind jedoch Korrekturen für realistische Werte gemäß Kapitel 6.1 zu erwarten. Hypothese zwei kann somit nicht komplett bestätigt werden. Bei Einsatzfahrten werden zwar signifikant mehr Personen verletzt, allerdings sind die restlichen Ergebnisse als nicht signifikant einzustufen. Als wahrscheinliche Ursache hierfür wird der geringe Stichprobenumfang gewertet. Dass Hypothese zwei in diesem Fall nicht bestätigt werden kann, bedeutet umgekehrt nicht, dass keine Korrelation vorhanden ist.

Entsprechend der Auswertung der Daten spielt der Behandlungsraum als Entstehungsort für Personenschäden eine deutlich untergeordnete Rolle, während im Führerhaus der Rettungsfahrzeuge fast 60,0 % der gesamten Verletzten zu verzeichnen sind. Vergleicht man diese Anteile mit den relativen Angaben zum Einsatzzeitpunkt bei Eintritt der Personenschädigung wird eine deutliche Korrelation der Daten sichtbar. Dass der Schwerpunkt der Personenschädigungen auf der Anfahrt zum Notfallort liegt, bedeutet nicht unbedingt, dass dieser Sachverhalt ebenfalls kausal für den Schwerpunkt beim Entstehungsort der Verletzten ist. Ein ursächlicher Zusammenhang ist allerdings sehr wahrscheinlich. Die Aussage von Schmiedel und Unterkofler in ihrer Untersuchung von 1986, dass im Führerhaus von Rettungsfahrzeugen ein

erhöhtes Verletzungsrisiko besteht (Schmiedel & Unterkofler, 1986), ist demnach nicht unbedingt richtig. Vielmehr existiert ein erhöhtes Risiko für den Eintritt von Personenschädigungen auf der Anfahrt zum Patienten. Ob ein höheres Verletzungsrisiko im Führerhaus oder Behandlungsraum besteht, kann nur anhand der Betrachtung von Unfällen mit Personenschaden während des Patiententransportes untersucht werden. Hierbei muss allerdings ein Verhältnis der Wahrscheinlichkeiten der Aufenthaltsorte von Personenmengen berücksichtigt werden, da in vielen Einsatzsituationen mehr Personen im Behandlungsraum als im Führerhaus sind. Für diese Analyse reicht der Datenumfang in dieser Untersuchung nicht aus, sodass die Durchführung weiterer Untersuchungen zur Prüfung dieses Sachverhaltes empfohlen wird.

Andere Studien hatten bereits den Verletzungsschwerpunkt bei den Unfallgegnern festgestellt (Schmiedel & Unterkofler, 1986; Schmid, 2000), wobei lediglich 16,7 % auf andere Unfallgegner als PKW entfallen. Dreiviertel der PKW-Unfälle, weisen die Unfallart „Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt“ auf. Der Sachverhalt der geringeren Verletzung von Einsatzpersonal ist damit einerseits durch ihre höhere Sitzposition und einer damit verbundenen geringeren Beteiligung am direkten Kollisionsschwerpunkt zu begründen. Andererseits werden auch die Anstoßkonfigurationen eine Rolle spielen. Bei diesen besteht die Annahme, dass das Führerhaus des Rettungsfahrzeuges häufig nicht direkt und wenn, lediglich seitlich betroffen ist.

Die rechtsschiefen Verteilungen bei der Höhe der Sachschäden zeigen, dass es eine hohe Anzahl an Unfällen mit geringen bis mittel hohen Beschädigungswerten gibt. Gleichzeitig zeigen die Extremwerte und Ausreißer im oberen Bereich der Verteilungen, dass einige Unfälle mit sehr großen Schadenshöhen auftreten. Die große Streuung der Daten wird durch die hohen Differenzen zwischen Arithmetischen Mitteln und den Medianen in Zusammenhang mit den Standardabweichungen ebenfalls bestätigt (Vgl. Kapitel 5.1.). Gerade die Ausreißer, die bei den Gesamtunfällen fast 10 % umfassen, zeigen, dass es nahezu bei jeder zehnten Fahrzeugbeschädigung zu einem Sachschaden über 3.000 € kommt, bei den Hauptunfällen mit knapp 14,5 %, dementsprechend bei jedem fünfzehnten Unfall sogar zu einem Schaden oberhalb von 4.000 €. Bei Einsatzfahrten zählen fast 15 % der Werte zu Extremwer-

ten und Ausreißern, entsprechend kommt es bei jedem fünfzehnten Unfall sogar zu einem Sachschaden größer 5.000 €.

Die 0,95-Konfidenzintervalle zur Häufigkeitsverteilung der Unfälle mit einem Sachschaden größer 1.000 € zwischen Einsatz- und Normalfahrtunfällen enthalten folgende Werte:

Einsatzfahrtunfälle: 3,95 – 4,60

Normalfahrtunfälle: 4,90 – 7,72

Das Ergebnis ist demnach als signifikant zu betrachten. Relativ auf die Gesamtfahrleistung bezogen, geschehen in den Landkreisen 1,47 Mal so viele Unfälle mit Sachschaden über 1.000 € auf Normalfahrten als auf Einsatzfahrten (vgl. Tab. 14). Allerdings zeigen Median und Mittelwert der Sachschadenshöhen (vgl. Anlagen Tab. 13), dass die Unfälle auf Einsatzfahrten durchschnittlich 2,17 bis 3,71 Mal so hohe Schäden verursachen, ursächlich wahrscheinlich durch höhere Geschwindigkeiten oder andere Anstoßkonstellationen bei Einsatzfahrtunfällen.

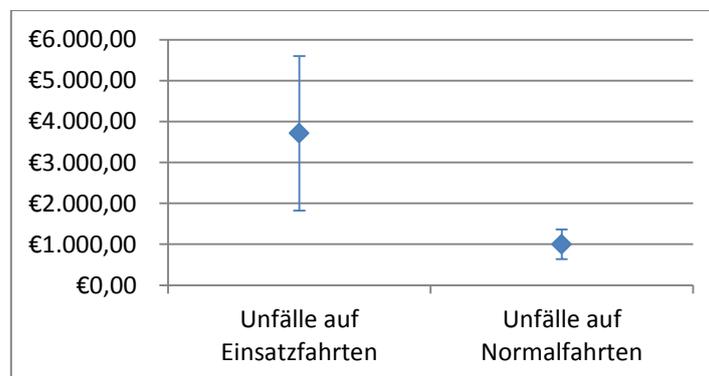


Abb. 14: 0,95-Konfidenzintervalle zur Sachschadenshöhe der Unfälle auf Einsatz- und Normalfahrten

Die, in Abb. 14 dargestellten, 0,95-Konfidenzintervalle zur Sachschadenshöhe der Unfälle auf Einsatz- und Normalfahrten, zeigen, dass diese Ergebnisse ebenfalls signifikant sind. In der Studie von Schmiedel & Unterkofler war der Unterschied der Rate für Sachschäden über 3.000 DM bei Unfällen mit Sondersignal zu ohne Sondersignal 4,27 Mal so hoch, sodass in diesem Bereich das Ergebnis dieser Untersuchung divergent ist.

Über die Hälfte der Hauptunfälle geschehen bei einer Kollisionsgeschwindigkeit zwischen 10 und $20 \frac{km}{h}$. Dies ist vergleichbar mit Ergebnissen der BAST Studie, bei denen über 60 % der Unfälle mit und über 40 % der Unfälle ohne Sondersignal unterhalb einer Geschwindigkeit von $20 \frac{km}{h}$ geschehen sind (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Die mittlere Geschwindigkeit bei Unfällen mit Personenschäden zeigt sich erwartungsgemäß höher (vgl. Kapitel 5.1), was ebenfalls den erwarteten Zusammenhang zu höheren Sachschäden, der in der Untersuchung bestätigt wurde (vgl. Kapitel 5.1), erklärt.

6.2.2. Örtliche und zeitliche Merkmale

Bei der zeitlichen Verteilung nach Monaten ist zu beachten, dass es in bestimmten Abschnitten, wie den Sommermonaten Juli bis September beziehungsweise Oktober, zu höheren Einsatzzahlen kommt. Dies geschieht aufgrund steigender Aktivität der Menschen und erhöhtem Personenaufkommen durch Tourismus. Dementsprechend sind die korrelierenden Verteilungsschwerpunkte der Unfälle in diesem Bereich nicht überraschend. Die Unfallsteigerungen sollten allerdings verhältnismäßig mit der Einsatzzahlenzunahme verglichen werden. Der Spitzenwert an Unfällen im Januar ist hingegen sehr überraschend. Vergleicht man die hohen Anteile der Unfälle mit Angaben zum Witterungszustand, fällt auf, dass unter 10 % hiervon bei Schnee geschehen sind, sodass dies keine Erklärung ist. Gleichzeitig enthalten allerdings 61,2 % der Januarunfälle keine Witterungsdaten. Ein Abgleich mit Wetterdaten der Zeiträume zeigt keine wetterbedingten Auffälligkeiten (Deutscher Wetterdienst, 2014), wobei aufgrund der fehlenden Daten in den Unfallberichten trotzdem nicht ausgeschlossen werden kann, dass Witterungsbedingungen ursächlich sind. Diese Verteilung unterscheidet sich etwas zu den Ergebnissen der Studie 1986, die Maxima im Februar und Oktober sowie Minima im August bis September und Dezember festgestellt hatte (Schmiedel & Unterkofler, 1986).

Für eine weitere Analyse der Verteilung der Unfälle nach Wochentagen wird die entsprechende Verteilung der Einsätze berücksichtigt, für die Firmendaten über das Jahr 2013 aufsummiert und genutzt werden (vgl. Anlagen Tab. 45).

Hierbei sind wie erwartet unter der Woche hohe Aufkommen an Krankenförderungen für Krankenhäuser, Dialysezentren oder ähnliches festzustellen sowie sin-

kende Anteile am Wochenende (vgl. Anlagen Tab. 45). Insofern ist die Verteilung der Unfälle auf Normalfahrten mit dem entsprechenden Einsatzaufkommen vergleichbar. Dabei ist allerdings kein durchgehender Zusammenhang erkennbar, da zum Beispiel am Donnerstag der höchste Unfallanteil der Woche, aber der niedrigste Anteil an Krankentransporten unter der Woche zu sehen ist. Das 0,95-Konfidenzintervall zum Vergleich der Unfallanteile auf Normalfahrten donnerstags und sonntags zeigt folgende Werte:

Unfälle donnerstags: 14,4 – 21,8 %

Unfälle sonntags: 5,0 – 10,2 %

Donnerstags geschehen demnach signifikant mehr Unfälle auf Normalfahrten als am Sonntag.

Die Verteilung der Notfalleinsätze bleibt über die Woche sehr stabil (vgl. Anlagen Tab. 45), während die Unfallverteilung auf Einsatzfahrten hingegen sehr wellenförmig ist. Eine Signifikanz der Anteile einzelner Tage lässt sich mittels Konfidenzintervallen jedoch nicht bestätigen. In den Ergebnissen der Untersuchung der BAST von 1986 war die Verteilung der Einsatzfahrtunfälle viel gleichmäßiger und korrelierte deutlich mit dem Einsatzaufkommen (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Dieser Unterschied sollte anhand eines größeren Datensatzes überprüft werden.

Bei der Auswertung der Uhrzeitverteilung ist die hohe Anzahl der Normalfahrtunfälle tagsüber hauptsächlich durch Krankentransporten, Rückfahrten zur Wache oder Ähnliches zu erklären. Bei der Verteilung der Unfälle abends und nachts fällt allerdings auf, dass der Anteil der Rangierunfälle am Unfallgeschehen zu diesen Zeiten deutlich zunimmt. Zwischen 20:00 und 04:00 Uhr beträgt der Anteil immer mindestens 45 % des gesamten Unfallgeschehens. Plausibel erscheint hierfür, dass die Einsatzkräfte nach einem langen Arbeitstag oder mitten in ihrer Nachtschicht schnell nach Hause beziehungsweise in ihr Bereitschaftsbett wollen und deswegen durch Unvorsichtigkeit Rangierfehler entstehen.

In Abb. 15 ist eine Verteilung der Einsatz- und Normalfahrtunfälle nach Uhrzeiten als Differenz der Unfallanteile und Einsatzhäufigkeiten dargestellt (Einsatzverteilung vgl. Anlagen Tab. 46).

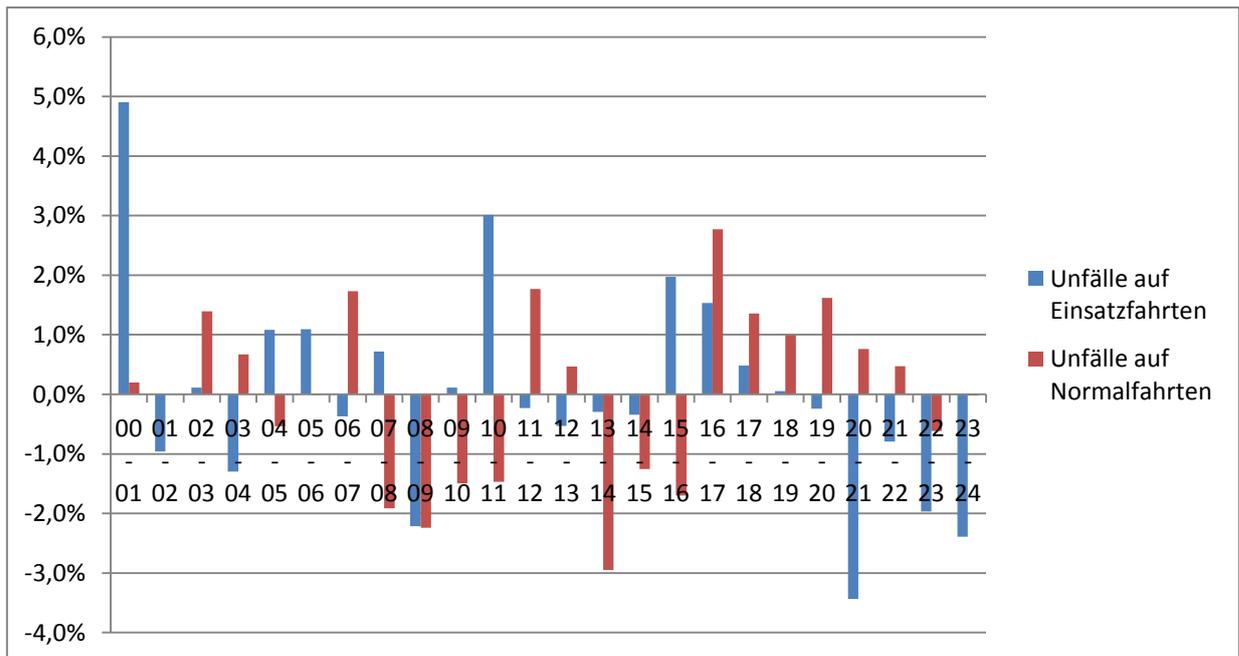


Abb. 15: Darstellung der Unfallverteilung nach Uhrzeiten als Differenz zwischen Anteil Uhrzeitbereich und Einsatzverteilungsanteil

Die in Kapitel 5.2 festgestellten Minima und Maxima korrelieren direkt mit der Einsatzverteilung. Zwischen 20:00 und 0:00 Uhr sind permanent höhere Anteile an Notfalleinsätzen als Unfälle auf Einsatzfahrten zu verzeichnen. Die meisten der Abweichungen zwischen Unfall- und Einsatzanteil sind als eher gering anzusehen, lediglich der hohe Anteil der Unfälle auf Einsatzfahrten zwischen 0:00 und 01:00 Uhr sticht hervor. Ein ursächlicher Zusammenhang mit dem Schlafrhythmus erscheint hier wahrscheinlich: Wenn sich die Einsatzkräfte aufgrund der Einsatzverteilungen in den davor liegenden Zeiträumen häufig in Tiefschlafphasen befinden und aus diesen Phasen direkt in den Einsatz müssen, sind sie möglicherweise unachtsamer, sodass leichter Fehler entstehen. Eine Signifikanz der Unterschiede zwischen Maxima und Minima lässt sich durch 0,95-Konfidenzintervalle bei Einsatz- und Normalfahrtunfällen zeigen. Dementsprechend kann Hypothese fünf angenommen werden, dass Häufungen an Unfällen an bestimmten Wochentagen und zu bestimmten Uhrzeiten existieren.

Bei der örtlichen Verteilung der Unfälle werden die Schwerpunkte an Ein- und Ausfahrten sowie auf Kreuzungen ebenfalls durch frühere Ergebnisse bestätigt, bei denen meist der Unfallanteil an Kreuzungen allerdings noch deutlich größer war (Schmiedel & Unterkofler, 1986; Schmid, 2000; Bockting, 2007). Ein Vergleich der mittleren Sachschadenshöhen der Hauptunfälle Innerorts zu Außerorts zeigt, dass

außerörtliche Unfälle mit einem Mittelwert der Sachschäden von 6.836 € durchschnittlich zu höheren Sachschäden führen als innerörtliche Unfälle mit einem mittleren Wert von 2.365 €. Dieses Verhältnis wurde ebenfalls in einer amerikanischen Studie festgestellt (Heyward, et al., 2009; Maio, et al., 1992), wobei die höheren Geschwindigkeiten auf Landstraßen wahrscheinlich als Ursache aufzuführen sind.

Der Vergleich der Gruppen Einsatzfahrt- und Normalfahrtunfälle hinsichtlich der Anteile an der Unfallörtlichkeit Kreuzung mittels des 0,95-Konfidenzintervalles zeigt das in Abb. 16 dargestellte Ergebnis.

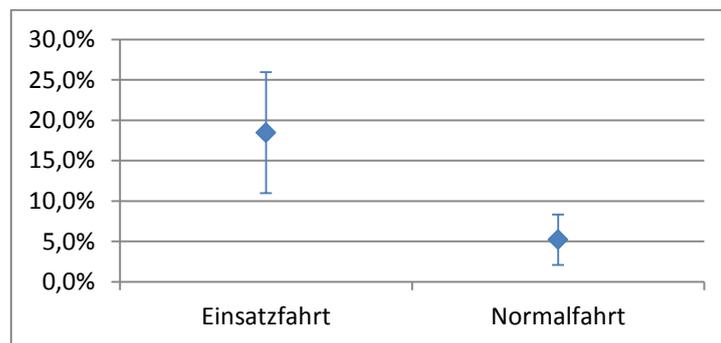


Abb. 16: 0,95-Konfidenzintervall der Gruppen Einsatzfahrt- und Normalfahrtunfälle hinsichtlich der Anteile an der Unfallörtlichkeit Kreuzung

Da sich die Intervalle nicht überschneiden, zeigt sich, dass der Anteil an Unfällen an Kreuzungen in den Landkreisen signifikant größer bei Einsatzfahrten als auf Normalfahrten ist. Ähnliches wird bei der Untersuchung der Mittelwerte beider Unfallarten an Kreuzungen deutlich, wobei der Wert der Normalfahrtunfälle 2.790 € beträgt und bei Einsatzfahrtunfällen 12.475 €. Dieser deutlich höhere mittlere Sachschaden wie auch der Verletzungsschwerpunkt an Kreuzungsbereichen (vgl. Kapitel 5.2) weisen darauf hin, dass an Kreuzungen ebenfalls das Risiko für eine höhere Unfallschwere größer ist. Auf weitere Analysen bezüglich der LSA wird aufgrund des geringen Stichprobenumfanges verzichtet. Schmiedel und Unterkofler wiesen allerdings nach, dass über drei Viertel der Einsatzfahrtunfälle an Kreuzungen bei einer LSA passieren, die Rot für das Rettungsmittel zeigt (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Hypothese drei kann somit insoweit angenommen werden, dass an Kreuzungen das Unfallrisiko im Vergleich zum normalen Bewegungen im Straßenverkehr weiterhin deutlich erhöht ist. Lediglich Aussagen zur LSA sind nicht möglich. Zu prüfen wäre, ob sich solche Kollisionen durch zusätzliche optische Warneinrichtungen wie gelbe Farbe oder Blitzleuchten an den Fahrzeugseiten reduzieren lassen. Unterstützenden Fahrassistenzsysteme zur Vermeidung von Seitenkollisionen sind derzeit noch zu

wenig entwickelt, zukünftig können allerdings entsprechende aktive Sicherheitssysteme möglicherweise ebenfalls Lösungsansätze bieten.

6.2.3. Umfeld Bedingungen

Die untersuchbare Datenanzahl im Bereich der Witterungsverhältnisse und Straßenzustände ist eher gering, sodass Reliabilität und Repräsentativität eingeschränkt sind. Die Unfallauswertungen dieser Bedingungen sind bei dieser Auswertung als unauffällig zu bewerten. Diese Ergebnisse entsprechen ebenfalls denen der BASt Studie (Schmiedel & Unterkofler, 1986). Interessant ist allerdings, dass obwohl in über 97 % der Regen- und Schneeunfälle der Straßenzustand mit nass oder glatt bewertet wurde, knapp 40 % mit einer Geschwindigkeit oberhalb von $30 \frac{km}{h}$ passiert sind, über 30 % sogar oberhalb von $40 \frac{km}{h}$. In lediglich 5 % der Glätte- und Nässeunfälle ist es allerdings zu einem Personenschaden gekommen. Während bei den Unfällen mit Personenschaden in etwa 20 % der Fälle von Rettungsfahrzeugen Glätte durch Regen oder Schnee ursächlich sein kann, nimmt diese witterungsbedingte Ursache beim übrigen Straßenverkehr einen größeren Anteil von fast 40 % ein (Statistisches Bundesamt Wiesbaden, 2014). Diese Erkenntnisse können aufgrund des geringen Datenumfanges zufällig entstanden sein, gleichzeitig besteht aber auch die Möglichkeit, dass Fahrzeugführer von Rettungsfahrzeugen ein besseres Fahrzeughandling und effektivere Reaktionen in Situationen mit schwierigem Straßenzustand oder plötzlichen Vorkommnissen wie Wildwechsel (vgl. Kapitel 6.2.1) aufweisen.

Bei der Auswertung der Lichtverhältnisse ist der größere Anteil der Einsatzfahrtenfälle in Bezug zu den Unfällen auf Normalfahrt bei Dunkelheit durch eine Korrelation mit dem höheren Aufkommen an Notfalleinsätzen im Vergleich zu den restlichen Einsätzen in der Nacht zu begründen (vgl. Anlagen Tab. 46).

6.2.4. Einsatzbedingungen

Bei der Betrachtung der Standardabweichungen der Unfallraten der Fahrzeugtypen (vgl. Tab. 15; Anlagen Tab. 27), fällt auf, dass die meisten zum Großteil noch als gering anzusehen sind, sodass in diesen Bereichen ebenfalls eine kleine Streuung

der Messwerte um den Mittelwert vorliegt. Im Bereich der Unfälle mit Personenschäden und Sachschaden über 1.000 € ist die Standardabweichung der Daten der NEF und ELW Unfälle allerdings zu groß, was jedoch durch die großen Unterschiede der Einzelmesswerte von 2012 und 2013 sowie die geringe Anzahl an Datensätzen zu begründen ist (vgl. Anlagen Tab. 26 bis 31). Für Untersuchungen mittels Konfidenzintervallen ist die Größe der Datensätze bei den Fahrzeugtypen allerdings zu gering, sodass daher darauf verzichtet wird und keine Aussagen zur Signifikanz der Ergebnisse getroffen werden können.

Die Unfallraten mit Unterscheidung nach Fahrzeugtyp zeigen, dass RTW und KTW deutliche häufiger Unfälle haben als NEF und ELW. Die höhere Unfallrate für Unfälle mit einem Sachschaden über 1.000 € der RTW und KTW gegenüber den beiden anderen KFZ-Typen zeigt, dass das Risiko für einen solchen Unfall mit einem RTW oder KTW größer ist. Durch die stärkere Teilnahme am Straßenverkehr steigt diese Häufigkeit und aufgrund vieler kritischer Auf- und Ausbauten an RTW werden Reparaturen häufig teuer.

Gleichzeitig ist die mittlere Schadenshöhe der Hauptunfälle aber auch der Unfälle mit Sachschaden größer 1.000 € bei NEF und ELW, 1,67 (vgl. Kapitel 5.1) beziehungsweise 1,26 Mal so hoch. Dies zeigt, dass Unfälle mit entsprechender Schadenshöhe mit RTW und KTW zwar häufiger geschehen, bei NEF und ELW aber im Durchschnitt zu höheren Schadenssummen führen. Die Sachschadenauswertungen sowie die Unfallraten über Unfälle mit Personenschäden und das Verletzungsrisiko weisen also darauf hin, dass NEF und ELW relativ zur Fahrleistung betrachtet häufiger in schwerere Unfälle verwickelt werden. Die schwerwiegenderen Kollisionsfolgen bei NEF in Verbindung mit dem einsatzzeitlichen Unfallschwerpunkt bei der „Anfahrt zum Patienten“ sind möglicherweise durch fahrtechnisch höhere Geschwindigkeiten zu begründen. Außerdem weisen andere Studien darauf hin, dass kleine Fahrzeuge im Verkehr deutlich schlechter wahrnehmbar sind (Bockting, 2007) und somit gerade auf Einsatzfahrten leichter übersehen werden können.

Bei der Ausstattung und den entsprechenden Einflüssen auf die Wahrnehmbarkeit verschiedener Fahrzeuge spielen allerdings auch weitere Faktoren entscheidende Rollen: Fahrzeuglackierungen mit leuchtenden und auffälligen Farben können zur Reduktion von Unfällen führen. Empfehlenswert sind gelbe und weiße Farben

(Bockting, 2007; De Lorenzo & Eilers, 1991). Für verbesserte Nachwahrnehmbarkeit sind retroflektierende Eigenschaften der Fahrzeugfarben entscheidend (Bockting, 2007). Ebenfalls großen Einfluss hat die Art der optischen und akustischen Warnsignale, sodass diese bei der Ausstattung von Fahrzeugen sorgfältig ausgewählt werden sollten. Pressluftfanfaren als Ergänzung zum Signalhorn und Blitzleuchten anstatt Drehspiegel bei den Rundumkennleuchten erhöhen die Auffälligkeit. Zudem sind Warnsysteme am Heck und an der Front hilfreich (Bockting, 2007). Wie in Kapitel 4.3.4 erläutert, sind die Fahrzeuge der RKiSH bereits weitestgehend dementsprechend ausgestattet. Fahrzeug, bei denen die Ausstattung noch nicht den optimalen Bedingungen entspricht, sollten nachgerüstet werden, sodass Unfallpräventionsressourcen in diesem Bereich bestärkt werden können.

83,7 % der Unfälle auf Einsatzfahrten passieren auf der Anfahrt zum Patienten und 16,3 % beim Patiententransport, beziehungsweise 56,8 % und 25,4 % der gesamten Unfälle (vgl. Anlagen Tab. 32). Diese Ergebnisse wurden ebenfalls mit einem Anteil von 73,3 % der Einsatzfahrtunfälle auf der Anfahrt zum Patienten und 15,8 % bei der Patientenbeförderung in anderen Studien festgestellt (Schmiedel & Unterkofler, 1986; Bockting, 2007). Diese Ergebnisse sind jedoch nicht unerwartet, da auf der Anfahrt zum Patienten häufiger Sondersignale genutzt werden als auf dem Patiententransport. Eine verhältnismäßige Differenzierung der Daten mittels entsprechender Einsatzdaten ist aufgrund fehlender Datenbasis nicht möglich.

