

# Indikatorendatenblatt

Indikator	Fahrzeit
Nummer	3-3
Kennzahlen	<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>○ Monat, Wochentag, Stundenintervall</li> </ul> </li> </ul>
Qualitätsziel	kurze Fahrzeit bei Notfalleinsätzen
Rationale	Der organisatorische Ablauf eines Rettungsdienstesatzes ist in verschiedene Einzelintervalle unterteilbar. Um eine schnelle Versorgung zu ermöglichen, sind angemessen kurze Teilzeiten anzustreben. Dieser Qualitätsindikator bildet die Fahrzeit zwischen Ausrück- und Eintreffzeitpunkt ab.
Literatur	<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 1710 – Standard for the Organization and Deployment of Fire Suppression Operations, Emergency Medical Operations, and Special Operations to the Public by Career Fire Departments. (2020)</li> </ol>
Übergeordnetes Qualitätsziel	schnellstmögliche Versorgung von Patientinnen und Patienten im Rettungsdienst
Berechnung	<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 eigenen 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>
Datenquellen	Leitstellendaten
Einflussfaktoren/ Risikoadjustierung	<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 verkehrsfluss- 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>
Gestufte Dialog	Der Gestufte Dialog für diesen Indikator ist bis zum Vorliegen neuer Erkenntnisse pausiert.

<b>Auswertung</b>	<p>Es erfolgt eine Gesamtauswertung für Baden-Württemberg mit Darstellung des Landeswertes und einer Vergleichsdarstellung der Ergebnisse aller Rettungsdienstbereiche.</p> <p>Alle Rettungsdienstbereiche und beteiligten Organisationen erhalten eine Auswertung.</p>
<b>Bemerkungen/Sonstiges</b>	<p><b>Methodische Hinweise</b></p> <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> <p><b>Potenzielle Fehlanreize</b></p> <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> <p><b>Maßnahmen</b></p> <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>