



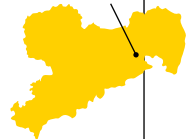
Rettungsassistentin
Jana Wenzel vermisst
ein Unfallfahrrad

Puzzle aus Unfallspuren

Ihre Einsätze machen Deutschlands Straßen sicherer. Seit über 20 Jahren rücken die Unfallforscher aus Dresden für Wissenschaft und Forschung jährlich zu etwa 1000 Unfällen aus

Text: Miriam Schönbach Fotos: Ronald Bonss

Dresden



Es ist elf vor zwölf. Für das Unfallheber-Team um Frank Sommer beginnt gleich die Schicht. Jonathan Söllner ist am Platz. Per Knopfdruck am Telefon verbindet er sich mit dem Führungs- und Lagezentrum Dresden. „Verkehrsunfallforschung. Wir melden uns zum Dienst“, sagt der 24-Jährige. Zwei weitere Anrufe gehen an die Polizeidirektion in Görlitz und die Regionalleitstelle Hoyerswerda. Jetzt erhalten die Mitarbeiter der Verkehrsunfallforschung an der TU Dresden GmbH (VUFO) eine Nachricht über Unfälle mit Personenschaden in diesen Bereichen. Dann heißt es: Einsatz bei Unfall.

Vorerst bleibt es ruhig in den Büros in der Semperstraße. Seit 21 Jahren erheben die Unfallforscher in einem über Deutschlands Grenzen hinaus einzigartigen Projekt Daten zu Unfällen im Umfeld Dresdens. „Im Jahr 1999 regte die Automobilindustrie den Aufbau einer zweiten Verkehrsunfallforschung an“, sagt Uli Uhlenhof, VUFO-Leiter der Unfalldatenerhebung. Bis dahin gab es nur ein Erhebungsteam in Hannover an der Medizinischen Hochschule, das seit den 1970er-Jahren Unfälle im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen erforscht.

Mit jenem Forschungsinstitut des Bundesministeriums für Verkehr kooperiert die Forschungsvereinigung Automobiltechnik. So entsteht das GIDAS-Forschungsprojekt (German In-Depth Accident Study), in dessen Mittelpunkt Unfälle beispielhaft in zwei deutschen Großstädten erhoben werden. Solche Daten werden benötigt, um Fahrzeuge und Infrastruktur sicherer sowie neue Gesetze für den Schutz aller Verkehrsteilnehmer zu machen. Die Unfalldokumentation erfolgt täglich in wechselnden sechsstündigen Einsatzschichten.

Einsatzgebiet größer als das Saarland

Zurück zum Schichtbeginn: „Wir nehmen jährlich etwa 1000 Unfälle in einem Umkreis von gut 40 Kilometern rund um die Landeshauptstadt auf“, sagt Uli Uhlenhof. Das Einsatzgebiet ist auf der Karte im Einsatzraum abgesteckt. Es sind ca. 3500 Quadratkilometer und damit ist das Gebiet größer als das Saarland. Neben dem Stadtgebiet von Dresden gehören der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie Teile der Landkreise Meißen und Bautzen dazu. Wartend auf den ersten Einsatz,

bearbeiten die vier VUFO-Mitarbeiter ältere Fälle, auch Jonathan Söllner.

Seit zwei Jahren gehört er zu den Unfallforschern, wie knapp 30 andere Studenten auf Minijob-Basis. Fest angestellt sind im GIDAS-Projekt 13 Mitarbeiter in der VUFO, darunter acht Unfallheber und zwei Rekonstrukteure. Frank Sommer ist dagegen ein „alter Hase“. Der Kfz-Mechaniker fuhr jahrelang in der Pannenhilfe – und muss jetzt zum

ersten Einsatz. Die Handys vibrieren. Koordinator Söllner schaut auf seinen Bildschirm: Sturz eines Elfjährigen auf dem Elberadweg.

Die Techniker Frank Sommer und Richard Anton sowie Rettungsassistentin Jana Wenzel greifen nach Tablet, Kamera und Erhebungskoffer, streifen die gelben Westen mit der Aufschrift „Unfallforschung“ über. Mit Blaulicht und Sondersignal gleiten die Fahrzeuge durch den beginnenden Feierabendverkehr. Die Landeshauptstadt ist Unfallschwerpunkt für die Forscher, die Hauptursache sind inzwischen Unfälle zwischen Radfahrern und Fahrzeugen. Aktuell betrachten die Dresdener parallel zu ihrer regulären Arbeit in einer Studie die Verkehrssicherheit der E-Scooter. >