Zum Vergleich der Gruppen Einsatzfahrtunfälle und Normalfahrtunfälle werden auch hier näherungsweise die 0,95-Konfidenzintervalle berechnet. Sie werden auf die Anteilshäufigkeit, ob das Merkmal „Unfall auf der Anfahrt“ ausgeprägt ist oder nicht, bezogen. Dabei ergeben sich folgende Intervalle:

Unfälle auf Einsatzfahrt:	77,5 – 89,9 %
Unfälle bei Normalfahrten:	5,9 – 16,7 %

Da sich diese Konfidenzintervalle nicht überschneiden, ist ein signifikanter Unterschied des Unfallschwerpunktes auf der Anfahrt unter Sonderrechten in den untersuchten Kreisen ersichtlich. Es entsteht demnach ein deutlich größerer Anteil an Unfällen auf der Anfahrt zum Patienten, wenn dabei Sondersignale genutzt werden. Gründe hierfür, wie das Entstehen von Stress und die Nutzung höherer Geschwin-

digkeiten, wurden bereits in Kapitel 3.2 erläutert. Hypothese vier, dass beim Einsatzzeitpunkt der Unfälle von Rettungsfahrzeugen eine Häufung an Unfällen auf der Anfahrt zum Patienten bei der Nutzung von Sondersignalen existiert, kann damit angenommen werden.

Bei den Auswertungen im Bereich des Einflusses unterschiedlicher Einsatzauslastungen auf das Unfallgeschehen, werden Unterschiede in der Fahrzeughandhabung deutlich. Während Wachen, die viele Einsätze fahren und dementsprechend mehr Zeit im Fahrzeug verbringen einen geringeren Anteil an Rangierbeschädigungen haben, ist bei Wachen der Kategorie C genau das Gegenteil der Fall. Auffällig ist dabei, dass bei 69,3 % der Unfälle von C-Wachen die wahrscheinliche Ursache Rangierfehler sind. Mögliche Ursache können, aufgrund mangelnder Routine, Unsicherheiten im Umgang mit den Fahrzeugen und in Bezug auf Fahrzeugabmessungen sein. Insgesamt entstehen durch die Rangierunfälle der C-Wachen pro Jahr etwa 14.000 € Sachschaden, was einen Anteil von 20 % an den jährlichen Rangierbeschädigungen bedeutet. Der Anteil daran ist damit 1,26 Mal größer als der Anteil dieser Wachen am Einsatzgeschehen. Zu untersuchen wäre, ob sich dementsprechend zusätzliche jährliche Rangierübungen für Einsatzpersonal an C-Wachen durch einen Rückgang an Rangierbeschädigungen amortisieren würden.

Ursächlich für die Auffälligkeiten der Anteile an Einsatzfahrtunfällen bei A- und C-Wachen scheint, dass C-Wachen eher in ländlicheren Gebieten und A-Wachen in dicht besiedelten Bereichen mit höherem Verkehrsaufkommen und mehr kritischen Verkehrssituationen liegen. Dementsprechend ist das Risiko aufgrund der größeren Menge an übrigen Verkehrsteilnehmern und der kritischeren Verkehrsführungen für Unfälle von Rettungsfahrzeuge an A-Wachen deutlich höher.

Die Auswertung der Schichtzeiten ist summarisch als unauffällig zu bewerten. Zwar gibt es Schwerpunkte im Unfallgeschehen tagsüber, jedoch sind in diesen Zeiten ebenfalls mehr Einsätze zu verzeichnen (vgl. Anlagen Tab. 46). Der Anstieg des Anteils der Einsatzfahrtunfälle in Nachtschichten ist wie bereits beschrieben durch den Anstieg des Anteils der Notfalleinsätze zu begründen (vgl. Anlagen Tab. 46). Aufgrund der geringen Anzahl auswertbarer Beobachtungswerte bei 24-Stundenschichten ist die Reliabilität der Daten sehr eingeschränkt.

Auch die Verteilungen der Unfälle nach bereits geleisteten Stunden im Dienst, zeigen kaum Schwerpunkte, wobei trotzdem deutlich wird, dass gerade in den Anfangsstunden im Dienst viele Unfälle passieren. Hypothese sieben wird somit vorerst widerlegt und gilt für den Untersuchungsbereich als nicht gültig: Das Risiko für einen Unfall ist nicht höher, wenn die Einsatzkräfte bereits länger im Dienst.

Ähnliche Ergebnisse waren auch durch Schmiedel und Unterkofler festgestellt worden, bei denen etwa jeder vierte Unfall beim ersten Einsatz in der Schicht passierte, was die Autoren durch die hohen Anforderungen beim Wechsel von Ruhe- zu Hochleistungsphase begründeten (Schmiedel & Unterkofler, 1986).

6.2.5. Fahrzeugführermerkmale

Bei der Auswertung zu Alter und Geschlecht der Fahrzeugführer ist der Anteil der jüngeren Fahrer am Unfallgeschehen erwartungsgemäß verhältnismäßig größer. Besonders junge Fahrer können in komplexen Einsatzsituationen zum Empfinden von Stress und Anspannung neigen (Bockting, 2007), wodurch das Entstehen von Unsicherheiten und Fehlern begünstigt wird. Durch qualitativ hochwertige Ausbildung und regelmäßige Fortbildungen kann die Gelassenheit und damit auch die Sicherheit in diesen Situationen allerdings zunehmen (Bockting, 2007), sodass das Gefahrenpotential sinkt.

Weiterhin ist auffällig, dass Männer zwischen 25 und 34 Jahren entsprechend der allgemeinen Auswertung in Abb. 11 verhältnismäßig wenige Unfälle verursachen. Betrachtet man jedoch die Auswertung zum Unfallgeschehen bei schlechtem Straßenzustand in Abb. 12 wird deutlich, dass Männer zwischen 25 und 34 hier mit 8,8 % einen signifikant höheren Anteil an den Unfällen im Vergleich zu ihrem Anteil in der Altersstruktur haben. Bei der Auswertung zum Straßenzustand ist jedoch zu beachten, dass mit einem Stichprobenumfang von 59 die Anzahl der Datensätze relativ gering ist, sodass die Reliabilität der Daten sinkt.

Eine entsprechende Untersuchung der Unfälle mit Personenschaden zeigt, dass Frauen und Männern zwischen 25 und 34 einen verhältnismäßig großen Anteil am Unfallgeschehen haben. Hierbei kann die Aussage aufgrund des zu geringen Stichprobenumfangs mit $N = 13$ lediglich als Annäherung betrachtet werden.

Die Auswertung der Fehlerarten bestätigt die Ergebnisse der Unfallarten insoweit, dass viele Unfälle durch Seiten- und Frontkollisionen aufgrund zu geringen Abstandes geschehen (vgl. Tab. 16). Fehler in der Geschwindigkeitswahl werden insgesamt selten, aber gleichzeitig häufiger auf Einsatzfahrten begangen. Wichtig ist allerdings nicht nur welche Fehler, sondern auch aus welchen Gründen diese begangen werden. Gibt es Defizite in der Wahrnehmung oder Bewertung der Verkehrssituation, steht der Fahrer unter starkem Stress oder sind Probleme in der Fahrzeughandhabung (Müller, 2010a), mangels allgemeiner Fahrerfahrung oder mit dem Fahrzeugtyp, vorhanden. Gerade bei der Wahl der Geschwindigkeit können aufgrund der modernen Technik leicht Gefahrensituationen entstehen. Rettungsfahrzeuge sind inzwischen stark motorisiert und erreichen teils Geschwindigkeiten wie normale PKW, während gleichzeitig Geschwindigkeit, Wendigkeit und Verzögerung des Fahrzeuges häufig durch den Fahrer unterschätzt werden (Bocking, 2007; Schmiedel & Unterkofler, 1986).

Insgesamt hat es, wie bereits erläutert, eine Abnahme der Unfälle von 2012 nach 2013 gegeben, besonders im Bereich der Rangierbeschädigungen, sodass dementsprechend eine Kausalität zu den Fahrsicherheitstrainings geprüft werden sollte. Die Ergebnisse der Fahrtraining-Untersuchung präsentieren sich allerdings anders als erwartet. Der Abwärtstrend der Verteilung der Zeitspannen zwischen Fahrsicherheitstraining und Unfallgeschehen in Abb. 13 ist überraschend, kann allerdings teilweise durch die Abnahme der gesamten Unfälle erklärt werden. Die Verlässlichkeit dieser Messung sollte anhand neuer Daten überprüft werden.

Hypothese sechs kann dementsprechend vorerst nicht angenommen werden, da ein positiver Einfluss durch die Fahrsicherheitstraining auf das Unfallgeschehen nicht direkt nachgewiesen werden konnte. Wahrscheinlich ist, dass der Nutzen vorhanden ist, allerdings nicht bewiesen werden konnte oder, dass die Fortbildungen noch nicht in dem Maße eingesetzt werden, dass ein Effekt entsteht. Nichtsdestotrotz bietet diese Ausbildungsmöglichkeit der RKiSH und aller weiteren Einsatzbereiche, in denen diese Fortbildungen bereits genutzt werden, eine Präventionsressource zur Vermeidung von Fehlern. Die Trainings schaffen die Gelegenheit der persönlichen Erfahrung für Einsatzkräfte. In diesen werden häufig Themen der Fahrzeugbeherrschung in Extremsituationen, wie plötzliches Ausweichen oder der Umgang mit rut-

schiger Fahrbahn behandelt und trainiert. Sinnvoll wäre aber auch das Üben spezieller und kritischer Einsatzsituationen auf Sondersignalfahrten im Straßenverkehr und ebenfalls die damit in Zusammenhang stehenden psychologischen Aspekte (Bockting, 2007). Verhaltensalternativen in kritischen Fahrsituationen, wie beim Überqueren von Kreuzungen oder Überholen anderer KFZ, könnten besprochen werden. Wichtig ist, dass es nicht dazu kommt, dass Einsatzkräfte ihr Fahrkönnen im Nachhinein von Sicherheitstrainings überschätzen oder austesten wollen, was als Ursache den Verlauf der Abb. 13 erklären könnte.

Häufig kommt es allerdings nicht bewusst zu einer riskanteren Fahrweise durch Einsatzkräfte, allerdings kann der Zeitdruck zu der eben erwähnten hohen psychischen Belastung führen (vgl. Kapitel 3.2). Dadurch entstehender Stress kann die Wahrnehmung, Risikobeurteilung und auch die Reaktionsfähigkeit beeinflussen (Bockting, 2007; Waldron, 2008). Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass Untersuchungen der BASt zeigen, dass Fahrzeugführer während einer Einsatzfahrt durchschnittlich alle 19 Sekunden mit einer kritischen Fahrsituation konfrontiert werden (Bundesanstalt für Straßenwesen, 1995). Dies zeigt ebenfalls die Notwendigkeit für technische, personelle und organisatorische Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit.

Eine weitere gute Möglichkeit bieten hier ebenfalls Simulatoren zum Training von Einsatzfahrten, da bei diesen Art und Umfang kritischer Situationen vielfältig variiert werden können (Bockting, 2007; Hänggi, 2007). Nutzen und Lernerfolg durch den Einsatz von Simulatoren sind teils nachgewiesen, durch den hohen finanziellen Aufwand sind diese häufig jedoch nicht einsetzbar (Bockting, 2007).

Entscheidend für die Organisation dieser Fortbildungsmaßnahmen ist, dass Häufigkeit und Struktur so gestaltet werden, dass Mitarbeiter einen konstruktiven Nutzen daraus ziehen können.

6.3. Empfehlungen

Einen großen Einflussfaktor auf das Unfallgeschehen stellen sicherlich das Handeln der Einsatzkräfte und deren Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern dar. Der Fahrzeugführer eines Einsatzfahrzeuges muss bei der Entscheidung zur Nutzung von Sonderrechten nach § 35 StVO oder Wegerechten im Sinne des § 38 StVO immer hinreichend abwägen zwischen dem gegenwärtigen Nutzen der Missachtung

der Straßenverkehrsvorschriften und dem dadurch entstehenden zusätzlichen Gefährdungsrisiko.

Zweifellos wird sich der Einsatzfahrer immer innerhalb Sekunden entscheiden und somit intuitiv urteilen müssen. Dies zeigt, dass das Verständnis der Problematik und die situative Risikowahrnehmung durch den Fahrzeugführer enorme Bedeutung einnehmen. Dementsprechend sollte die komplexe Fahrzeugführung auf Einsatzfahrten regelmäßig thematisiert und geübt werden, wobei auf Risikobereiche wie Kreuzungen besonders geachtet werden sollte. Die professionellen Fahrsicherheitstrainings der RKiSH im Dreijahresrhythmus sollten inhaltlich entsprechend angepasst und das Üben spezieller und kritischer Einsatzsituationen auf Sondersignalfahrten mit aufgenommen werden (vgl. Kapitel 6.2.5). Besonders jüngeren Rettungsdienstmitarbeitern sowie Einsatzkräften in weniger ausgelasteten Einsatzbereichen, sollte die Möglichkeit gegeben werden ihr Fahrzeughandhabung zu verbessern, um Unfällen vorzubeugen. Wird anschließend ein signifikanter positiver Nutzen dieser Übungen nachweisbar, sollte ein kürzerer Zeitabstand der Trainings geprüft werden.

Eine Einbindung der Thematik Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte zum Verhalten und Handeln auf Einsatzfahrten, wie in Kapitel 6.2.5 beschrieben, in eine übergreifende gesetzliche Grundlage, wie in das Notfallsanitätäergesetz, kann für eine sichere bundeseinheitliche Basis der Kräfte sorgen (Müller, 2010a). Ein gutes Beispiel bietet hier das Bundesland Nordrhein-Westfalen, das mit dem Runderlass „Ausrüstung und Verwendung von Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) und von Warnvorrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (Einsatzhorn) an Einsatzkraftfahrzeugen der Feuerwehren, der Einheiten und Einrichtungen der Gefahrenabwehr und des Rettungsdienstes“ des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung aus 2010 die Unterweisung der Fahrzeugführer über die Voraussetzungen und das Verhalten beim Fahren von Einsatzfahrzeugen und der Nutzung von Sondereinsatzsignalen verbindlich in jährlichem Rhythmus vorschreibt.

Die Effektivität verschiedener Fahrweisen auf Sonderrechtsfahrten sollte in diesem Zusammenhang untersucht werden. Zwar weisen einzelne Untersuchungen den zeitlichen Vorteil von Sondersignalfahrten nach, deren Ergebnisse sind statistisch allerdings zu wenig belegt (vgl. Kapitel 3.2). In der BGW Studie von 2007 wird außerdem die Vermutung aufgestellt, dass ein durchgängig zügigeres Fahren möglicherweise schneller ist im Vergleich zu einem ständigen Wechsel zwischen Höchstgeschwin-

digkeit und Abbremsvorgängen. Dadurch bringen extreme Geschwindigkeiten wahrscheinlich nur wenig Nutzen (Bockting, 2007).

Zur Stresssenkung und Unterstützung des Einsatzpersonals bieten sich noch einige Möglichkeiten zur Ergänzung der bereits in Kapitel 6 erläuterten Punkte. Aufgrund des Einflusses von unterschiedlichen Einsatzstichworten auf das Fahrverhalten auf der Anfahrt zum Notfallort (vgl. Kapitel 3.2), wurde in einer Untersuchung die Anregung gegeben, auf die Nennung von Notfallart und Ähnlichem bei der Meldung an das Einsatzpersonal zu verzichten (Lipp, et al., 1999).

Auch die Ausstattung der Fahrzeuge mit Klimaanlage steigert die Arbeitsfähigkeit des Fahrers, da hohe Temperaturen die Konzentrationsfähigkeit und damit auch die Leistungsfähigkeit senken (Bockting, 2007). Ein Automatikgetriebe entlastet die Komplexität der Situation für den Fahrzeugführer, wobei Untersuchungen gezeigt haben, dass dieses flächendeckender Standard ist (Bockting, 2007) (vgl. Kapitel 4.3.4). Insgesamt wird die bestehende beziehungsweise geplante technische Warnausstattung der Fahrzeuge der RKiSH als positiv bewertet. Wie bereits beschrieben sollten lediglich Fahrzeuge mit älterer Ausstattung auf den neuesten Stand gebracht werden. Auf die Aus- und Nachrüstung der Fahrzeuge mit effektiven akustischen und optischen Warnsignalen sollte zukünftig weiterhin Wert gelegt werden.

Weitere technische Einrichtungen außerhalb der Fahrzeuge wie der Aufbau bevorrechtigender LSA-Schaltungen für Rettungsmittel auf Einsatzfahrten durch einen Sender im Fahrzeug und einen Empfänger in der LSA (Bockting, 2007), sind interessante Ideen, allerdings noch zu wenig entwickelt und derzeit nicht umsetzbar. Ebenso verhält es sich mit dem Einbau abschaltbarer Störsender für Radio und Telefon im RTW, um die Wahrnehmung des Einsatzfahrzeuges bei anderen Verkehrsteilnehmern sicherzustellen (Bockting, 2007). Diese Ansätze sollten weiter untersucht werden. Bei der Nutzung ist allerdings eine ausgereifte Technik ausschlaggebend, damit keine zusätzlichen Probleme auf Einsatzfahrten erzeugt werden.

Von Einsatzkräften wird auf Sondersignalfahrten verlangt, hohe Sicherheit und Rücksicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern walten zu lassen und ihnen wird oft ein erhöhter Verschuldungsanteil an Unfällen zugesprochen. Dennoch muss auch das fehlerhafte Handeln anderer Fahrzeugführer berücksichtigt werden. Am Beispiel

des Bildens von Rettungsgassen auf der Autobahn ist der schlechte Bildungsstand zum Thema Rechte von Fahrzeugen auf Einsatzfahrten und gebotenes Verhalten gegenüber diesen innerhalb der Gesellschaft deutlich sichtbar (Bockting, 2007). Überprüfungen von Fahrschulen zur Ausbildung zu diesem Thema haben außerdem schlechte Ergebnisse gezeigt (Bundesanstalt für Straßenwesen, 1995; Bockting, 2007), was signalisiert, dass auch der Informierung der Gesellschaft mehr Bedeutung zugemessen werden muss.

Zwar haben Hauptunfälle deutlich schwerwiegendere Auswirkungen, dennoch sollte auch der hohe Anteil der Rangierbeschädigungen reduziert werden. Zur Prävention bietet sich die Entwicklung von Fahr- beziehungsweise Rangierübungen an. Diese könnten halbjährlich oder jährlich Firmen- oder Wachenintern in der RKiSH durchgeführt werden, um den Umgang mit den Fahrzeugen zu trainieren. Auch hier sollte vor allem mit Mitarbeitergruppen, die in diesem Bereich durch mangelnde Routine Probleme haben, wie jungen Einsatzkräften und C-Wachen-Mitarbeitern, die Fahrzeughandhabung trainiert werden. Gerade bei diesen Maßnahmen kann es unter Umständen dazu kommen, dass die Mitarbeiter diese nicht akzeptieren und Gegenwehr leisten. Insofern ist es wichtig die Mitarbeiter bei der Entwicklung miteinzubeziehen, damit das Ziel erreicht werden kann.

Letztendlich sind eine Überwachung des Unfallgeschehens sowie die Beurteilung der Gefährdung allerdings nur dann möglich, wenn aktuelle Kennzahlen und Parameter vorliegen. Jeder Rettungsdienstanbieter sollte dementsprechend die Unfalldaten sammeln, analysieren und Risikobereiche identifizieren. Dies ist ebenfalls für die RKiSH eine empfehlenswerte Maßnahme. Überregional sind Unfallzahlen zurzeit meist unbekannt (Bockting, 2007), sodass keine Vergleichsmöglichkeit besteht. Eine Lösungsmöglichkeit wäre die gesetzliche Einbindung der Meldung von Unfällen in einem übergreifenden System, vergleichbar mit dem Krankenhaus-CIRS-Netz in Deutschland, oder bei einer Bundeseinrichtung. Die kontinuierliche Überprüfung der Entwicklung von Unfällen und die Identifikation von Gefährdungen würden damit gewährleistet und der Aufbau eines Risikomanagementsystems im Sinne des Qualitätsmanagements ermöglicht.

7. Fazit

Ziel dieser Arbeit war die Analyse statistischer Unfalldaten, um das Unfallrisiko für Rettungsfahrzeuge beurteilen und mögliche Ursachen ermitteln zu können. Die wichtigsten Erkenntnisse aus den aktuellen Unfallberichten der RKiSH lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mit 80 % stellen Kleinbeschädigungen durch Rangierfehler und Anprall an seitlichen Gegenständen neben der Fahrbahn die Hauptunfälle dar, wobei lediglich ein Drittel der Sachschadenswerte erzeugt werden.
- Die Unfallrate der Rettungsfahrzeuge ist fast zehn Mal so groß wie für andere Verkehrsteilnehmer und das Risiko für Unfälle mit Personenschaden fast drei Mal so groß. Beide Raten haben sich im Gegenteil zum übrigen Verkehr im Vergleich zu 1986 kaum beziehungsweise deutlich weniger verbessert.
- Auf Einsatzfahrten werden mehr als fünf Mal so viele Personen verletzt wie auf Normalfahrten und die Verletzungsschwere ist größer, wobei der Unfallschwerpunkt Kreuzung hervorsteicht.
- Schlechte Straßenverhältnisse und kritische Fahrsituationen haben bei Unfällen mit Personenschaden von Rettungsfahrzeugen einen deutlich geringeren Anteil als bei den übrigen Verkehrsteilnehmern, möglicherweise bedingt durch eine bessere Fahrzeughandhabung und effektivere Reaktionen in entsprechenden Situationen.
- Auf Einsatzfahrten entstehen im Mittel fast vier Mal so hohe Sachschäden als auf Normalfahrten, jeder fünfzehnte Unfall weist einen Sachschaden größer 5.000 € auf.
- Zwischen 0:00 und 01:00 Uhr geschieht eine vergleichsweise hohe Anzahl an Einsatzfahrtunfällen, die nicht mit dem Einsatzaufkommen korreliert, wobei ein ursächlicher Zusammenhang zum Schlafrhythmus vermutet wird.
- NEF und ELW sind relativ betrachtet fast doppelt so häufig an Unfällen mit Personenschäden beteiligt wie RTW und KTW und weisen außerdem eine fast zwei Mal so große mittlere Sachschadenshöhe auf.
- Es entsteht ein deutlich größerer Anteil an Unfällen auf der Anfahrt zum Patienten, wenn dabei Sondersignale genutzt werden.
- Rettungsfahrzeuge an Wachen mit geringerer Einsatzauslastung sind anteilig überdurchschnittlich viel an Rangierunfällen beteiligt.

- Besonders in den Anfangsstunden von Diensten entstehen viele Unfälle.
- Der Anteil jüngerer Fahrer am Unfallgeschehen ist relativ groß, wobei vor allem weibliche Rettungsdienstmitarbeiter durchgängig verhältnismäßig viele Unfälle verursachen. Männliche Einsatzkräfte zwischen 25 und 34 sind allerdings für einen vergleichsweise hohen Anteil an Unfällen bei schlechterem Straßenzustand verantwortlich.

Verkehrsunfälle vollständig verhindern zu können, sind visionäre Vorstellungen und möglicherweise nicht zu erreichen. Allerdings bleibt deren Reduktion und die Minderung von Auswirkungen ein wichtiges zu verfolgendes Ziel und sollte in der Forschung und Entwicklung weiterhin forciert werden. Das Unfallrisiko der Rettungsfahrzeuge im Untersuchungsbereich stellt sich insgesamt weiterhin als vergleichsweise groß dar, wobei vor allem der Bereich der Einsatzfahrten durch ihre Komplexität zu einem schwerwiegenderen Unfallgeschehen führt. Diese Tatsache aber auch die wenig fortgeschrittene Entwicklung im Vergleich zum übrigen Straßenverkehr in den letzten 30 Jahren zeigt die Interventionsnotwendigkeit.

Die Ursachenanalyse und Bewertung der Unfälle einzelner Rettungsdienstbereiche, wie in dieser Arbeit, ist problemlos möglich. Eine Auswertung von differenzierten Unfalldaten, die zum Unfallzeitpunkt aufgenommen werden, erzielt dabei sehr objektive Ergebnisse, die eine entsprechend hohe Validität und Reliabilität besitzen. Die Arbeitsweise dieser Untersuchung ist daher als geeignet zu bewerten.

Die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf Großstadtbereiche ist nicht direkt möglich, da die Einflussfaktoren sehr variieren. Die Unterschiede der Straßenarten, Verkehrsbeteiligten und des Verkehrsaufkommens zwischen städtischen und vorwiegend ländlichen Bereichen werden Unfallraten und Unfallarten verändern.

Die erarbeiteten Maßnahmen stellen Ansätze für Interventionsmöglichkeiten im Untersuchungsraum dar. Ein größerer und regional weiter übergreifender Datenumfang wäre allerdings geeigneter, um die Qualität und Repräsentativität der Ergebnisse zu erhöhen. Bundesweite Daten würden entsprechend helfen das Gesamtrisiko von Unfällen im Straßenverkehr von Rettungsfahrzeugen besser einschätzen und somit effektivere Maßnahmen zur Prävention entwickeln zu können.

Literaturverzeichnis

- Basters, J., Meinhardt, J., Genzwürker, H. & Hinkelbein, J., 2009. Analyse zur Unfall- und Todesfallhäufigkeit bodengebundener arztbesetzter Rettungsmittel. Notfall + Rettungsmedizin, 5 September, pp. 451-456.
- Becker, L. R. et al., 2002. Relative risk of injury and death in ambulances and other emergency vehicles. Accident Analysis & Prevention, 21 Mai, pp. 941-948.
- Behrends, A. et al., 2014. Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2013, Kiel: Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein.
- Behrendt, H., Schmiedel, R. & Auerbach, K., 2009. Überblick über die Leistungen des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland im Zeitraum 2004/2005. Notfall + Rettungsmedizin, 25 Juli, pp. 383-388.
- Birkhäuser, B. & Martini, S., kein Datum Einführung softwaregestützter standardisierter Notrufabfrage: Erfahrungen bei der Durchführung einer Datenanalyse mittels KNIME, Wuppertal: s.n.
- Bockting, S., 2007. Verkehrsunfallanalyse bei der Nutzung von Sonder- und Wegerechten gemäß StVO - Konzeptionelle Vorschläge zur Verbesserung der Aus- und Fortbildung, Duisburg: Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege.
- Bresser, T., 2013. Juristische Aspekte einer Sondersignalfahrt, Dresden: s.n.
- Bundesanstalt für Straßenwesen, 1995. Verbesserung der Sicherheit bei Sondersignaleinsätzen, Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Bundesanstalt für Straßenwesen, 2014. [Online] Available at: www.bast.de [Zugriff am 28 Juni 2014].
- De Lorenzo, R. A. & Eilers, M. A., 1991. Lights and Siren: A Review of Emergency Vehicle Warning Systems, Dayton: s.n.
- Deutscher Wetterdienst, 2014. [Online] Available at: www.dwd.de [Zugriff am 7 August 2014].
- Deutsches Institut für Normung e.V., 2010. DIN EN 1789:2010-11 - Rettungsdienstfahrzeuge und deren Ausrüstung - Krankenkraftwagen, s.l.: s.n.
- Deutsches Institut für Normung e.V., 2014. E DIN 13050:2014-04 - Begriffe im Rettungswesen, s.l.: s.n.
- Funk, A. et al., 2012. Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2011, Kiel: Landespolizeiamt Schleswig-Holstein.

