

# Evaluation Rettungsgasse

Monica Steiner – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Dipl.-Ing<sup>in</sup> Andrea Pumberger – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Dipl.-Ing<sup>in</sup> Annemarie Resch – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Josef Steinbauer – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Dipl.-Ing<sup>in</sup> Veronika Zuser – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Mag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> Kerstin Runda – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Dipl.-Ing. Florian Schneider – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Dipl.-Ing. Klaus Robatsch – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Dipl.-Ing. Martin Donabauer – KFV Sicherheit-Service GmbH  
Mag.<sup>a</sup> Monika Stickler – Österreichisches Rotes Kreuz  
MSc Jürgen Grassl – Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs  
MSc Dietmar Fahrafellner – Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband

Wien, Jänner 2014



© ASFINAG

# Evaluation Rettungsgasse

## Zusammenfassung



© ASFINAG

Auftraggeber:

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds (VSF) im  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

# 1 Kurzfassung

Mit der 24. Novelle zur Straßenverkehrsordnung, BGBl. I Nr. 59/2011, wurde die Rettungsgasse in Österreich eingeführt. Die Regelung ist am 01.01.2012 in Kraft getreten. Die KfV Sicherheit-Service GmbH, in Kooperation mit dem Österreichischen Roten Kreuz und dem Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs, wurde seitens des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) beauftragt, das Projekt „Evaluation Rettungsgasse“ durchzuführen. Ziel des Projekts war, die Einführung der Maßnahme wissenschaftlich zu begleiten und – soweit dies zu dem Zeitpunkt bereits möglich war – ihre Funktionsweise und Wirksamkeit zu untersuchen. Die Evaluation umfasste die untenstehenden Arbeitspakete und hat die im Folgenden angeführten Ergebnisse erarbeitet.

## 1. Quantitative Erhebungen zu Bekanntheit und Akzeptanz (AP 1)

Im Rahmen des Projektes wurden von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut drei quantitative Erhebungen (Welle 1: 21.-23.11.2011, Welle 2: 18.-26.07.2012 und Welle 3: 30.10.-07.11.2012) unter Kfz-LenkerInnen durchgeführt.

Sowohl die Bekanntheit des Begriffs „Rettungsgasse“ (von 73% auf 98%) als auch die subjektive Einschätzung der Befragten hinsichtlich ihres Wissens, was bei der Bildung einer Rettungsgasse zu tun ist, nahm im Untersuchungszeitraum deutlich zu. Bei der ersten Befragung im November 2011 gaben zwei Drittel (66%) der Befragten an, „ganz genau“ bzw. „eher schon“ zu wissen, was sie bei der Bildung einer Rettungsgasse zu tun hätten. Bei den beiden folgenden Befragungen gaben mehr als 90% an, „ganz genau“ bzw. „eher schon“ zu wissen, wie sie sich bei einer Rettungsgasse zu verhalten haben.

Auch beim Wissen der Befragten hinsichtlich des konkreten Verhaltens – wer (von 61% auf 86%) die Rettungsgasse für wen (von 15% auf 33%) in welcher Situation (von 30% auf 81%) bilden muss – konnte ein deutlicher Anstieg von der ersten bis zur dritten Erhebungswelle festgestellt werden.

Mehr als die Hälfte (54%) der Befragten, die bereits Erfahrung mit dem Bilden einer Rettungsgasse hatten, gaben an, dass die Bildung der (letzten) Rettungsgasse „sehr gut“ bzw. „eher gut“ funktioniert habe. Der am häufigsten genannte Grund, warum die Bildung der Rettungsgasse nicht „sehr gut“ funktioniert hat, war zum Zeitpunkt der Befragung, dass Fahrzeuge in der Rettungsgasse vorgefahren sind.

## 2. ExpertInneninterviews (AP 2)

Im Rahmen der Evaluation wurden 21 ExpertInneninterviews im Zeitraum September 2012 bis August 2013 durchgeführt, aufbereitet und nachbesprochen. Die Aussagen, die die GesprächspartnerInnen während des Interviews tätigten, wurden in die folgenden sieben Themenfelder zusammengefasst:

- a) Gründe für die Einführung der Rettungsgasse, Hintergrundinformationen
- b) Erfahrungen aus dem beruflichen Kontext mit der Rettungsgasse
- c) Veränderungen seit Einführung der Rettungsgasse
- d) Funktionieren der Rettungsgasse unter unterschiedlichen Bedingungen (z.B. Fahrstreifenanzahl)

- e) Verhalten von LenkerInnen einspuriger und mehrspuriger Fahrzeuge; in- und ausländische LenkerInnen
- f) Vorteile und mögliche Schwierigkeiten
- g) Verbesserungsansätze

Einige exemplarische Aussagen der ExpertInnen waren unter anderem:

- Die Rettungsgasse kann in ihrem Geltungsbereich überall gebildet werden.
- Das Verständnis, wann genau die Rettungsgasse zu bilden ist, ist oftmals unterschiedlich und noch nicht in den Köpfen aller VerkehrsteilnehmerInnen verankert.
- Das Funktionieren der Rettungsgasse hängt sehr stark von den Gegebenheiten im jeweiligen Einsatzgebiet ab.
- Die Bildung der Rettungsgasse funktioniert bei zwei Fahrstreifen wesentlich besser als bei drei oder mehr Fahrstreifen.
- Schwierigkeiten gibt es in Verflechtungsbereichen und bei Einmündungsstellen.

### 3. Beobachtungen (AP 3)

Im Rahmen des dritten Arbeitspakets wurden Beobachtungen durchgeführt.

Von den Einsatzkräften der beiden Rettungsorganisationen (ÖRK und ASBÖ) wurden insgesamt 165 Erhebungsprotokolle ausgefüllt, wobei diese Einsatzkräfte das Funktionieren der Rettungsgasse überwiegend als „sehr gut“ oder „gut“ einschätzten (62%). Grundsätzlich funktionierte die Bildung der Rettungsgasse auf zweistreifigen Autobahnen und Schnellstraßen besser als auf drei- bzw. vierstreifigen Streckenabschnitten.

In 51% dieser dokumentierten Fälle war die Rettungsgasse bereits gebildet, als die Einsatzkräfte eintrafen. Bei einem Großteil der rückgemeldeten Einsatzfahrten (81%) wurde die Rettungsgasse von den VerkehrsteilnehmerInnen an der richtigen Stelle auf der Fahrbahn gebildet. Zu Behinderungen durch einzelne Fahrzeuge, die die Rettungsgasse zu spät bildeten, kam es bei zwei Drittel (66%) der dokumentierten Einsätze. In mehr als der Hälfte (56%) der dokumentierten Fälle gab es keinen Stillstand in der Rettungsgasse. Im Großteil der dokumentierten Einsatzfälle war ein Durchfahren der Rettungsgasse möglich (81%).

Von den Einsatzkräften der niederösterreichischen Feuerwehren wurden insgesamt 76 Erhebungsprotokolle ausgefüllt, wobei bei der Hälfte (50%) dieser dokumentierten Einsätze das Funktionieren der Rettungsgasse als „sehr gut“ oder „gut“ eingeschätzt wurde und bei der anderen Hälfte als „eher schlecht“ oder „sehr schlecht“. Grundsätzlich funktionierte die Bildung der Rettungsgasse auf zweistreifigen Autobahnen und Schnellstraßen besser als auf drei- bzw. vierstreifigen Streckenabschnitten.

In rd. vier von zehn (41%) dieser dokumentierten Fälle war die Rettungsgasse bereits gebildet, als die Einsatzkräfte eintrafen. Bei einem Großteil der rückgemeldeten Einsatzfahrten (79%) wurde die Rettungsgasse von den VerkehrsteilnehmerInnen an der richtigen Stelle auf der Fahrbahn gebildet. Zu Behinderungen durch einzelne Fahrzeuge, die die Rettungsgasse zu spät bildeten, kam es bei 71% der dokumentierten Einsätze. In 42% der dokumentierten Fälle gab es keinen Stillstand in der Rettungsgasse. In rund drei Viertel der dokumentierten Einsatzfälle war ein Durchfahren der Rettungsgasse möglich (73%).

Zusätzlich wurden Erfahrungsberichte des Österreichischen Roten Kreuzes (ÖRK), des Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs (ASBÖ) und des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrkommandos zur Rettungsgasse eingeholt. Diese kompakten Erfahrungsberichte sollen den Zeitraum von der Einführung der Rettungsgasse bis Mitte November 2013 widerspiegeln und sich auf Erfahrungswerte und subjektive Einschätzungen beziehen. Es zeigt sich, dass die Erfahrungen teilweise unterschiedlich sind, wie z.B. bei Auffahrten auf Autobahnen.

#### **4. Vorschläge für Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse**

Auftretende Probleme bei der Bildung der Rettungsgasse können als örtlich und zeitlich begrenzte Ereignisse eingestuft werden.

Trotzdem können zur weiteren Optimierung der Rettungsgasse Maßnahmen identifiziert werden, die auf den umfassenden Erhebungen, die im Zuge der Evaluation durchgeführt wurden, basieren.

Die empfohlenen Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse werden folgendermaßen zusammengefasst:

- Legislative Maßnahmen
- Bewusstseinsbildung
- Überwachung
- Infrastruktur
- Forschungsbedarf

## 2 Executive Summary

The 24<sup>th</sup> Amendment to the Austrian Road Traffic Act (*Straßenverkehrsordnung*), Federal Law Gazette I No. 59/2011, introduced the emergency corridor (*Rettungsgasse*) in Austria and came into effect on 01.01.2012. ARSB Safety Service, Ltd. (*KFV Sicherheit-Service GmbH*) in cooperation with the Austrian Red Cross (ÖRK) and the Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs (ASBÖ) was commissioned by the Austrian Road Safety Fund (*Verkehrssicherheitsfonds/VSF*) with the “Emergency Corridor Evaluation” project. The goal of this project was to follow the introduction of the measure and – as far as was possible at that point in time – to examine how well it worked and evaluate its effectiveness. The evaluation project was made up of the four work packages outlined below. This report details its findings.

### 1. Quantitative Surveys on Awareness and Acceptance (WP 1)

Over the course of the project, three quantitative surveys of motorists were carried out by an independent market research institute (Wave 1: 21.-23.11.2011, Wave 2: 18.-26.07.2012 and Wave 3: 30.10.-07.11.2012).

Both the level of awareness of the term “emergency corridor” (from 73 % to 98 %) and the survey participants’ subjective assessment of their knowledge of what needs to be done in order to form an emergency corridor rose distinctly in the evaluation period. In the first survey in November 2011, two thirds (66 %) of participants indicated that they knew “exactly” or “for the most part” what they had to do to form an emergency corridor. In the two subsequent surveys, more than 90 % of participants indicated that they knew “exactly” or “for the most part” how they should behave in an emergency corridor scenario.

A clear rise in knowledge of the actual behaviour required – who (from 61 % to 86 %) should form the emergency corridor for whom (from 15 % to 33 %) in which situation (from 30 % to 81 %) – could also be identified between the first and the third wave of the survey.

Over half (54 %) of those surveyed who had already had experience of forming an emergency corridor indicated that the formation of the (most recent) emergency corridor had worked “very well” or “well”. At the time of the survey, the reason most frequently given for why the formation of the emergency corridor had not worked “very well” was that vehicles other than emergency response vehicles had driven up the emergency corridor.