Die Autos sind in den letzten Jahren sehr viel sicherer geworden



Die Techniker Frank Sommer (l.) und Richard Anton



Frank Sommer überprüft ein Unfallauto



Vor dem Einsatz wird die Ausrüstung des Autos mit einer Checkliste überprüft

Die Unfallstelle am Elberadweg ist beim Eintreffen der Unfallforscher schon geräumt, stattdessen ruft ein zweiter Unfall. Auf der Großenhainer Straße ist eine Radfahrerin gestürzt, die Person sei ansprechbar. Für den Polizeiunfalldienst sind die Hauptmeister Tom Kästner und Matthias Fritsch vor Ort. Das Fahrrad steht bei der Ankunft der Unfallforscher schon im Schuppen im Hinterhof. Die Polizisten suchen nach Spuren an parkenden Autos, ob beim Sturz an ihnen etwas beschädigt wurde. Die Radfahrerin hat angegeben, dass ihr bei der Fahrt schwindelig geworden und sie gefallen sei. Die Malteser bringen sie in das nächste Krankenhaus.

3000 Parameter pro Unfall

Die Unfallaufnahme beginnt mit dem Messen der Umgebungs- und Straßentemperatur. Bis zu 3000 Parameter werden pro Unfall aufgenommen. Fallbearbeiter Richard Anton begutachtet



Frank Sommer (l.) und Richard Anton vermessen ein Unfallfahrrad

Wenn wir den Unfallort verlassen, dürfen keine Fragen mehr offen sein

das graue Diamant-Fahrrad. Der 21-jährige Wirtschaftsinformatikstudent fotografiert es von allen Seiten, dann werden Sattel- und Lenkerhöhe sowie Rad vermessen. Der Polizist fragt: „Habt ihr was an der Pedale entdeckt?“ und bekommt ein Kopfschütteln zur Antwort. Gemeinsam geht es wieder auf die Straße. Dort skizziert der Unfallheber den Unfallort, zeichnet unter anderem die Breite und das Gefälle des Radwegs ein. Nach einer halben

Stunde ist die Unfallaufnahme abgeschlossen.

Das Technikerteam steigt ins Auto. Die Rettungssanitäterin fährt zur Radfahrerin ins Krankenhaus. Auf Frank Sommer und Richard Anton wartet bereits der nächste Einsatz. An der Stübelallee sind ein Auto und eine Radfahrerin zusammengestoßen. Blaulicht auf der Überholspur im Nieselregen. Am Unfallort fährt der Rettungswagen gerade weg, der Fahrzeugführer steht rauchend an der Seite. Sein



Richard Anton gibt die Daten eines Unfallfahrrads in ein Tablet ein



Frank Sommer am Schreibtisch bei der Auswertung von Unfalldaten

schwarzer Geländewagen zeigt am Heck leichte Kratzer. Immer wieder versichert er, dass die Radlerin ihm reingefahren sei. Der Polizeifalldienst nimmt die Aussage auf.

Schuld und Unschuld interessieren die Unfallforscher nicht. Ihre Daten sollen helfen, wichtige Informationen zur Optimierung des Straßenbaus und der Verkehrsinfrastruktur zu liefern, die Sicherheit verschiedener Straßen- und Kreuzungstypen zu bewerten sowie Verletzungsentstehung und Notfalldiagnostik an der Unfallstelle aufzuzeigen. Punkt für Punkt arbeitet Frank Sommer deshalb die Fallbibel ab, den Regen ignoriert er. Wie Detektive setzen die Forscher das Puzzle der Unfallspuren zusammen. Als Fall 770 wird dieser Zusammenstoß in das GIDAS-Archiv eingehen.

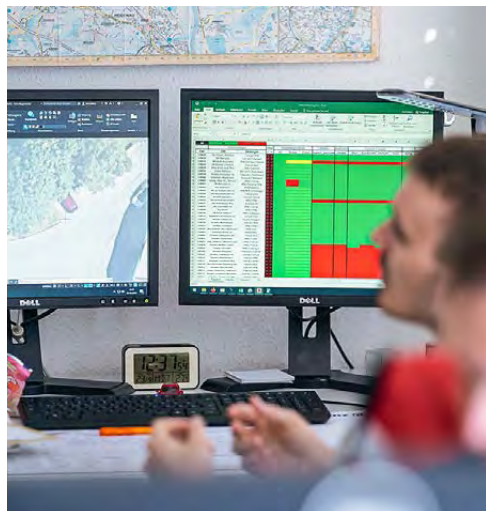
Zurück im Techniker-Auto, stehen bereits zwei neue Unfälle auf dem Handy-Display. Besonders viel haben die Unfallforscher im Frühling zu Beginn der Motorradsaison, an Freitagen und an verschneit-eisigen Wintertagen zu tun. Durch den Umstieg vieler aufs Zweirad während der Coronapandemie zeichnet sich ein deutli-

cher Anstieg von Fahrradunfällen ab. Im Großraum Dresden ist in 60 Prozent aller Unfälle mit Verletzten ein Fahrradfahrer beteiligt. Die nächste Unfalldatenmeldung zeigt diesen Trend.