- Funk, A. et al., 2013. Verkehrssicherheitsbericht 2012, Kiel: Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein.
- Hamm, C., 2004. Leitlinien: Akutes Koronarsyndrom (ACS) Teil 2: Akutes Koronarsyndrom mit ST-Hebung. Zeitschrift für Kardiologie, pp. 324-341.
- Hänggi, C., 2007. Der Blaulichteinsatz von Polizei, Feuerwehr oder Ambulanz unter besonderer Berücksichtigung von Unfällen in den deutschschweizerischen Kantonen, Luzern: s.n.
- Hempel, O., 2007. Straßenverkehrsrecht und Rettungsdienst - Grundlagen im Überblick. Notfall + Rettungsmedizin, 14 Juli, pp. 367-371.
- Heyward, B., Stanley, L. & Ward, N. J., 2009. Risk-Seeking Behaviors and Emergency Medical Service Crash Risk in Rural Ambulance Drivers, Montana: s.n.
- Hildinger, Reiter & Schröder, 2009. Inanspruchnahme von Sonderrechten nach §35 StVO mit Privatfahrzeugen und bei Übungen, Bruchsal: Landesfeuerwehrschule Baden-Württemberg.
- Kahn, C. A., Pirralo, R. G. & Kuhn, E. M., 2001. Characteristics of fatal ambulance crashes in the United States: an 11-year retrospective analysis. Prehospital Emergency Care, pp. 261-269.
- Klenk, A., 2010. Sonder- und Wegerechte bei der Begleitfahrt des Notarzteinsatzfahrzeugs? Nicht die Regel sondern eine Ausnahme. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, Dezember.
- Klußmann, A. et al., 2005. Gestaltung gesundheitsförderlicher Arbeitsbedingungen für Rettungsdienstpersonal. Notfall + Rettungsmedizin, 11 November, pp. 564-568.
- Krüger, H.-P., kein Datum Belastungen und Beanspruchungen bei Einsatzfahrten mit Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten, Würzburg: Center for Traffic Science.
- Lipp, M. et al., 1999. Einfluß von Einsatzstichworten auf die Reaktionsparameter von Rettungsmitteln. Notfall + Rettungsmedizin, pp. 285-292.
- Maio, R. F. et al., 1992. Rural motor vehicle crash mortality: the role of crash severity and medical resources. Accident Analysis & Prevention, pp. 631-642.
- Müller, D., 2010a. Aus- und Fortbildung von Einsatzfahrern im Rettungsdienst - ein Risiko für Notärzte?. Der Notarzt, pp. 204-208.

- Müller, D., 2010b. DGUV Fachtagung 2010 - Einsatz von Sonderrechten und Wegerecht gem. §§ 35, 38 StVO, Dresden: s.n.
- Nimis, J., 2009. Sonderrechte im Rettungsdienst - Sonderprobleme?. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht.
- Nüßen, M., 2014. Recht im Rettungsdienst. [Online] Available at: <http://www.recht-im-rettungsdienst.de/> [Zugriff am 6 Juli 2014].
- RKISH, 2014. Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein gGmbH. [Online] Available at: <http://www.rkish.de/> [Zugriff am 26 Juni 2014].
- Schmid, M., 2000. Bundesanstalt für Straßenwesen - Mitteilungen über Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, pp. 132-136.
- Schmiedel, R. & Behrendt, H., 2011. Leistungen des Rettungsdienstes 2008/09, Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Schmiedel, R. & Unterkofler, M., 1986. Unfallursachen bei Unfällen von Rettungsfahrzeugen im Einsatz, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Schwermann, T. et al., 2003. Einflussfaktoren auf die Überlebenschancen beim Polytrauma. In: Gesundheitsökonomie & Qualitätsmanagement. New York: Georg Thieme Verlag Stuttgart, pp. 285-289.
- Sellin, S. M. E., 2011. Der Einfluss einer standardisierten Notrufabfrage auf die Struktur des Notrufgesprächs und die Dispositionqualität bei Fällen von Herz-Kreislauf-Stillstand, Berlin: s.n.
- Statistisches Bundesamt Wiesbaden, 2014. D-STATIS Statistisches Bundesamt. [Online] Available at: www.destatis.de [Zugriff am 01 07 2014].
- Stueven, H. et al., 1985. Bystander/ First Responder CPR: Ten Years Experience in a Paramedic System. Original Contribution, 25 Mai, pp. 69-72.
- Sudowe, H. & Reinke, P., 2014. "Einsatz RTW ohne Sondersignal... oder doch lieber mit!" - Wie hoch ist der Zeitvorteil bei der Sonderrechtsfahrt?. Rettungsdienst, pp. 518-523.
- Waldron, D. M., 2008. An Analysis of Red Lights and Siren Use Responding to Emergency Medical Services Incidents, Londonderry, New Hampshire: Londonderry Fire Department.

Weiss, S. J. et al., 2001. A Comparison of Rural and Urban Ambulance Crashes. The American Journal of Emergency Medicine, pp. 52-56.

Anlagen

Anlagen Tab. 1: Fahrleistungen Kraftfahrzeugarten Deutschland 2008	XIII
Anlagen Tab. 2: Fahrleistungen Kraftfahrzeugarten Landkreise Schleswig-Holstein	XIII
Anlagen Tab. 3: Unfallraten anderer Verkehrsteilnehmer der untersuchten Landkreise	XV
Anlagen Tab. 4: Unfallrate bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes der Verkehrsteilnehmer in den Landkreisen	XVI
Anlagen Tab. 5: Gesamtzahlen der Unfallverteilungen der RKiSH pro Jahr	XVI
Anlagen Tab. 6: Kraftfahrzeugbestand der RKiSH	XVI
Anlagen Tab. 7: Fahrleistung der Einsatzfahrzeuge der RKiSH	XVI
Anlagen Tab. 8: Unfallrate der RKiSH bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes	XVII
Anlagen Tab. 9: Mittelwerte und Standardabweichungen der Unfallraten der RKiSH bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes der übrigen Verkehrsteilnehmer	XVII
Anlagen Tab. 10: Unfallrate der RKiSH bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ- Gesamtfahrleistung	XVII
Anlagen Tab. 11: Absolute Anzahlen bestimmter Unfallarten.....	XVII
Anlagen Tab. 12: Einsatzzahlen gemäß Alarmierung RKiSH Gesamtbereich.....	XVIII
Anlagen Tab.: 13: Daten zu Sachschadenshöhen.....	XVIII
Anlagen Tab. 14: Absolute Anzahlen der Daten zur Geschwindigkeitsverteilung der Unfälle	XVIII
Anlagen Tab. 15: Verteilung der Unfälle nach Monaten	XIX
Anlagen Tab. 16: Verteilung der Unfälle nach Wochentagen in Form absoluter Anzahlen und relativer Anteile ihrer jeweiligen Gesamtanzahlen	XIX
Anlagen Tab. 17: Verteilung der Unfälle nach Uhrzeitbereichen	XX
Anlagen Tab. 18: Verteilung der Unfälle nach Ortslage des Unfalls	XXI
Anlagen Tab. 19: Verteilung der Unfälle in absoluten Anzahlen nach Witterungsbedingungen	XXI
Anlagen Tab. 20: Verteilung der Unfälle nach Straßenzustand mittels absoluten Anzahlen	XXI
Anlagen Tab. 21: Absolute Anzahlen der Unfallauswertung zu Lichtverhältnissen	XXI

Anlagen Tab. 22: Unfallrate bei Einsatzfahrten bezogen auf je 1.000 FZG des KFZ-Bestandes	XXII
Anlagen Tab. 23: Mittelwerte und Standardabweichungen der Unfallraten bei Einsatzfahrten bezogen auf je 1.000 FZG des KFZ-Bestandes	XXII
Anlagen Tab. 24: Unfallrate bei Einsatzfahrten bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung	XXII
Anlagen Tab. 25: Unfallrate bei Normalfahrten der Rettungsfahrzeuge bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung	XXIII
Anlagen Tab. 26: Unfallrate bezogen auf je 1.000 FZG des KFZ-Bestandes der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW	XXIII
Anlagen Tab. 27: Mittelwerte und Standardabweichungen der Unfallraten der RKiSH bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW	XXIII
Anlagen Tab. 28: Unfallrate bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW	XXIV
Anlagen Tab. 29: Unfallrate bei Einsatzfahrten bezogen auf je 1.000 FZG des KFZ-Bestandes der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW	XXIV
Anlagen Tab. 30: Unfallrate bei Einsatzfahrten bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW	XXIV
Anlagen Tab. 31: Unfallrate bei Normalfahrten bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW	XXV
Anlagen Tab. 32: Unfallanzahlen bezogen auf Einsatzzeitpunkte	XXV
Anlagen Tab. 33: Einsatzzahlen der einzelnen Wachen gemäß Disposition	XXV
Anlagen Tab. 34: Anzahl der Unfälle und relative Anteile der nach Wachenkategorien unterteilten Rettungswachen am Unfallgeschehen.....	XXVI
Anlagen Tab. 35: Einfluss der Einsatzauslastung von Wachen auf das Unfallgeschehen als Differenz zwischen den Anteilen am jeweiligen Unfallgeschehen und dem Anteil an der jeweiligen Einsatzauslastung	XXVI
Anlagen Tab. 36: Verteilung der Unfälle nach Schichtzeiten mittels absoluter Anzahlen	XXVI
Anlagen Tab. 37: Einsatzstunden im Dienst bis zum Unfall im Wechselschichtdienst als absolute Anzahlen	XXVII

Anlagen Tab. 38: Einsatzstunden im Dienst bis zum Unfall im 24-Stundendienst als absolute Anzahlen.....	XXVII
Anlagen Tab. 39: Geschlechts- und Altersstruktur des Einsatzpersonals der RKiSH als jährliche Anzahlen, jeweilige relative Anteile sowie absolute und relative Durchschnitte über den Dreijahreszeitraum	XXVIII
Anlagen Tab. 40: Geschlechts- und Altersstruktur der Fahrzeugführer der gesamten Unfälle als jährliche Anzahlen, jeweilige relative Anteile sowie absolute und relative Durchschnitte über den Dreijahreszeitraum.....	XXVIII
Anlagen Tab. 41: Geschlechts- und Altersstruktur der Fahrzeugführer der Rangierunfälle als jährliche Anzahlen, jeweilige relative Anteile sowie absolute und relative Durchschnitte über den Dreijahreszeitraum.....	XXIX
Anlagen Tab. 42: Geschlechts- und Altersstruktur der Fahrzeugführer der Unfälle auf Einsatzfahrten als jährliche Anzahlen, jeweilige relative Anteile sowie absolute und relative Durchschnitte über den Dreijahreszeitraum.....	XXIX
Anlagen Tab. 43: Absolute Anzahl und relative Anteile der Geschlechts- und Altersstruktur der Fahrzeugführer der Unfälle bei nassem und glattem Straßenzustand und der Unfälle mit Personenschaden	XXIX
Anlagen Tab. 44:Vergleich der Unfallraten bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes der übrigen Verkehrsteilnehmer und Rettungsfahrzeuge in Form von Mittelwerten und Standardabweichungen	XXX
Anlagen Tab. 45: Verteilung der Einsatzzahlen der RKiSH aus dem Jahr 2013 nach Wochentagen.....	XXX
Anlagen Tab. 46: Verteilung der Einsatzzahlen der RKiSH aus dem Jahr 2013 nach Uhrzeiten.....	XXX
Anlagen Tab. 47: Darstellung der absoluten Anzahlen zu Angaben der Geschwindigkeit bei Regen- und Schneeunfällen	XXXI

Anlage I –Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge pro untersuchtem Landkreis

Anlagen Tab. 1: Fahrleistungen Kraftfahrzeugarten Deutschland 2008

Kraftfahrzeugarten	Fahrleistung nach Kraftfahrzeugarten in Mrd. km	Kraftfahrzeugbestand	Durchschnittliche Fahrleistung pro Kraftfahrzeugart in km
Krafträder	15,8	3566122	4431
PKW	584,6	41183594	14195
KOM	3,3	75068	43960
LKW	78,3	2502999	31282
Sonstiges	8,1	2002254	4045

Anlagen Tab. 2: Fahrleistungen Kraftfahrzeugarten Landkreise Schleswig-Holstein

Landkreis	Kraftfahrzeugarten	Kraftfahrzeugbestand	Durchschnittliche Fahrleistung pro Kraftfahrzeugart in km	Fahrleistung nach Kraftfahrzeugarten in Mrd. km
Dithmarschen	Krafträder	6941	4431	0,031
	PKW	72836	14195	1,034
	KOM	99	43960	0,004
	LKW	4547	31282	0,142
	Sonstiges	7810	4045	0,032
	KFZ Gesamt	92233		1,243
Pinneberg	Krafträder	13706	4431	0,061
	PKW	158753	14195	2,253
	KOM	304	43960	0,013
	LKW	10504	31282	0,329
	Sonstiges	5620	4045	0,023
	KFZ Gesamt	188887		2,679
Rendsburg-Eckernförde	Krafträder	13757	4431	0,061
	PKW	153726	14195	2,182
	KOM	154	43960	0,007
	LKW	8850	31282	0,277

	Sonstiges	10609	4045	0,043
	KFZ Gesamt	187096	2,570	
Steinburg	Krafträder	7596	4431	0,034
	PKW	72517	14195	1,029
	KOM	134	43960	0,006
	LKW	4339	31282	0,136
	Sonstiges	5599	4045	0,023
	KFZ Gesamt	90185	1,227	

Anlagen Tab. 3: Unfallraten anderer Verkehrsteilnehmer der untersuchten Landkreise

Landkreis	2011			2012		
	Unfallzahlen	Unfallrate bezogen auf je 1000 KFZ des KFZ-Bestandes	Unfallrate bezogen auf 1 Mio. KFZ-km der KFZ-Gesamtfahrleistung	Unfallzahlen	Unfallrate bezogen auf je 1000 KFZ des KFZ-Bestandes	Unfallrate bezogen auf 1 Mio. KFZ-km der KFZ-Gesamtfahrleistung
Dithmarschen	2667	28,9	2,146	2638	28,6	2,122
Pinneberg	6172	32,7	2,304	6043	32,0	2,256
Rendsburg-Eckernförde	6006	32,1	2,337	5924	31,7	2,305
Steinburg	2276	25,2	1,855	2264	25,1	1,845
Landkreis	2013					
	Unfallzahlen	Unfallrate bezogen auf je 1000 KFZ des KFZ-Bestandes	Unfallrate bezogen auf 1 Mio. KFZ-km der KFZ-Gesamtfahrleistung			
Dithmarschen	2932	31,8	2,359			
Pinneberg	6160	32,6	2,299			
Rendsburg-Eckernförde	5140	27,5	2,000			
Steinburg	2550	28,3	2,078			

Anlagen Tab. 4: Unfallrate bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes der Verkehrsteilnehmer in den Landkreisen

	2011		2012		2013	
	Unfallzahlen	Unfallrate	Unfallzahlen	Unfallrate	Unfallzahlen	Unfallrate
Gesamte Unfälle	17121	30,66	16869	30,21	16782	30,05
Unfälle mit Personenschaden	3046	5,45	2954	5,29	2933	5,25
Verletzte Personen	3869	6,93	3741	6,70	3716	6,65

Anlage II – Auswertungstabellen

Anlagen Tab. 5: Gesamtzahlen der Unfallverteilungen der RKiSH pro Jahr

	Gesamt Unfälle	Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	Hauptunfälle	Unfälle mit Personenschaden
2011	193	33	78	3
2012	200	43	84	6
2013	156	43	73	4
Gesamtanzahl	549	119	235	13

Anlagen Tab. 6: Kraftfahrzeugbestand der RKiSH

	2011	2012	2013
ELW	12	12	12
NEF	13	14	13
RTW	71	75	70
KTW	4	4	4
Gesamter KFZ-Bestand	100	105	99

Anlagen Tab. 7: Fahrleistung der Einsatzfahrzeuge der RKiSH

Landkreis	Gesamtfahrleistung in 1 Mio. km 2011	Gesamtfahrleistung in 1 Mio. km 2012		Gesamtfahrleistung in 1 Mio. km 2013	
		RTW/KTW	NEF/ELW	RTW/KTW	NEF/ELW
Gesamter Bereich	3,729254	3,09372	0,73676	2,973178	0,705781
Dithmarschen	896.561	790.945	257.383	697.968	286.121

Pinneberg	1.026.191	930.357	227.593	891.763	183.331
Rendsburg-Eckernförde	801.876	877.512	113.313	856.775	92.119
Steinburg	690.976	494.906	138.471	526.672	144.210

Anlagen Tab. 8: Unfallrate der RKiSH bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes

	2011		2012		2013	
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate
Gesamte Unfälle	193	1930,00	200	1904,76	156	1575,76
Hauptunfälle	78	780,00	84	800,00	73	737,37
Unfälle mit Personenschaden	3	30,00	6	57,14	4	38,10
Verletzte Personen	3	30,00	14	133,33	5	47,62

Anlagen Tab. 9: Mittelwerte und Standardabweichungen der Unfallraten der RKiSH bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes der übrigen Verkehrsteilnehmer

	Unfallrate KFZ-Bestand	
	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle	1.803,51	± 161,37
Hauptunfälle	772,46	± 26,12
Unfälle mit Personenschaden	41,75	± 11,38
Verletzte Personen	70,32	± 45,14

Anlagen Tab. 10: Unfallrate der RKiSH bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung

	2011		2012		2013	
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate
Gesamte Unfälle	193	51,75	200	52,21	156	42,40
Hauptunfälle	78	20,92	84	21,93	73	19,84
Unfälle mit Personenschaden	3	0,80	6	1,57	4	1,09
Verletzte Personen	3	0,80	14	3,65	5	1,36

Anlagen Tab. 11: Absolute Anzahlen bestimmter Unfallarten

	Hauptunfälle N = 233	Unfälle Sachschaden > 1.000 € N = 119	Unfälle mit Personenschaden N = 13	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 140
Abkommen nach links	1	1	1	1
Abkommen nach rechts	1			1

Anprall Hindernis/PKW neben Fahrbahn	120	14		48
Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn	21	8	1	10
Fahrzeug, das anhält, anfährt oder wartet	13	5	1	13
Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	16	14	4	12
Fahrzeug, das entgegenkommt	30	2		12
Fahrzeug, das in gleicher Richtung fährt	3	2		2
Fahrzeug, das vorausfährt	7	4	2	5
Rangieren		57		29
Unfall anderer Art	21	12	4	7

Anlagen Tab. 12: Einsatzzahlen gemäß Alarmierung RKiSH Gesamtbereich

	Notfalleinsätze			Andere Einsätze		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
RKiSH Gesamt	63.007	66.997	65643	55.298	59.625	61.317
RTW	144.892			--		
NEF	50.755			--		

Anlagen Tab.: 13: Daten zu Sachschadenshöhen

	Gesamte Unfälle N = 540	Hauptunfälle N = 233	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 138	Unfälle auf Normalfahrten N = 402	Unfälle mit Personenschaden N = 13
Minimum	16,07 €	24,01 €	41,82 €	16,07 €	4.176,32 €
0,25-Quantil	100,00 €	150,00 €	200,00 €	100,00 €	6.091,94 €
Median	281,67 €	385,63 €	506,23 €	233,14 €	18.303,14 €
0,75-Quantil	845,19 €	1.181,05 €	2.161,06 €	622,82 €	52.629,19 €
Maximum	90.199,16 €	90.199,16 €	90.199,16 €	64.205,86 €	90.199,16 €
Mittelwert	1.692,82 €	3.020,92 €	3.711,13 €	999,97 €	31.249,18 €
Standardabw.	6.665,57 €	9.901,30 €	11.297,96 €	3.739,70 €	27.842,77 €

Anlagen Tab. 14: Absolute Anzahlen der Daten zur Geschwindigkeitsverteilung der Unfälle

Geschwindigkeit [km/h]	Hauptunfälle N = 140	Unfälle auf Einsatzfahrten ohne Rangierunfälle N = 73	Unfälle auf Normalfahrten ohne Rangierunfälle N = 67	Unfälle mit Personenschaden N = 12
0 - 10	45	20	25	4

10 - 20	35	20	15	
20 - 30	15	8	7	2
30 - 40	14	9	5	2
40 - 50	9	3	6	1
50 - 60	11	5	6	1
60 - 70	3	2	1	
70 - 80	1	1		
80 - 90	3	2	1	1
90 - 100	1	1		1
100 - 110	2	1	1	
> 120	1	1		

Anlagen Tab. 15: Verteilung der Unfälle nach Monaten

	Gesamte Unfälle N = 549	Unfälle auf Normalfahrten N = 409	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 140
Januar	68	50	18
Februar	36	25	11
März	40	29	11
April	45	32	13
Mai	40	31	9
Juni	41	29	12
Juli	46	35	11
August	54	40	14
September	48	36	12
Oktober	54	41	13
November	35	25	10
Dezember	42	36	6

Anlagen Tab. 16: Verteilung der Unfälle nach Wochentagen in Form absoluter Anzahlen und relativer Anteile ihrer jeweiligen Gesamtanzahlen

	Gesamte Unfälle N = 549	Unfälle auf Normalfahrten N = 409	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 140
Montag	81 (14,8 %)	62 (15,2 %)	19 (13,6 %)
Dienstag	89 (16,2 %)	72 (17,6 %)	17 (12,1 %)
Mittwoch	89 (16,2 %)	64 (15,6%)	25 (17,9 %)
Donnerstag	96 (17,5 %)	74 (18,1 %)	22 (15,7 %)
Freitag	78 (14,2 %)	62 (15,2 %)	16 (11,4 %)
Samstag	68 (12,4 %)	44 (10,8 %)	24 (17,1 %)
Sonntag	48 (8,7 %)	31 (7,6 %)	17 (12,1 %)

Anlagen Tab. 17: Verteilung der Unfälle nach Uhrzeitbereichen

	Gesamte Unfälle N = 472	Rangierunfälle N = 252	Unfälle auf Normalfahrten N = 341	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 131
00 - 01	15	7	5	10
01 - 02	6	3	4	2
02 - 03	11	6	8	3
03 - 04	6	3	5	1
04 - 05	5	2	1	4
05 - 06	7	3	3	4
06 - 07	13	5	10	3
07 - 08	15	8	9	6
08 - 09	21	12	17	4
09 - 10	35	14	27	8
10 - 11	39	21	27	12
11 - 12	41	16	33	8
12 - 13	29	18	22	7
13 - 14	21	10	15	6
14 - 15	31	21	25	6
15 - 16	29	16	20	9
16 - 17	38	22	29	9
17 - 18	29	14	21	8
18 - 19	21	14	14	7
19 - 20	22	11	16	6
20 - 21	13	11	12	1
21 - 22	13	6	9	4
22 - 23	6	4	4	2
23 - 24	6	5	5	1
Gesamtergebnis	472	252	341	131

Anlagen Tab. 18: Verteilung der Unfälle nach Ortslage des Unfalls

	Gesamte Unfälle		Hauptunfälle		Unfälle auf Einsatzfahrten		Unfälle mit Personenschaden	
	Außer-orts	Innerorts	Außer-orts	Innerorts	Außer-orts	Innerorts	Außer-orts	Innerorts
Auto-bahn	3	--	3	--	-	--	-	--
Ein- oder Ausfahrt	1	118	1	39	-	25	-	1
Gerade-aus Spur	12	68	12	52	8	28	1	3
Kreu-zung	1	1	1	25	1	19	1	4
Kurve	5	5	5	9	3	9	2	1
Land-straße	16	--	16	--	4	--	-	--
sonsti-ges	4	24	1	4	2	5	-	-
Gesamt-anzahl	303		168		104		13	

Anlagen Tab. 19: Verteilung der Unfälle in absoluten Anzahlen nach Witterungsbedingungen

	Gesamte Unfälle	Hauptunfälle	Unfälle auf Einsatzfahrten	Unfälle auf Normalfahrten
Normal/ keine Besonderheiten	120	72	49	71
Nebel	2	1	2	
Regen	27	18	8	19
Schnee	16	13	7	9
Gesamtergebnis	165	104	66	99

Anlagen Tab. 20: Verteilung der Unfälle nach Straßenzustand mittels absoluten Anzahlen

	Gesamte Un-fälle	Hauptunfälle	Unfälle auf Einsatzfahrten	Unfälle auf Normalfahrten
Glätte	18	14	9	9
Nässe	43	26	12	31
normal	106	65	48	58
Gesamtergebnis	167	105	69	98

Anlagen Tab. 21: Absolute Anzahlen der Unfallauswertung zu Lichtverhältnissen

	Gesamte Unfälle	Hauptunfälle	Unfälle auf Einsatzfahrten	Unfälle auf Normalfahrten
Dämmerung	27	11	8	19
Dunkelheit	102	45	33	69

Tageslicht	271	132	72	199
trübe	16	11	5	11
Gesamtergebnis	416	199	118	298

Anlagen Tab. 22: Unfallrate bei Einsatzfahrten bezogen auf je 1.000 FZG des KFZ-Bestandes

	2011		2012		2013	
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate
Gesamte Unfälle	43	430,00	53	504,76	44	444,44
Hauptunfälle	33	330,00	41	390,48	37	373,74
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	16	160,00	15	142,86	17	171,72
Unfälle mit Personenschaden	3	30,00	3	28,57	2	20,20
Verletzte Personen	3	30,00	8	76,19	3	30,30

Anlagen Tab. 23: Mittelwerte und Standardabweichungen der Unfallraten bei Einsatzfahrten bezogen auf je 1.000 FZG des KFZ-Bestandes

	Unfallrate KFZ-Bestand	
	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle	459,74	± 32,38
Hauptunfälle	364,74	± 25,50
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	158,19	± 11,85
Unfälle mit Personenschaden	26,26	± 4,32
Verletzte Personen	45,50	± 21,70

Anlagen Tab. 24: Unfallrate bei Einsatzfahrten bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung

	2011		2012		2013	
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate
Gesamte Unfälle	43	11,53	53	13,84	44	11,96
Hauptunfälle	33	8,85	41	10,70	37	10,06
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	16	4,29	15	3,92	17	4,62
Unfälle mit Personenschaden	3	0,80	3	0,78	2	0,54
Verletzte Personen	3	0,80	8	2,09	3	0,82

Anlagen Tab. 25: Unfallrate bei Normalfahrten der Rettungsfahrzeuge bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung

	2011		2012		2013	
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate
Gesamte Unfälle	150	40,22	147	38,38	112	30,44
Hauptunfälle	45	12,07	43	11,23	36	9,79
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	17	4,56	28	7,31	26	7,07
Unfälle mit Personenschaden	0	0,00	3	0,78	2	0,54
Verletzte Personen	0	0,00	6	1,57	2	0,54