### 2. Expert Interviews (WP 2)

As part of the evaluation, 21 expert interviews were conducted, processed and discussed in the period from September 2012 to August 2013. The statements made by the experts in these interviews were grouped into the following seven topics:

- a) Reasons for the introduction of the emergency corridor, background information
- b) Experiences with the emergency corridor in a professional context
- c) Changes since the introduction of the emergency corridor
- d) How the emergency corridor works in different scenarios (e.g. number of lanes)
- e) Behaviour of drivers of single-track and multi-track vehicles; domestic and foreign motorists

- f) Advantages and potential difficulties
- g) Suggestions for improvement.

The following list offers some examples of the statements made by the experts:

- The emergency corridor can be formed everywhere in its defined scope.
- Understanding of when exactly the emergency corridor is to be formed frequently differs and is not yet firmly established in the heads of all road users.
- The functioning of the emergency corridor depends very strongly on the circumstances in the respective area of operation.
- The formation of the emergency corridor works far better with two lanes than with three or more lanes.
- There are problems at merging sections, e.g. on entry or exit slip roads.

### **3. Observations (WP 3)**

The third work package focused on the observation of the emergency corridor in practice.

Responders from the two emergency services organisations (ÖRK and ASBÖ) filled out a total of 165 evaluation reports in which they predominantly assessed the functioning of the emergency corridor as being “very good” or “good” (62 %). In general, the formation of the emergency corridor worked better on two-lane motorways and expressways than on three- or four-lane sections of road.

In 51 % of the cases documented, the emergency corridor had already been formed by the time the emergency services arrived. In the greater part of the reported emergency services responses (81 %), the road users had formed the emergency corridor on the correct part of the road. Obstructions by individual vehicles which had been too late in forming the emergency corridor were encountered in two thirds (66 %) of the reports. In over half (56 %) of the cases documented, the emergency response vehicles did not come to a standstill in the emergency corridor. In the majority of cases, the emergency response vehicles were able to drive through the emergency corridor (81 %).

Responders from the fire and rescue services in Lower Austria filled out a total of 76 evaluation reports. In half (50 %) of these reports, the emergency corridor was judged to have worked “very well” or “well”, and in the other half it was considered to have been “poor” or “very poor”. In general, the formation of the emergency corridor worked better on two-lane motorways and expressways than on three- or four-lane sections of road.

In around four out of ten (41 %) of the cases documented, the emergency corridor had already been formed by the time the emergency services arrived. In the greater part of the reported cases (79 %), the road users had formed the emergency corridor on the correct part of the road. Obstructions by individual vehicles which had been too late in forming the emergency corridor were encountered in 71 % of the reports. In 42 % of the cases documented, the emergency response vehicles did not come to a standstill in the emergency corridor. In around three quarters of cases, the emergency response vehicles were able to drive through the emergency corridor (73 %).

Reports on experiences with the emergency corridor were also requested and obtained from the Austrian Red Cross (ÖRK), the Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs (ASBÖ) and the Lower Austrian fire service. These compact reports were to cover the period from the introduction of the emergency corridor through to mid-November 2013 and should draw on personal experience and provide subjective assessments. They show that experiences partially differ, e.g. in the case of motorway slip roads.

#### **4. Suggested Measures to Optimise the Emergency Corridor**

Problems encountered in the formation of the emergency corridor can be classed as localised and time-dependent events.

Nonetheless, measures to further improve the emergency corridor could be identified based on the extensive surveys and research carried out in the course of the evaluation.

The recommended measures to optimise the emergency corridor can be grouped into the following categories:

- Legislative measures
- Awareness-raising
- Monitoring
- Infrastructure
- Research requirements.

### 3 Ergebnisse im Überblick

Mit der 24. Novelle zur Straßenverkehrsordnung, BGBl. I Nr. 59/2011, wurde die Rettungsgasse in Österreich eingeführt. Die Regelung ist am 01.01.2012 in Kraft getreten. Die KFV Sicherheit-Service GmbH in Kooperation mit dem Österreichischen Roten Kreuz und dem Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs wurde seitens des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) beauftragt, das Projekt „Evaluation Rettungsgasse“ durchzuführen. Ziel des Projekts war, die Einführung der Maßnahme wissenschaftlich zu begleiten und – soweit dies zu dem Zeitpunkt bereits möglich war – ihre Funktionsweise und Wirksamkeit zu untersuchen. Die Evaluation umfasste die untenstehenden Arbeitspakete und hat die im Folgenden angeführten Ergebnisse erarbeitet.

#### 1. Quantitative Erhebungen zu Bekanntheit und Akzeptanz (AP 1)

Im Rahmen des ersten Arbeitspakets wurden von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut drei quantitative Erhebungen (Welle 1: 21.-23.11.2011, Welle 2: 18.-26.07.2012 und Welle 3: 30.10.-07.11.2012) unter Kfz-LenkerInnen durchgeführt. Diese Umfragen sind repräsentativ für die österreichische Bevölkerung ab 17 Jahren, die zumindest ein paar Mal pro Jahr einen Pkw, Lkw, Bus oder ein Motorrad lenkt.

Die erste Erhebungswelle diente als „Nullmessung“, da zu diesem Zeitpunkt die Rettungsgasse noch nicht in Kraft getreten war. Die zweite Erhebungswelle wurde mehr als sechs Monate nach Einführung der Rettungsgasse durchgeführt. Die dritte Erhebungswelle wurde etwa zehn Monate nach Einführung der Rettungsgasse durchgeführt. Der Vergleich der drei Erhebungswellen zeigt, wie sich die subjektive Bewertung und das Wissen über die Rettungsgasse innerhalb etwa eines Jahres verändert haben. Weiters wurden bei den beiden Befragungen, die im Jahr 2012 stattgefunden haben, die persönlichen Erfahrungen mit der Rettungsgasse erfasst.

Sowohl die Bekanntheit des Begriffs der „Rettungsgasse“ (von 73% auf 98%) als auch die subjektive Einschätzung der Befragten hinsichtlich ihres Wissens, was bei der Bildung einer Rettungsgasse zu tun ist, nahm im Untersuchungszeitraum deutlich zu. Bei der ersten Befragung im November 2011 gaben zwei Drittel (66%) der Befragten an, „ganz genau“ bzw. „eher schon“ zu wissen, was sie bei der Bildung einer Rettungsgasse zu tun hätten. Bei den beiden folgenden Befragungen gaben mehr als 90% an, „ganz genau“ bzw. „eher schon“ zu wissen, wie sie sich beim Bilden einer Rettungsgasse zu verhalten haben.

Auch beim Wissen der Befragten hinsichtlich des konkreten Verhaltens – wer (von 61% auf 86%) die Rettungsgasse für wen (von 15% auf 33%) in welcher Situation (von 30% auf 81%) bilden muss – konnte ein deutlicher Anstieg von der ersten bis zur dritten Erhebungswelle festgestellt werden. Informationen über die Rettungsgasse haben die Befragten bei allen drei Wellen vor allem aus dem Fernsehen, aus Zeitungen, Zeitschriften und aus dem Radio erhalten. Während das Wissen über die Rettungsgasse von der ersten bis zur dritten Befragung stieg, verringerte sich die subjektive Bewertung der Befragten über die Funktionalität der Rettungsgasse.

Die generelle Einschätzung des Funktionierens der Rettungsgasse im Alltag lag bei der ersten Erhebungswelle im November 2011 deutlich höher als bei den Befragungen, die nach Einführung der Rettungsgasse durchgeführt wurden. Waren bei der ersten Befragungswelle

noch 66% der Meinung, dass die Bildung der Rettungsgasse „sehr gut“ bzw. „eher gut“ funktionieren werde, sank dieser Wert bei den anderen beiden Befragungen auf 37% (Welle 2) bzw. 39% (Welle 3).

Allerdings gab mehr als die Hälfte (54%) der Befragten, die bereits Erfahrung mit dem Bilden einer Rettungsgasse hatten, an, dass die Bildung der (letzten) Rettungsgasse „sehr gut“ bzw. „eher gut“ funktioniert habe.

Der am häufigsten genannte Grund, warum die Bildung der Rettungsgasse nicht „sehr gut“ funktioniert hat, war zum Zeitpunkt der Befragung, dass Fahrzeuge in der Rettungsgasse vorgefahren seien.

## **2. ExpertInneninterviews (AP 2)**

Im Rahmen des zweiten Arbeitspakets der Evaluation wurden ExpertInneninterviews mit dem Ziel durchgeführt, die Einstellung zur und die Erfahrungen mit der Rettungsgasse ausführlich zu erfassen. Die Gespräche fanden erst statt, nachdem ausreichende Erfahrungen mit der Rettungsgasse durch Einsätze auf Autobahnen bzw. Schnellstraßen/Autostraßen vorlagen.

Zwischen September 2012 und August 2013 wurden insgesamt 21 Interviews durchgeführt, aufbereitet und nachbesprochen, die nach Aufgabengebiet und räumlichen Kriterien gestreut wurden. Etwa zwei Drittel der ExpertInneninterviews wurden mit Personen mit „praktischer Erfahrung“ (täglicher Arbeitsalltag) mit der Rettungsgasse durchgeführt und rd. ein Drittel mit Stakeholdern und VerkehrssicherheitsexpertInnen. Methodisch ist festzuhalten, dass ExpertInneninterviews nicht repräsentativ sein können. Es kann nur versucht werden, InterviewpartnerInnen aus allen relevanten Organisationen und unterschiedlichen Richtungen regional gestreut zu befragen.

Die Ansichten und Aussagen, die die GesprächspartnerInnen während des Interviews tätigten, wurden nach der Transkription in die folgenden sieben Themenfeldern zusammengefasst:

### **a. Gründe für die Einführung der Rettungsgasse, Hintergrundinformationen**

Mit der Einführung der Rettungsgasse sollte eine eindeutige Verhaltensregel für alle VerkehrsteilnehmerInnen geschaffen werden. Die Rettungsgasse kann in ihrem Geltungsbereich überall gebildet werden – unabhängig vom Ausbaugrad der Straßeninfrastruktur. Genannt wurde weiters, dass die Rettungsgasse bereits in einigen Nachbarländern angewendet wurde (Deutschland, Schweiz, Tschechien und Slowenien). Die österreichische Ausführung der Rettungsgasse ist daher bewusst den Festlegungen in Deutschland nachempfunden. Weiters gab es die Erwartung, dass durch eine funktionierende Rettungsgasse alle Einsatzkräfte im Geltungsbereich der Rettungsgasse – auch auf Autobahnen ohne Pannestreifen – wertvolle Zeit bei der Anfahrt zum Unfallort gewinnen können. Warum die Rettungsgasse zwischen dem äußerst linken Fahrstreifen und den rechten Fahrstreifen gebildet werden soll, wurde wie folgt erklärt: Schwerfahrzeuge fahren tendenziell rechts, die Fahrzeuge auf den anderen Fahrstreifen (dem 2. bzw. 3. und 4. Fahrstreifen) sind meist schmaler und leichter manövrierbar, wodurch die Rettungskräfte links leichter durchkommen können.

## **b. Erfahrungen aus dem beruflichen Kontext mit der Rettungsgasse**

ExpertInnen berichten, dass es für die korrekte Bildung der Rettungsgasse meist schon genügt, wenn einige LenkerInnen als Vorbild dienen und die Rettungsgasse gesetzeskonform bilden.