Zum Schluss dürfen keine Fragen offen sein

Auf der Rankestraße hat eine geöffnete Autotür eine Radfahrerinnen gestoppt. Mit Blaulicht schlängelt sich Frank Sommer zur Unfallstelle. Eine ältere Dame beruhigt sich gerade wieder, ihre Tür an der Fahrerseite zeigt Spuren des Zusammenstoßes. Nach einem kurzen Gespräch mit den Unfallforschern ist sie einverstanden, dass ihr Fall der Forschung dienen darf. Die Radfahrerinnen ist schon im Krankenhaus. Ihr altes Gefährt steht indes verlassen am Zaun, der Fahrradkorb ist verbeult. „Leider können wir so die Endlage nicht bestimmen, wie häufig bei Unfällen mit Rädern. Sie werden meist sofort von der Straße entfernt“, sagt Richard Anton.

Für die Unfallheber beginnt die routinierte Fallaufnahme, während Zeugen ihre Aussagen bei der Polizei machen. Leichte Kopfverletzungen >



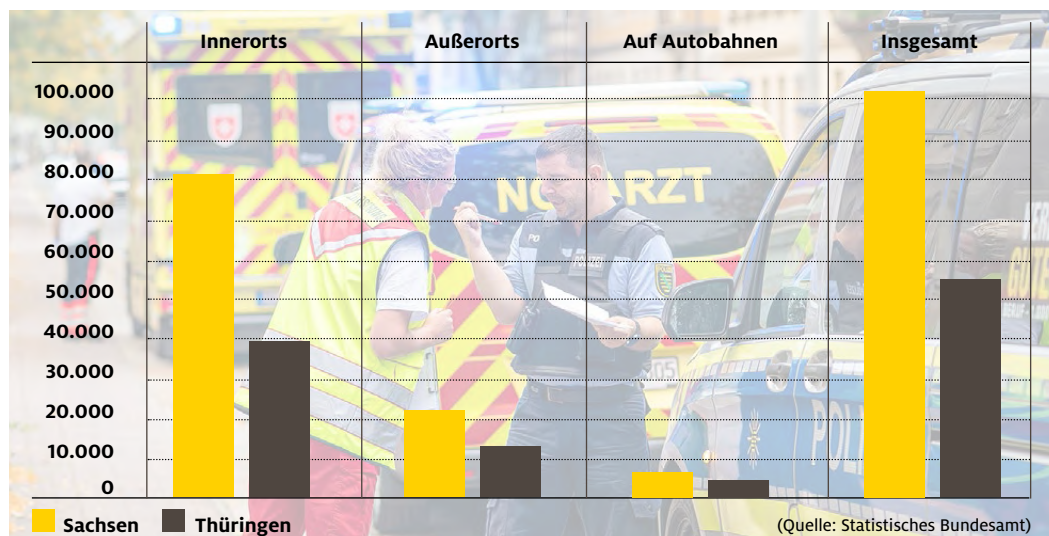
Koordinator am Schreibtisch Jonathan Söllner arbeitet mit den Unfalldaten

habe sich die Radlerin durch den Sturz zugezogen, gibt ein Beobachter in Malerhose zu Protokoll. Das polizeiliche Aktenzeichen findet sich später im anonymisierten GIDAS-Fall mit der Nummer 771. Zehn vor sechs melden sich Frank Sommer und Richard Anton wieder beim Koordinator in der Zentrale. „Kommt rein“, sagt der über Telefon.

Der Abendverkehr ist immer noch dicht. „Wenn wir den Unfallort verlassen, dürfen keine Fragen mehr offen sein“, sagen die VUFO-Mitarbeiter. Ihre am Nachmittag erhobenen Fälle fließen in Deutschlands größte Datenbank der Unfallerkennung und -rekonstruktion ein. „So genau, wie wir es machen, können es nur wenige: Uns haben schon Unfallforscher aus Indien, China und Brasilien über die Schulter geschaut“, sagt Uhlenhof. Seine Mitarbeiter räumen das Auto aus. Dann ist Schichtende.

Zahlen & Fakten

Straßenverkehrsunfälle 2019 nach Bundesländern



» **In Dresden** sank die Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt auf **14.154** im Jahr 2019. Die Zahl von Unfällen mit beteiligten Fahrrädern verringerte sich 2019 auf **1483**. (Quelle: Polizei Sachsen)

» **In Erfurt** sank die Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt auf **5832** im Jahr 2019. Die Zahl von Unfällen mit beteiligten Fahrrädern verringerte sich 2019 auf **323**. (Quelle: Thüringer Polizei)