Anlagen Tab. 26: Unfallrate bezogen auf je 1.000 FZG des KFZ-Bestandes der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW

	2012				2013			
	Anzahl		Unfallrate		Anzahl		Unfallrate	
	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW
Gesamte Unfälle	186	14	2354,43	538,46	141	15	1905,41	600,00
Hauptunfälle	76	8	962,03	307,69	66	7	891,89	280,00
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	35	9	443,04	346,15	38	5	513,51	200,00
Unfälle mit Personenschaden	3	3	37,97	115,38	4	0	54,05	0
Verletzte Personen	7	7	88,61	269,23	5	0	67,57	0

Anlagen Tab. 27: Mittelwerte und Standardabweichungen der Unfallraten der RKiSH bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW

	RTW/KTW		NEF/ELW	
	Mittelwert	Standardabw.	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle	2.129,92	± 224,51	569,23	± 30,77
Hauptunfälle	926,96	± 35,07	293,85	± 13,85
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	478,28	± 35,238	273,08	± 73,077
Unfälle mit Personenschaden	46,01	± 8,04	57,69	± 57,69
Verletzte Personen	78,09	± 10,52	134,62	± 134,62

Anlagen Tab. 28: Unfallrate bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW

	2012				2013			
	Anzahl		Unfallrate		Anzahl		Unfallrate	
	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW
Gesamte Unfälle	186	14	60,12	19,00	141	15	47,42	21,25
Hauptunfälle	76	8	24,57	10,86	66	7	22,20	9,92
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	35	9	11,31	12,22	38	5	12,78	7,08
Unfälle mit Personenschaden	3	3	0,97	4,07	4	0	1,35	0,00
Verletzte Personen	7	7	2,26	9,50	5	0	1,68	0,00

Anlagen Tab. 29: Unfallrate bei Einsatzfahrten bezogen auf je 1.000 FZG des KFZ-Bestandes der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW

	2012				2013			
	Anzahl		Unfallrate		Anzahl		Unfallrate	
	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW
Gesamte Unfälle	49	4	620,25	153,85	36	8	486,49	320,00
Hauptunfälle	37	4	468,35	153,85	31	6	418,92	240,00
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	13	2	164,56	76,92	14	3	189,19	120,00
Unfälle mit Personenschaden	1	2	12,66	76,92	2	0	27,03	0,00
Verletzte Personen	3	5	37,97	192,31	3	0	40,54	0,00

Anlagen Tab. 30: Unfallrate bei Einsatzfahrten bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW

	2012				2013			
	Anzahl		Unfallrate		Anzahl		Unfallrate	
	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW
Gesamte Unfälle	49	4	15,84	5,43	36	8	12,11	11,33
Hauptunfälle	37	4	11,96	5,43	31	6	10,43	8,50
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	13	2	4,20	2,71	14	3	4,71	4,25
Unfälle mit Personenschaden	1	2	0,32	2,71	2	0	0,67	0,00
Verletzte Personen	3	5	0,97	6,79	3	0	1,01	0,00

Anlagen Tab. 31: Unfallrate bei Normalfahrten bezogen auf 1 Mio. FZG-km der KFZ-Gesamtfahrleistung der Fahrzeugtypen RTW/KTW gegenüber NEF/ELW

	2012				2013			
	Anzahl		Unfallrate		Anzahl		Unfallrate	
	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW	RTW/ KTW	NEF/ ELW
Gesamte Unfälle	137	10	44,28	13,57	105	7	35,32	9,92
Hauptunfälle	39	4	12,61	5,43	35	1	11,77	1,42
Unfälle mit Sachschaden > 1.000 €	22	6	7,11	8,14	24	2	8,07	2,83
Unfälle mit Personenschaden	2	1	0,65	1,36	2	0	0,67	0,00
Verletzte Personen	4	2	1,29	2,71	2	0	0,67	0,00

Anlagen Tab. 32: Unfallanzahlen bezogen auf Einsatzzeitpunkte

	Gesamte Unfälle	Hauptunfälle	Unfälle auf Einsatzfahrt	Unfälle auf Normalfahrt	Unfälle mit Personenschaden
Anfahrt zum Patient	128	96	113	15	7
Dienstfahrt	25	12	-	25	2
Patiententransport	66	43	22	44	2
Rückfahrt zur Wache o.ä.	49	18	-	49	
Gesamtergebnis	268	169	135	133	11

Anlagen Tab. 33: Einsatzzahlen der einzelnen Wachen gemäß Disposition

Wachenkategorie	Wache	Einsatzzahlen gemäß Disposition				Mittelwert	
		2012		2013			
		Notfalleinsätze	andere Einsätze	Notfalleinsätze	andere Einsätze	Notfalleinsätze	andere Einsätze
A	Pinneberg	9.141	8.474	8.566	8.710	--	--
	Elmshorn	7.347	7.506	7.186	7.298		
	Itzehoe	6.192	7.343	6.075	7.577		
	Uetersen	3.070	3.623	3.089	4.080		
	Wedel	3.770	4.408	3.700	4.396		
	Summe	29.520	31.354	28.616	32.061		
B	Quickborn	1.574	1.255	1.933	1.759	--	--
	Heide	4.758	3.307	4.486	3.612		
	Glückstadt	1.387	1.829	1.496	1.878		
	Rendsburg	7.489	4.970	7.270	4.960		
	Ostrohe	1.294	1.948	1.360	2.026		
	Trennewurth	1.424	1.685	1.261	1.424		
	Kellinghusen	1.343	1.746	1.302	1.562		

	Krumstedt	997	806	1.068	796		
	Eckernförde	4.026	2.332	4.054	2.325		
	Summe	24.292	19.878	24.230	20.342	24.261	20.110
C	Barmstedt	1.070	1.294	1.073	1.028		
	Büchsenkate	1.189	1.124	1.079	986		
	Westerbüttel/ Brunsbüttel	2.522	1.208	2.578	1.940		
	Bordesholm	1.367	758	1.469	848		
	Nortorf	1029	445	1.275	811		
	Westerdeich- strich	967	601	968	623		
	Hohenwestedt	861	400	904	383		
	Gettorf	916	422	1.031	508		
	Wrohm	824	529	818	600		
	Felde	715	461	742	562		
	Han. Hade- marschen	455	298	435	234	--	--
	Summe	11.915	7.540	12.372	8.523	12.144	8.032

Anlagen Tab. 34: Anzahl der Unfälle und relative Anteile der nach Wachenkategorien unterteilten Rettungswachen am Unfallgeschehen

	Gesamte Unfälle		Hauptunfälle		Rangierunfälle		Unfälle auf Einsatzfahrten		Unfälle auf Normalfahrten	
A	143	40,6%	76	48,4%	66	34,2%	47	49,0%	95	37,7%
B	134	38,1%	56	35,7%	77	39,9%	36	37,5%	95	37,7%
C	75	21,3%	25	15,9%	50	25,9%	13	13,5%	62	24,6%
Gesamt- ergebnis	352		157		193		96		252	

Anlagen Tab. 35: Einfluss der Einsatzauslastung von Wachen auf das Unfallgeschehen als Differenz zwischen den Anteilen am jeweiligen Unfallgeschehen und dem Anteil an der jeweiligen Einsatzauslastung

	Gesamte Unfälle N = 352	Hauptunfälle N = 157	Rangierunfälle N = 193	Unfälle auf Einsatzfahrten N = 96	Unfälle auf Normalfahrten N = 252
A	-7,3%	0,5%	-13,7%	5,1%	-14,7%
B	3,1%	0,7%	4,9%	0,9%	4,4%
C	5,4%	0,0%	10,0%	-4,8%	11,3%

Anlagen Tab. 36: Verteilung der Unfälle nach Schichtzeiten mittels absoluter Anzahlen

	Gesamte Unfälle	Hauptunfälle	Rangierunfälle	Unfälle auf Einsatzfahrten	Unfälle auf Normalfahrten	Unfälle mit Personenschaden
24h	97	41	56	21	76	2
Tag	308	123	185	65	243	8

Nacht	65	33	32	24	41	1
Spät	5	2	3	2	3	0
Gesamt- ergebnis	475	199	276	112	363	11

Anlagen Tab. 37: Einsatzstunden im Dienst bis zum Unfall im Wechselschichtdienst als absolute Anzahlen

	Gesamte Unfälle	Hauptunfälle	Rangierunfälle	Unfälle auf Einsatzfahrten	Unfälle auf Normalfahrten
-1	6	2	4	1	5
0	22	13	9	8	14
1	21	10	11	4	17
2	35	19	16	7	28
3	32	14	18	9	23
4	27	19	8	11	16
5	24	6	18	5	19
6	26	11	15	6	20
7	29	16	13	7	22
8	20	8	12	6	14
9	28	10	18	6	22
10	18	6	12	7	11
11	18	10	8	8	10
12	4	1	3		4
13	4	2	2	1	3
Gesamt- ergebnis	314	147	167	86	228

Anlagen Tab. 38: Einsatzstunden im Dienst bis zum Unfall im 24-Stundendienst als absolute Anzahlen

	Gesamte Unfälle	Hauptunfälle	Rangierunfälle	Unfälle auf Einsatzfahrten	Unfälle auf Normalfahrten
1	2	1	1	0	2
2	5	3	2	0	5
3	7	3	4	2	5
4	8	5	3	1	7
5	5	2	3	0	5
6	4	2	2	1	3
7	4	1	3	1	3
8	3	1	2	0	3
9	6	3	3	1	5

10	2	2	0	1	1
11	9	3	6	3	6
12	2	1	1	0	2
13	4	0	4	0	4
14	3	0	3	0	3
15	2	1	1	0	2
16	3	1	2	1	2
17	5	2	3	3	2
18	1	1	0	0	1
19	2	1	1	1	1
21	1	1	0	1	0
22	1	0	1	0	1
23	2	2	0	0	2
24	2	1	1	1	1
Gesamt- ergebnis	83	37	46	17	66

Anlagen Tab. 39: Geschlechts- und Altersstruktur des Einsatzpersonals der RKISH als jährliche Anzahlen, jeweilige relative Anteile sowie absolute und relative Durchschnitte über den Dreijahreszeitraum

		2011		2012		2013		Mittelwert	Anteil
< 25	männlich	35	6,9%	39	7,1%	29	5,3%	34	6,4%
	weiblich	23	4,5%	26	4,7%	23	4,2%	24	4,5%
25-34	männlich	139	27,3%	148	26,9%	142	26,2%	143	26,8%
	weiblich	61	12,0%	72	13,1%	78	14,4%	70	13,1%
35-44	männlich	130	25,5%	135	24,5%	133	24,5%	133	24,8%
	weiblich	16	3,1%	13	2,4%	13	2,4%	14	2,6%
45-54	männlich	78	15,3%	83	15,1%	82	15,1%	81	15,2%
	weiblich	2	0,4%	5	0,9%	6	1,1%	4	0,8%
> 55	männlich	25	4,9%	30	5,4%	37	6,8%	31	5,7%
	weiblich	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Summe		509		551		543		534	

Anlagen Tab. 40: Geschlechts- und Altersstruktur der Fahrzeugführer der gesamten Unfälle als jährliche Anzahlen, jeweilige relative Anteile sowie absolute und relative Durchschnitte über den Dreijahreszeitraum

		2011		2012		2013		Mittelwert	Anteil
< 25	männlich	12	6,4%	14	7,2%	23	15,1%	16	9,6%
	weiblich	10	5,3%	15	7,7%	15	9,9%	13	7,6%
25-34	männlich	55	29,3%	37	19,0%	24	15,8%	39	21,3%
	weiblich	25	13,3%	30	15,4%	19	12,5%	25	13,7%
35-44	männlich	45	23,9%	51	26,2%	31	20,4%	42	23,5%
	weiblich	8	4,3%	2	1,0%	4	2,6%	5	2,6%

45-54	männlich	29	15,4%	31	15,9%	25	16,4%	28	15,9%
	weiblich	2	1,1%	4	2,1%	3	2,0%	3	1,7%
> 55	männlich	2	1,1%	11	5,6%	8	5,3%	7	4,0%
	weiblich	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Summe		188		195		152		178	

Anlagen Tab. 41: Geschlechts- und Altersstruktur der Fahrzeugführer der Rangierunfälle als jährliche Anzahlen, jeweilige relative Anteile sowie absolute und relative Durchschnitte über den Dreijahreszeitraum

		2011		2012		2013		Mittelwert	Anteil
< 25	männlich	9	8,0%	7	6,2%	11	13,6%	9	9,3%
	weiblich	6	5,4%	8	7,1%	7	8,6%	7	7,0%
25-34	männlich	26	23,2%	19	16,8%	8	9,9%	18	16,6%
	weiblich	17	15,2%	19	16,8%	11	13,6%	16	15,2%
35-44	männlich	31	27,7%	32	28,3%	16	19,8%	26	25,3%
	weiblich	6	5,4%	1	0,9%	2	2,5%	3	2,9%
45-54	männlich	16	14,3%	18	15,9%	16	19,8%	17	16,7%
	weiblich	0	0,0%	3	2,7%	3	3,7%	2	2,1%
> 55	männlich	1	0,9%	6	5,3%	7	8,6%	5	4,9%
	weiblich	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Summe		112	--	113	--	81	--	102	--

Anlagen Tab. 42: Geschlechts- und Altersstruktur der Fahrzeugführer der Unfälle auf Einsatzfahrten als jährliche Anzahlen, jeweilige relative Anteile sowie absolute und relative Durchschnitte über den Dreijahreszeitraum

		2011		2012		2013		Mittelwert	Anteil
< 25	männlich	4	9,8%	3	5,8%	5	11,4%	4	9,0%
	weiblich	1	2,4%	5	9,6%	6	13,6%	4	8,6%
25-34	männlich	17	41,5%	9	17,3%	8	18,2%	11	25,7%
	weiblich	4	9,8%	10	19,2%	6	13,6%	7	14,2%
35-44	männlich	6	14,6%	14	26,9%	11	25,0%	10	22,2%
	weiblich	6	14,6%	0	0,0%	1	2,3%	2	5,6%
45-54	männlich	3	7,3%	8	15,4%	5	11,4%	5	11,4%
	weiblich	0	0,0%	1	1,9%	0	0,0%	0	0,6%
> 55	männlich	0	0,0%	2	3,8%	2	4,5%	1	2,8%
	weiblich	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Summe		41	--	52	--	44	--	46	--

Anlagen Tab. 43: Absolute Anzahl und relative Anteile der Geschlechts- und Altersstruktur der Fahrzeugführer der Unfälle bei nassem und glattem Straßenzustand und der Unfälle mit Personenschaden

		Unfälle bei schlechtem Straßenzustand		Unfälle mit Personenschaden	
< 25	männlich	6	10,2%	0	0,0%
	weiblich	2	3,4%	1	7,7%
25-34	männlich	21	35,6%	5	38,5%
	weiblich	11	18,6%	2	15,4%

35-44	männlich	9	15,3%	3	23,1%
	weiblich	2	3,4%	0	0,0%
45-54	männlich	3	5,1%	2	15,4%
	weiblich	1	1,7%	0	0,0%
> 55	männlich	4	6,8%	0	0,0%
	weiblich	0	0,0%	0	0,0%
Summe		59		13	

Anlagen Tab. 44: Vergleich der Unfallraten bezogen auf je 1000 FZG des KFZ-Bestandes der übrigen Verkehrsteilnehmer und Rettungsfahrzeuge in Form von Mittelwerten und Standardabweichungen

	Übrige Verkehrsteilnehmer		Rettungsfahrzeuge	
	Mittelwert	Standardabw.	Mittelwert	Standardabw.
Gesamte Unfälle			1803,51	± 161,372
Hauptunfälle	30,31	± 0,257	772,46	± 26,117
Unfälle mit Personenschaden	5,33	± 0,088	41,75	± 11,378
Verletzte Personen	6,76	± 0,120	70,32	± 45,136

Anlagen Tab. 45: Verteilung der Einsatzzahlen der RKiSH aus dem Jahr 2013 nach Wochentagen

	Notfalleinsätze		andere Einsätze	
Montag	10.081	14,6%	10.584	16,7%
Dienstag	9.905	14,3%	10.352	16,4%
Mittwoch	9.791	14,2%	10.475	16,6%
Donnerstag	9.601	13,9%	9.926	15,7%
Freitag	10.007	14,5%	11.198	17,7%
Samstag	10.042	14,5%	5.797	9,2%
Sonntag	9.628	13,9%	4.894	7,7%

Anlagen Tab. 46: Verteilung der Einsatzzahlen der RKiSH aus dem Jahr 2013 nach Uhrzeiten

Uhrzeit	Notfalleinsätze		andere Einsätze	
00 - 01	1.885	2,7%	793	1,3%
01 - 02	1.718	2,5%	730	1,2%
02 - 03	1.504	2,2%	598	1,0%
03 - 04	1.424	2,1%	500	0,8%
04 - 05	1.362	2,0%	519	0,8%
05 - 06	1.353	2,0%	558	0,9%
06 - 07	1.835	2,7%	752	1,2%

07 - 08	2.667	3,9%	2.852	4,6%
08 - 09	3.636	5,3%	4.526	7,2%
09 - 10	4.140	6,0%	5.896	9,4%
10 - 11	4.246	6,1%	5.878	9,4%
11 - 12	4.378	6,3%	4.954	7,9%
12 - 13	4.058	5,9%	3.747	6,0%
13 - 14	3.368	4,9%	4.601	7,3%
14 - 15	3.401	4,9%	5.376	8,6%
15 - 16	3.381	4,9%	4.737	7,6%
16 - 17	3.685	5,3%	3.592	5,7%
17 - 18	3.885	5,6%	3.008	4,8%
18 - 19	3.654	5,3%	1.950	3,1%
19 - 20	3.329	4,8%	1.924	3,1%
20 - 21	2.899	4,2%	1.729	2,8%
21 - 22	2.656	3,8%	1.359	2,2%
22 - 23	2.414	3,5%	1.120	1,8%
23 - 24	2.177	3,2%	931	1,5%

Anlagen Tab. 47: Darstellung der absoluten Anzahlen zu Angaben der Geschwindigkeit bei Regen- und Schneefällen

Geschwindigkeit [km/h]	Anzahl von Geschwindigkeit
0 – 10	17
10 – 20	5
20 – 30	1
30 – 40	3
40 – 50	5
50 – 60	6
60 – 70	1
Gesamtergebnis	38

Anlage III – Rohdatentabelle

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
1	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
2	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
3	2012	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
4	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
5	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
6	2012	ELW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
7	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
8	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
9	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
10	2012	RTW	B	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
11	2012	ELW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
12	2012	RTW	B	Nein	2	sonstiges	Nein	unverletzt	0
13	2012	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
14	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
15	2012	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
16	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
17	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
18	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
19	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
20	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
21	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
22	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
23	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
24	2012	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
25	2012	NEF	C	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
26	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
27	2012	RTW	B	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
28	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
29	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
30	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
31	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
32	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
33	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
34	2012	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
35	2012	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
36	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
37	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
38	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
39	2012	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
40	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
41	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
42	2012	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
43	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
44	2012	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
45	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
46	2012	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
47	2012	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
48	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
49	2012	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
50	2012	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
51	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
52	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Ja	leicht verletzt	2
53	2012	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
54	2012	RTW	B	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
55	2012	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
56	2012	RTW	C	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
57	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
58	2012	RTW	C	Nein	2	sonstiges	Nein	unverletzt	0
59	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
60	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
61	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
62	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
63	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
64	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
65	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
66	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
67	2012	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
68	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
69	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
70	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
71	2012	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0

Daten- satz	Jahr	Fahr- zeugart	Wachen- kategorie	Einsatz- fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen- schaden	Schwerster Betroffenen- schaden	Anzahl Leicht- verletzte
72	2012	RTW	C	Nein	4	PKW	Nein	unverletzt	0
73	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
74	2012	RTW	A	Ja	3	PKW	Nein	unverletzt	0
75	2012	ELW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
76	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
77	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
78	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
79	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
80	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
81	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
82	2012	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
83	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
84	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
85	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
86	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
87	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
88	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
89	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
90	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
91	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
92	2012	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
93	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
94	2012	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
95	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
96	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
97	2012	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
98	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
99	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
100	2012	RTW	B	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
101	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
102	2012	RTW	A	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
103	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
104	2012	KTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
105	2012	RTW	C	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
106	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
107	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
108	2012	NEF	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
109	2012	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
110	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
111	2012	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
112	2012	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
113	2012	NEF	C	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
114	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
115	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
116	2012	NEF	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
117	2012	RTW	A	Nein	2	Motorrad-fahrer	Nein	unverletzt	0
118	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
119	2012	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
120	2012	NEF	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
121	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
122	2012	NEF	B	Ja	2	PKW	Ja	leicht verletzt	1
123	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
124	2012	RTW	C	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
125	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
126	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
127	2012	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
128	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
129	2012	NEF	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
130	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
131	2012	NEF	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
132	2012	RTW	C	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
133	2012	KTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
134	2012	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
135	2012	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
136	2012	RTW	A	Ja	3	PKW	Ja	leicht verletzt	3
137	2012	RTW	B	Ja	3	PKW	Nein	unverletzt	0
138	2012	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
139	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
140	2012	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
141	2013	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
142	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
143	2013	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
144	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
145	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
146	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
147	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
148	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
149	2012	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
150	2012	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
151	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
152	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
153	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
154	2012	RTW	C	Ja	3	PKW	Nein	unverletzt	0
155	2012	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
156	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
157	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
158	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
159	2012	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
160	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
161	2013	NEF	B	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
162	2013	RTW	A	Ja	3	PKW	Nein	unverletzt	0
163	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
164	2012	RTW	A	Ja	3	PKW	Nein	unverletzt	0
165	2012	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
166	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
167	2012	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
168	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
169	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
170	2012	RTW	C	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
171	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
172	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
173	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
174	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
175	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
176	2012	RTW	A	Ja	2	sonstiges	Nein	unverletzt	0
177	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
178	2012	RTW	A	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
179	2013	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
180	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
181	2012	RTW	C	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
182	2012	RTW	A	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
183	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
184	2012	KTW	C	Nein	2	sonstiges	Nein	unverletzt	0
185	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
186	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
187	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
188	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
189	2013	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
190	2012	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
191	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
192	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
193	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
194	2012	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
195	2013	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
196	2013	NEF	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
197	2012	ELW	A	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
198	2012	RTW	C	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
199	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
200	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
201	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
202	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
203	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
204	2013	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
205	2013	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
206	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
207	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
208	2013	NEF	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
209	2013	RTW	C	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
210	2013	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
211	2013	RTW	C	Nein	2	PKW	Ja	leicht verletzt	1
212	2013	NEF	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
213	2013	NEF	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
214	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
215	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
216	2013	NEF	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
217	2012	RTW	C	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
218	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
219	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
220	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
221	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
222	2013	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
223	2012	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
224	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
225	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
226	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
227	2013	ELW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
228	2013	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
229	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
230	2013	ELW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
231	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
232	2013	RTW	B	Nein	3	PKW	Ja	leicht verletzt	1
233	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
234	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
235	2013	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
236	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
237	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
238	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
239	2013	RTW	C	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
240	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
241	2013	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
242	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
243	2013	RTW	B	Nein	2	sonstiges	Nein	unverletzt	0
244	2013	RTW	B	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
245	2013	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
246	2013	RTW	C	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
247	2013	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
248	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
249	2013	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
250	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
251	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
252	2013	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
253	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
254	2012	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
255	2013	NEF	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
256	2013	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
257	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
258	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
259	2013	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
260	2013	RTW	C	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
261	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
262	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
263	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten- satz	Jahr	Fahr- zeugart	Wachen- kategorie	Einsatz- fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen- schaden	Schwerster Betroffenen- schaden	Anzahl Leicht- verletzte
264	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
265	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
266	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
267	2013	RTW	B	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
268	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
269	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
270	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
271	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
272	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
273	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
274	2013	ELW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
275	2012	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
276	2013	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
277	2013	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
278	2013	NEF	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
279	2013	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
280	2013	RTW	B	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
281	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
282	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
283	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
284	2013	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
285	2013	RTW	C	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
286	2013	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
287	2013	RTW	A	Ja	2	sonstiges	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
288	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
289	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
290	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
291	2013	RTW	C	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
292	2013	RTW	A	Nein	3	LKW	Nein	unverletzt	0
293	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
294	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
295	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
296	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
297	2013	RTW	C	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
298	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
299	2013	NEF	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
300	2013	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
301	2013	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
302	2013	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
303	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
304	2013	RTW	A	Nein	3	PKW	Nein	unverletzt	0
305	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
306	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
307	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
308	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
309	2013	RTW	C	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
310	2013	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
311	2013	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
312	2013	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
313	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
314	2013	NEF	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
315	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
316	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
317	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
318	2013	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
319	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
320	2013	RTW	B	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
321	2013	RTW	A	Ja	2	sonstiges	Nein	unverletzt	0
322	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
323	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
324	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
325	2013	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
326	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
327	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
328	2013	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
329	2013	RTW	A	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
330	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
331	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
332	2013	RTW	A	Nein	3	LKW	Nein	unverletzt	0
333	2013	RTW	A	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
334	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
335	2013	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
336	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
337	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
338	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
339	2013	RTW	C	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
340	2013	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
341	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
342	2013	ELW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
343	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
344	2012	NEF	B	Ja	2	PKW	Ja	leicht verletzt	4
345	2013	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
346	2013	RTW	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
347	2013	RTW	C	Ja	2	PKW	Ja	leicht verletzt	1
348	2012	NEF	A	Nein	2	PKW	Ja	leicht verletzt	2
349	2013	RTW	A	Ja	3	PKW	Ja	leicht verletzt	2
350	2013	NEF	A	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
351	2012	RTW	A	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
352	2012	RTW	A	Nein	2	PKW	Ja	leicht verletzt	2
353	2011	NEF	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
354	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
355	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
356	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
357	2011	RTW	-	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
358	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
359	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
360	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
361	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
362	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
363	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
364	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
365	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
366	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
367	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
368	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
369	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
370	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
371	2011	NEF	-	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
372	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
373	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
374	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
375	2011	NEF	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
376	2011	RTW	-	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
377	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
378	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
379	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
380	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
381	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
382	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
383	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
384	2011	NEF	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
385	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
386	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
387	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
388	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
389	2011	RTW	-	Ja	3	PKW	Nein	unverletzt	0
390	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
391	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
392	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
393	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
394	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
395	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
396	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
397	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
398	2011	RTW	-	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
399	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
400	2011	KTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
401	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
402	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
403	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
404	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
405	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
406	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
407	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
408	2011	RTW	-	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
409	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
410	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
411	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
412	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
413	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
414	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
415	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
416	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
417	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
418	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
419	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
420	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Ja	schwer verletzt	0
421	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
422	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
423	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
424	2011	NEF	-	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
425	2011	NEF	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
426	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
427	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
428	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
429	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
430	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
431	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
432	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
433	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
434	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
435	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
436	2011	RTW	-	Ja	2	LKW	Nein	unverletzt	0
437	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
438	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
439	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
440	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
441	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
442	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
443	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
444	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
445	2011	RTW	-	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
446	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
447	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
448	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
449	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
450	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
451	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
452	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
453	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
454	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
455	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
456	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
457	2011	RTW	-	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
458	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
459	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
460	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
461	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
462	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
463	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
464	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
465	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
466	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
467	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
468	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
469	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
470	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
471	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
472	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
473	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
474	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
475	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
476	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
477	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
478	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
479	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
480	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
481	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
482	2011	RTW	-	Nein	2	LKW	Nein	unverletzt	0
483	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
484	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
485	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
486	2011	NEF	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
487	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
488	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
489	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
490	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
491	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall(z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
492	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
493	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
494	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
495	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
496	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
497	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
498	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
499	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
500	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
501	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
502	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
503	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffener-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
504	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
505	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
506	2011	NEF	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
507	2011	NEF	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
508	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
509	2011	NEF	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
510	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
511	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
512	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
513	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
514	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
515	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
516	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
517	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
518	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
519	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
520	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
521	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
522	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
523	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
524	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
525	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
526	2011	NEF	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
527	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Jahr	Fahr-zeugart	Wachen-kategorie	Einsatz-fahrt	Anzahl Beteiligte	Unfallgegner	Personen-schaden	Schwerster Betroffenen-schaden	Anzahl Leicht-verletzte
528	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
529	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
530	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
531	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
532	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
533	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
534	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
535	2011	NEF	-	Ja	2	Fußgänger	Ja	schwer verletzt	0
536	2011	RTW	-	Ja	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
537	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
538	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
539	2011	RTW	-	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
540	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
541	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
542	2011	NEF	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
543	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Ja	leicht verletzt	1
544	2013	RTW	B	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
545	2012	RTW	B	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
546	2011	RTW	-	Nein	2	PKW	Nein	unverletzt	0
547	2012	RTW	B	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0
548	2012	RTW	A	Nein	1	Alleinunfall (z.B. Hindernis)	Nein	unverletzt	0
549	2011	RTW	-	Ja	2	PKW	Nein	unverletzt	0