Das Verständnis, wann genau die Rettungsgasse zu bilden ist, ist oftmals unterschiedlich. Unter „stockendem Verkehr“ verstehen offensichtlich nicht alle LenkerInnen dasselbe. Vielfach beginnt die Bildung der Rettungsgasse erst, wenn der Verkehr schon fast vollständig zum Erliegen gekommen ist – das kann allerdings v.a. für größere Fahrzeuge wie Lkw oder Pkw mit Wohnwägen zu spät sein, um optimal Platz machen zu können.

In der Praxis passiert es auch, dass die Rettungsgasse erst gebildet wird, wenn sich Einsatzfahrzeuge nähern. Laut den Berichten der ExpertInnen können auch solche Rettungsgassen funktionieren; allerdings kann es räumlich für die Einsatzfahrzeuge eng werden, wenn Lkw die Rettungsgasse noch nicht gebildet haben oder wenn LenkerInnen die Rettungsgasse nach dem ersten Einsatzfahrzeug wieder schließen. Das Bewusstsein, dass zu einem Unfall in der Regel mehrere Einsatzfahrzeuge zufahren, sollte noch geschärft werden. Immer wieder scheint auch LenkerInnen nicht bewusst zu sein, dass es sich auch bei Fahrzeugen des Straßendienstes und des Pannendienstes (mit Gelblicht) um Einsatzfahrzeuge handelt, die die Rettungsgasse benutzen dürfen.

Dafür, dass die Rettungsgasse auch im täglichen Überlastungsstau zu bilden ist, fehlt lt. GesprächspartnerInnen teilweise noch das Bewusstsein. Im Stop-and-go-Verkehr aufgrund von Überlastung funktioniert die Rettungsgasse weniger oft als dort, wo klar ist, dass ein Unfall passiert ist. Man sollte aber bedenken, dass es auch im Überlastungsstau zu Unfällen kommen bzw. gekommen sein kann. Weiters besteht die Möglichkeit, dass ein Einsatzfahrzeug einer Rettungsorganisation am schnellstmöglichen Weg die Rettungsgasse passieren muss – ohne dass ein Unfall der Auslöser war – wie es z.B. bei Überstellungsfahrten der Fall sein kann.

EinsatzlenkerInnen berichten, dass das Einsetzen aller verfügbaren optischen und akustischen Mittel, wie Folgetonhorn und Blaulicht, in der Regel auch all jene Kfz-LenkerInnen, die noch keine Rettungsgasse gebildet haben, rasch dazu animiere, die Rettungsgasse zu bilden. Immer wieder wird dabei von den ExpertInnen betont, dass ein „Nachgeben“ durch die LenkerInnen der Einsatzfahrzeuge, also wie z.B. auf den Pannestreifen ausweichen o.ä., kontraproduktiv sei, da dies negative Auswirkungen auf Lerneffekte der VerkehrsteilnehmerInnen habe.

## **c. Veränderungen seit Einführung der Rettungsgasse**

Die Veränderungen seit der Einführung der Rettungsgasse werden von den ExpertInnen unterschiedlich wahrgenommen: Grundsätzlich sind viele der Meinung, dass die Bildung der Rettungsgasse noch nicht in den Köpfen aller VerkehrsteilnehmerInnen verankert ist. Die Beurteilung des Funktionierens der Rettungsgasse durch die befragten örtlichen Einsatzkräfte hängt sehr stark von den Gegebenheiten im jeweiligen Einsatzgebiet ab. Dort, wo es einen breiten Pannestreifen und/oder drei Fahrstreifen gibt, ist die Rettungsgasse in der Wahrnehmung der EinsatzfahrerInnen eher neutral, bzw. es überwiegen die Nachteile gegenüber der früheren Regelung. Dort hingegen, wo Autobahnen und Autostraßen im Einsatzbereich zwei Fahrstreifen und/oder keinen bzw. nur einen schmalen Pannestreifen aufweisen, ist die Wahrnehmung der Rettungsgasse durch die Einsatzkräfte eher positiv. Die am positiv-

ten eingeschätzten Veränderungen durch die ExpertInnen gibt es dort, wo die Bedingungen vor Einführung der Rettungsgasse ungünstig waren.

Diejenigen ExpertInnen, die die Rettungsgasse positiv bewerten, sind von den Vorteilen überzeugt. Wenn die Rettungsgasse so gebildet wird wie vorgesehen, haben schwere Fahrzeuge mehr Platz als früher und die Einsatzfahrzeuge können zügiger zum Unfallort gelangen.

#### **d. Funktionieren der Rettungsgasse unter unterschiedlichen Bedingungen (z.B. Fahrstreifenanzahl)**

Lt. Angaben von GesprächspartnerInnen funktioniert die Bildung der Rettungsgasse bei zwei vorhandenen Fahrstreifen wesentlich besser als bei drei oder mehr Fahrstreifen. Schwierigkeiten gibt es laut ExpertInnen bei der Bildung der Rettungsgasse in Verflechtungsbereichen und bei Einmündungsstellen von drei- oder mehrstreifigen Autobahnen. Auch bei Auf- und Abfahrten und in Baustellenbereichen bestehen laut ExpertInnen Unsicherheiten bei den VerkehrsteilnehmerInnen. Es wurde aber angemerkt, dass diese Bereiche auch vor Einführung der Rettungsgasse (bei Benützung/Verwendung des Pannestreifens), in der Regel problematisch waren.

Unsicherheiten gibt es mitunter auch im Zusammenhang mit der Benützung des Pannestreifens. Manche Kfz-LenkerInnen haben sich noch nicht davon gelöst, dass der Pannestreifen früher nicht benutzt werden durfte. Weiters wird berichtet, dass VerkehrsteilnehmerInnen eine zusätzliche Fahrreihe bilden, nachdem die Fahrzeuge rechts auf den Pannestreifen ausgewichen sind und dadurch mehr Platz auf der Fahrbahn gegeben ist.

Die Erfahrung der InterviewpartnerInnen zeigt, dass die Rettungsgasse im Freiland besser funktioniert als in Ballungsräumen, denn im oftmals täglichen Überlastungsstau in den Ballungsräumen wird die Rettungsgasse vielfach nicht gebildet.

Die Bildung der Rettungsgasse im Tunnel ist eher ein Randthema, denn bei schweren Unfällen werden Tunnel in der Regel für den Verkehr gesperrt, die Bergung erfolgt dann oftmals entgegen der Fahrtrichtung; überdies gibt es für die Einsatzkräfte meist Zufahrten direkt zum Tunnelportal.

#### **e. Verhalten von LenkerInnen einspuriger und mehrspuriger Fahrzeuge; in- und ausländische LenkerInnen**

Die Regelung der Rettungsgasse gilt für alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen, also auch für einspurige Fahrzeuge. In der Praxis halten sich aber viele LenkerInnen einspuriger Fahrzeuge nicht daran und benutzen die Rettungsgasse missbräuchlich, um vorzufahren. Dies wird aber von den ExpertInnen mehrheitlich nicht als Behinderung erlebt, da MotorradfahrerInnen auch schnell ausweichen können und kein Hindernis darstellen. Problematischer wird gesehen, dass andere VerkehrsteilnehmerInnen dadurch zur Nachahmung angeregt werden könnten.

Über ausländische LenkerInnen wird vermehrt berichtet, dass sie die Regelung (offensichtlich) nicht oder zu wenig kennen. Die Rettungsgasse wird zum Teil entweder gar nicht oder falsch gebildet, oder aber auch vereinzelt dazu benützt, um vorzufahren. Deshalb sollte die Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Rettungsgassenregelung in den Nachbarländern verstärkt werden.

Beinahe durchgehend wird von den ExpertInnen berichtet, dass BerufskraftfahrerInnen früher und konsequent die Rettungsgasse bilden und durch ihr Verhalten auch den anderen VerkehrsteilnehmerInnen als Vorbild dienen. Dies ist aufgrund der erwähnten Probleme, einen bereits im Stau (still)stehenden Lkw zur Seite zu bewegen, umso positiver. Weniger gut funktioniert das Bilden der Rettungsgasse durch ausländische Lkw-FahrerInnen bzw. von in anderen Staaten zugelassenen Lkw, in denen die Rettungsgasse nicht Pflicht ist (bzw. andere Regelungen zur Bildung der Rettungsgasse gelten).

#### **f. Vorteile und mögliche Schwierigkeiten**

Die ExpertInnen gaben als positiven Aspekt der Rettungsgasse an, dass nun sowohl für EinsatzfahrzeuglenkerInnen als auch für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen eine eindeutige Handlungsanweisung gegeben sei.

Allerdings berichten ExpertInnen, dass die Rettungsgasse immer wieder nach der Durchfahrt des ersten Einsatzfahrzeuges aufgelöst wird. Die VerkehrsteilnehmerInnen denken vermutlich nicht daran, dass eventuell noch mehr Einsatzfahrzeuge zum Einsatzort fahren müssen, was für nachkommende Einsatzfahrzeuge jeglicher Art das Durchkommen erschwert.

Während die deutschen LenkerInnen die Rettungsgasse schon seit langem kennen, wird von LenkerInnen anderer Nationen berichtet, dass es öfter zu Unklarheiten komme – die Rettungsgasse werde nicht bzw. falsch gebildet oder missbräuchlich verwendet. Insbesondere in der Urlaubszeit funktioniere die Rettungsgasse daher weniger gut. Eine einheitliche europäische Regelung zur Bildung der Rettungsgasse würde dieses Problem beseitigen.

Ein Vorteil der Rettungsgasse ist lt. Angaben der GesprächspartnerInnen, dass die Rettungsgasse immer gebildet werden kann – unabhängig davon, ob ein Pannestreifen vorhanden ist oder nicht, ob der Pannestreifen schmal oder breit ist, oder ob er durch defekte Kfz etc. blockiert ist. In Abschnitten mit schmalen Pannestreifen oder ohne Pannestreifen hatten breite Einsatzfahrzeuge vor Einführung der Rettungsgasse lt. Angaben von ExpertInnen teilweise erhebliche Probleme; dort, wo kein Pannestreifen vorhanden ist, ist die Rettungsgasse dem alten System überlegen. Allerdings gibt es Angaben von ExpertInnen, dass vor Einführung der Rettungsgasse kleine Einsatzfahrzeuge den Unfallort über den Pannestreifen schneller erreicht haben. Ein Experte meinte, dass die Sachschäden an (schweren) Einsatzfahrzeugen seiner Organisation seit Einführung der Rettungsgasse, bedingt durch mangelhaft gebildete Rettungsgassen, zugenommen hätten.

#### **g. Verbesserungsansätze**

Die von den ExpertInnen genannten *Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse* wurden aufgenommen und sind in das gleichnamige Kapitel eingeflossen.

