

# Indikatoren datenblatt

<b>Indikator</b>	Fahrzeit
<b>Nummer</b>	3-3
<b>Kennzahlen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtergebnis nach Rettungsmitteltyp</li> <li>• Stratifizierungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Status 2 bei Alarm</li> <li>○ Objekttyp des Einsatzorts</li> <li>○ Monat, Wochentag, Stundenintervall</li> </ul> </li> </ul>
<b>Qualitätsziel</b>	Kurze Fahrzeit bei Notfalleinsätzen
<b>Rationale</b>	<p>Der organisatorische Ablauf eines Rettungsdienstesinsatzes ist in verschiedene Einzelintervalle unterteilbar. Um eine schnelle Versorgung zu ermöglichen, sind angemessen kurze Teilzeiten anzustreben.</p> <p>Dieser Qualitätsindikator bildet die Fahrzeit zwischen Ausrück- und Eintreffzeitpunkt ab.</p>
<b>Literatur</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lipp, M. et al.: Einfluss von Einsatzstichworten auf die Reaktionsparameter von Rettungsmitteln. Notfall Rettungsmed. (1999) 2, 285-291</li> <li>2. U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA): Emergency medical services performance measures. Recommended Attributes and Indicators for System and Service Performance. (2009)</li> <li>3. NFPA: NFPA 1710 – Standard for the Organization and Deployment of Fire Suppression Operations, Emergency Medical Operations, and Special Operations to the Public by Career Fire Departments 2016 Edition. (2016)</li> </ol>
<b>Indikator typ</b>	Prozess
<b>Übergeordnetes Qualitätsziel</b>	Schnellstmögliche Versorgung von Patienten im Rettungsdienst
<b>Berechnung</b>	<p><b>Grundgesamtheit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsätze mit Sondersignal bei Alarmierung</li> <li>• Einsätze von eigenen Rettungsmitteln</li> <li>• Einsätze innerhalb des Rettungsdienstbereichs</li> <li>• ITH/RTH werden ausgeschlossen</li> <li>• KTW und Spezialfahrzeuge werden ausgeschlossen</li> </ul> <p><b>Zähler/Formel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Status 4 minus Status 3</li> </ul>
<b>Datenquellen</b>	Leitstellendaten
<b>Einflussfaktoren/ Risikoadjustierung</b>	<p><b>Bei der Definition der Grundgesamtheit berücksichtigte Einflussfaktoren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Status 3 wird nicht übermittelt</li> <li>• Status 4 wird nicht übermittelt</li> </ul> <p><b>weitere Einflussfaktoren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fahrzeit ist auch verkehrsflussabhängig und witterungsabhängig.</li> <li>• Vorgängerstatus und Distanz des jeweiligen Rettungsmittels zum Einsatzort</li> <li>• Rettungsmitteltyp</li> <li>• Tageszeit</li> <li>• Ortskenntnisse der Fahrzeugbesatzung</li> <li>• Konfiguration bzw. „Intelligenz“ von Navigationssystemen</li> <li>• Status 3 wird nicht korrekt übermittelt</li> <li>• Status 4 wird nicht korrekt übermittelt</li> </ul> <p><b>Risikoadjustierung</b></p> <p>Eine Risikoadjustierung außerhalb der Grundgesamtheit ist für diesen Indikator nicht vorgesehen.</p>
<b>Referenzbereich</b>	Indikator noch nicht zur Bewertung im gestuften Dialog vorgesehen

<b>Auswertung</b>	Es erfolgt eine Gesamtauswertung für Baden-Württemberg mit Darstellung der Gesamtrate für Baden-Württemberg und einer anonymisierten Vergleichsdarstellung der Ergebnisse aller Rettungsdienstbereiche. Alle Rettungsdienstbereiche und beteiligten Organisationen erhalten eine Auswertung.
<b>Bemerkungen/Sonstiges</b>	<b>Methodische Hinweise</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Für den Indikator sind die Zeitpunkte nachträgliche Anordnung von Sondersignal und Stichwortumbewertung/-änderung sowie der jeweilige Status bei der Alarmierung auftragsnummernbezogen erforderlich. Solange diese Daten nicht überall zur Verfügung stehen, ist die Messbarkeit und somit die Aussagekraft dieses Indikators nur eingeschränkt gegeben.</li><li>• Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass hier nicht die einzelfallbezogene Fahrzeit im Vordergrund steht, sondern statistische Kenngrößen (bspw. Median, 95. Perzentil).</li><li>• Die planerische Beeinflussbarkeit ist auf Ebene der Bereichsausschüsse gegeben.</li></ul> <b>Potenzielle Fehlanreize</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Selektive Sondersignalanordnung in Abhängigkeit erwarteter Fahrzeiten</li><li>• Riskantere Fahrweise – „Vorsichtige“ Fahrer sollten nicht zu riskanterer Fahrweise animiert werden.</li><li>• Status 3 wird nicht oder nicht zum richtigen Zeitpunkt (bspw. nach Fahrtbeginn) übermittelt</li><li>• Status 4 wird nicht oder nicht zum richtigen Zeitpunkt (bspw. vor Erreichen des Einsatzortes) übermittelt</li></ul> <b>Maßnahmen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Anteile nicht übermittelter bzw. durch die Leitstelle gesetzter oder geänderter Status 3 und Status 4 sind ergänzend mit zu betrachten.</li></ul>