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschä-den [€]	Unfallart
1	0	0	-	-	-	300,00	-
2	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	167,50	Rangieren
3	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	151,67	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
4	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	243,12	Rangieren
5	0	0	-	-	-	488,78	Rangieren
6	0	0	-	-	-	1104,56	Rangieren
7	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	2500,86	Rangieren
8	0	0	-	-	-	533,16	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
9	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	1814,96	Rangieren
10	0	0	-	-	Patienten-transport	52,10	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
11	0	0	-	-	-	740,44	Rangieren
12	0	0	-	-	Dienstfahrt	158,53	Rangieren
13	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	286,11	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
14	0	0	-	-	-	69,08	Rangieren
15	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	387,29	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
16	0	0	-	-	Dienstfahrt	59,50	Rangieren
17	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1963,99	Rangieren
18	0	0	-	-	-	196,35	Rangieren
19	0	0	-	-	-	521,79	Rangieren
20	0	0	-	-	-	53,09	Rangieren
21	0	0	-	-	-	242,18	Rangieren
22	0	0	-	-	-	361,25	Rangieren

Datensatz	Anzahl Schwer verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personenschäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschäden	Einsatzzeitpunkt	Höhe Sachschäden [€]	Unfallart
23	0	0	-	-	Dienstfahrt	-	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
24	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	-	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
25	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	126,40	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
26	0	0	-	-	-	94,64	Rangieren
27	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	193,10	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
28	0	0	-	-	-	77,84	Rangieren
29	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	1106,52	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
30	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	636,14	Rangieren
31	0	0	-	-	-	42,84	Rangieren
32	0	0	-	-	-	518,45	Rangieren
33	0	0	-	-	Patiententransport	747,69	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
34	0	0	-	-	-	127,15	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
35	0	0	-	-	Dienstfahrt	2800,07	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
36	0	0	-	-	Dienstfahrt	12114,09	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
37	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	5635,44	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
38	0	0	-	-	-	48,23	Rangieren
39	0	0	-	-	Patiententransport	1710,74	Rangieren
40	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	992,22	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
41	0	0	-	-	Dienstfahrt	16,07	Rangieren
42	0	0	-	-	-	497,23	Rangieren
43	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	60,75	Rangieren

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschaden [€]	Unfallart
44	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	150,00	Rangieren
45	0	0	-	-	-	445,57	Rangieren
46	0	0	-	-	-	640,90	Unfall anderer Art
47	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	-	Rangieren
48	0	0	-	-	-	-	Rangieren
49	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	83,40	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
50	0	0	-	-	Patienten-transport	52,88	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
51	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	-	Rangieren
52	0	0	2 Führerhaus	-	Dienstfahrt	64205,86	Unfall anderer Art
53	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	6045,26	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
54	0	0	-	-	Patienten-transport	600,00	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
55	0	0	-	-	-	67,03	Rangieren
56	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1581,99	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
57	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	602,21	Rangieren
58	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	150,00	Rangieren
59	0	0	-	-	-	200,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
60	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	5176,54	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
61	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	24,01	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
62	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	1262,47	Rangieren
63	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	573,10	Rangieren
64	0	0	-	-	Patienten-transport	287,98	Rangieren
65	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	46,18	Anprall an Hindernis/ PKW neben der

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachscha- den [€]	Unfallart
							Fahrbahn
66	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	1724,68	Rangieren
67	0	0	-	-	-	3853,29	Rangieren
68	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
69	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	-	Rangieren
70	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
71	0	0	-	-	Patienten- transport	1000,00	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
72	0	0	-	-	-	150,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
73	0	0	-	-	-	-	Rangieren
74	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	150,00	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
75	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	-	Rangieren
76	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	883,08	Rangieren
77	0	0	-	-	-	110,48	Rangieren
78	0	0	-	-	Patienten- transport	48,65	Rangieren
79	0	0	-	-	-	2298,60	Rangieren
80	0	0	-	-	-	21,28	Rangieren
81	0	0	-	-	-	67,03	Rangieren
82	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	256,70	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
83	0	0	-	-	-	373,26	Rangieren
84	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	3913,09	Rangieren
85	0	0	-	-	Patienten- transport	814,60	Rangieren

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
86	0	0	-	-	-	90,69	Rangieren
87	0	0	-	-	-	69,25	Rangieren
88	0	0	-	-	-	112,81	Rangieren
89	0	0	-	-	-	90,69	Rangieren
90	0	0	-	-	-	41,08	Rangieren
91	0	0	-	-	-	107,12	Rangieren
92	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	683,80	Rangieren
93	0	0	-	-	-	155,72	Rangieren
94	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	2403,04	Rangieren
95	0	0	-	-	-	291,11	Rangieren
96	0	0	-	-	-	34,28	Rangieren
97	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	512,89	Rangieren
98	0	0	-	-	-	39,88	Rangieren
99	0	0	-	-	-	83,62	Rangieren
100	0	0	-	-	Patienten- transport	100,00	Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt
101	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
102	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	300,00	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
103	0	0	-	-	-	50,00	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
104	0	0	-	-	Patienten- transport	208,79	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
105	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	50,00	Rangieren
106	0	0	-	-	Dienstfahrt	709,70	Rangieren
107	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	116,60	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
108	0	0	-	-	Dienstfahrt	5807,04	Rangieren

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
109	0	0	-	-	Patienten- transport	139,71	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
110	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	927,26	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
111	0	0	-	-	-	1414,08	Rangieren
112	0	0	-	-	Patienten- transport	2166,36	Rangieren
113	0	0	-	-	Dienstfahrt	4392,70	Rangieren
114	0	0	-	-	-	107,96	Rangieren
115	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	112,03	Rangieren
116	0	0	-	-	Dienstfahrt	2822,48	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
117	0	0	-	-	-	4238,93	Rangieren
118	0	0	-	-	-	500,00	Rangieren
119	0	0	-	-	-	900,00	Rangieren
120	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	200,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
121	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
122	0	0	1 Führerhaus	-	Anfahrt zum Patient	4356,17	Fahrzeug, das voraus fährt oder wartet
123	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	500,00	Rangieren
124	0	0	-	-	-	500,00	Rangieren
125	0	0	-	-	Dienstfahrt	100,00	Rangieren
126	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	60,00	Rangieren
127	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1808,84	Rangieren
128	0	0	-	-	-	312,99	Rangieren
129	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	865,36	Rangieren
130	0	0	-	-	-	58,92	Rangieren

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
131	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	640,12	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
132	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	50,54	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
133	0	0	-	-	-	420,74	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
134	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	2246,11	Fahrzeug, das voraus fährt oder wartet
135	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	500,00	Fahrzeug, das voraus fährt oder wartet
136	0	0	2 Führerhaus	1 Unfallgegner	Anfahrt zum Patient	18303,14	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
137	0	0	-	-	Patienten- transport	7781,87	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
138	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	6427,19	Rangieren
139	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	1052,32	Rangieren
140	0	0	-	-	Patienten- transport	600,00	Rangieren
141	0	0	-	-	-	1000,00	Rangieren
142	0	0	-	-	-	955,04	Rangieren
143	0	0	-	-	-	1274,13	Rangieren
144	0	0	-	-	-	94,07	Rangieren
145	0	0	-	-	-	1035,68	Rangieren
146	0	0	-	-	Patienten- transport	-	Rangieren
147	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	52,21	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
148	0	0	-	-	-	50,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
149	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	450,31	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
150	0	0	-	-	Patienten- transport	2514,51	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
							steht
151	0	0	-	-	-	632,62	Rangieren
152	0	0	-	-	-	83,62	Rangieren
153	0	0	-	-	-	102,05	Rangieren
154	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1344,02	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
155	0	0	-	-	Patienten- transport	1992,69	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
156	0	0	-	-	-	92,47	Rangieren
157	0	0	-	-	-	310,89	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
158	0	0	-	-	Dienstfahrt	358,59	Rangieren
159	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	363,70	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
160	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	362,95	Rangieren
161	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	282,01	Unfall anderer Art
162	0	0	-	-	Patienten- transport	41,82	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
163	0	0	-	-	-	25,92	Rangieren
164	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	500,00	Fahrzeug, das voraus fährt oder wartet
165	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	350,00	Rangieren
166	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	100,00	-
167	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	300,00	Unfall anderer Art
168	0	0	-	-	Patienten- transport	100,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
169	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	50,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
170	0	0	-	-	-	100,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
171	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	60,00	Rangieren
172	0	0	-	-	Patienten- transport	100,00	Rangieren
173	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
174	0	0	-	-	-	50,00	Rangieren
175	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
176	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	430,55	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
177	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	100,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
178	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1742,63	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
179	0	0	-	-	Dienstfahrt	3428,29	Fahrzeug, das voraus fährt oder wartet
180	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
181	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	613,70	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
182	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	200,00	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
183	0	0	-	-	Dienstfahrt	60,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
184	0	0	-	-	Dienstfahrt	150,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
185	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	200,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
186	0	0	-	-	Patienten- transport	1630,59	Rangieren
187	0	0	-	-	Dienstfahrt	41,27	Rangieren
188	0	0	-	-	Dienstfahrt	61,42	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
189	0	0	-	-	Patienten- transport	2750,88	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
190	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	500,00	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschaden [€]	Unfallart
191	0	0	-	-	-	364,20	Rangieren
192	0	0	-	-	-	61,42	Rangieren
193	0	0	-	-	-	190,52	Rangieren
194	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	499,47	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
195	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	271,19	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
196	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	547,01	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
197	0	0	-	-	-	1500,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
198	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	300,00	Rangieren
199	0	0	-	-	Patienten-transport	200,00	Rangieren
200	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
201	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	150,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
202	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	150,00	Rangieren
203	0	0	-	-	-	80,00	Rangieren
204	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	41,82	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
205	0	0	-	-	Patienten-transport	1474,06	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
206	0	0	-	-	-	999,78	Rangieren
207	0	0	-	-	-	144,64	Rangieren
208	0	0	-	-	-	527,35	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
209	0	0	-	-	-	821,27	Rangieren
210	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	12582,46	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
211	0	0	1 Behand-lungsraum	-	Patienten-transport	6090,42	Unfall anderer Art

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
212	0	0	-	-	-	77,25	Rangieren
213	0	0	-	-	-	95,00	Rangieren
214	0	0	-	-	-	101,71	Rangieren
215	0	0	-	-	-	262,40	Rangieren
216	0	0	-	-	-	217,06	Rangieren
217	0	0	-	-	Patienten- transport	515,52	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
218	0	0	-	-	Patienten- transport	36,81	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
219	0	0	-	-	-	434,15	Rangieren
220	0	0	-	-	-	606,90	Rangieren
221	0	0	-	-	-	1467,97	Rangieren
222	0	0	-	-	-	672,05	Rangieren
223	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	100,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
224	0	0	-	-	-	228,00	Rangieren
225	0	0	-	-	Patienten- transport	200,00	Rangieren
226	0	0	-	-	-	400,00	Rangieren
227	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	200,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
228	0	0	-	-	-	300,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
229	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
230	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	500,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
231	0	0	-	-	-	50,00	Rangieren
232	0	0	1 Unfallgegner	-	-	12283,14	Fahrzeug, das voraus fährt oder wartet

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
233	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1038,88	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
234	0	0	-	-	-	5456,77	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
235	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	498,34	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
236	0	0	-	-	-	583,70	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
237	0	0	-	-	-	549,76	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
238	0	0	-	-	-	46,40	Rangieren
239	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	178,12	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
240	0	0	-	-	Dienstfahrt	11668,55	Unfall anderer Art
241	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	20000,00	Unfall anderer Art
242	0	0	-	-	-	46,00	Rangieren
243	0	0	-	-	Patienten- transport	716,88	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
244	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	379,85	Rangieren
245	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	6474,23	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
246	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	122,09	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
247	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	535,50	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
248	0	0	-	-	-	235,75	Rangieren
249	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	721,70	Fahrzeug, das voraus fährt oder wartet
250	0	0	-	-	-	673,80	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
251	0	0	-	-	Dienstfahrt	428,83	Rangieren
252	0	0	-	-	-	213,67	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschä-den [€]	Unfallart
253	0	0	-	-	Patienten-transport	336,94	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
254	0	0	-	-	Dienstfahrt	69,08	Rangieren
255	0	0	-	-	Patienten-transport	767,72	Rangieren
256	0	0	-	-	Dienstfahrt	2000,00	Rangieren
257	0	0	-	-	Dienstfahrt	100,00	Rangieren
258	0	0	-	-	-	60,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
259	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	50,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
260	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	125,00	Rangieren
261	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	200,00	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
262	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
263	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
264	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	150,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
265	0	0	-	-	-	145,01	Rangieren
266	0	0	-	-	-	52,34	Rangieren
267	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	621,98	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
268	0	0	-	-	-	29,12	Rangieren
269	0	0	-	-	-	42,10	Rangieren
270	0	0	-	-	-	43,39	Rangieren
271	0	0	-	-	-	69,32	Rangieren
272	0	0	-	-	Patienten-transport	6509,20	Rangieren
273	0	0	-	-	-	143,76	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
274	0	0	-	-	-	4560,63	Rangieren

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschaden [€]	Unfallart
275	0	0	-	-	-	250,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
276	0	0	-	-	-	180,00	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
277	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	351,07	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
278	0	0	-	-	-	7210,77	Rangieren
279	0	0	-	-	Patienten-transport	5903,51	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
280	0	0	-	-	-	146,28	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
281	0	0	-	-	-	1808,17	Rangieren
282	0	0	-	-	-	62,95	Rangieren
283	0	0	-	-	Patienten-transport	620,47	Rangieren
284	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1967,63	Rangieren
285	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	49,42	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
286	0	0	-	-	Patienten-transport	274,02	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
287	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	500,00	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
288	0	0	-	-	-	160,07	Rangieren
289	0	0	-	-	-	54,85	Rangieren
290	0	0	-	-	-	99,84	Rangieren
291	0	0	-	-	-	44,02	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
292	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	5051,84	Rangieren
293	0	0	-	-	-	57,80	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
294	0	0	-	-	-	48,93	Rangieren
295	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	611,77	Anprall an Hindernis/ PKW neben der

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachscha-den [€]	Unfallart
							Fahrbahn
296	0	0	-	-	-	1746,39	Rangieren
297	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	2883,11	Rangieren
298	0	0	-	-	-	1052,32	Rangieren
299	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	3715,68	Rangieren
300	0	0	-	-	-	1070,69	Rangieren
301	0	0	-	-	Patienten-transport	800,00	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
302	0	0	-	-	-	200,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
303	0	0	-	-	Patienten-transport	150,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
304	0	0	-	-	-	60,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
305	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	150,00	Rangieren
306	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
307	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	400,00	Rangieren
308	0	0	-	-	-	1036,87	Rangieren
309	0	0	-	-	-	1659,85	Rangieren
310	0	0	-	-	-	87,43	Rangieren
311	0	0	-	-	Dienstfahrt	1244,96	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
312	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	4452,94	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
313	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	4405,26	Unfall anderer Art
314	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1117,13	Unfall anderer Art
315	0	0	-	-	-	2296,65	Rangieren

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachscha-den [€]	Unfallart
316	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1312,21	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
317	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	2161,06	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
318	0	0	-	-	Patienten-transport	207,14	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
319	0	0	-	-	-	300,00	Rangieren
320	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	100,00	Unfall anderer Art
321	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	724,36	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
322	0	0	-	-	-	193,24	Rangieren
323	0	0	-	-	-	37,21	Rangieren
324	0	0	-	-	-	230,53	Rangieren
325	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	6340,43	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
326	0	0	-	-	-	465,75	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
327	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	2342,75	Rangieren
328	0	0	-	-	Patienten-transport	125,96	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
329	0	0	-	-	Patienten-transport	200,00	Rangieren
330	0	0	-	-	-	250,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
331	0	0	-	-	Patienten-transport	200,00	Rangieren
332	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
333	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	100,00	Rangieren
334	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
335	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
336	0	0	-	-	-	144,28	Rangieren

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschaden [€]	Unfallart
337	0	0	-	-	-	330,02	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
338	0	0	-	-	Patienten-transport	280,25	Rangieren
339	0	0	-	-	-	680,70	Rangieren
340	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	799,74	Rangieren
341	0	0	-	-	-	399,40	Rangieren
342	0	0	-	-	-	825,49	Rangieren
343	0	0	-	-	-	714,58	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
344	0	0	1 Führerhaus	3 Unfallgegner	Anfahrt zum Patient	73093,98	Unfall anderer Art
345	0	0	-	-	-	10652,65	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
346	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	10444,12	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
347	0	0	1 Unfallgegner	-	Patienten-transport	40136,31	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
348	0	0	2 Führerhaus	-	-	6093,45	Unfall anderer Art
349	0	0	2 Unfallgegner	-	Anfahrt zum Patient	41052,51	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
350	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	12917,20	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
351	0	0	-	-	Patienten-transport	12488,83	Unfall anderer Art
352	0	0	2 Führerhaus	-	Dienstfahrt	12895,63	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
353	0	0	-	-	-	208,67	Unfall anderer Art
354	0	0	-	-	-	149,93	Rangieren
355	0	0	-	-	-	214,56	Rangieren
356	0	0	-	-	-	185,06	Rangieren
357	0	0	-	-	Patienten-transport	174,50	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
358	0	0	-	-	-	116,37	Rangieren
359	0	0	-	-	-	908,21	Rangieren
360	0	0	-	-	Patienten- transport	236,73	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
361	0	0	-	-	-	164,07	Rangieren
362	0	0	-	-	Patienten- transport	48,49	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
363	0	0	-	-	-	729,37	Rangieren
364	0	0	-	-	-	169,88	Rangieren
365	0	0	-	-	Patienten- transport	40,92	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
366	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	272,89	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
367	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	802,73	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
368	0	0	-	-	-	172,10	Rangieren
369	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	2981,79	Rangieren
370	0	0	-	-	-	806,28	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
371	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	3284,24	Unfall anderer Art
372	0	0	-	-	-	250,00	Rangieren
373	0	0	-	-	-	1254,26	Rangieren
374	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	2500,00	Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt
375	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	608,09	Rangieren
376	0	0	-	-	-	113,17	Rangieren
377	0	0	-	-	-	67,01	Rangieren
378	0	0	-	-	Patienten- transport	164,72	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschaden [€]	Unfallart
379	0	0	-	-	-	250,00	Rangieren
380	0	0	-	-	-	200,00	Rangieren
381	0	0	-	-	-	139,88	Rangieren
382	0	0	-	-	-	212,26	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
383	0	0	-	-	-	2851,01	Rangieren
384	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1345,01	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
385	0	0	-	-	Patienten-transport	3894,31	Rangieren
386	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	560,25	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
387	0	0	-	-	-	380,00	Rangieren
388	0	0	-	-	-	2592,50	Rangieren
389	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	344,73	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
390	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1883,48	Rangieren
391	0	0	-	-	-	48,61	Rangieren
392	0	0	-	-	-	351,76	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
393	0	0	-	-	-	300,40	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
394	0	0	-	-	-	76,26	Rangieren
395	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	290,88	Rangieren
396	0	0	-	-	-	1942,41	Unfall anderer Art
397	0	0	-	-	-	1774,29	Rangieren
398	0	0	-	-	Patienten-transport	85,32	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
399	0	0	-	-	-	61,15	Rangieren
400	0	0	-	-	-	50,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachscha-den [€]	Unfallart
							Fahrbahn
401	0	0	-	-	-	200,00	Rangieren
402	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
403	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
404	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	500,00	Rangieren
405	0	0	-	-	-	300,00	Rangieren
406	0	0	-	-	-	300,00	Rangieren
407	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
408	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
409	0	0	-	-	-	300,00	Rangieren
410	0	0	-	-	-	250,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
411	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
412	0	0	-	-	-	200,00	Rangieren
413	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1611,93	Rangieren
414	0	0	-	-	-	900,00	Unfall anderer Art
415	0	0	-	-	-	425,00	Rangieren
416	0	0	-	-	Patienten-transport	244,06	Rangieren
417	0	0	-	-	-	955,13	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
418	0	0	-	-	-	58,37	Rangieren
419	0	0	-	-	-	300,00	Rangieren
420	1	0	1 Führerhaus	-	Anfahrt zum Patient	90199,16	Abkommen nach links
421	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	82,22	Rangieren
422	0	0	-	-	Patienten-transport	59,10	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachscha-den [€]	Unfallart
423	0	0	-	-	-	52,25	Rangieren
424	0	0	-	-	Patienten-transport	620,70	Unfall anderer Art
425	0	0	-	-	-	784,11	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
426	0	0	-	-	-	864,88	Rangieren
427	0	0	-	-	-	434,15	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
428	0	0	-	-	-	1198,09	Rangieren
429	0	0	-	-	Patienten-transport	67,26	Rangieren
430	0	0	-	-	-	454,06	Rangieren
431	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	313,26	Rangieren
432	0	0	-	-	Patienten-transport	261,80	Rangieren
433	0	0	-	-	-	83,03	Rangieren
434	0	0	-	-	-	1247,44	Rangieren
435	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
436	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	389,42	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
437	0	0	-	-	-	301,26	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
438	0	0	-	-	-	200,00	Unfall anderer Art
439	0	0	-	-	-	437,33	Rangieren
440	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	60,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
441	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
442	0	0	-	-	-	445,43	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
443	0	0	-	-	-	622,82	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)

Datensatz	Anzahl Schwer- verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen- schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä- den	Einsatz- zeitpunkt	Höhe Sachschä- den [€]	Unfallart
444	0	0	-	-	-	103,49	Rangieren
445	0	0	-	-	-	539,51	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
446	0	0	-	-	Patienten- transport	120,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
447	0	0	-	-	Patienten- transport	400,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
448	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
449	0	0	-	-	-	250,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
450	0	0	-	-	-	250,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
451	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
452	0	0	-	-	-	70,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
453	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
454	0	0	-	-	-	6836,96	Rangieren
455	0	0	-	-	-	46,53	Rangieren
456	0	0	-	-	-	1137,64	Rangieren
457	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	281,32	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
458	0	0	-	-	-	62,42	Rangieren
459	0	0	-	-	-	152,75	Rangieren
460	0	0	-	-	-	869,89	Rangieren
461	0	0	-	-	-	4030,29	Rangieren
462	0	0	-	-	-	160,79	Rangieren
463	0	0	-	-	Patienten- transport	50,10	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
464	0	0	-	-	-	392,44	Rangieren

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschaden [€]	Unfallart
465	0	0	-	-	-	74,70	Rangieren
466	0	0	-	-	-	261,80	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
467	0	0	-	-	-	1265,23	Rangieren
468	0	0	-	-	-	250,00	Rangieren
469	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
470	0	0	-	-	-	99,21	Rangieren
471	0	0	-	-	-	50,00	Rangieren
472	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	100,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
473	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	50,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
474	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
475	0	0	-	-	-	70,00	Rangieren
476	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
477	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
478	0	0	-	-	-	150,00	Rangieren
479	0	0	-	-	Patienten- transport	100,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
480	0	0	-	-	-	80,00	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
481	0	0	-	-	-	100,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
482	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	80,00	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
483	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	675,56	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
484	0	0	-	-	Patienten- transport	300,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
485	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	4759,05	Rangieren

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachschaden [€]	Unfallart
486	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	300,00	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
487	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1000,00	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
488	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	512,45	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
489	0	0	-	-	-	56,98	Rangieren
490	0	0	-	-	-	385,63	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
491	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	300,00	Rangieren
492	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
493	0	0	-	-	-	50,00	Rangieren
494	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	500,00	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
495	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	400,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
496	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	250,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
497	0	0	-	-	-	149,27	Rangieren
498	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	200,00	Rangieren
499	0	0	-	-	-	200,00	Rangieren
500	0	0	-	-	-	478,36	Rangieren
501	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	582,80	Rangieren
502	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
503	0	0	-	-	-	243,24	Rangieren
504	0	0	-	-	-	214,20	Rangieren
505	0	0	-	-	-	575,37	Unfall anderer Art
506	0	0	-	-	-	80,00	Rangieren

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachscha-den [€]	Unfallart
507	0	0	-	-	-	250,00	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
508	0	0	-	-	-	300,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
509	0	0	-	-	-	300,00	Rangieren
510	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	250,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
511	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	150,00	Rangieren
512	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
513	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	5812,67	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
514	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	350,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
515	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	300,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
516	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	252,32	Rangieren
517	0	0	-	-	-	1522,30	Rangieren
518	0	0	-	-	-	1583,81	Rangieren
519	0	0	-	-	-	1343,51	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
520	0	0	-	-	-	919,39	Rangieren
521	0	0	-	-	-	289,88	Rangieren
522	0	0	-	-	-	250,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn
523	0	0	-	-	-	60,00	Fahrzeug, das entgegenkommt (Überholvorgang)
524	0	0	-	-	Rückfahrt zur Wache o.ä.	1500,00	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
525	0	0	-	-	-	400,00	Rangieren
526	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	150,00	Abkommen nach rechts
527	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	200,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der