### 3. Beobachtungen (AP 3)

Im Rahmen des dritten Arbeitspakets wurden Beobachtungen durchgeführt. Für diese Beobachtungen wurde, gemeinsam mit den KooperationspartnerInnen – Österreichisches Rotes Kreuz (ÖRK) und Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs (ASBÖ) – ein einseitiger, standardisierter Erhebungsbogen („Erhebungsprotokoll“) erstellt und abgestimmt, der Angaben zum Einsatz selbst sowie Angaben zur Bildung der Rettungsgasse im Speziellen umfasst. Dieses Erhebungsprotokoll wurde, im Falle eines Einsatzes nach einem Unfall im Geltungsbereich der Rettungsgasse, von den am Projekt teilnehmenden Einsatzkräften ausgefüllt und im Anschluss ausgewertet. Auf diese Weise wurde das Funktionieren der Rettungsgasse nach Einschätzung der Einsatzkräfte direkt vor Ort erhoben. Die Erhebungen wurden vorerst von Oktober 2012 bis Juli 2013 durchgeführt und dann bis 25. November 2013 verlängert. Innerhalb des gesamten Erhebungszeitraumes wurden von den Einsatzkräften (ÖRK, ASBÖ) – basierend auf Freiwilligkeit – insgesamt 165 Erhebungsprotokolle ausgefüllt. Insgesamt schätzten die Einsatzkräfte das Funktionieren der Rettungsgasse bei diesen dokumentierten Fällen überwiegend als „sehr gut“ oder „gut“ ein (62%). Grundsätzlich funktionierte die Bildung der Rettungsgasse bei zweistreifigen Autobahnen und Schnellstraßen besser als bei drei- bzw. vierstreifigen Streckenabschnitten.

In 51% dieser dokumentierten Fälle war die Rettungsgasse bereits gebildet, als die Einsatzkräfte eintrafen, in den übrigen 49% wurde sie erst bei Annähern des Einsatzfahrzeuges gebildet. Bei einem Großteil der rückgemeldeten Einsatzfahrten (81%) wurde die Rettungsgasse von den VerkehrsteilnehmerInnen an der richtigen Stelle auf der Fahrbahn gebildet. Zu Behinderungen durch einzelne Fahrzeuge, die die Rettungsgasse zu spät bildeten, kam es bei zwei Drittel (66%) der dokumentierten Einsätze.

Bei acht von zehn (81%) der rückgemeldeten Einsatzfahrten konnte die Rettungsgasse durchfahren werden. In mehr als der Hälfte (56%) der dokumentierten Fälle gab es keinen Stillstand in der Rettungsgasse, sodass die Rettungsgasse durchfahren werden konnte, ohne stehenbleiben zu müssen.

Nach Durchfahrt der Rettungsgasse durch die Einsatzkräfte blieb diese in 68% der Fälle ordnungsgemäß gebildet. In rd. einem Fünftel (18%) der dokumentierten Einsätze gab es Fahrzeuge, die dem Einsatzfahrzeug unerlaubterweise in der Rettungsgasse nachgefahren sind.

Zusätzlich wurden 76 Erhebungsprotokolle von niederösterreichischen Feuerwehren für den Zeitraum von der Einführung der Rettungsgasse bis Mitte November 2013 ausgefüllt. Bei jenen Erhebungsprotokollen, die ein Einsatzdatum vor Mitte Oktober 2013 aufweisen, wurden die Daten der bestehenden Einsatzberichte bzw. Aufzeichnungen herangezogen – was rd. drei Viertel dieser 76 dokumentierten Erhebungsprotokolle entspricht.

Bei der Hälfte (50%) dieser dokumentierten Einsätze wurde das Funktionieren der Rettungsgasse als „sehr gut“ oder „gut“ eingeschätzt, bei der anderen Hälfte als „eher schlecht“ oder „sehr schlecht“. Grundsätzlich funktionierte die Bildung der Rettungsgasse bei zweistreifigen Autobahnen und Schnellstraßen besser als bei drei- bzw. vierstreifigen Streckenabschnitten.

In rd. vier von zehn (41%) dieser dokumentierten Fälle war die Rettungsgasse bereits gebildet, als die Einsatzkräfte eintrafen. Bei einem Großteil der rückgemeldeten Einsatzfahrten (79%) wurde die Rettungsgasse von den VerkehrsteilnehmerInnen an der richtigen Stelle auf der Fahrbahn gebildet. Zu Behinderungen durch einzelne Fahrzeuge, die die Rettungsgasse

zu spät bildeten, kam es bei 71% der dokumentierten Einsätze. In 73% der Einsatzfälle war ein Durchfahren der Rettungsgasse möglich. In 42% der dokumentierten Fälle gab es keinen Stillstand in der Rettungsgasse.

Nach Durchfahrt der Rettungsgasse seitens der Einsatzkräfte blieb diese in 64% der Fälle ordnungsgemäß gebildet. In rd. einem Drittel (35%) der dokumentierten Einsätze gab es Fahrzeuge, die dem Einsatzfahrzeug unerlaubterweise in der Rettungsgasse nachfuhren.

Zusätzlich wurden Erfahrungsberichte des Österreichischen Roten Kreuzes (ÖRK), des Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs (ASBÖ) und des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrkommandos zur Rettungsgasse eingeholt. Diese kompakten Erfahrungsberichte sollen den Zeitraum von der Einführung der Rettungsgasse bis Mitte November 2013 widerspiegeln und sich auf Erfahrungswerte und subjektive Einschätzungen beziehen. Es zeigt sich, dass die Erfahrungen teilweise unterschiedlich sind, wie z.B. bei Auffahrten auf Autobahnen.

Im zweiten Teil des dritten Arbeitspaketes („Beobachtungen“) sollte ermittelt werden, ob sich die durchschnittlichen Anfahrtszeiten zum Unfallort vor und nach Einführung der Rettungsgasse verändert haben. Somit sollte eine mögliche Reduktion der Anfahrtszeiten durch die Einführung der Rettungsgasse abgeschätzt werden können. Als Basis sollten die Anfahrtsdaten bzw. -zeiten der beiden Projekt-KooperationspartnerInnen (ÖRK und ASBÖ) für die Evaluierung herangezogen werden.

Der Versuch, die Anfahrtszeiten der Einsatzkräfte vor und nach Einführung der Rettungsgasse zu vergleichen, hat ganz deutlich gezeigt, dass die Datenbasis in diesem Bereich verbessert werden muss, wenn man diese auswerten bzw. vergleichen möchte.

Trotz intensiver Bemühungen der KooperationspartnerInnen (ÖRK und ASBÖ) und Kontaktaufnahme mit den verschiedenen Leitstellen konnten keine Daten bezüglich der Anfahrtszeiten der einzelnen Einsätze in den vergangenen Jahren zur Verfügung gestellt werden. Die Gründe dafür liegen unter anderem in den unterschiedlichen Erfassungssystemen der verschiedenen Leitstellen.

Es wurden daher noch weitere Organisationen bezüglich Informationen zu Anfahrtszeiten und Einsatzorte angefragt. Für die Evaluation der Rettungsgasse haben 144 Notruf Niederösterreich entgeltlich Daten und die MA 70 (Berufsrettung Wien) eine Auswertung ihrer Daten dankenswerterweise zur Verfügung gestellt.

Bei der Interpretation der Anfahrtszeiten zum Einsatzort muss man unbedingt berücksichtigen, dass de facto jeder Einsatz unter unterschiedlichen Bedingungen stattgefunden hat. Das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen/Autostraßen zum Unfallzeitpunkt, Baustellen, Wetterbedingungen, der Standort der ausrückenden Fahrzeuge, sowie die Anfahrtsstreckenlängen konnten nicht in die Auswertung einbezogen werden, da diese nicht zur Verfügung standen.

Die Daten von 144 Notruf Niederösterreich wurden für den Zeitraum von 01.01.2009 bis 31.03.2013 quartalsweise – um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten – ausgewertet, wobei nur all jene Einsätze, die geographisch in Niederösterreich verortet wurden, in die Auswertung einbezogen wurden.

Insgesamt betrachtet unterliegen die durchschnittlichen Anfahrtszeiten zum Einsatzort im Geltungsbereich der Rettungsgasse in Niederösterreich im gesamten Betrachtungszeitraum leichten Schwankungen, sodass keine eindeutige Aussage – weder positiv noch negativ – über die Veränderung der durchschnittlichen Anfahrtszeiten durch die Einführung der Rettungsgasse im Jahr 2012 getroffen werden kann.

Auch bei der Auswertung, betrachtet nach den einzelnen Autobahnen und Autostraßen, zeigt sich dasselbe Bild: Es kommt zu Schwankungen der durchschnittlichen Anfahrtszeiten zum Einsatzort, sodass keine eindeutige Aussage – weder positiv noch negativ – über die Veränderung der durchschnittlichen Anfahrtszeiten durch die Einführung der Rettungsgasse im Jahr 2012 getroffen werden kann.

Gleiches zeigt sich nach der Auswertung der durchschnittlichen Anfahrtszeiten zum Einsatzort, geschichtet nach Art des Rettungsfahrzeuges – auch hier kann keine eindeutige Aussage – weder positiv noch negativ – über die Veränderung der durchschnittlichen Anfahrtszeiten durch die Einführung der Rettungsgasse im Jahr 2012 getroffen werden.

Die Auswertung der Berufsrettung Wien (MA 70) enthält die durchschnittliche Dauer der Anfahrt des Rettungswagens in Aspern (ASP-1) in das Krankenhaus Hietzing („Krankenhaus Lainz“) nach Quartalen (01/2011-02/2013). Auf dieser Strecke muss zwangsläufig die Südosttangente, und zwar in einer beachtlichen Länge, befahren werden. Es konnte jedoch nicht unterschieden werden, ob es sich um einen Blaulichteinsatz handelte oder nicht.

Auch bei dieser Auswertung zeigt sich dasselbe Bild wie bei der Analyse der Daten von 144 Notruf Niederösterreich: Es kommt zu Schwankungen der durchschnittlichen Anfahrtszeiten, sodass keine eindeutige Aussage – weder positiv noch negativ – über die Veränderung der durchschnittlichen Anfahrtszeiten durch die Einführung der Rettungsgasse im Jahr 2012 getroffen werden kann.

#### **4. Vorschläge für Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse**

Auftretende Probleme bei der Bildung der Rettungsgasse können als örtlich und zeitlich begrenzte Ereignisse eingestuft werden.

Trotzdem können zur weiteren Optimierung der Rettungsgasse Maßnahmen identifiziert werden, die auf den umfassenden Erhebungen, die im Zuge der Evaluation durchgeführt wurden, basieren.

Die empfohlenen Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse werden folgendermaßen zusammengefasst:

##### **Legislative Maßnahmen**

Es wird eine EU-weite Vereinheitlichung des Systems „Rettungsgasse“ empfohlen, die langfristig anzustreben ist. Durch eine einheitliche Regelung können Missverständnisse bei ausländischen LenkerInnen reduziert werden.

## Bewusstseinsbildung

Die durchgeführten repräsentativen Bevölkerungsbefragungen<sup>1</sup> haben gezeigt, dass die österreichischen LenkerInnen sehr gut über die Rettungsgasse und deren Bildung informiert sind. Verbesserungsbedarf besteht jedoch bei der praktischen Anwendung in konkreten, spezifischen Situationen. Es werden daher folgende bewusstseinsbildende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Zyklische Kampagnen und gezielte Aktionen mit folgenden inhaltlichen Schwerpunkten:
  - o Bildung der Rettungsgasse in speziellen Situationen (z.B. vierstreifige Autobahnabschnitte)
  - o Zeitpunkt der Bildung der Rettungsgasse bereits bei stockendem Verkehr
  - o Fokus: Information von ausländischen LenkerInnen
  - o Fokus: Information von ausländischen Lkw-LenkerInnen
  - o (Mit)Benutzung des Pannestreifens zur Bildung der Rettungsgasse
- Bewusstseinsbildung durch Multiplikatoren
- Nutzung von modernen Kommunikationsmöglichkeiten (z.B. Social Media)
- Informationen für die LenkerInnen der Einsatzfahrzeuge zum Austausch über die Erfahrungen mit der Rettungsgasse bei Einsätzen
- Informationen durch den Verkehrsfunk

## Überwachung

Eine effiziente Überwachung und eine angemessene Sanktionierung sind wesentliche Kriterien für die erfolgreiche Implementierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Es wird daher einerseits eine verstärkte und vor allem für die VerkehrsteilnehmerInnen sichtbare Überwachung der korrekten Bildung der Rettungsgasse empfohlen. Andererseits wird eine verstärkte Sanktionierung von Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Rettungsgasse als sinnvoll erachtet.

