

Unfallrisiken bei Einsatzfahrten: Schutz für Rettungskräfte

Artikel vom **29. Juli 2026**
Produkte für den Rettungsdienst

Der DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2026 zeigt, warum Einsatzfahrten und Arbeit am Straßenrand für Rettungskräfte riskant bleiben. Gefordert werden bessere Qualifikation, technische Warnsysteme, sichere Einsatzstellen und besser nutzbare Rückhaltesysteme für Rettungsfahrzeuge.



(Bild: DEKRA e.V.)

Menschen retten und dabei selbst in Gefahr geraten: Der »DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2026« beschreibt, welchen Risiken Einsatzkräfte von Polizei, Feuerwehr, Technischem Hilfswerk und Rettungsdiensten im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Markus Egelhaaf bringt es im Material auf den Punkt: »Tatsächlich sind Einsatzkräfte von Polizei, Feuerwehr, Technischem Hilfswerk und Rettungsdiensten im Straßenverkehr besonderen Gefahren ausgesetzt.« Das betrifft sowohl Einsatzfahrten

mit Blaulicht und Signalhorn als auch die Arbeit direkt an der Einsatzstelle. Bei Einsatzfahrten entsteht ein schwer aufzulösendes Spannungsfeld. Jede Sekunde kann am Zielort zählen, zugleich erhöht eine schnelle oder riskante Fahrweise die Unfallgefahr. Kritisch wird es vor allem, wenn andere Verkehrsteilnehmende die Lage falsch einschätzen, akustische Warnsignale spät wahrnehmen oder gar nicht reagieren. Der Internationale Feuerwehrverband CITF empfiehlt deshalb den Einsatz von Vehicle-to-Everything-Kommunikationssystemen, kurz V2X. Solche Systeme können entsprechend ausgestattete Verkehrsteilnehmende automatisch vor herannahenden Einsatzfahrzeugen warnen und dadurch helfen, Folgeunfälle zu vermeiden. **Mehr Qualifikation für Einsatzfahrten** Auch aufseiten der Einsatzkräfte nennt der Report klare Ansatzpunkte. Unsicherheit oder Überforderung in anspruchsvollen Fahrsituationen können das Risiko erhöhen. Gerade im Rettungsdienst steuern häufig jüngere und weniger erfahrene Personen die Fahrzeuge. Im Ehrenamt kommt hinzu, dass viele Einsatzkräfte solche Fahrzeuge selten fahren und Einsatzbedingungen noch seltener trainieren. Der Unfallforscher spricht sich daher für eine staatlich geregelte Zusatzqualifikation aus. Als Beispiele werden Norwegen und Spanien genannt: In Norwegen gehören Fahrphysik, Gefahrenlehre, Stressmanagement und rechtliche Verantwortung zur Ausbildung. In Spanien ist die Fähigkeit zur Durchführung von Einsatzfahrten Bestandteil der beruflichen Qualifikation. Eine Fahrerlaubnis allein reicht aus Sicht des Reports nicht aus. **Gefahr am Einsatzort** Neben der Fahrt selbst bleibt die Arbeit an der Einsatzstelle ein Risiko. Da für Deutschland kaum belastbare Daten vorliegen, verweist der Report auf Erfahrungen aus den USA. Dort wurden rund 30 Prozent der im Straßenverkehr getöteten Polizei- oder Feuerwehrkräfte am Einsatzort von anderen Verkehrsteilnehmenden angefahren. Diese Struck-by-Unfälle ereignen sich typischerweise bei der Absicherung von Unfallstellen, bei Verkehrskontrollen oder bei Arbeiten nahe am fließenden Verkehr. Michael Mertens, stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft der Polizei, beschreibt zusätzliche Belastungen: »Die Gefahren für Leib und Leben werden noch erhöht durch unübersichtliche Gefahrenstellen, Dunkelheit und schlechte Witterungsverhältnisse.« Hinzu kämen unangepasste Geschwindigkeiten, fehlende flächendeckende und möglichst digitale Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie zu wenig berücksichtigte Seitenstreifen und Ausweichzonen in der Infrastrukturplanung. In der Summe entstehe, so Mertens, »ein Arbeitsplatz in einem Hochrisikoraum«. Politik und Verwaltung müssten Rahmenbedingungen schaffen, die sichereres Arbeiten ermöglichen. **Sicherheit im Patientenraum** Ein weiteres Thema ist der Patientenraum während der Fahrt ins Krankenhaus. Dort findet medizinische Versorgung unter schwierigen Bedingungen statt: Personal, Material und Bewegungsfreiheit müssen zusammenpassen, während das Fahrzeug in Bewegung ist. Studien aus den USA zeigen, dass Rückhaltesysteme im Patiententransport nur selten konsequent genutzt werden. Rund 3 Prozent der befragten Einsatzkräfte gaben an, während des Transports immer angeschnallt zu sein. Mehr als ein Drittel nutzt bei Notfalleinsätzen laut eigener Aussage nie einen Sicherheitsgurt. Als Grund nennen die Befragten, dass vorhandene Gurtsysteme die Versorgung kritisch erkrankter oder schwer verletzter Menschen erheblich einschränken. Der Report stellt deshalb ein neues Rückhaltesystem vor, das medizinisches Personal auch während der Patientenversorgung besser schützen soll. Der Unfallforscher fordert: »Solche Systeme brauchen wir jetzt zügig in der Praxis.« Das Fazit fällt klar aus: Einsatzkräfte retten Leben, doch ihr eigener Schutz ist noch nicht ausreichend. Moderne Technik, klare Regeln, geeignete Infrastruktur und bessere Qualifikation sind zentrale Hebel, um den Arbeitsplatz Straße sicherer zu machen.

Hersteller aus dieser Kategorie

Elis Textilmanagement GmbH

Daimlerstr. 73
D-22761 Hamburg
0800 3547 000

de.contact@elis.com
de.elis.com
[Firmenprofil ansehen](#)

**Miele Vertriebsgesellschaft Deutschland
KG**

Carl-Miele-Str.
D-33332 Gütersloh
052418966412
kontakt@miele-professional.de
www.miele-professional.de
[Firmenprofil ansehen](#)

Kärcher Futuretech GmbH

Alfred-Schefenacker-Str. 1
D-71409 Schwaikheim
07195 14-0
futuretech.de@karcher.com
www.karcher-futuretech.com
[Firmenprofil ansehen](#)