Daten-satz	Anzahl Schwer-verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personen-schäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschä-den	Einsatz-zeitpunkt	Höhe Sachscha-den [€]	Unfallart
							Fahrbahn
528	0	0	-	-	-	500,00	Rangieren
529	0	0	-	-	-	1100,00	Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt
530	0	0	-	-	-	60,00	Rangieren
531	0	0	-	-	-	151,13	Rangieren
532	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
533	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	300,00	Rangieren
534	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	2907,17	Rangieren
535	1	0	1 Unfallgegner	-	Anfahrt zum Patient	4176,32	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
536	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	4487,10	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn
537	0	0	-	-	-	100,00	Rangieren
538	0	0	-	-	-	50,00	Rangieren
539	0	0	-	-	-	162,75	Rangieren
540	0	0	-	-	Patienten-transport	11211,80	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
541	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	12495,70	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
542	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	1411,11	Fahrzeug, das anhält, anfährt oder im ruhenden Verkehr steht
543	0	0	1 Unfallgegner	-	Anfahrt zum Patient	33353,23	Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt
544	0	0	-	-	-	22,02	Rangieren
545	0	0	-	-	Patienten-transport	1500,00	Unfall anderer Art
546	0	0	-	-	Patienten-transport	457,00	Rangieren
547	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	150,00	Anprall an Hindernis/ PKW neben der Fahrbahn

Datensatz	Anzahl Schwer verletzte	Anzahl Getötete	Ort und Anzahl der Personenschäden	ggf. weitere Orte und Anzahl der Personenschäden	Einsatzzeitpunkt	Höhe Sachschaden [€]	Unfallart
548	0	0	-	-	Patiententransport	100,00	Rangieren
549	0	0	-	-	Anfahrt zum Patient	150,00	Rangieren

Datensatz	Wildunfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochentag	Datum	Uhrzeit	Geschwindigkeit [km/h]	Witterungsverhältnisse
1	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Sa	21.01.2012	19 - 20	0 - 10	Regen
2	-	Innerorts	-	nein	Januar	Mi	25.01.2012	10 - 11	0 - 10	-
3	-	Innerorts	Geradeaus Spur	-	Januar	Fr	27.01.2012	14 - 15	50 - 60	Schnee
4	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Di	07.02.2012	-	0 - 10	-
5	-	-	-	-	Januar	So	29.01.2012	10 - 11	0 - 10	Schnee
6	-	-	-	nein	Januar	Sa	28.01.2012	13 - 14	0 - 10	Schnee
7	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Di	17.01.2012	19 - 20	0 - 10	Normal
8	Ja	Außerorts	Landstraße	nein	Februar	Sa	18.02.2012	06 - 07	-	-
9	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Do	26.01.2012	12 - 13	0 - 10	-
10	-	Außerorts	Landstraße	nein	Januar	Fr	27.01.2012	08 - 09	-	-
11	-	-	-	nein	Februar	Di	21.02.2012	-	0 - 10	-
12	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Sa	21.01.2012	11 - 12	0 - 10	-
13	-	Innerorts	-	nein	Januar	Do	05.01.2012	17 - 18	-	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
14	-	-	-	nein	Februar	So	05.02.2012	23 - 24	0 - 10	-
15	-	Innerorts	-	nein	März	Mo	19.03.2012	13 - 14	-	-
16	-	Innerorts	-	nein	Februar	Di	28.02.2012	16 - 17	0 - 10	-
17	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Fr	10.02.2012	05 - 06	0 - 10	-
18	-	-	-	nein	März	Do	01.03.2012	00 - 01	0 - 10	-
19	-	-	-	nein	März	Do	01.03.2012	16 - 17	0 - 10	-
20	-	-	-	nein	März	Do	01.03.2012	02 - 03	0 - 10	-
21	-	-	-	nein	April	Mi	04.04.2012	11 - 12	0 - 10	-
22	-	-	-	nein	April	Do	19.04.2012	11 - 12	0 - 10	-
23	-	Innerorts	-	nein	März	Sa	17.03.2012	10 - 11	0 - 10	-
24	-	Innerorts	-	nein	März	Sa	17.03.2012	02 - 03	10 - 20	-
25	Ja	Außerort s	Landstraß e	nein	April	Di	03.04.2012	09 - 10	-	-
26	-	Innerorts	-	nein	April	Mi	11.04.2012	18 - 19	0 - 10	-
27	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Mi	15.02.2012	17 - 18	10 - 20	-
28	-	-	-	nein	März	Mi	14.03.2012	12 - 13	0 - 10	-
29	-	Innerorts	-	nein	April	Fr	20.04.2012	23 - 24	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
30	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Do	05.01.2012	04 - 05	0 - 10	-
31	-	-	-	nein	Juni	So	03.06.2012	19 - 20	0 - 10	-
32	-	-	-	nein	Mai	Mo	14.05.2012	06 - 07	0 - 10	-
33	Ja	Außerort s	Geradeaus Spur	nein	Mai	Do	31.05.2012	10 - 11	> 120	-
34	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Fr	20.01.2012	11 - 12	-	-
35	-	Innerorts	-	nein	März	Do	01.03.2012	09 - 10	10 - 20	-
36	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	So	12.02.2012	06 - 07	10 - 20	-
37	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	April	Mo	23.04.2012	08 - 09	10 - 20	-
38	-	-	-	nein	Mai	Di	22.05.2012	07 - 08	0 - 10	-
39	-	Innerorts	sonstiges	nein	Mai	Mi	16.05.2012	16 - 17	0 - 10	Normal
40	-	Innerorts	Kurve	nein	Mai	Fr	18.05.2012	07 - 08	10 - 20	Normal
41	-	Innerorts	Kurve	nein	Mai	So	27.05.2012	01 - 02	0 - 10	Normal
42	-	Innerorts	sonstiges	nein	Juli	Di	03.07.2012	08 - 09	0 - 10	Normal
43	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Mo	28.05.2012	14 - 15	0 - 10	-
44	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	März	Di	20.03.2012	18 - 19	0 - 10	-
45	-	-	-	nein	Mai	Mi	09.05.2012	07 - 08	0 - 10	-

Datensatz	Wildunfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochentag	Datum	Uhrzeit	Geschwindigkeit [km/h]	Witterungsverhältnisse
46	-	Innerorts	-	nein	März	Fr	30.03.2012	09 - 10	0 - 10	-
47	-	Innerorts	Kurve	nein	April	Mi	25.04.2012	17 - 18	0 - 10	-
48	-	-	-	nein	April	Di	17.04.2012	05 - 06	0 - 10	-
49	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	März	Do	31.05.2012	12 - 13	-	-
50	-	Innerorts	-	nein	Juni	Mi	06.06.2012	08 - 09	-	-
51	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Fr	22.06.2012	14 - 15	0 - 10	-
52	-	Außerorts	Kurve	nein	Mai	Mi	09.05.2012	11 - 12	-	-
53	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Fr	10.02.2012	12 - 13	10 - 20	-
54	-	Außerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Sa	07.01.2012	15 - 16	80 - 90	Normal
55	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	August	So	12.08.2012	01 - 02	0 - 10	Normal
56	Ja	Außerorts	Landstraße	nein	Juni	Sa	16.06.2012	00 - 01	-	-
57	-	Innerorts	sonstiges	nein	Juli	Fr	13.07.2012	09 - 10	0 - 10	-
58	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Juni	Mo	11.06.2012	07 - 08	0 - 10	Normal
59	-	Innerorts	Kurve	nein	August	Fr	17.08.2012	18 - 19	10 - 20	-
60	Ja	Außerorts	Geradeaus Spur	nein	Juli	Fr	06.07.2012	00 - 01	-	-
61	-	Innerorts	-	nein	Juli	Mo	02.07.2012	-	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
62	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	So	05.02.2012	16 - 17	0 - 10	-
63	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Mi	18.01.2012	17 - 18	0 - 10	-
64	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Do	09.08.2012	23 - 24	0 - 10	-
65	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	August	Mi	15.08.2012	09 - 10	60 - 70	-
66	-	Innerorts	-	nein	Juli	So	22.07.2012	11 - 12	0 - 10	-
67	-	Innerorts	-	nein	Juni	Do	07.06.2012	09 - 10	0 - 10	Normal
68	-	-	-	nein	Mai	Mo	14.05.2012	-	0 - 10	-
69	-	Innerorts	-	nein	Januar	Mo	16.01.2012	09 - 10	0 - 10	-
70	-	-	-	nein	Februar	Do	16.02.2012	-	0 - 10	-
71	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	April	Mi	18.04.2012	18 - 19	0 - 10	Normal
72	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Do	19.01.2012	16 - 17	40 - 50	Regen
73	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Mai	Fr	25.05.2012	10 - 11	0 - 10	-
74	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Februar	Mi	29.02.2012	12 - 13	0 - 10	Normal
75	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	März	Mi	07.03.2012	08 - 09	0 - 10	Normal
76	-	Innerorts	sonstiges	nein	Septem- ber	Fr	14.09.2012	10 - 11	0 - 10	Normal
77	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Septem- ber	So	30.09.2012	14 - 15	0 - 10	Normal

Datensatz	Wildunfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochentag	Datum	Uhrzeit	Geschwindigkeit [km/h]	Witterungsverhältnisse
78	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	September	Fr	14.09.2012	00 - 01	0 - 10	-
79	-	-	-	nein	September	Mo	03.09.2012	09 - 10	0 - 10	-
80	-	-	-	nein	September	Di	11.09.2012	08 - 09	0 - 10	-
81	-	-	-	nein	August	So	05.08.2012	-	0 - 10	-
82	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Juni	Mo	18.06.2012	11 - 12	50 - 60	Normal
83	-	-	-	nein	August	Sa	25.08.2012	-	0 - 10	-
84	-	Innerorts	-	nein	Juni	Fr	15.06.2012	18 - 19	0 - 10	-
85	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Juli	Sa	07.07.2012	14 - 15	0 - 10	Normal
86	-	-	-	nein	August	Mo	20.08.2012	-	0 - 10	-
87	-	-	-	nein	August	Di	21.08.2012	-	0 - 10	-
88	-	-	-	nein	Juli	Fr	27.07.2012	-	0 - 10	-
89	-	-	-	nein	August	Sa	18.08.2012	14 - 15	0 - 10	-
90	-	-	-	nein	August	Di	21.08.2012	-	0 - 10	-
91	-	-	-	nein	April	So	15.04.2012	-	0 - 10	-
92	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Juli	Do	12.07.2012	18 - 19	0 - 10	-
93	-	-	-	nein	Januar	Fr	06.01.2012	17 - 18	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
94	-	Innerorts	-	nein	Juni	So	24.06.2012	-	0 - 10	-
95	-	-	-	nein	August	Do	28.08.2012	-	0 - 10	-
96	-	-	-	nein	August	Fr	10.08.2012	10 - 11	0 - 10	-
97	-	Innerorts	-	nein	Septem- ber	Sa	15.09.2012	20 - 21	0 - 10	-
98	-	-	-	nein	Septem- ber	Fr	21.09.2012	13 - 14	0 - 10	-
99	-	-	-	nein	Septem- ber	Mi	26.09.2012	-	0 - 10	-
100	-	Innerorts	-	nein	August	Sa	04.08.2012	13 - 14	-	-
101	-	Innerorts	-	nein	August	Sa	18.08.2012	17 - 18	0 - 10	-
102	-	Außerort- s	Kurve	nein	Septem- ber	Fr	28.09.2012	10 - 11	80 - 90	-
103	-	Innerorts	Geradeaus- Spur	nein	Oktober	Sa	13.10.2012	11 - 12	-	-
104	-	Innerorts	-	nein	Dezemb- er	Mo	03.12.2012	14 - 15	-	-
105	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb- er	Mi	05.12.2012	18 - 19	0 - 10	-
106	-	Innerorts	Geradeaus- Spur	nein	Septem- ber	Di	11.09.2012	20 - 21	0 - 10	Normal
107	Ja	Außerort- s	Autobahn	nein	Oktober	So	28.10.2012	08 - 09	100 - 110	-
108	-	Innerorts	-	nein	Novemb- er	Mo	05.11.2012	07 - 08	0 - 10	-
109	-	Innerorts	Geradeaus- Spur	nein	Novemb- er	Do	01.11.2012	20 - 21	60 - 70	Regen

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
110	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	Do	11.10.2012	10 - 11	10 - 20	-
111	-	Innerorts	sonstiges	nein	Novemb er	Mi	28.11.2012	11 - 12	0 - 10	Normal
112	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Novemb er	So	11.11.2012	18 - 19	0 - 10	Normal
113	-	Innerorts	sonstiges	nein	Septem ber	Do	27.09.2012	16 - 17	0 - 10	Regen
114	-	Innerorts	-	nein	Oktober	Di	16.10.2012	12 - 13	0 - 10	-
115	-	Innerorts	-	nein	Oktober	Sa	27.10.2012	11 - 12	0 - 10	-
116	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Septem ber	Di	24.09.2012	16 - 17	20 - 30	Normal
117	-	Innerorts	Kreuzung	rot für RM	Juli	Di	31.07.2012	11 - 12	0 - 10	Normal
118	-	Innerorts	-	nein	August	Mi	08.08.2012	02 - 03	0 - 10	-
119	-	Innerorts	-	nein	Juni	Fr	08.06.2012	14 - 15	0 - 10	-
120	-	-	-	nein	Dezemb er	So	02.12.2012	00 - 01	-	-
121	-	-	-	nein	Dezemb er	Sa	08.12.2012	-	0 - 10	-
122	-	Innerorts	Kurve	nein	Novemb er	Di	06.11.2012	11 - 12	30 - 40	Normal
123	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Septem ber	Fr	07.09.2012	16 - 17	0 - 10	-
124	-	Innerorts	sonstiges	nein	Oktober	Di	09.10.2012	15 - 16	0 - 10	Normal
125	-	-	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juli	Mo	30.07.2012	08 - 09	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
126	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Septem- ber	Mi	12.09.2012	09 - 10	0 - 10	-
127	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Juni	Sa	16.06.2012	18 - 19	0 - 10	Normal
128	-	Innerorts	-	nein	Dezemb- er	Sa	01.12.2012	14 - 15	0 - 10	-
129	-	Innerorts	-	nein	Novemb- er	Mo	19.11.2012	12 - 13	0 - 10	-
130	-	Innerorts	-	nein	Novemb- er	Mi	14.11.2012	16 - 17	0 - 10	-
131	-	Innerorts	-	-	Novemb- er	So	18.11.2012	11 - 12	0 - 10	-
132	-	Innerorts	-	-	Novemb- er	Do	22.11.2012	21 - 22	0 - 10	-
133	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	Sa	20.10.2012	09 - 10	0 - 10	-
134	-	Innerorts	Kurve	ja	August	Sa	18.08.2012	10 - 11	30 - 40	Normal
135	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	Di	16.10.2012	16 - 17	10 - 20	Normal
136	-	Innerorts	Kreuzung	grün für RM	März	Do	22.03.2012	09 - 10	20 - 30	Normal
137	-	Außerort- s	Geradeaus Spur	nein	August	Mi	15.08.2012	10 - 11	20 - 30	Normal
138	-	Innerorts	-	nein	Oktober	Fr	19.10.2012	22 - 23	0 - 10	Normal
139	-	Innerorts	-	nein	Oktober	Mi	31.10.2012	21 - 22	0 - 10	Normal
140	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	ja	Dezemb- er	Do	06.12.2012	11 - 12	0 - 10	Normal
141	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Di	01.01.2013	06 - 07	0 - 10	Normal

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
142	-	-	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb er	Di	25.12.2012	18 - 19	0 - 10	Regen
143	-	-	-	nein	Januar	Sa	12.01.2013	20 - 21	0 - 10	Normal
144	-	Innerorts	-	nein	Novemb er	Do	01.11.2012	21 - 22	0 - 10	-
145	-	Innerorts	-	nein	Januar	Do	17.01.2013	09 - 10	0 - 10	-
146	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb er	Sa	22.12.2012	22 - 23	10 - 20	-
147	-	Innerorts	-	-	Januar	Di	08.01.2013	20 - 21	-	-
148	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	August	Mo	27.08.2012	21 - 22	0 - 10	-
149	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Dezemb er	Mo	10.12.2012	09 - 10	40 - 50	Schnee
150	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb er	Fr	21.12.2012	13 - 14	0 - 10	Normal
151	-	Innerorts	-	nein	Oktober	Di	16.10.2012	12 - 13	0 - 10	-
152	-	Innerorts	-	nein	Septem ber	Mi	26.09.2012	-	0 - 10	-
153	-	-	-	-	Dezemb er	Fr	21.12.2012	-	0 - 10	-
154	-	Außerort s	Geradeaus Spur	nein	Oktober	Sa	13.10.2012	13 - 14	30 - 40	Normal
155	-	Innerorts	Kreuzung	rot für RM	Septem ber	Di	04.09.2012	10 - 11	20 - 30	Normal
156	-	Innerorts	-	nein	Dezemb er	Fr	07.12.2012	16 - 17	0 - 10	-
157	-	Innerorts	-	-	Dezemb er	Do	06.12.2012	21 - 22	-	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
158	-	-	sonstiges	nein	Dezemb er	So	09.12.2012	-	0 - 10	-
159	-	Innerorts	Kreuzung	rot für RM	Mai	Sa	26.05.2012	17 - 18	0 - 10	Normal
160	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb er	Mi	05.12.2012	17 - 18	0 - 10	-
161	-	Außerort s	-	-	Februar	Do	07.02.2013	21 - 22	0 - 10	-
162	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Februar	Fr	22.02.2013	07 - 08	-	Schnee
163	-	-	-	nein	Januar	Sa	26.01.2013	08 - 09	0 - 10	-
164	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Septem ber	Mo	03.09.2012	17 - 18	30 - 40	Normal
165	-	-	Geradeaus Spur	nein	Septem ber	Sa	01.09.2012	04 - 05	10 - 20	Normal
166	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juli	Sa	21.07.2012	15 - 16	10 - 20	Normal
167	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	April	Mi	11.04.2012	09 - 10	0 - 10	Normal
168	-	Innerorts	-	-	Mai	Fr	18.05.2012	17 - 18	10 - 20	-
169	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Do	07.06.2012	04 - 05	0 - 10	-
170	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	August	Do	09.08.2012	19 - 20	0 - 10	Normal
171	-	-	-	nein	Oktober	Mi	17.10.2012	19 - 20	0 - 10	-
172	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Novemb er	So	25.11.2012	15 - 16	0 - 10	-
173	-	Innerorts	sonstiges	nein	Juli	Mo	09.07.2012	03 - 04	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
174	-	-	-	nein	August	Di	07.08.2012	15 - 16	0 - 10	-
175	-	-	-	-	Juni	Mi	27.06.2012	12 - 13	0 - 10	-
176	-	Innerorts	Kurve	nein	Oktober	Sa	13.10.2012	17 - 18	10 - 20	Normal
177	-	Innerorts	sonstiges	nein	Dezemb- er	Sa	22.12.2012	09 - 10	10 - 20	Schnee
178	-	-	-	nein	Juli	Do	26.07.2012	08 - 09	0 - 10	Normal
179	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Januar	Fr	25.01.2013	09 - 10	0 - 10	Normal
180	-	-	-	nein	April	So	08.04.2012	03 - 04	0 - 10	-
181	Ja	-	-	-	April	Fr	13.04.2012	05 - 06	-	-
182	-	Innerorts	Kurve	nein	Mai	Di	15.05.2012	16 - 17	10 - 20	-
183	-	Außerort- s	Autobahn	nein	Juni	Fr	29.06.2012	08 - 09	-	-
184	-	-	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	So	19.08.2012	06 - 07	-	-
185	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	Mi	17.10.2012	14 - 15	0 - 10	-
186	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Di	22.01.2013	15 - 16	0 - 10	-
187	-	-	-	nein	Januar	Do	31.01.2013	19 - 20	0 - 10	-
188	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	März	Sa	09.03.2013	-	-	-
189	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Mi	20.02.2013	11 - 12	-	-

Datensatz	Wildunfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochentag	Datum	Uhrzeit	Geschwindigkeit [km/h]	Witterungsverhältnisse
190	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Dezember	So	23.12.2012	13 - 14	0 - 10	Schnee
191	-	-	-	nein	Januar	Mi	30.01.2013	19 - 20	0 - 10	-
192	-	-	-	nein	Januar	Mi	23.01.2013	14 - 15	0 - 10	-
193	-	-	-	nein	Januar	Fr	18.01.2013	16 - 17	0 - 10	-
194	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezember	Sa	15.12.2012	17 - 18	10 - 20	-
195	-	Innerorts	-	nein	Februar	Mi	13.02.2013	14 - 15	-	-
196	-	Innerorts	Kurve	nein	Januar	Sa	26.01.2013	21 - 22	30 - 40	Schnee
197	-	-	-	-	Juli	Mi	18.07.2012	-	-	-
198	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	So	19.08.2012	10 - 11	0 - 10	-
199	-	Innerorts	-	nein	Oktober	Mi	17.10.2012	14 - 15	10 - 20	-
200	-	-	-	nein	November	Fr	09.11.2012	20 - 21	0 - 10	-
201	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Fr	10.08.2012	11 - 12	0 - 10	-
202	-	-	-	nein	Oktober	So	28.10.2012	15 - 16	0 - 10	-
203	-	-	-	nein	Januar	So	15.01.2012	-	0 - 10	-
204	-	Innerorts	-	-	April	Di	09.04.2013	-	-	-
205	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	April	So	21.04.2013	02 - 03	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
206	-	-	-	nein	März	Di	12.03.2013	12 - 13	0 - 10	-
207	-	-	-	nein	Januar	Mi	30.01.2013	16 - 17	0 - 10	-
208	-	Außerort s	Landstraß e	nein	Februar	Mo	18.02.2013	10 - 11	-	-
209	-	-	-	nein	März	Do	07.03.2013	18 - 19	0 - 10	-
210	-	Innerorts	Kreuzung	nein	März	Mo	11.03.2013	06 - 07	0 - 10	Schnee
211	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Mo	07.01.2013	16 - 17	0 - 10	Normal
212	-	-	-	nein	Februar	Mo	18.02.2013	-	0 - 10	-
213	-	-	-	nein	März	Mo	04.03.2013	-	-	-
214	-	-	-	nein	Januar	Do	10.01.2013	-	0 - 10	-
215	-	-	-	nein	März	Di	05.03.2013	-	-	-
216	-	-	-	nein	Februar	Mi	13.02.2013	10 - 11	0 - 10	-
217	-	Innerorts	Kreuzung	ja	April	Do	12.04.2012	17 - 18	20 - 30	Normal
218	-	Innerorts	-	nein	Mai	Di	21.05.2013	-	-	-
219	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Fr	01.02.2013	13 - 14	0 - 10	-
220	-	-	-	nein	Oktober	Mi	10.10.2012	09 - 10	0 - 10	-
221	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Novemb er	Fr	30.11.2012	09 - 10	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
222	-	Innerorts	sonstiges	nein	Februar	Di	19.02.2013	14 - 15	0 - 10	-
223	-	Innerorts	-	-	Juli	Mi	11.07.2012	15 - 16	-	-
224	-	-	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Di	07.05.2013	21 - 22	0 - 10	Regen
225	-	-	-	-	April	Mo	22.04.2013	10 - 11	0 - 10	-
226	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Mo	06.05.2013	16 - 17	-	-
227	-	Innerorts	Kurve	-	März	Di	19.03.2013	01 - 02	-	-
228	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Februar	Mo	11.02.2013	15 - 16	0 - 10	Normal
229	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Mi	02.01.2013	-	0 - 10	-
230	-	-	Kurve	-	Januar	Do	24.01.2013	08 - 09	20 - 30	-
231	-	-	-	nein	Januar	Do	10.01.2013	09 - 10	0 - 10	Regen
232	-	Außerort s	Geradeaus Spur	nein	April	Mi	24.04.2013	14 - 15	20 - 30	Normal
233	-	Innerorts	-	-	Mai	Fr	10.05.2013	15 - 16	40 - 50	-
234	Ja	Außerort s	Landstraß e	nein	April	Mi	24.04.2013	08 - 09	-	-
235	-	Außerort s	Geradeaus Spur	nein	Mai	Mo	06.05.2013	09 - 10	100 - 110	Normal
236	-	Außerort s	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Sa	18.05.2013	13 - 14	0 - 10	-
237	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb er	Do	27.12.2012	17 - 18	10 - 20	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
238	-	-	-	-	April	Di	30.04.2013	12 - 13	0 - 10	-
239	-	Außerort s	Geradeaus Spur	nein	Juli	Di	16.07.2013	06 - 07	-	Normal
240	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	März	Fr	15.03.2013	03 - 04	10 - 20	Schnee
241	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Mai	Sa	18.05.2013	15 - 16	-	Regen
242	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juli	Mi	03.07.2013	19 - 20	0 - 10	Normal
243	-	Außerort s	Landstraß e	nein	Juli	Di	23.07.2013	09 - 10	-	Normal
244	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Fr	21.06.2013	-	0 - 10	-
245	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Mai	Mi	08.05.2013	12 - 13	10 - 20	Normal
246	-	Innerorts	Kurve	nein	Mai	Mi	08.05.2013	04 - 05	-	-
247	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Mo	12.08.2013	09 - 10	10 - 20	-
248	-	-	-	nein	Juni	Do	20.06.2013	19 - 20	0 - 10	-
249	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Mai	Mi	29.05.2013	10 - 11	-	-
250	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Di	25.06.2013	10 - 11	10 - 20	-
251	-	-	sonstiges	nein	Juni	Di	11.06.2013	07 - 08	0 - 10	-
252	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Mai	Fr	10.05.2013	09 - 10	20 - 30	Normal
253	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Sa	22.06.2013	16 - 17	10 - 20	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
254	-	-	-	nein	Februar	So	05.02.2012	23 - 24	0 - 10	-
255	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	So	23.06.2013	13 - 14	0 - 10	Regen
256	-	-	-	nein	August	Mo	05.08.2013	18 - 19	0 - 10	Normal
257	-	-	-	nein	August	Fr	16.08.2013	11 - 12	0 - 10	-
258	-	Außerort s	Geradeaus Spur	nein	April	Di	23.04.2013	11 - 12	-	-
259	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Sa	18.05.2013	16 - 17	10 - 20	-
260	-	Innerorts	sonstiges	nein	Juni	Fr	07.06.2013	18 - 19	10 - 20	-
261	Ja	Außerort s	Landstraß e	nein	Juni	Mo	03.06.2013	00 - 01	-	-
262	-	-	-	nein	Juli	So	07.07.2013	23 - 24	0 - 10	-
263	-	-	-	nein	Juni	Do	27.06.2013	15 - 16	0 - 10	-
264	-	Innerorts	-	nein	August	So	04.08.2013	19 - 20	-	-
265	-	-	-	nein	August	Di	20.08.2013	20 - 21	0 - 10	Normal
266	-	-	-	nein	Septem ber	Di	03.09.2013	11 - 12	0 - 10	-
267	-	Außerort s	Geradeaus Spur	nein	Juni	So	09.06.2013	13 - 14	-	Normal
268	-	-	-	nein	Juli	Do	04.07.2013	00 - 01	0 - 10	-
269	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juli	Mo	01.07.2013	15 - 16	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
270	-	-	-	nein	Juli	Fr	26.07.2013	10 - 11	0 - 10	-
271	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Fr	28.06.2013	15 - 16	0 - 10	-
272	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Sa	04.05.2013	21 - 22	10 - 20	Normal
273	-	Innerorts	-	nein	Juli	Do	04.07.2013	18 - 19	0 - 10	-
274	-	-	-	-	Oktober	Do	10.10.2013	-	0 - 10	-
275	-	Innerorts	-	nein	Dezemb er	So	23.12.2012	03 - 04	-	-
276	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	März	Mo	25.03.2013	11 - 12	30 - 40	Normal
277	-	Innerorts	Geradeaus Spur	-	Novemb er	Mi	13.11.2013	16 - 17	60 - 70	Normal
278	-	-	-	-	Septem ber	Mo	16.09.2013	12 - 13	0 - 10	-
279	-	Innerorts	-	-	März	Di	19.03.2013	15 - 16	-	-
280	-	Außerort s	Landstraß e	nein	Juli	Di	09.07.2013	11 - 12	50 - 60	Normal
281	-	Innerorts	sonstiges	nein	August	Di	27.08.2013	13 - 14	0 - 10	-
282	-	-	-	nein	Septem ber	Do	19.09.2013	12 - 13	0 - 10	-
283	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Septem ber	Mo	16.09.2013	17 - 18	0 - 10	Regen
284	-	Innerorts	sonstiges	nein	Oktober	Mo	28.10.2013	14 - 15	0 - 10	Regen
285	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	August	Fr	16.08.2013	19 - 20	30 - 40	Normal