## Infrastruktur

Infrastrukturelle Einrichtungen können für eine zielgerichtete Informationsvermittlung verwendet werden. Die Evaluation hat gezeigt, dass das prinzipielle Wissen über die Rettungsgasse in der österreichischen Bevölkerung vorhanden ist, jedoch die Anwendung in der konkreten Situation noch zu optimieren ist. Durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Informationen über Navigationssysteme sowie zukünftig durch die Nutzung von kooperativen Systemen können Informationen im Anlassfall schnell den LenkerInnen in Erinnerung gerufen werden.

---

<sup>1</sup> Österreichische Bevölkerung ab 17 Jahren, die zumindest ein paar Mal pro Jahr einen Pkw, Lkw, Bus oder ein Motorrad lenkt.

## **Forschungsbedarf**

Abschließend kann festgehalten werden, dass noch weiterer Forschungsbedarf über die Funktionsweise der Rettungsgasse besteht. Es werden daher folgende Forschungstätigkeiten empfohlen:

- Wiederkehrende Evaluation der Rettungsgasse zur Überprüfung der langfristigen Wirksamkeit und Funktionalität
- Schaffung einer objektiven Bewertungsgrundlage für die Anfahrtszeiten der Einsatzkräfte, sowie Feldstudie zur Objektivierung der Anfahrtszeiten
- Bewertung der Wissensvermittlung für Führerscheineulinge in den Fahrschulen
- Laufende Erfassung der Funktionalität der Rettungsgasse in Kooperation mit Einsatzkräften
- Naturalistische Fahrverhaltensbeobachtungen zur Schaffung einer zusätzlichen Datenbasis

## 4 Erfahrungsberichte

*Verantwortlich für den Inhalt: Österreichisches Rotes Kreuz, Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs, Niederösterreichisches Landesfeuerwehrkommando*

In diesem Kapitel finden sich die Erfahrungsberichte des Österreichischen Roten Kreuzes, des Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs und des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrkommandos zur Rettungsgasse.

Diese kompakten Erfahrungsberichte sollen den Zeitraum seit Einführung der Rettungsgasse bis Mitte November 2013 widerspiegeln und sich auf Erfahrungswerte und subjektive Einschätzungen beziehen.

Die Erfahrungsberichte wurden ohne weitere Bearbeitung übernommen und geben daher deren jeweiligen Standpunkt wieder.

## 4.1 Österreichisches Rotes Kreuz – Erfahrungsbericht – Rettungsgasse



*Aus Liebe zum Menschen.*

**ÖSTERREICHISCHES ROTES KREUZ**

### **Vor der Einführung der Rettungsgasse**

Das Österreichische Rote Kreuz konnte aufgrund der jahrzehntelangen Erfahrung im Rettungsdienst feststellen, dass das Vorankommen von Einsatzfahrzeugen im Fall eines Staus auf Autobahnen und Schnellstraßen über den Pannestreifen zunehmend schwieriger wurde. Die gesetzlichen Bestimmungen beim Herannahen eines Einsatzfahrzeuges beschränkten sich auf die allgemeine Aufforderung, Einsatzfahrzeugen „Platz zu machen“ – es gab allerdings (mit Ausnahme von Kreuzungsbereichen) keine Bestimmung, wie Platz zu machen ist.

Häufig wurden die Einsatzfahrzeuge durch Fahrzeuge, die den Pannestreifen vorschriftswidrig befahren haben, oder durch am Pannestreifen abgestellte Fahrzeuge behindert. Es entstanden gefährliche Situationen durch VerkehrsteilnehmerInnen, die ohne auf herannahende Einsatzfahrzeuge zu achten aus der Kolonne auf den Pannestreifen ausscherten. An Autobahnabschnitten ohne Pannestreifen oder in Bereichen mit Unterbrechung (z.B. Tunnel, Brücken, etc.) war das Durchkommen sehr zeitaufwendig und schwierig.

Das verzögerte die Zufahrt zum Einsatzort und verlängerte damit die Zeit, in der PatientInnen ohne sanitätsdienstliche/medizinische Versorgung blieben. Deshalb sprach sich das Österreichische Rote Kreuz für die Einführung der Rettungsgasse aus. Durch eine eindeutige Regelung, wie Einsatzfahrzeugen Platz zu machen ist, und das Freihalten einer eigenen Gasse für Einsatzfahrzeuge konnte davon ausgegangen werden, dass das Vorankommen schneller möglich ist.

### **Erfahrungsbericht**

Seit Einführung der Rettungsgasse konnte das Rote Kreuz unterschiedliche Erfahrungen machen. Die Zeit nach der Einführung war geprägt von Unsicherheit, wie die Neuerung von den Autofahrerinnen und Autofahrern angenommen werden wird. In der Anfangsphase konnte festgestellt werden, dass zwar ein Teil der VerkehrsteilnehmerInnen wusste, wann und wie eine Rettungsgasse zu bilden ist, der andere Teil allerdings weiterhin den Pannestreifen freihielt. Eine spürbare Verbesserung konnte nach einigen Monaten und intensiver Informationsweitergabe festgestellt werden. Allerdings funktioniert die korrekte Bildung der Rettungsgasse auf Autobahnen mit drei oder mehr Fahrstreifen z. T. nach wie vor nicht ganz reibungslos. Der Beginn der Bildung der Rettungsgasse ist häufig abhängig von „guten Beispielen“ oder erfolgt erst bei Annäherung eines Einsatzfahrzeuges.

Besser als erwartet funktioniert die Rettungsgasse in den Bereichen von Auf- und Abfahrten. Dort bereiten auch das Queren der Fahrstreifen und das Einfahren in die Rettungsgasse keine Probleme.

Es besteht der Eindruck, dass die Rettungsgasse, bis auf wenige Ausnahmen, gut funktioniert. Auf Autobahnen, wo Stau zur täglichen Routine gehört, ist anscheinend das Bewusstsein zur vorsorglichen Bildung einer Rettungsgasse nicht sehr ausgeprägt. Ist bereits be-

kannt, dass es sich um einen Unfall handelt, dann scheinen die VerkehrsteilnehmerInnen motivierter zu sein, die Rettungsgasse zu bilden.

Eine deutliche Verbesserung gibt es auf Strecken mit zwei Fahrstreifen und auf Strecken ohne Pannestreifen. In diesem Fall haben die VerkehrsteilnehmerInnen kaum Probleme, die Rettungsgasse richtig zu bilden.

Dort, wo die Rettungsgasse gebildet wurde, ist sie durchwegs breit genug und ohne Verzögerung zu durchfahren. Inwieweit die Rettungsgasse nach der Durchfahrt eines Einsatzfahrzeuges wieder geschlossen wird, kann nicht durchgehend belegt werden (Konzentration des Einsatzfahrers nach vorne).

Allgemein besteht der Eindruck, dass die Rettungsgasse eine sinnvolle und hilfreiche Möglichkeit ist, den Einsatzfahrzeugen eine verzögerungsarme Zufahrt zu Einsätzen auf Autobahnen und Schnellstraßen zu ermöglichen.

### **Konkrete Hinweise und Verbesserungsvorschläge**

Auf (neu ausgebauten) Autobahnabschnitten mit einer sehr breiten Fahrbahn kommt es immer wieder dazu, dass die LenkerInnen der Fahrzeuge auf den rechten Fahrstreifen so weit wie möglich nach rechts ausweichen und dadurch (weil die Fahrstreifen und Pannestreifen so breit sind) eine sehr breite Rettungsgasse gebildet wird. Nachkommende LenkerInnen interpretieren diesen Freiraum als freien Fahrstreifen und nutzen ihn. Dadurch entsteht eine zusätzliche Fahrzeugkolonne und Verwirrung. Häufig tritt dieses Phänomen etwa auf der A2 zwischen Kottlingbrunn und Vösendorf auf.

Verbesserungsvorschlag: LenkerInnen der rechten Fahrstreifen sollen so weit nach rechts ausweichen, dass eine ausreichend breite Rettungsgasse entsteht – dies ist in der Regel dann gegeben, wenn die Fahrzeuge auf dem „vorletzten“ Fahrstreifen mit den linken Rädern gerade noch auf dem Fahrstreifen stehen und somit den nachfolgenden LenkerInnen signalisieren, dass sie diesen Fahrstreifen benutzen. Ausgehend davon, dass die LenkerInnen auf dem äußerst linken Fahrstreifen so weit wie möglich nach links fahren, entsteht eine Rettungsgasse in der Breite eines kompletten Fahrstreifens – das ist für alle Einsatzfahrzeuge ausreichend.

Gerade bei Überlastungsstaus kommt es immer wieder dazu, dass die LenkerInnen von Fahrzeugen den Begriff „stockender Verkehr“ sehr unterschiedlich interpretieren. So bilden manche LenkerInnen bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h eine Rettungsgasse, andere erst bei Stillstand (oder gar nicht). Die beteiligten LenkerInnen haben den Eindruck, die Rettungsgasse funktioniere nicht – sie ist in diesem Fall auch nicht indiziert.

Verbesserungsvorschlag: Der Begriff „stockender Verkehr“ sollte durch eine konkrete Geschwindigkeitsangabe ersetzt werden, etwa „... beträgt die Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen weniger als 20 km/h ...“.

Eine Lösung für die A23 – vor allem im Bereich zwischen Hanssonkurve und Praterbrücke – wäre wünschenswert, liegt aber nicht auf der Hand. Hier kommt es regelmäßig dazu, dass die Kolonnen auf den Fahrstreifen wechselweise im Stillstand und in Fahrt sind, so dass LenkerInnen, die die Rettungsgasse ordnungsgemäß bilden und mit ihren Fahrzeugen teilweise auf den weiter rechts liegenden Fahrstreifen stehen, die BenutzerInnen dieses Fahrstreifens an der Weiterfahrt hindern. Dies scheint – neben den durch die vielen Ab- und Auffahrten sehr komplexen Verkehrssituationen – ein Hauptproblem auf diesem Autobahnabschnitt zu sein.



### **Einführung der Rettungsgasse auf Autobahnen und Schnellstraßen**

Mit 01.01.2012 ist mit der 24. Novelle zur Straßenverkehrsordnung, BGBl. I Nr. 59/2011, die Regelung zur Anwendung der Rettungsgasse in Kraft getreten. Die Einführung der Rettungsgasse soll z.B. bei einem Verkehrsunfall den Hilfskräften (Rettungsdienst, Feuerwehr, Polizei, Straßendienst, Abschleppdienst) die rasche Zufahrt, ohne Zeitverzögerung, zum Notfallort ermöglichen.