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
286	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Septem- ber	Do	12.09.2013	15 - 16	30 - 40	Normal
287	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Februar	Do	28.02.2013	18 - 19	-	-
288	-	-	-	nein	August	Do	15.08.2013	-	0 - 10	-
289	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	So	20.10.2013	-	0 - 10	-
290	-	-	-	nein	Oktober	So	13.10.2013	-	0 - 10	-
291	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	Di	08.10.2013	10 - 11	-	-
292	-	Innerorts	sonstiges	nein	Novemb- er	Mi	06.11.2013	11 - 12	0 - 10	Normal
293	-	Innerorts	-	-	Oktober	Mo	07.10.2013	19 - 20	-	-
294	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Septem- ber	Do	19.09.2013	10 - 11	0 - 10	-
295	-	Innerorts	-	-	Septem- ber	So	22.09.2013	16 - 17	-	-
296	-	-	-	nein	August	Do	01.08.2013	-	0 - 10	-
297	-	Außerort- s	sonstiges	nein	Septem- ber	Mo	23.09.2013	-	-	-
298	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Sa	22.06.2013	11 - 12	0 - 10	-
299	-	Innerorts	sonstiges	nein	Oktober	Mi	02.10.2013	00 - 01	0 - 10	-
300	-	Außerort- s	sonstiges	nein	April	Do	25.04.2013	14 - 15	0 - 10	-
301	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Juli	Mo	22.07.2013	10 - 11	10 - 20	Normal

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
302	-	Innerorts	-	nein	Oktober	Mo	14.10.2013	14 - 15	20 - 30	-
303	-	Innerorts	-	nein	Oktober	Do	03.10.2013	19 - 20	-	-
304	-	-	-	-	Oktober	Do	10.10.2013	11 - 12	-	-
305	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	Fr	04.10.2013	15 - 16	0 - 10	-
306	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Mi	21.08.2013	07 - 08	0 - 10	-
307	-	-	-	-	Novemb er	Mo	18.11.2013	00 - 01	0 - 10	-
308	-	Innerorts	sonstiges	nein	Oktober	Mi	23.10.2013	09 - 10	0 - 10	-
309	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	Sa	19.10.2013	02 - 03	0 - 10	-
310	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Sa	31.08.2013	16 - 17	0 - 10	-
311	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	So	13.10.2013	13 - 14	40 - 50	Normal
312	-	Innerorts	Kreuzung	ja	März	So	24.03.2013	11 - 12	20 - 30	Normal
313	-	-	-	nein	Septem ber	Sa	21.09.2013	12 - 13	10 - 20	Normal
314	-	Innerorts	-	-	Juni	Mi	19.06.2013	22 - 23	50 - 60	Regen
315	-	-	-	nein	Oktober	Fr	18.10.2013	11 - 12	0 - 10	-
316	-	Innerorts	-	-	Oktober	Mo	21.10.2013	07 - 08	0 - 10	-
317	-	Innerorts	sonstiges	nein	Januar	Mi	09.01.2013	15 - 16	0 - 10	Regen

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
318	-	Innerorts	Geradeaus Spur	-	Septem- ber	Mi	25.09.2013	17 - 18	50 - 60	Regen
319	-	Innerorts	-	-	Juni	Sa	01.06.2013	08 - 09	0 - 10	-
320	-	-	-	-	Juni	So	02.06.2013	14 - 15	-	-
321	-	Innerorts	-	-	Novemb- er	Sa	09.11.2013	-	-	-
322	-	-	-	nein	Dezemb- er	Sa	07.12.2013	-	0 - 10	-
323	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Novemb- er	Mi	20.11.2013	10 - 11	0 - 10	-
324	-	-	-	nein	Dezemb- er	Mi	11.12.2013	22 - 23	0 - 10	-
325	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb- er	Mo	09.12.2013	07 - 08	10 - 20	Regen
326	Ja	Außerort- s	Landstraß- e	nein	Oktober	Di	29.10.2013	11 - 12	-	-
327	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Septem- ber	Do	26.09.2013	16 - 17	0 - 10	Normal
328	-	Innerorts	Kreuzung	rot für RM	Januar	Sa	19.01.2013	11 - 12	10 - 20	Normal
329	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Mo	05.08.2013	14 - 15	0 - 10	-
330	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juli	Fr	26.07.2013	18 - 19	0 - 10	-
331	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Mo	12.08.2013	16 - 17	0 - 10	-
332	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	März	Mi	13.03.2013	18 - 19	0 - 10	Schnee
333	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Mi	23.01.2013	14 - 15	0 - 10	-

Datensatz	Wildunfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochentag	Datum	Uhrzeit	Geschwindigkeit [km/h]	Witterungsverhältnisse
334	-	-	-	nein	Januar	Mo	28.01.2013	15 - 16	0 - 10	Normal
335	-	-	-	nein	Januar	Do	17.01.2013	10 - 11	0 - 10	-
336	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Dezember	Mi	11.12.2013	18 - 19	0 - 10	Normal
337	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezember	Mo	09.12.2013	11 - 12	0 - 10	Normal
338	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezember	Di	24.12.2013	12 - 13	0 - 10	-
339	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Do	08.08.2013	21 - 22	0 - 10	-
340	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	August	Do	08.08.2013	09 - 10	0 - 10	Normal
341	-	-	-	nein	Dezember	Mo	09.12.2013	15 - 16	0 - 10	-
342	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Mi	26.06.2013	-	0 - 10	-
343	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	November	Mo	11.11.2013	11 - 12	-	-
344	-	Außerorts	Kreuzung	nein	September	Di	25.09.2012	16 - 17	0 - 10	Normal
345	-	-	-	nein	Juli	Mo	15.07.2013	21 - 22	10 - 20	Normal
346	-	Innerorts	Kreuzung	nein	November	Mo	11.11.2013	10 - 11	30 - 40	Normal
347	-	Innerorts	Kreuzung	nein	November	Mo	25.11.2013	15 - 16	90 - 100	Normal
348	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Dezember	Do	27.12.2012	12 - 13	0 - 10	Normal
349	-	Innerorts	Kreuzung	nein	April	Do	18.04.2013	19 - 20	50 - 60	Normal

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
350	-	Innerorts	Kreuzung	rot für RM	Juni	Mo	10.06.2013	11 - 12	30 - 40	Normal
351	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Juli	Di	10.07.2012	14 - 15	20 - 30	Normal
352	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Mai	Do	10.05.2012	07 - 08	40 - 50	Normal
353	-	Außerort s	Landstraß e	nein	Januar	Di	18.01.2011	18 - 19	-	Schnee
354	-	-	-	nein	Januar	Sa	15.01.2011	18 - 19	0 - 10	-
355	-	-	-	nein	Januar	Mi	12.01.2011	10 - 11	0 - 10	-
356	-	-	-	nein	Januar	Mo	10.01.2011	10 - 11	0 - 10	-
357	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Di	04.01.2011	-	-	-
358	-	-	-	nein	Januar	Di	04.01.2011	-	0 - 10	-
359	-	-	-	nein	Januar	Di	04.01.2011	10 - 11	0 - 10	-
360	-	Innerorts	-	nein	Januar	Sa	08.01.2011	09 - 10	-	-
361	-	-	-	nein	Januar	Do	20.01.2011	14 - 15	0 - 10	-
362	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	März	Di	01.03.2011	18 - 19	0 - 10	Normal
363	-	Innerorts	-	nein	Februar	Mo	28.02.2011	02 - 03	0 - 10	-
364	-	-	-	nein	Februar	Di	15.02.2011	20 - 21	0 - 10	-
365	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	März	Fr	18.03.2011	14 - 15	-	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
366	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Sa	26.02.2011	15 - 16	-	-
367	-	-	-	nein	Februar	Do	24.02.2011	14 - 15	10 - 20	-
368	-	Innerorts	Kurve	nein	März	Fr	18.03.2011	08 - 09	0 - 10	-
369	-	-	-	nein	Januar	Do	27.01.2011	07 - 08	10 - 20	-
370	-	-	-	-	Januar	Mi	12.01.2011	21 - 22	-	-
371	-	Innerorts	-	nein	Januar	Mi	19.01.2011	19 - 20	0 - 10	-
372	-	-	-	nein	Februar	Do	17.02.2011	14 - 15	10 - 20	-
373	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Mo	10.01.2011	13 - 14	0 - 10	-
374	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Fr	07.01.2011	19 - 20	0 - 10	Regen
375	-	Innerorts	-	nein	April	Sa	02.04.2011	17 - 18	0 - 10	-
376	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	März	Mo	28.03.2011	08 - 09	0 - 10	-
377	-	-	-	nein	April	Di	26.04.2011	08 - 09	0 - 10	-
378	-	-	-	nein	April	Do	21.04.2011	13 - 14	-	-
379	-	-	-	nein	April	Mi	06.04.2011	-	0 - 10	-
380	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	März	Mi	23.03.2011	-	0 - 10	-
381	-	-	-	nein	März	Di	01.03.2011	14 - 15	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
382	-	Innerorts	-	nein	April	Do	28.04.2011	01 - 02	-	-
383	-	Innerorts	-	nein	Mai	Di	10.05.2011	13 - 14	0 - 10	Normal
384	Ja	Außerort- s	Landstraß- e	nein	April	Sa	23.04.2011	02 - 03	70 - 80	Normal
385	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Do	27.01.2011	19 - 20	0 - 10	Normal
386	-	-	-	-	März	Mi	09.03.2011	-	10 - 20	-
387	-	Innerorts	-	nein	April	Mi	20.04.2011	22 - 23	0 - 10	-
388	-	-	-	-	April	Mo	04.04.2011	-	0 - 10	-
389	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Juli	Mo	11.07.2011	19 - 20	-	-
390	-	Innerorts	-	-	Juni	Fr	17.06.2011	10 - 11	0 - 10	-
391	-	-	-	nein	Juli	Sa	09.07.2011	19 - 20	0 - 10	-
392	-	-	-	-	März	Mo	14.03.2011	09 - 10	-	Schnee
393	-	Innerorts	-	-	Juni	Di	14.06.2011	11 - 12	-	Normal
394	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Do	19.05.2011	08 - 09	0 - 10	-
395	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Do	05.05.2011	00 - 01	0 - 10	Normal
396	-	Innerorts	Kreuzung	ja	Mai	Do	12.05.2011	09 - 10	0 - 10	Normal
397	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	März	Di	15.03.2011	-	-	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
398	-	Innerorts	Kreuzung	-	April	Mi	06.04.2011	15 - 16	-	-
399	-	-	-	nein	April	Sa	23.04.2011	10 - 11	0 - 10	-
400	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	April	Do	07.04.2011	10 - 11	0 - 10	-
401	-	-	-	nein	Januar	Do	13.01.2011	06 - 07	0 - 10	Regen
402	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	April	Fr	29.04.2011	-	-	-
403	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Di	11.01.2011	20 - 21	-	-
404	-	Innerorts	-	-	Mai	Fr	13.05.2011	12 - 13	-	-
405	-	-	sonstiges	nein	Mai	Fr	20.05.2011	14 - 15	0 - 10	-
406	-	Innerorts	-	-	Mai	Do	26.05.2011	12 - 13	0 - 10	-
407	-	-	-	nein	Juni	Do	02.06.2011	-	0 - 10	-
408	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Sa	27.08.2011	16 - 17	-	-
409	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Do	16.06.2011	13 - 14	0 - 10	-
410	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Di	30.08.2011	16 - 17	-	-
411	-	-	-	-	August	Di	23.08.2011	-	0 - 10	-
412	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	April	Mi	13.04.2011	19 - 20	0 - 10	-
413	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Januar	Sa	08.01.2011	03 - 04	0 - 10	Nebel

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
414	-	Außerort s	Geradeaus Spur	nein	März	Fr	18.03.2011	12 - 13	20 - 30	Normal
415	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Mo	08.08.2011	17 - 18	0 - 10	Normal
416	-	Innerorts	sonstiges	nein	Juli	Di	26.07.2011	09 - 10	0 - 10	Normal
417	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Do	18.08.2011	03 - 04	-	-
418	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	Do	06.10.2011	-	0 - 10	-
419	-	-	-	nein	August	Di	23.08.2011	-	0 - 10	-
420	-	Außerort s	Kurve	nein	April	So	17.04.2011	04 - 05	80 - 90	Nebel
421	-	-	-	nein	Juli	Do	28.07.2011	-	0 - 10	-
422	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Juli	Do	28.07.2011	07 - 08	-	-
423	-	-	-	nein	Juli	Di	26.07.2011	11 - 12	0 - 10	-
424	-	Innerorts	-	nein	Juli	Mo	25.07.2011	22 - 23	0 - 10	-
425	-	Innerorts	-	-	August	Mi	31.08.2011	09 - 10	-	-
426	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juli	Mo	11.07.2011	15 - 16	0 - 10	-
427	-	Innerorts	sonstiges	nein	Juni	Mi	01.06.2011	-	-	-
428	-	-	-	nein	Juli	Mo	18.07.2011	17 - 18	0 - 10	-
429	-	Innerorts	-	nein	Juni	Do	30.06.2011	16 - 17	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
430	-	-	-	nein	Juli	Do	07.07.2011	06 - 07	0 - 10	-
431	-	-	-	nein	Februar	Do	17.02.2011	12 - 13	0 - 10	-
432	-	Innerorts	sonstiges	nein	August	Do	04.08.2011	19 - 20	0 - 10	Normal
433	-	-	-	nein	Septem- ber	Fr	30.09.2011	-	0 - 10	-
434	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Septem- ber	Di	20.09.2011	08 - 09	0 - 10	Normal
435	-	-	-	nein	April	Do	28.04.2011	14 - 15	0 - 10	-
436	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	August	Di	16.08.2011	11 - 12	20 - 30	Normal
437	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Mai	Do	05.05.2011	13 - 14	50 - 60	Normal
438	-	-	-	nein	März	Mi	09.03.2011	11 - 12	0 - 10	-
439	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Mai	Mo	16.05.2011	10 - 11	0 - 10	-
440	-	Außerort- s	Landstraß- e	nein	März	Mi	16.03.2011	10 - 11	-	-
441	-	-	-	-	Februar	Mi	09.02.2011	-	0 - 10	-
442	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	Di	04.10.2011	10 - 11	10 - 20	Normal
443	-	Innerorts	Kreuzung	-	Novemb- er	Mo	14.11.2011	17 - 18	-	Normal
444	-	-	-	nein	Novemb- er	Mi	09.11.2011	20 - 21	0 - 10	-
445	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Septem- ber	Di	13.09.2011	09 - 10	40 - 50	Normal

Datensatz	Wildunfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochentag	Datum	Uhrzeit	Geschwindigkeit [km/h]	Witterungsverhältnisse
446	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	November	Sa	12.11.2011	02 - 03	-	-
447	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Mo	06.06.2011	16 - 17	0 - 10	Normal
448	-	Innerorts	Kreuzung	-	September	So	25.09.2011	02 - 03	0 - 10	-
449	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	September	Di	06.09.2011	10 - 11	-	-
450	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	April	Fr	08.04.2011	16 - 17	-	-
451	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Mi	09.02.2011	17 - 18	0 - 10	-
452	-	-	-	nein	September	Mi	28.09.2011	06 - 07	-	-
453	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	März	Di	29.03.2011	-	0 - 10	-
454	-	-	-	-	November	Mo	07.11.2011	13 - 14	0 - 10	-
455	-	-	-	nein	November	Fr	04.11.2011	16 - 17	0 - 10	-
456	-	Innerorts	-	-	Oktober	So	16.10.2011	20 - 21	0 - 10	-
457	-	Außerorts	LandstraÙe	nein	November	Do	24.11.2011	16 - 17	-	-
458	-	-	-	nein	September	Do	08.09.2011	12 - 13	0 - 10	-
459	-	-	-	nein	Juli	Di	12.07.2011	-	0 - 10	-
460	-	-	-	nein	Juli	Fr	01.07.2011	12 - 13	0 - 10	-
461	-	-	-	nein	Oktober	So	09.10.2011	10 - 11	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
462	-	-	-	nein	Novemb er	Mo	21.11.2011	16 - 17	0 - 10	-
463	-	Innerorts	Kreuzung	ja	Oktober	Fr	21.10.2011	11 - 12	20 - 30	Normal
464	-	-	-	nein	Dezemb er	Sa	10.12.2011	16 - 17	0 - 10	-
465	-	-	-	nein	Dezemb er	Di	13.12.2011	-	0 - 10	-
466	-	-	-	-	März	Do	17.03.2011	-	-	-
467	-	-	-	nein	Septem ber	Do	08.09.2011	12 - 13	0 - 10	-
468	-	-	-	nein	Juni	Sa	25.06.2011	08 - 09	0 - 10	-
469	-	-	-	-	Mai	Mo	16.05.2011	-	0 - 10	-
470	-	-	-	nein	Septem ber	Fr	16.09.2011	20 - 21	0 - 10	-
471	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Septem ber	Mi	14.09.2011	14 - 15	0 - 10	-
472	-	-	-	-	Juli	Di	05.07.2011	12 - 13	-	-
473	-	Außerort s	Autobahn	nein	Juli	Mo	11.07.2011	12 - 13	-	-
474	-	-	-	nein	Oktober	Mi	19.10.2011	-	0 - 10	-
475	-	-	-	nein	Mai	Do	19.05.2011	-	0 - 10	-
476	-	-	-	nein	April	Di	12.04.2011	12 - 13	0 - 10	-
477	-	-	-	nein	Mai	Sa	14.05.2011	20 - 21	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
478	-	-	-	nein	März	Do	31.03.2011	17 - 18	0 - 10	-
479	-	Innerorts	-	-	April	Mi	13.04.2011	12 - 13	-	-
480	-	Innerorts	-	-	Januar	Mi	26.01.2011	15 - 16	-	-
481	-	-	-	-	Januar	Do	20.01.2011	-	-	-
482	-	Innerorts	-	-	Januar	Di	11.01.2011	09 - 10	-	-
483	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Januar	Do	13.01.2011	-	20 - 30	Regen
484	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Januar	Do	13.01.2011	13 - 14	30 - 40	Regen
485	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Novemb er	Sa	12.11.2011	06 - 07	0 - 10	Normal
486	-	Innerorts	Kreuzung	-	Septem ber	Fr	02.09.2011	12 - 13	10 - 20	Normal
487	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	Di	04.10.2011	16 - 17	0 - 10	-
488	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Februar	Sa	05.02.2011	08 - 09	0 - 10	Normal
489	-	-	-	nein	Dezemb er	Do	29.12.2011	-	0 - 10	-
490	-	Innerorts	-	-	August	Mo	29.08.2011	11 - 12	10 - 20	Regen
491	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	Mi	19.10.2011	-	-	-
492	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	Do	06.10.2011	11 - 12	-	-
493	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb er	Mi	07.12.2011	-	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
494	-	Innerorts	sonstiges	-	August	Mo	01.08.2011	09 - 10	-	-
495	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juli	Fr	08.07.2011	00 - 01	10 - 20	Normal
496	-	-	-	-	Oktober	So	09.10.2011	-	-	-
497	-	-	-	nein	Novemb er	Fr	21.10.2011	21 - 22	0 - 10	-
498	-	Innerorts	sonstiges	nein	Dezemb er	Di	13.12.2011	17 - 18	0 - 10	-
499	-	Außerort s	sonstiges	nein	Dezemb er	Di	27.12.2011	07 - 08	0 - 10	-
500	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb er	Mo	19.12.2011	-	0 - 10	-
501	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb er	Do	01.12.2011	15 - 16	0 - 10	-
502	-	-	-	-	April	Fr	01.04.2011	-	0 - 10	-
503	-	-	-	nein	Oktober	Fr	14.10.2011	23 - 24	0 - 10	-
504	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Novemb er	Sa	26.11.2011	15 - 16	0 - 10	-
505	-	Außerort s	Landstraß e	nein	Dezemb er	Fr	30.12.2011	11 - 12	50 - 60	Regen
506	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Juni	Mo	20.06.2011	02 - 03	0 - 10	-
507	Ja	Außerort s	Landstraß e	nein	Juni	Mo	27.06.2011	01 - 02	-	-
508	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Mi	03.08.2011	11 - 12	-	-
509	-	-	-	-	August	Fr	19.08.2011	-	0 - 10	-

Daten- satz	Wild- unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen- tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin- digkeit [km/h]	Witte- rungs- verhält- nisse
510	-	Innerorts	-	-	Septem- ber	Di	20.09.2011	05 - 06	-	-
511	-	Innerorts	-	-	August	So	21.08.2011	-	-	-
512	-	-	-	nein	Dezemb- er	Sa	10.12.2011	-	0 - 10	-
513	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Oktober	So	09.10.2011	00 - 01	10 - 20	Regen
514	-	Innerorts	-	nein	Juli	Fr	29.07.2011	17 - 18	-	-
515	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Septem- ber	Di	06.09.2011	05 - 06	-	-
516	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Septem- ber	Di	06.09.2011	16 - 17	0 - 10	Regen
517	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Dezemb- er	Do	15.12.2011	05 - 06	0 - 10	Normal
518	-	-	-	-	Oktober	Di	25.10.2011	-	0 - 10	-
519	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	August	Fr	12.08.2011	17 - 18	-	-
520	-	Innerorts	-	nein	Novemb- er	Fr	04.11.2011	09 - 10	0 - 10	-
521	-	-	-	nein	Juli	Mi	06.07.2011	16 - 17	0 - 10	-
522	-	Innerorts	-	-	Dezemb- er	Fr	16.12.2011	19 - 20	50 - 60	Regen
523	-	Außerort- s	Kurve	nein	Dezemb- er	Mo	05.12.2011	17 - 18	-	Schnee
524	-	Innerorts	Kreuzung	nein	Oktober	Sa	08.10.2011	02 - 03	40 - 50	Regen
525	-	-	-	nein	April	Mo	25.04.2011	14 - 15	0 - 10	-

Daten-satz	Wild-unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen-tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin-digkeit [km/h]	Witte-rungsverhält-nisse
526	-	Außerort s	Kurve	nein	Februar	So	20.02.2011	17 - 18	40 - 50	Schnee
527	-	Außerort s	sonstiges	nein	Septem ber	Fr	23.09.2011	-	-	-
528	-	Innerorts	sonstiges	nein	Septem ber	Sa	24.09.2011	-	0 - 10	-
529	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	Mi	19.10.2011	06 - 07	50 - 60	Regen
530	-	-	-	nein	Oktober	Di	18.10.2011	15 - 16	0 - 10	-
531	-	Innerorts	-	nein	Juli	Mi	13.07.2011	09 - 10	0 - 10	-
532	-	-	-	nein	Dezemb er	Sa	10.12.2011	10 - 11	0 - 10	-
533	-	Innerorts	Kurve	nein	Septem ber	Mo	26.09.2011	11 - 12	0 - 10	Normal
534	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	April	Sa	09.04.2011	15 - 16	-	Normal
535	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Sa	01.01.2011	00 - 01	30 - 40	Schnee
536	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	So	23.10.2011	-	-	-
537	-	-	-	nein	Septem ber	Fr	09.09.2011	01 - 02	0 - 10	-
538	-	Innerorts	sonstiges	nein	Oktober	Di	25.10.2011	17 - 18	0 - 10	Normal
539	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Novemb er	Mi	30.11.2011	17 - 18	0 - 10	Normal
540	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	August	Di	02.08.2011	16 - 17	50 - 60	Normal
541	-	Innerorts	Kreuzung	nein	April	Do	14.04.2011	05 - 06	30 - 40	Normal

Daten-satz	Wild-unfall	Unfallort	Straßenart	LZA	Monat	Wochen-tag	Datum	Uhrzeit	Geschwin-digkeit [km/h]	Witte-rungsverhält-nisse
542	-	Außerort-s	Geradeaus Spur	nein	Januar	Di	11.01.2011	07 - 08	-	Normal
543	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	So	16.01.2011	00 - 01	0 - 10	Normal
544	-	-	-	nein	Februar	Fr	22.02.2013	13 - 14	0 - 10	-
545	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Oktober	Mi	24.10.2012	10 - 11	30 - 40	Normal
546	-	Innerorts	Kurve	nein	Novemb-er	Mo	21.11.2011	10 - 11	0 - 10	Normal
547	-	Innerorts	Geradeaus Spur	nein	Januar	Mo	23.01.2012	06 - 07	40 - 50	Regen
548	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Februar	Fr	03.02.2012	16 - 17	0 - 10	Normal
549	-	Innerorts	Ein- oder Ausfahrt	nein	Novemb-er	So	27.11.2011	00 - 01	0 - 10	Normal

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
1	Dunkelheit	Nässe	m	35 - 44	Rangierfehler	Sonderdienst	-	19.09.2012
2	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	2	26.09.2012
3	Tageslicht	Glätte	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	7	13.06.2012
4	-	-	m	45 - 54	-	Tagschicht	-	02.04.2012
5	Tageslicht	Glätte	m	> 55	-	Tagschicht	3	30.05.2012
6	trübe	Glätte	m	-	Rangierfehler	-	-	-
7	Dunkelheit	Nässe	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	11	17.10.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
8	Dunkelheit	-	m	45 - 54	-	Nachtschicht	10	24.10.2012
9	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	5	28.11.2012
10	Tageslicht	-	w	25 - 34	-	Tagschicht	0	19.09.2012
11	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	16.05.2012
12	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	2	14.11.2012
13	Dämmerung	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	0	19.12.2012
14	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	16	25.04.2012
15	Tageslicht	-	m	45 - 54	-	Tagschicht	6	-
16	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
17	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	10	09.05.2012
18	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Spätschicht	9	14.03.2012
19	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
20	Dunkelheit	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	19	-
21	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	4	30.05.2012
22	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	3	19.09.2012
23	Tageslicht	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	2	13.06.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
24	Dunkelheit	-	m	45 - 54	Andere Fehler	-	-	13.06.2012
25	Tageslicht	-	m	> 55	-	Tagschicht	2	06.06.2012
26	Dämmerung	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	11	04.07.2012
27	Dämmerung	-	m	45 - 54	-	-	-	-
28	Tageslicht	-	m	> 55	Rangierfehler	-	-	07.03.2012
29	Dunkelheit	-	m	< 25	Rangierfehler	-	-	07.11.2012
30	Dunkelheit	-	w	25 - 34	Rangierfehler	-	-	25.04.2012
31	Dämmerung	-	m	< 25	Rangierfehler	Nachtschicht	2	07.03.2012
32	Dämmerung	-	m	35 - 44	Rangierfehler	-	-	26.09.2012
33	Tageslicht	-	m	35 - 44	-	Tagschicht	3	18.01.2012
34	Tageslicht	-	w	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	4	06.06.2012
35	Tageslicht	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	2	09.05.2012
36	Dämmerung	-	m	25 - 34	-	24-Stunden-schicht	12	31.10.2012
37	Tageslicht	-	m	< 25	-	Tagschicht	1	28.03.2012
38	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	0	12.12.2012
39	Tageslicht	Normal	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	9	22.08.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
40	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	0	05.12.2012
41	Dunkelheit	Normal	w	< 25	Rangierfehler	Nachtschicht	6	21.03.2012
42	Tageslicht	Normal	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	0	21.03.2012
43	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	6	21.03.2012
44	Dämmerung	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	10	21.03.2012
45	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-1	05.12.2012
46	Tageslicht	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	1	14.03.2012
47	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	10	22.02.2012
48	Dunkelheit	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	-	18.01.2012
49	Tageslicht	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	4	13.06.2012
50	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	1	30.01.2012
51	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	6	16.05.2012
52	Tageslicht	-	m	25 - 34	-	-	-	09.05.2012
53	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	4	27.06.2012
54	trübe	Nässe	m	35 - 44	-	Tagschicht	8	28.11.2012
55	Dunkelheit	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	6	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
56	Dunkelheit	-	w	< 25	-	24-Stunden-schicht	17	05.12.2012
57	Tageslicht	-	m	> 55	Rangierfehler	Tagschicht	2	12.12.2012
58	Tageslicht	Normal	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	0	01.02.2012
59	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Nachtschicht	1	31.10.2012
60	Dunkelheit	-	m	45 - 54	-	Nachtschicht	5	-
61	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
62	Dämmerung	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Sonderdienst	-	07.11.2012
63	Dunkelheit	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	10	07.11.2012
64	Dunkelheit	-	m	35 - 44	-	Nachtschicht	4	31.10.2012
65	Tageslicht	-	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	2	20.06.2012
66	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	4	02.04.2012
67	trübe	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	2	19.09.2012
68	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	05.09.2012
69	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	1	25.04.2012
70	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	18.01.2012
71	Tageslicht	Normal	m	< 25	-	Nachtschicht	3	08.08.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun- den im Dienst	Datum Fahrsicher- heitstraining
72	Tageslicht	Nässe	w	35 - 44	-	-	-	18.04.2012
73	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	3	20.06.2012
74	Tageslicht	Normal	w	< 25	-	-	-	07.03.2012
75	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Rangierfehler	-	-	-
76	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	3	02.05.2012
77	Tageslicht	Normal	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	6	13.06.2012
78	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	4	-
79	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	3	15.02.2012
80	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	1	-
81	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	30.05.2012
82	Tageslicht	Normal	w	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	3	05.12.2012
83	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	08.08.2012
84	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden- schicht	11	16.05.2012
85	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	-	-	-
86	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	21.03.2012
87	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden- schicht	-	07.11.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
88	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	-	14.03.2012
89	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	-	-	-
90	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-	18.01.2012
91	-	-	m	> 55	Rangierfehler	Tagschicht	-	30.05.2012
92	-	-	w	25 - 34	-	Spätschicht	0	13.06.2012
93	Dunkelheit	-	m	> 55	Rangierfehler	Tagschicht	10	28.11.2012
94	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	25.04.2012
95	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	21.03.2012
96	Tageslicht	-	w	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	3	04.07.2012
97	-	-	m	-	Rangierfehler	-	-	-
98	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	6	28.11.2012
99	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	22.08.2012
100	Tageslicht	-	w	-	-	Tagschicht	5	-
101	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Sonderdienst	-	07.11.2012
102	Tageslicht	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	3	26.09.2012
103	Tageslicht	-	m	35 - 44	-	24-Stunden-schicht	4	08.08.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
104	Tageslicht	-	m	< 25	-	Tagschicht	7	07.11.2012
105	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	11	08.08.2012
106	Dämmerung	Normal	w	< 25	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	13	05.12.2012
107	-	-	m	35 - 44	-	Tagschicht	0	-
108	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	0	-
109	Dunkelheit	Glätte	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	5	05.12.2012
110	Tageslicht	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	2	-
111	trübe	Nässe	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	4	27.06.2012
112	Dunkelheit	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	11	-
113	Tageslicht	Nässe	w	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	9	18.04.2012
114	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	5	05.09.2012
115	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	17	09.05.2012
116	trübe	Nässe	m	25 - 34	-	-	-	18.01.2012
117	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	4	30.01.2012
118	Dunkelheit	-	w	25 - 34	Rangierfehler	-	-	12.12.2012
119	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	5	28.11.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
120	Dunkelheit	Nässe	m	> 55	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	6	28.11.2012
121	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	12.12.2012
122	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	-	Tagschicht	4	21.03.2012
123	-	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	9	05.09.2012
124	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	8	06.06.2012
125	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	-	-	06.06.2012
126	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	1	05.12.2012
127	Tageslicht	Nässe	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	0	28.03.2012
128	-	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	6	30.01.2012
129	-	-	m	-	Rangierfehler	Tagschicht	5	-
130	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	9	08.08.2012
131	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	4	12.12.2012
132	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	4	30.01.2012
133	-	-	w	< 25	Rangierfehler	Sonderdienst	-	-
134	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	3	14.03.2012
135	Tageslicht	Nässe	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	8	04.07.2012

Daten-satz	Licht- verhält- nisse	Straßen- zustand	Ge- schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun- den im Dienst	Datum Fahrsicher- heitstraining
136	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Andere Fehler	Tagschicht	2	28.03.2012
137	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	nicht angepasste Geschwindigkeit	-	-	15.02.2012
138	Dunkelheit	Normal	w	< 25	Rangierfehler	Nachtschicht	3	12.12.2012
139	Dunkelheit	Normal	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden- schicht	14	02.04.2012
140	Tageslicht	Nässe	w	25 - 34	Rangierfehler	-	-	08.08.2012
141	Dämmerung	Nässe	m	> 55	Rangierfehler	-	-	30.05.2012
142	Dunkelheit	Nässe	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden- schicht	11	15.02.2012
143	Dunkelheit	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Sonderdienst	-	27.06.2012
144	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Nachtschicht	3	31.10.2012
145	-	-	m	> 55	Rangierfehler	-	-	30.05.2012
146	-	-	m	> 55	Rangierfehler	-	-	18.04.2012
147	-	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	0	05.09.2012
148	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	13	-
149	trübe	Glätte	w	25 - 34	-	-	-	28.03.2012
150	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	5	21.03.2012
151	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	5	05.09.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
152	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	22.08.2012
153	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
154	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	-	24-Stunden-schicht	6	08.08.2012
155	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	-	-	-	18.01.2012
156	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	-	-	01.02.2012
157	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	2	27.06.2012
158	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
159	Tageslicht	Normal	w	45 - 54	-	Tagschicht	8	07.11.2012
160	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	-	-	27.06.2012
161	Dunkelheit	-	w	< 25	-	Nachtschicht	2	30.01.2012
162	Dämmerung	Glätte	w	25 - 34	-	Tagschicht	0	27.06.2012
163	-	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	1	20.06.2012
164	Tageslicht	Normal	m	45 - 54	-	Tagschicht	10	20.06.2012
165	Dunkelheit	Normal	w	25 - 34	Rangierfehler	Nachtschicht	11	17.10.2012
166	Tageslicht	Normal	m	> 55	-	24-Stunden-schicht	8	26.09.2012
167	Tageslicht	Normal	m	< 25	-	Tagschicht	2	02.04.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
168	Tageslicht	-	w	25 - 34	-	Nachtschicht	0	05.12.2012
169	Dunkelheit	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Nachtschicht	9	13.06.2012
170	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	-	Nachtschicht	0	28.11.2012
171	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Nachtschicht	2	22.02.2012
172	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	8	21.03.2012
173	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Nachtschicht	7	20.06.2012
174	Tageslicht	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	8	30.05.2012
175	Tageslicht	-	w	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	5	04.07.2012
176	Tageslicht	Normal	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	11	25.04.2012
177	trübe	Glätte	w	25 - 34	-	Tagschicht	1	18.04.2012
178	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	-	Tagschicht	1	05.09.2012
179	Tageslicht	Normal	w	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	1	22.08.2012
180	Dunkelheit	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Nachtschicht	9	17.10.2012
181	-	-	m	> 55	-	Nachtschicht	11	14.03.2012
182	Tageslicht	-	w	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	02.04.2012
183	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	26.09.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
184	-	-	m	45 - 54	-	24-Stunden-schicht	23	15.02.2012
185	Tageslicht	-	m	35 - 44	-	Tagschicht	7	-
186	Tageslicht	-	w	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	7	-
187	Dunkelheit	-	w	< 25	Rangierfehler	Nachtschicht	0	12.12.2012
188	-	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	-	-
189	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	4	05.12.2012
190	trübe	Glätte	m	25 - 34	Andere Fehler	Tagschicht	6	26.09.2012
191	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	12	-
192	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	7	01.02.2012
193	-	-	m	> 55	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	9	15.02.2012
194	-	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	10	18.01.2012
195	Tageslicht	-	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	7	05.12.2012
196	Dunkelheit	Glätte	w	25 - 34	nicht angepasste Geschwindigkeit	Nachtschicht	1	18.01.2012
197	-	-	m	-	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
198	Tageslicht	-	m	35 - 44	-	24-Stunden-schicht	3	17.10.2012
199	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	7	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
200	Dunkelheit	-	w	45 - 54	Rangierfehler	Nachtschicht	2	19.12.2012
201	Tageslicht	-	m	> 55	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	4	17.10.2012
202	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	8	21.03.2012
203	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	-	24.10.2012
204	Tageslicht	-	w	25 - 34	-	Tagschicht	-	05.12.2012
205	Dunkelheit	-	m	45 - 54	Andere Fehler	Nachtschicht	6	05.09.2012
206	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	5	08.08.2012
207	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	-	-	19.12.2012
208	Tageslicht	-	m	35 - 44	-	Tagschicht	3	05.12.2012
209	-	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	11	05.09.2012
210	Tageslicht	Glätte	m	25 - 34	Andere Fehler	Nachtschicht	10	18.01.2012
211	Dämmerung	Normal	m	45 - 54	-	Tagschicht	9	09.05.2012
212	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
213	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	14.11.2012
214	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	08.08.2012
215	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
216	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	2	19.09.2012
217	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	9	-
218	-	-	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	-	20.06.2012
219	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	-	-	07.11.2012
220	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	2	-
221	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	2	-
222	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	5	05.09.2012
223	Tageslicht	-	m	35 - 44	-	-	-	17.10.2012
224	Dunkelheit	Nässe	w	45 - 54	-	24-Stunden-schicht	14	20.06.2012
225	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	3	12.12.2012
226	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	9	06.06.2012
227	Dunkelheit	Glätte	m	35 - 44	-	-	-	15.02.2012
228	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	-	Tagschicht	7	22.02.2012
229	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	-	08.08.2012
230	Tageslicht	Glätte	m	35 - 44	nicht angepasste Geschwindigkeit	-	-	21.03.2012
231	Tageslicht	Nässe	m	< 25	Rangierfehler	-	-	22.08.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
232	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Andere Fehler	Tagschicht	7	15.02.2012
233	Tageslicht	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	-
234	Tageslicht	-	m	< 25	-	-	-	14.11.2012
235	Tageslicht	Normal	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	2	07.03.2012
236	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	4	24.10.2012
237	-	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	2	26.09.2012
238	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	5	04.07.2012
239	Tageslicht	Normal	w	< 25	-	Tagschicht	-1	07.03.2012
240	Dunkelheit	Glätte	m	35 - 44	Andere Fehler	Nachtschicht	7	26.09.2012
241	Tageslicht	Nässe	w	25 - 34	-	Tagschicht	7	19.09.2012
242	Tageslicht	Normal	w	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	12	-
243	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	-	Tagschicht	1	-
244	-	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
245	Tageslicht	Normal	w	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	4	-
246	Dunkelheit	-	w	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	8	-
247	Tageslicht	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	1	13.06.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
248	-	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	11	12.12.2012
249	Tageslicht	-	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	22.08.2012
250	Tageslicht	-	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	3	18.04.2012
251	-	-	m	45 - 54	Andere Fehler	Tagschicht	-1	-
252	Tageslicht	Normal	m	< 25	-	Tagschicht	2	-
253	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	9	12.12.2012
254	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	16	25.04.2012
255	Tageslicht	Nässe	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	6	13.06.2012
256	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	10	15.02.2012
257	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	-	-	07.11.2012
258	Tageslicht	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	2	27.06.2012
259	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	9	09.05.2012
260	-	-	m	> 55	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	11	19.09.2012
261	Dunkelheit	-	m	25 - 34	-	Nachtschicht	5	-
262	Dunkelheit	-	w	35 - 44	Rangierfehler	-	-	22.02.2012
263	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	8	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
264	-	-	m	35 - 44	-	-	-	-
265	Tageslicht	Normal	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	13	-
266	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	4	22.08.2012
267	Dämmerung	Normal	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	6	26.09.2012
268	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	6	20.06.2012
269	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	8	07.03.2012
270	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	3	28.03.2012
271	Tageslicht	-	m	> 55	Rangierfehler	Tagschicht	7	17.10.2012
272	Dämmerung	Normal	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	1	22.02.2012
273	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	11	08.08.2012
274	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
275	Dunkelheit	-	m	35 - 44	-	Nachtschicht	9	19.12.2012
276	Tageslicht	Normal	w	< 25	-	-	-	30.05.2012
277	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	9	26.09.2012
278	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	5	-
279	Tageslicht	-	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	6	07.11.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
280	Tageslicht	Normal	w	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	4	19.09.2012
281	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	5	01.02.2012
282	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	4	22.08.2012
283	Tageslicht	Nässe	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	10	-
284	Tageslicht	Nässe	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	7	21.03.2012
285	Dämmerung	Nässe	m	25 - 34	-	24-Stunden-schicht	1	-
286	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	7	09.05.2012
287	Dunkelheit	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	11	17.10.2012
288	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	22.02.2012
289	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	18.01.2012
290	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	-	17.10.2012
291	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	3	31.10.2012
292	Tageslicht	Normal	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	3	18.04.2012
293	-	-	m	> 55	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	11	20.06.2012
294	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	3	-
295	Tageslicht	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	28.11.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
296	-	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
297	-	-	m	35 - 44	-	24-Stunden-schicht	-	05.12.2012
298	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	17	-
299	Dunkelheit	-	m	> 55	Rangierfehler	Nachtschicht	5	28.11.2012
300	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	7	14.11.2012
301	Tageslicht	Normal	w	< 25	-	-	-	06.06.2012
302	Tageslicht	-	w	-	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	7	-
303	-	-	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	0	22.08.2012
304	Tageslicht	-	w	-	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	3	-
305	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	8	-
306	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	11	17.10.2012
307	Dunkelheit	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Nachtschicht	5	05.09.2012
308	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	2	25.04.2012
309	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	6	18.04.2012
310	Tageslicht	-	m	-	Rangierfehler	-	-	-
311	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	6	12.12.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
312	Tageslicht	Normal	w	< 25	-	-	-	18.01.2012
313	trübe	Normal	m	25 - 34	-	Tagschicht	4	-
314	trübe	Nässe	m	< 25	nicht angepasste Geschwindigkeit	-	-	18.04.2012
315	Tageslicht	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	3	06.06.2012
316	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	0	19.12.2012
317	trübe	Nässe	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	8	17.10.2012
318	trübe	Nässe	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	10	22.08.2012
319	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	1	30.05.2012
320	Tageslicht	-	w	< 25	-	Tagschicht	7	-
321	-	-	m	45 - 54	-	Tagschicht	-	14.11.2012
322	-	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	-	05.12.2012
323	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	2	19.12.2012
324	Dunkelheit	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Nachtschicht	3	05.09.2012
325	Dunkelheit	Normal	m	< 25	Andere Fehler	Tagschicht	0	07.11.2012
326	-	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	3	30.01.2012
327	Tageslicht	Normal	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	9	02.04.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
328	Tageslicht	Normal	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	25.04.2012
329	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	7	05.12.2012
330	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	11	24.10.2012
331	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	8	30.05.2012
332	Dämmerung	Nässe	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	10	18.01.2012
333	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	7	09.05.2012
334	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	8	19.09.2012
335	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	2	13.06.2012
336	Dunkelheit	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	11	22.08.2012
337	Tageslicht	Normal	m	< 25	Andere Fehler	Tagschicht	4	-
338	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	5	24.10.2012
339	Dunkelheit	-	w	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	14	05.12.2012
340	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	2	24.10.2012
341	-	-	m	> 55	Rangierfehler	Tagschicht	6	17.10.2012
342	-	-	m	-	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
343	Tageslicht	-	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	4	20.06.2012

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
344	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	-	24-Stunden-schicht	9	-
345	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	-	Tagschicht	12	30.05.2012
346	Tageslicht	Nässe	m	25 - 34	Andere Fehler	Tagschicht	3	19.09.2012
347	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	nicht angepasste Geschwindigkeit	Tagschicht	8	17.10.2012
348	Tageslicht	Normal	w	< 25	-	Tagschicht	4	-
349	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Andere Fehler	Tagschicht	11	02.05.2012
350	Tageslicht	Normal	m	45 - 54	Andere Fehler	Tagschicht	3	13.06.2012
351	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	-	Tagschicht	6	18.01.2012
352	Tageslicht	Nässe	m	25 - 34	-	Tagschicht	0	30.01.2012
353	-	-	m	45 - 54	-	-	-	-
354	Dunkelheit	-	w	35 - 44	Rangierfehler	Sonderdienst	-	-
355	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	3	-
356	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	3	-
357	-	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	-	-
358	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	-	-
359	Tageslicht	Glätte	m	25 - 34	-	-	-	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
360	-	-	m	45 - 54	-	Tagschicht	2	-
361	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	7	-
362	Dunkelheit	Normal	w	25 - 34	-	Tagschicht	11	-
363	Dunkelheit	-	w	-	Rangierfehler	Nachtschicht	6	-
364	Dunkelheit	-	w	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	13	-
365	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	7	-
366	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	-	-	-
367	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	7	-
368	Tageslicht	-	m	> 55	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	1	-
369	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	0	-
370	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Spätschicht	6	-
371	Dunkelheit	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	11	-
372	Tageslicht	-	w	-	Rangierfehler	Tagschicht	6	-
373	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	5	-
374	Dunkelheit	Nässe	w	< 25	Rangierfehler	Nachtschicht	0	-
375	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	9	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
376	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	24	-
377	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	1	-
378	Tageslicht	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	6	-
379	-	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
380	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
381	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	7	-
382	Dunkelheit	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	6	-
383	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	6	-
384	Dunkelheit	Normal	m	25 - 34	-	24-Stunden-schicht	19	-
385	Dunkelheit	Normal	w	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	11	-
386	-	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	-	-
387	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	15	-
388	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
389	-	-	m	25 - 34	-	Spätschicht	4	-
390	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	-	-	-
391	-	-	m	< 25	Rangierfehler	Nachtschicht	2	-

Daten-satz	Licht- verhält- nisse	Straßen- zustand	Ge- schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun- den im Dienst	Datum Fahrsicher- heitstraining
392	-	Glätte	m	45 - 54	nicht angepasste Geschwindigkei t	24-Stunden- schicht	2	-
393	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	3	-
394	Tageslicht	-	w	< 25	Rangierfehler	-	-	-
395	Dunkelheit	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	7	-
396	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Andere Fehler	Tagschicht	2	-
397	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
398	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	7	-
399	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden- schicht	2	-
400	Tageslicht	-	w	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	3	-
401	Dunkelheit	Nässe	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden- schicht	22	-
402	-	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
403	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	1	-
404	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	5	-
405	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	-	-	-
406	Tageslicht	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	4	-
407	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
408	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	9	-
409	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	6	-
410	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	8	-
411	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
412	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	12	-
413	Dunkelheit	Nässe	w	-	Rangierfehler	-	-	-
414	Tageslicht	Nässe	m	> 55	-	24-Stunden-schicht	5	-
415	trübe	Nässe	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
416	Tageslicht	Normal	m	45 - 54	-	Tagschicht	2	-
417	Dunkelheit	-	w	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	7	-
418	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
419	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
420	Dunkelheit	Normal	m	45 - 54	nicht angepasste Geschwindigkeit	24-Stunden-schicht	21	-
421	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
422	Tageslicht	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	11	-
423	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	4	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
424	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Andere Fehler	Nachtschicht	2	-
425	Tageslicht	-	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	2	-
426	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	7	-
427	-	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	-	-
428	Tageslicht	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	10	-
429	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
430	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-1	-
431	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	5	-
432	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	11	-
433	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	-	-
434	Tageslicht	Normal	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	1	-
435	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	7	-
436	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	-
437	Tageslicht	Normal	w	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	6	-
438	Tageslicht	-	m	45 - 54	-	24-Stunden-schicht	4	-
439	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	3	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
440	Tageslicht	-	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	3	-
441	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
442	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	2	-
443	Dunkelheit	Nässe	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	10	-
444	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	13	-
445	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	2	-
446	Dunkelheit	-	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Nachtschicht	7	-
447	Tageslicht	Normal	m	< 25	-	-	-	-
448	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Sonderdienst	-	-
449	Tageslicht	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	3	-
450	Tageslicht	-	w	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	9	-
451	Dämmerung	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	10	-
452	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-1	-
453	-	-	w	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
454	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	-	-	-
455	-	-	m	< 25	Rangierfehler	-	-	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
456	Dunkelheit	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	13	-
457	Dunkelheit	-	m	25 - 34	-	Tagschicht	9	-
458	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	5	-
459	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
460	Tageslicht	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	5	-
461	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	3	-
462	Dämmerung	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	8	-
463	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	3	-
464	Dämmerung	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	8	-
465	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
466	-	-	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	-	-
467	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	5	-
468	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	1	-
469	-	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
470	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	13	-
471	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	7	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
472	Tageslicht	-	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	4	-
473	Tageslicht	-	w	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	5	-
474	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
475	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
476	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	5	-
477	Dämmerung	-	w	< 25	Rangierfehler	Nachtschicht	3	-
478	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	10	-
479	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	5	-
480	-	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	7	-
481	-	-	w	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	-	-
482	-	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	15	-
483	Dunkelheit	Nässe	m	25 - 34	-	Tagschicht	-	-
484	Tageslicht	Nässe	m	< 25	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	-
485	Dunkelheit	Normal	w	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	10	-
486	Tageslicht	Normal	w	35 - 44	-	Tagschicht	4	-
487	-	-	w	25 - 34	Andere Fehler	Tagschicht	9	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
488	trübe	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	-	-	-
489	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
490	Tageslicht	Nässe	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	4	-
491	-	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
492	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	3	-
493	-	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
494	Tageslicht	-	m	25 - 34	Andere Fehler	Tagschicht	2	-
495	Dunkelheit	Normal	m	-	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	16	-
496	-	-	m	25 - 34	-	24-Stunden-schicht	-	-
497	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	2	-
498	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
499	Dämmerung	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	-1	-
500	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	-	-
501	-	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	8	-
502	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
503	Dunkelheit	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Nachtschicht	4	-

Daten-satz	Licht- verhält- nisse	Straßen- zustand	Ge- schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun- den im Dienst	Datum Fahrsicher- heitstraining
504	Tageslicht	-	w	35 - 44	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
505	trübe	Nässe	m	45 - 54	-	24-Stunden- schicht	4	-
506	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Nachtschicht	6	-
507	Dunkelheit	-	m	35 - 44	-	24-Stunden- schicht	18	-
508	Tageslicht	-	m	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	4	-
509	-	-	m	35 - 44	-	Tagschicht	-	-
510	Dunkelheit	-	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden- schicht	11	-
511	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
512	-	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden- schicht	-	-
513	Dunkelheit	Nässe	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden- schicht	17	-
514	Tageslicht	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden- schicht	23	-
515	Dämmerung	-	m	35 - 44	Rangierfehler	24-Stunden- schicht	11	-
516	trübe	Nässe	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
517	Dunkelheit	Normal	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	12	-
518	-	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
519	Tageslicht	-	w	-	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden- schicht	9	-

Daten-satz	Licht-verhält-nisse	Straßen-zustand	Ge-schlecht	Alter	Fahrttechnische Unfallursachen	Dienststart	Stun-den im Dienst	Datum Fahrsicher-heitstraining
520	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	-	-	-
521	Tageslicht	-	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
522	Dunkelheit	Nässe	w	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	24-Stunden-schicht	11	-
523	Dunkelheit	-	m	25 - 34	Nichteinhaltung des Abstandes	Tagschicht	9	-
524	Dunkelheit	Nässe	m	35 - 44	-	-	-	-
525	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	7	-
526	Dunkelheit	Glätte	m	25 - 34	nicht angepasste Geschwindigkeit	24-Stunden-schicht	10	-
527	-	-	m	35 - 44	-	24-Stunden-schicht	-	-
528	-	-	w	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	-	-
529	Dunkelheit	Nässe	m	25 - 34	-	Nachtschicht	13	-
530	Tageslicht	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Spätschicht	0	-
531	Tageslicht	-	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	1	-
532	Tageslicht	-	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stunden-schicht	3	-
533	Tageslicht	Normal	m	< 25	Rangierfehler	-	-	-
534	Tageslicht	Normal	w	35 - 44	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	-
535	Dunkelheit	Glätte	m	25 - 34	-	-	-	-

Datensatz	Lichtverhältnisse	Straßenzustand	Geschlecht	Alter	Fahrtechnische Unfallursachen	Dienststart	Stunden im Dienst	Datum Fahrsicherheitstraining
536	-	-	m	45 - 54	nicht angepasste Geschwindigkeit	24-Stundenschicht	-	-
537	Dunkelheit	-	m	35 - 44	Rangierfehler	Nachtschicht	8	-
538	Dämmerung	Normal	m	25 - 34	Rangierfehler	24-Stundenschicht	9	-
539	Dämmerung	Normal	m	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	9	-
540	Tageslicht	Normal	m	35 - 44	-	Tagschicht	8	-
541	Dämmerung	Normal	m	25 - 34	-	Nachtschicht	10	-
542	Dämmerung	Normal	m	45 - 54	-	24-Stundenschicht	24	-
543	Dunkelheit	Nässe	m	25 - 34	Andere Fehler	Nachtschicht	4	-
544	Tageslicht	-	m	< 25	Rangierfehler	Tagschicht	6	12.12.2012
545	Tageslicht	Nässe	m	25 - 34	-	Tagschicht	2	30.05.2012
546	Tageslicht	Normal	m	25 - 34	Rangierfehler	-	-	-
547	Dämmerung	Normal	m	45 - 54	Nichteinhaltung des Abstandes	-	-	17.10.2012
548	Tageslicht	Glätte	w	25 - 34	Rangierfehler	Tagschicht	8	-
549	Dunkelheit	Normal	m	45 - 54	Rangierfehler	24-Stundenschicht	17	-