In der Vergangenheit, vor der Einführung der Rettungsgasse, ist es aufgrund unfallbedingter Staubildung auf den Richtungsfahrbahnen der Autobahn immer wieder zu vermeidbaren Verzögerungen bei der Versorgung von Unfallopfern gekommen. Durch die auf dem Pannestreifen abgestellten Fahrzeuge, durch unerlaubtes Befahren des Pannestreifens, die abgestellten defekten Fahrzeuge, bauliche Engstellen (kein Pannestreifen vorhanden, z.B. im Bereich von Brücken) oder aufgrund von Baustellen war die Zufahrt der Einsatzfahrzeuge nicht oder nur mit erheblicher Zeitverzögerung möglich. Auch aus den im Stau stehenden Fahrzeugen ausgestiegene Personen blockierten den Pannestreifen manchmal. Zeitverzögerungen zwischen zwei und 50 Minuten sowie minutenlange „Fußmärsche“ mussten fallweise von den Einsatzkräften unternommen werden, um die NotfallpatientInnen zu erreichen.

Ziel der Rettungsgasse ist das schnellere und sichere Vorankommen der Einsatzkräfte zum Unfallort, um Zeitverzögerungen zu vermeiden sowie den großen, schweren Einsatzfahrzeugen mehr Raum und eine breitere Zufahrtsmöglichkeit zur Unfallstelle zu ermöglichen.

Im Rahmen von Verkehrsunfällen auf Hochgeschwindigkeitsstraßen kommt es immer wieder zu schweren und lebensbedrohlichen Verletzungen mehrerer Personen. Diese betroffenen Personen haben die besten Überlebenschancen, wenn sie innerhalb der ersten Stunde nach Eintritt des Unfalles in einem Operationsraum zur definitiven Versorgung liegen. Allerdings dauert es oft Minuten, bis die Rettungskette in Gang gebracht wird (Notfall erkennen – Notruf – Alarmierung der Einsatzkräfte – Ausrücken der Einsatzfahrzeuge – Anfahrt – Eintreffen am Notfallort ...). Bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes am Notfallort vergehen ca. 8 – 15 Minuten. Inklusiv der Befreiungszeit (z.B. eingeklemmte Person), der Versorgungszeit am Notfallort und der anschließenden Transportzeit in eine geeignete Klinik verstreichen in Österreich im Durchschnitt mehr als 60 Minuten. Mit jeder Minute mehr, die der Schwerverletzte am Notfallort verbringt, z.B. durch die Verzögerung des Rettungsteams bei der Anfahrt zum Unfallort, schwindet das Leben aus dem Patienten/der Patientin wie der Sand in einer Sanduhr!

Neben Unfällen auf den Hochgeschwindigkeitsstraßen gibt es noch viele andere Notfälle, bei denen ein rasches Vorankommen der Rettungsfahrzeuge enorm wichtig ist. Auch bei Staubildung aufgrund einer Verkehrsüberlastung ist die Rettungsgasse insbesondere für Menschen mit zeitkritischen Notfällen wie z.B. Schlaganfall, Herzinfarkt von besonderer Bedeu-

tung, um vom Rettungsdienst ohne Zeitverzögerung in eine geeignete medizinische Einrichtung gebracht werden zu können.

Der Samariterbund ist von der Funktion der Rettungsgasse überzeugt und hat die Einführung durch aktive Mitarbeit in den ExpertInnengruppen entsprechend unterstützt. Der Samariterbund erwartet sich dadurch in naher Zukunft eine wesentliche Reduzierung der in den Medien propagierten Zeitverzögerung mit einer freien Durchfahrt der Rettungsgasse zum Notfallort.

In der Regel funktioniert die Rettungsgasse auf Fahrbahnen mit zwei Fahrstreifen problemlos, eine zügige Durchfahrt ohne Behinderung ist für den Rettungsdienst möglich. Allerdings wird die Rettungsgasse manchmal erst bei der Annäherung von Einsatzfahrzeugen bzw. bei der Wahrnehmung von Sondersignalen gebildet. Die Rettungsgasse wird bei der Anfahrt zum Notfallort von unseren ASBÖ-EinsatzfahrerInnen konsequent genützt. Ein Fehlverhalten bei der Bildung der Rettungsgasse wird vorwiegend bei Einzelpersonen beobachtet, wobei Fahrzeuge mit Kennzeichen aus dem südosteuropäischen Raum besonders hervorstechen. Bei einem Stau mit hohem LKW-Anteil ist die Zufahrt durch undisziplinierte LKW-LenkerInnen etwas schwieriger. Bei jenen Einsätzen, wo es zu Problemen mit der Bildung einer Rettungsgasse gekommen ist, liegt die Zeitverzögerung, entsprechend den ausgewerteten Erhebungsprotokollen, bei durchschnittlich zwei Minuten. Eine nicht erlaubte Verwendung der Rettungsgasse durch Fahrzeuge insbesondere mit ausländischem Kennzeichen konnte manchmal beobachtet werden.

Bei mehreren Fahrstreifen wurde in wenigen Fällen beobachtet, dass eine bereits gebildete Rettungsgasse durch FahrzeuglenkerInnen wieder geschlossen und auf den ursprünglich z.B. gekennzeichneten vier Fahrstreifen plötzlich fünf Fahrreihen gebildet wurden. Probleme bei den Auf- oder Abfahrten wurden von unseren EinsatzfahrerInnen keine gemeldet. Die Bildung einer Rettungsgasse bei stockendem Verkehr kann generell nicht beobachtet werden.

Eine Rettungsgasse auf Fahrbahnen mit zwei Fahr- und Pannestreifen bietet eine wesentlich bessere Übersicht auf die Strecke, da vor allem LKW die Sicht nicht beeinträchtigen und ausreichend Platz vorhanden ist, um mit den Rettungsfahrzeugen die Gasse zügig durchzufahren.

### **Zusammenfassung:**

Die Rettungsgasse funktioniert aus Sicht des ASBÖ überwiegend gut. In wenigen Fällen kommt es durch die Disziplinlosigkeit von einzelnen, überwiegend ausländischen KFZ-LenkerInnen zu Beeinträchtigungen. Um die Rettungsgasse zu optimieren, ist die gezielte und verstärkte Information vor allem der durchreisenden ausländischen FahrzeuglenkerInnen erforderlich, sowie im Anlassfall im Rahmen des Verkehrsfunkes entsprechende Durchsagen (auch in Englisch). Bei Staubildung sind entsprechende Kontrollfahrten der Exekutive (z.B. Zivilstreife) durchzuführen. Es ist auch bei der Führerscheinausbildung der Rettungsgasse ein größerer Stellenwert einzuräumen, insbesondere was das Verhalten bei Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen betrifft. Durch die klaren und einfachen Verhaltensregeln wird die Rettungskette verbessert und die Verkehrssicherheit im Bereich von Unfällen auf Hochgeschwindigkeitsstraßen erhöht.

### 4.3 Niederösterreichisches Landesfeuerwehrkommando – Erfahrungsbericht – Rettungsgasse



Die rd. 500 Autobahn- und Schnellstraßenkilometer in Niederösterreich werden von 94 Feuerwehren betreut. Diese einzelnen Feuerwehren wurden vom niederösterreichischen Landesfeuerwehrkommando ersucht, ihre Erwartungen an die Rettungsgasse vor deren Einführung sowie ihre Erfahrungen mit der Rettungsgasse seit deren Einführung zu berichten und auch Empfehlungen für Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse vorzuschlagen.

Das niederösterreichische Landesfeuerwehrkommando hat die übermittelten einzelnen Berichte zusammengefasst und für die Evaluierung zur Verfügung gestellt.

#### **Zusammenfassung:**

Die Erwartungshaltung bei den betroffenen niederösterreichischen Feuerwehren bei Einführung der Rettungsgasse war hoch, da man sich ein leichteres und schnelleres Zufahren zu den Einsatzstellen erwartete.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten hat sich zumindest auf den zweistreifigen Autobahnen mit Pannestreifen die Situation in Bezug auf die Rettungsgasse gebessert. Hier wurde von den Feuerwehren mitgeteilt, dass die Bildung der Rettungsgasse in diesen Bereichen meist funktioniert. Bei drei- und vierstreifigen Autobahnen bestehen zum Teil noch immer Probleme mit der richtigen Bildung und Beibehaltung der Rettungsgasse bis zur Stauauflösung.

Ein generelles Problem sind Staubildungen im Bereich der Autobahnauffahrten. Das Einfahren der Einsatzfahrzeuge in die Rettungsgasse in diesen Bereichen ist kaum bzw. mitunter nur schwer möglich, da die Auffahrten bzw. der Beschleunigungstreifen oft blockiert sind.

Leider musste auch festgestellt werden, dass, wenn die Rettungsgasse richtig gebildet wurde, es immer wieder vorkommt, dass Fahrzeuge in der Rettungsgasse vorfahren und dabei auch Einsatzfahrzeuge behindern. Die Rettungsgasse funktioniert nur, wenn diese in entsprechender Breite durchgehend gebildet ist und sich auch jede/r richtig verhält. Schert nur ein/e einzige/r LenkerIn aus, ist die Rettungsgasse nutzlos, da es dann immer wieder NachahmerInnen gibt. In einigen Bereichen wird die Bildung der Rettungsgasse durch einen sehr hohen Schwerverkehrsanteil erschwert, da diese Fahrzeuge mitunter zwei bis drei Fahrstreifen belegen.

Die Erfahrung zeigt, dass von den LenkerInnen nicht erkannt wird, dass die Rettungsgasse sofort bei Stocken des Verkehrs bzw. schon bei beginnendem Stau zu bilden ist und nicht erst kurz vor der Unfallstelle oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist.

Stellenweise funktioniert sie gut, gerade bei Totalsperren in der Anfangsphase. Beim Vorbeileiten an der Unfallstelle über einen Fahrstreifen kann man aber meist davon ausgehen, dass die LenkerInnen bereits einige hundert Meter vor der Zusammenführung die Rettungsgasse verlassen und die Fahrstreifen kreuzen bzw. wechseln oder gar blockieren.

Ein großes Problem ist die mögliche Unkenntnis und die Undiszipliniertheit mancher VerkehrsteilnehmerInnen. Voraussetzung für eine funktionierende Rettungsgasse ist mehr Disziplin bei den LenkerInnen und dass diese sofort bei jedem Stau – egal wodurch dieser momentan entsteht – rechtzeitig gebildet wird. Auch wird die Rettungsgasse oft nach der Durchfahrt des ersten Einsatzfahrzeuges wieder geschlossen und die nachrückenden Kräfte müssen sich erst wieder den Weg zur Einsatzstelle „freikämpfen“.

Aus den bisherigen Erfahrungen kann man leider nicht feststellen, dass es durch die Rettungsgasse zu einer wesentlichen Zeitersparnis bei der Anfahrt zur Einsatzstelle gekommen ist. Wenn die Rettungsgasse funktioniert, dann ist man sicher geringfügig schneller am Einsatzort.

Eine möglichst frühzeitige Information der VerkehrsteilnehmerInnen (Verkehrsfunk, Anzeigetafeln – auch in Fremdsprachen) könnte dazu beitragen, dass bei Erkennen einer Stausituation die Rettungsgasse noch in der Bewegung der Fahrzeuge gebildet wird. Wenn die Fahrzeuge bereits stehen, wird das Freimachen einer genügend breiten Gasse schwierig, noch dazu, wenn unnötig knapp zum vorderen Fahrzeug aufgefahren wird. Eine Aufarbeitung der Problematik in Autobahnknotenbereichen wäre notwendig und besser zu regeln, auch ist eine Ergänzung der Regelungen zur Rettungsgasse, dass LKW und Reisebusse unbedingt äußerst rechts stehen sollen, zu überlegen.

## 5 Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse

Die Funktionsweise der Rettungsgasse wurde im Rahmen der Evaluierung durch eine umfangreiche, repräsentative quantitative Befragung der österreichischen Kfz-LenkerInnen<sup>2</sup> zu drei unterschiedlichen Zeitpunkten und durch 21 ExpertInneninterviews sowie durch Beobachtungen in den Jahren 2012 und 2013 untersucht. Dabei wurden das Wissen über die Rettungsgasse, die Funktionsweise in unterschiedlichen Situationen und auch Herausforderungen sowie Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse erfasst.

Vor allem in den ExpertInneninterviews wurden einige Wünsche und Verbesserungshinweise geäußert, die sich meist aus den beruflichen Hintergründen und Aufgaben der jeweiligen InterviewpartnerInnen ergaben. Es handelt sich meist um Einzelnennungen. Das Projektteam hat diese intensiv diskutiert, analysiert und hinsichtlich der Relevanz für das Funktionieren der Rettungsgasse bewertet.

Zu berücksichtigen ist dabei außerdem, dass die ExpertInneninterviews im Zeitraum von September 2012 bis August 2013 durchgeführt, aufbereitet und nachbesprochen wurden. Einige Ideen und Anregungen wurden im Jahr 2013 bereits umgesetzt. Bei einigen Aspekten konnte festgestellt werden, dass sich die angesprochenen Probleme nicht gezeigt haben und aus aktueller Sicht kein weiterer Handlungsbedarf besteht.

Die folgenden Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Rettungsgasse sind das Ergebnis der durchgeführten Erhebungen, die im Zuge der Evaluation auf ihre Relevanz und den erwarteten Nutzen hinsichtlich Optimierung der Rettungsgasse bewertet wurden.

Auftretende Probleme bei der Bildung der Rettungsgasse können als örtlich und zeitlich begrenzte Einzelfälle eingestuft werden. Trotzdem können Maßnahmen zur weiteren Optimierung der Rettungsgasse identifiziert werden, diese gliedern sich in die folgenden Bereiche:

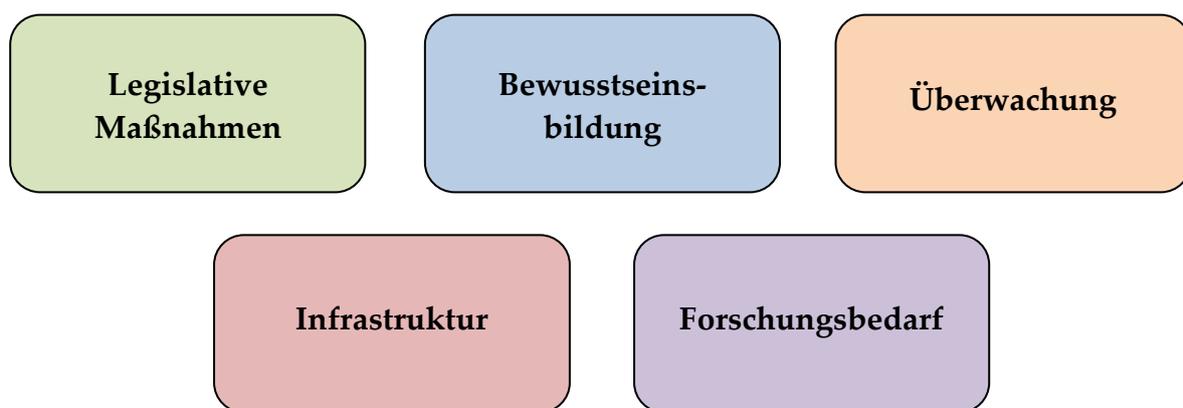


Abbildung 1: Maßnahmenbereiche zur Optimierung der Rettungsgasse

<sup>2</sup> Österreichische Kfz-LenkerInnen (Personen ab 17 Jahre, die zumindest ein paar Mal pro Jahr einen Pkw, Lkw, Bus oder ein Motorrad lenken)

## 5.1 Legislative Maßnahmen

### EU-weite Vereinheitlichung

Eine EU-weite Vereinheitlichung des Systems Rettungsgasse sollte angestrebt werden. Die österreichische Ausführung der Rettungsgasse ist im Wesentlichen identisch mit den Festlegungen in Deutschland („*Stockt der Verkehr auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, so müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen, eine freie Gasse bilden.*“).<sup>3</sup>

In Tschechien beispielsweise muss die Rettungsgasse auf Autobahnen und Schnellstraßen auf Abschnitten mit mehr als zwei Fahrstreifen zwischen dem mittleren und dem rechten Fahrstreifen gebildet werden, dies führt bei ausländischen LenkerInnen möglicherweise zu Verwirrung und zu Behinderungen der Einsatzkräfte.

Die Erfahrungen der befragten ExpertInnen und der an der Evaluation beteiligten Rettungsorganisationen bestätigen, dass vor allem ausländische LenkerInnen mit der Funktionsweise der Rettungsgasse in Österreich Probleme haben und diese in der Praxis nicht oder nicht korrekt bilden. Eine EU-weite Regelung ist daher eine langfristige Möglichkeit, diese Unklarheiten zu vermindern.

## 5.2 Bewusstseinsbildung

Bereits vor Einführung der Rettungsgasse – nach einer Auftaktveranstaltung im November 2011 – wurde ab Dezember 2011 österreichweit eine umfangreiche Informationskampagne umgesetzt. Auch während der Laufzeit dieser Evaluation wurden immer wieder bewusstseinsbildenden Maßnahmen in unterschiedlichen Kommunikationskanälen realisiert. Einige davon können auch als Ergebnis der Evaluation als geeignete Maßnahmen zur Optimierung der Rettungsgasse vorgeschlagen werden. Falls Maßnahmen bereits durchgeführt wurden, wird dies in den folgenden Ausführungen angeführt.

Die repräsentative Bevölkerungsbefragung<sup>4</sup> hat gezeigt, dass die österreichische Bevölkerung sehr gut über die Einführung und Funktionsweise der Rettungsgasse Bescheid weiß. Zum Zeitpunkt der dritten Befragung im November 2012 war der Begriff „Rettungsgasse“ 98% der befragten ÖsterreicherInnen bekannt. 81% der Befragten konnten weiters korrekt angeben, dass die Rettungsgasse bereits bei stockendem Verkehr gebildet werden muss. 15% gaben an, dies sei erst beim Eintreffen eines Einsatzfahrzeuges der Fall.

Grundsätzlich ist daher von einem guten Wissenstand der österreichischen Bevölkerung über die Rettungsgasse an sich auszugehen. Probleme bestehen jedoch in speziellen Situationen (z.B. vierstreifige Abschnitte) und trotz genauen theoretischen Wissens über die Rettungsgasse wird in der konkreten Situation die Rettungsgasse teilweise nicht korrekt gebildet.

---

<sup>3</sup> § 11 Abs. 2 deutsche Straßenverkehrsordnung

<sup>4</sup> Österreichische Kfz-LenkerInnen (Personen ab 17 Jahre, die zumindest ein paar Mal pro Jahr einen Pkw, Lkw, Bus oder ein Motorrad lenken)

## Zyklische Kampagnen und gezielte Aktionen

Es werden daher **zyklische Kampagnen** und **gezielte Aktionen** zu bestimmten Schwerpunkten (örtlich, zeitlich) vorgeschlagen, eine laufende Informationskampagne ist aufgrund des guten Wissenstandes der österreichischen Bevölkerung gemäß Evaluation nicht erforderlich.

Mögliche **inhaltliche Schwerpunkte** können dabei sein:

- Bildung der Rettungsgasse in **speziellen Situationen** (z.B. Auf- und Abfahrten oder andere Knotenpunkte, Baustellen-/Gegenverkehrsbereiche, Verflechtung unmittelbar vor der Unfallstelle, wenn der Verkehr um diese herumgeführt wird): Die Aufklärung über die Rettungsgasse in speziellen Situationen wurde bereits während der Laufzeit der Evaluation durch weitere bewusstseinsbildende Maßnahmen verstärkt, beispielsweise wurde das Lehrvideo um eine Situation auf einer vierstreifigen Autobahn erweitert.
- Bildung der Rettungsgasse bereits bei **stockendem Verkehr**: Der Begriff stockender Verkehr kann unterschiedlich interpretiert werden. Den VerkehrsteilnehmerInnen müssen jedoch die Hintergründe der Wichtigkeit der Bildung der Rettungsgasse bei stockendem Verkehr und nicht erst bei stehendem Verkehr klar gemacht werden.
- Information von **ausländischen LenkerInnen**: Während der Laufzeit der Evaluation wurden bereits Broschüren an Raststätten und Verkaufsstellen der Autobahnvignette in unterschiedlichen Sprachen aufgelegt. Dies soll auch weiterhin durchgeführt werden.

Weiters ist zu empfehlen, vor Beginn der Ferienreisezeit die Bewusstseinsbildung vor allem in den österreichischen Nachbarländern zu konzentrieren.

- Information von **ausländischen Lkw-LenkerInnen**: Nicht nur ausländische Pkw-LenkerInnen, sondern auch ausländische Lkw-LenkerInnen sollen gezielt über die Rettungsgasse in Österreich informiert werden. Dies kann über Broschüren, die beispielsweise beim Kauf der Go-Mautboxen verteilt werden, erfolgen. Auch Kontakte über ausländische Automobilclubs und Frächter sollen (weiterhin) genutzt werden.
- Information über die Benutzung des **Pannestreifens**: Gemäß der Erfahrungsberichte der an der Evaluation beteiligten Rettungsorganisationen sollte die Benutzung des Pannestreifens bei der Bildung der Rettungsgasse Thema in gezielten Aktionen und bewusstseinsbildenden Kampagnen sein. Es sollte verstärkt darüber aufgeklärt werden, dass die Benutzung des Pannestreifens für die Bildung der Rettungsgasse zulässig ist.

## Bewusstseinsbildung durch Multiplikatoren

In der Bewusstseinsbildung soll auch verstärkt auf **MultiplikatorInnen** (z.B. EinsatzfahrereInnen, Verunglückte) gesetzt werden, die der Bevölkerung aufgrund ihrer persönlichen Erfahrungen die Wichtigkeit der Rettungsgasse im Falle eines Unfalls verdeutlichen können. Eine weitere Möglichkeit sind Videos aus Sicht von Einsatzfahrzeugen, die die Probleme der ErsthelferInnen verdeutlichen, wenn die Rettungsgasse nicht ordnungsgemäß gebildet wird. Die – möglicherweise folgenschweren – Auswirkungen des Verhaltens einzelner VerkehrsteilnehmerInnen können so anschaulich verdeutlicht werden.

## **Nutzung von modernen Kommunikationsmöglichkeiten zur Bewusstseinsbildung**

Bei der Information der Bevölkerung soll auf **moderne Kommunikationsmöglichkeiten** (z.B. Social Media, animierte Videos) zurückgegriffen werden. Während der Laufzeit der Evaluation wurden in diesem Bereich bereits einige bewusstseinsbildende Maßnahmen umgesetzt.

## **Informationen für die LenkerInnen der Einsatzfahrzeuge**

Die Erfahrungen der an der Evaluation beteiligten Rettungsorganisationen in den letzten Monaten haben gezeigt, dass auch das Verhalten der LenkerInnen der Einsatzfahrzeuge selbst einen Einfluss auf die rasche Bildung einer Rettungsgasse hat. Dies trifft für jenen Fall zu, wenn die Rettungsgasse beim Eintreffen der Einsatzfahrzeuge noch nicht korrekt gebildet wurde und die LenkerInnen die Rettungsgasse erst bilden, wenn sich ein Blaulichtfahrzeug bereits nähert.

Die LenkerInnen der Einsatzfahrzeuge sollen die Möglichkeit erhalten (z.B. durch eine informelle Plattform), sich über Erfahrungen bei Einsätzen hinsichtlich der Rettungsgasse auszutauschen. Ein Diskussionsbeispiel wäre z.B. wenn die Rettungsgasse nicht gebildet wurde und der/die EinsatzfahrerIn umgehend den zu diesem Zeitpunkt noch freien Pannestreifen wählt. Zur Diskussion könnte beispielsweise gestellt werden, dass der/die EinsatzfahrerIn trotzdem auf die Bildung der Rettungsgasse bestehen sollte – auch als Lerneffekt für die nicht-rettungsgassen-bildenden Kfz-LenkerInnen; ohne dass dies zu Verzögerungen während des Einsatzes führt.

## **Information durch den Verkehrsfunk**

Der **Verkehrsfunk** im Radio ist für sehr viele Kfz-LenkerInnen eine wichtige Informationsquelle. In den letzten Monaten wurde bei Unfallmeldungen im Radio immer wieder der Hinweis zur Bildung der Rettungsgasse gegeben. Auch weiterhin sollen Stau- und Verkehrsunfallmeldungen im Radio mit dem Hinweis zur Bildung der Rettungsgasse erfolgen.

## **5.3 Überwachung**

Eine effiziente Überwachung und die Umsetzung von angemessener Sanktionierung zählen zu den wesentlichen Kriterien für die erfolgreiche Implementierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Die Zusammenarbeit unterschiedlicher Institutionen ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Überwachung.

### **Verstärkte, sichtbare Überwachung**

Nicht nur die Überwachung selbst, sondern auch die Wahrnehmung der Überwachung ist für den Erfolg der Maßnahme unabdingbar. Erleben VerkehrsteilnehmerInnen subjektiv eine hohe Überwachungsichte, ist die Wahrscheinlichkeit der Einhaltung von Verkehrsregeln höher, dies ist ein wichtiger Faktor für das Funktionieren der Rettungsgasse. Eine hohe Überwachungsichte ist allerdings aufgrund personeller Engpässe oft nicht möglich, beispielsweise gilt im Falle eines Unfalls die oberste Priorität der Absicherung des Unfallorts und nicht der Überwachung der anderen LenkerInnen.

Dies kann durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit über die Durchführung von Überwachungsmaßnahmen sowie eine Erhöhung der sichtbaren Kontrollen teilweise kompensiert werden.

Erfahrungswerte der an der Evaluation beteiligten Rettungsorganisationen zeigen, dass nach Durchfahrt eines Einsatzfahrzeuges der Exekutive die Rettungsgasse ordnungsgemäß gebildet bleibt.

Zusätzlich könnte bei den Informationen auf den Verkehrsbeeinflussungsanlagen der ASFINAG auf die Strafbarkeit der Nicht-Bildung der Rettungsgasse hingewiesen werden.

## 5.4 Infrastruktur

### Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Die Echtzeitinformationen an die VerkehrsteilnehmerInnen sollen weiterhin verbessert werden. Durch die Informationen auf den **Verkehrsbeeinflussungsanlagen** der ASFINAG kann die Bildung der Rettungsgasse im Fall eines Staus und/oder Verkehrsunfalls den VerkehrsteilnehmerInnen wieder in Erinnerung gerufen werden.

Nach Einführung der Rettungsgasse mit 01.01.2012 wurden die Hinweise auf die Rettungsgasse auf den Verkehrsbeeinflussungsanlagen der ASFINAG auch in Englisch erstellt. Ausländische LenkerInnen können dadurch zusätzlich informiert werden.

### Nutzung von Navigationssystemen

Immer mehr LenkerInnen verwenden während der Fahrt ein Navigationsgerät. Dies trifft vor allem auch auf ausländische LenkerInnen zu, die sich in einem fremden Land (möglicherweise auch in einer fremden Sprache) schwerer orientieren können. Die Kooperation der Hersteller von Navigationssystemen und der ASFINAG sollte angestrebt werden, damit die Informationen der Leitstelle betreffend der Bildung einer Rettungsgasse auch an die Navigationsgeräte in Echtzeit weitergegeben wird. Somit könnte der/die NutzerIn optimal über die aktuelle Verkehrslage informiert werden.

### Nutzung von kooperativen Systemen

Langfristig sind neue **technologische Entwicklungen** auch hier zu berücksichtigen. Die Entwicklung von Car-To-X-Kommunikationstechnologien (auch kooperative Systeme genannt), wurde in den letzten Jahren intensiviert und ist ein Themenfeld der Zukunft. Hierbei kommunizieren einzelne Fahrzeuge miteinander beziehungsweise mit Elementen der Infrastruktur. Durch diese Kommunikation können unterschiedlichste Informationen ausgetauscht werden. Beispielsweise könnte im Falle eines Staus oder eines Verkehrsunfalls der Hinweis zur Bildung einer Rettungsgasse via Car-To-Car (C2C) oder Car-To-Infrastructure (Kfz zur Leitstelle) erfolgen.

Durch diese Echtzeitinformation direkt ins Fahrzeug kann die Bildung der Rettungsgasse zum „richtigen“ Zeitpunkt ins Gedächtnis der Kfz-LenkerInnen gerufen werden.

## 5.5 Forschungsbedarf

Die vorliegende Evaluation hat gezeigt, dass auch weiterhin Forschungsbedarf in diesem Bereich besteht. Die Themenfelder der zukünftigen Forschungsarbeit zum Thema Rettungsgasse werden im Folgenden kurz skizziert und für die weitere Bearbeitung empfohlen.

### **Wiederkehrende Evaluation**

Eine langfristige und wiederkehrende Evaluation einer Verkehrssicherheitsmaßnahme ist unumgänglich, um die langfristige Wirksamkeit und Funktionalität zu überprüfen. Es wird daher eine wiederkehrende Evaluation der Maßnahme „Einführung der Rettungsgasse“ vorgeschlagen, die in einem Abstand von drei bis fünf Jahren stattfinden soll. Der Bedarf an weiteren Informationskampagnen und deren thematischer Schwerpunkt kann anhand von Bevölkerungsbefragungen detailliert werden.

Dabei soll auch auf die verbesserte Datenbasis für die Objektivierung der Funktionsweise anhand der Anfahrtszeiten verstärkt zurückgegriffen werden können (siehe unten).

### **Objektive Bewertungsgrundlage für die Anfahrtszeiten**

Der Versuch, die Anfahrtszeiten der Einsatzkräfte vor und nach Einführung der Rettungsgasse zu vergleichen, hat ganz deutlich gezeigt, dass die Datenbasis in diesem Bereich verbessert werden muss, wenn man diese auswerten bzw. vergleichen möchte. Unterschiedliche Leitstellen und unterschiedliche Organisationen sowie deren verschiedene Erfassungssysteme erschweren den Vergleich der Anfahrtszeiten deutlich. Wenn man österreichweite Erkenntnisse gewinnen möchte, dann sollte eine Vereinheitlichung der Erfassung von Einsatzdaten das Ziel sein. Hierfür müssten alle betroffenen AkteurInnen zusammenarbeiten und gemeinsame Leitlinien ausarbeiten. Weiters sollte auch eine Feldstudie zur Objektivierung der Anfahrtszeiten durchgeführt werden.

### **Führerscheinneulinge – Fahrschulen**

Die verpflichtende Bildung einer Rettungsgasse auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen wurde auch in die theoretische Fahrausbildung aufgenommen und wird in den Fahrschulen vermittelt. Der Prüfungskatalog der theoretischen Fahrprüfung wurde mit Einführung der Rettungsgasse in Österreich ebenfalls adaptiert.

Zentral für das langfristige Funktionieren der Rettungsgasse ist natürlich die Wissensvermittlung in den Fahrschulen. Eine Untersuchung soll den Wissensstand und das Verständnis der jungen LenkerInnen hinsichtlich der Rettungsgasse (Geltungsbereich, Bildung, erlaubte NutzerInnen der Rettungsgasse) überprüfen. Eine Kooperation mit dem Verband der Fahrschulen ist hier anzustreben.

Aufbauend auf möglichen Defiziten in der Wissensvermittlung und eventuellen Verständnisproblemen können zielgerichtet Aktionen für Führerscheinneulinge erarbeitet werden.

## **Laufende Erfassung der Funktionalität der Rettungsgasse**

Vereinzelte Medienberichte mit selektiven Wahrnehmungen über Probleme bei der Bildung der Rettungsgasse beeinflussen die öffentliche Meinung und Akzeptanz dieser Maßnahme. Es wird dadurch auch der Eindruck eines dauerhaften Zustands und mangelnder Funktionalität vermittelt, der in der Evaluation nicht bestätigt werden konnte. Eine laufende Erfassung der Funktionalität der Rettungsgasse zur Objektivierung ist zu empfehlen.

Dies könnte durch die Ausstattung von Einsatzfahrzeugen (unterschiedliche Zusammensetzung: Feuerwehr, Rettungsorganisationen, Exekutive) mit Videokameras für wissenschaftliche Zwecke erfolgen. Unter Berücksichtigung des Datenschutzes und dem Einsatz von versiegelten Kameras können laufend Daten über Einsätze auf österreichischen Autobahnen und Autostraßen gesammelt werden.

Das dadurch gewonnene Videomaterial würde somit auch in anonymisierter Weise für die Erarbeitung von bewusstseinsbildenden Materialien und für die Unterstützung der Multiplikatoren (siehe oben) zur Verfügung stehen – nicht aber zur Strafverfolgung.

Da das freiwillige Ausfüllen der Beobachtungsprotokolle im Rahmen dieser Evaluation keine ausreichende Stichprobe erzielt hat, wäre dies eine Möglichkeit, eine umfangreiche Datenbasis zur objektiven Beurteilung der Rettungsgasse zu schaffen.

## **Naturalistische Fahrverhaltensbeobachtungen**

Die Forschungsmethode „Naturalistic Observation“ versucht das natürliche Fahrverhalten von FahrzeuglenkerInnen zu erfassen, indem die Fahrzeuge mit Messtechnologie und Videokameras ausgestattet werden. Dadurch können langfristig umfangreiche Daten zum Fahrverhalten erfasst werden.

Die Bildung einer Rettungsgasse ist in Österreich bei stockendem Verkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen erforderlich. Die Messtechnologie zeichnet unter anderem die GPS-Koordinaten und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf. Die Auswahl jener Sequenzen, in denen der/die LenkerIn sich im stockenden Verkehr bzw. in Stausituationen auf Autobahnen oder Schnellstraßen befindet, ist daher möglich. Durch die Videoaufzeichnung kann die Bildung der Rettungsgasse durch den Lenker/die Lenkerin selbst sowie durch die VerkehrsteilnehmerInnen vor und hinter diesem Fahrzeug beobachtet werden.

Durch die langfristige Aufzeichnung stehen umfangreiche Datenbestände zur Verfügung und in zahlreichen Fällen kann die Bildung der Rettungsgasse beobachtet und analysiert werden. Die Untersuchung der Funktionalität der Rettungsgasse anhand von naturalistischen Fahrverhaltensbeobachtungen wird daher empfohlen.