



Dipl.-Ing. Michael Weber

Erster Vorsitzender der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse e.V.

Chairman of the European Association for Accident Research and Analysis

-----  
EVU-Geschäftsstelle,  
Borgweg 6, 22303 Hamburg  
Tel. 0049 40 63609988  
Fax. 0049 40 63609986  
[www.evuonline.org](http://www.evuonline.org)  
E-mail: SV@unfallforensik.de

## **Die EVU und ihre Ländergruppen im Wandel – Weiterbildung und Berufsbild**

### ***1. Die Vereinigung EVU als Zusammenschluss der Unfallanalytiker in ganz Europa***

Die EVU wurde 1991 von dem Unfallanalytiker Dr. Burg für Sachverständige aus dem Bereich der Unfallanalyse und Unfallforscher gegründet. Die erste Tagung fand 1992 in Wien statt. Die Vereinigung wurde bis 2000 direkt von der Geschäftsstelle in Wiesbaden geleitet. Da die Mitgliederzahl stetig wuchs, wurde die Vereinigung im Jahr 2000 neu strukturiert: Jetzt gibt es einen Dachverband des EVU mit Sitz in Hamburg, (kurz EVU genannt) und die Ländergruppen, z.B. Ländergruppe Ungarn, (kurz EVU-Ungarn). Jedes europäische Land hat die Möglichkeit, eine eigene Ländergruppe zu gründen. Hiervon haben schon viele Länder der EU und auch die Schweiz Gebrauch gemacht. Zur Zeit hat die gesamte Vereinigung EVU rund 500 Mitglieder.

Gemäß der Satzung hat die EVU den Zweck, Verbesserungen von Grundlagen der Unfallforschung und Methodik der Unfallanalyse zu fördern und damit zur Erhöhung der Rechtssicherheit beizutragen. Dies kann u.a. unter Einbeziehung der einschlägigen Europa-Normen über Akkreditierung und Zertifizierung erfolgen. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten verbessert sie die Verkehrssicherheit, indem Informationen über Unfallabläufe publiziert und Konzepte zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit aus den Erkenntnissen realer Unfallabläufe abgeleitet werden.

Die EVU leistet eigene Forschungsarbeit oder beteiligt sich an geeigneten Projekten. Die Ergebnisse werden in erster Linie den Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Jedoch auch der Allgemeinheit werden solche Erkenntnisse in Form von Publikationen und Kongresse weitergegeben.

Von der EVU benannte Mitglieder wirken in nationalen und internationalen Fachgremien mit und bringen so die Fachkunde des Vereins ein. Die EVU bemüht sich

um die Förderung der internationalen Zusammenarbeit zur Weiterentwicklung von Wissenschaft und Forschung im Bereich Verkehrssicherheit und Unfallforschung. Der Verein engagiert sich auch bei der Harmonisierung der Ausbildung und Bestellung von Sachverständigen.

Die EVU führt eine Mitgliederliste, die im Internet unter [www.EVUonline.org](http://www.EVUonline.org) für jedermann zugänglich ist. Die Liste hilft dabei, einen geeigneten Unfallanalytiker an einem bestimmten Unfallort zu finden. Die EVU gibt eigene technische Unterlagen heraus und prüft Werke, die von den Ländergruppen oder den Fachausschüssen erarbeitet werden. Über den geschützten Bereich von [www.EVUonline.org](http://www.EVUonline.org) werden diese Informationen allen Mitgliedern kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Vereinigung arbeitet auf nationaler Ebene mit den Autorisierungs- und Zertifizierungsstellen zusammen und treibt die europäische Vereinheitlichung des Berufsbildes voran. Die Ländergruppen kümmern sich um die nationalen Interessen des Berufsstandes und sind in den entsprechenden Gremien vertreten.

Die EVU mit Sitz in Hamburg als Dachverband organisiert in jedem Jahr eine ordentliche Mitgliederversammlung der EVU. Sie findet immer im Rahmen der EVU-Jahrestagungen in wechselnden Ländern statt. Sie beruft außerdem Fachausschüsse ein und betreut deren Arbeit, Veranstaltungen zur Aus- und Weiterbildung werden kritisch geprüft und ggf. weiterempfohlen. Der Dachverband ist auch zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit für die EVU und für die Genehmigung der Satzungen der Ländergruppen.



Jahrestagungen der EVU

Natürliche und juristische Personen können Mitglieder der EVU werden. Ist eine Ländergruppe bereits gebildet, kann eine Person nur über die Ländergruppe in die EVU aufgenommen werden. Nur in Ländern, in denen noch keine Ländergruppe gebildet ist, kann die Mitgliedschaft direkt über den EVU in Hamburg erworben werden.

Organe der EVU sind der Vorstand, der Präsidialrat und die Mitgliederversammlung. Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden, seinem Stellvertreter, dem Schatzmeister und dem Schriftführer einerseits (engerer Vorstand) und den Vorsitzenden der



Ländergruppen andererseits, die mit den Mitgliedern des engeren Vorstandes den erweiterten Vorstand bilden.

Der Präsidialrat, der sich aus besonders profilierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Industrie zusammensetzt, besteht aus mindestens drei und in der Regel nicht mehr als elf Personen. Die Wahl erfolgt durch die Mitgliederversammlung auf Vorschlag des erweiterten Vorstandes. Die Amtszeit beträgt fünf Jahre und endet erst, wenn eine Neuwahl wirksam geworden ist. Wiederwahl und Zuwahl sind jederzeit zulässig. Der Präsidialrat hat die Aufgabe, den Vorstand in wichtigen Vereinsangelegenheiten und hinsichtlich der Einhaltung der wesentlichen Ziele der EVU zu beraten. Der Präsidialrat wählt aus seiner Mitte einen Präsidenten und mehrere Vizepräsidenten. Der Präsident oder an seiner Stelle einer der Vizepräsidenten führt im Präsidialrat den Vorsitz.

## **2. Abgrenzung der Berufsbilder**

In den deutschsprachigen Ländern hat sich in den letzten Jahrzehnten eine neue Berufssparte herausgebildet. Es handelt sich um den forensisch tätigen Unfallanalytiker (Unfallrekonstrukteur) für Straßenverkehrsunfälle. Er wird von Gerichten oder auch von streitenden Parteien, z. B. Versicherungen, damit beauftragt, den Ablauf eines Unfalls anhand objektiver Spuren zu rekonstruieren. Auch in anderen europäischen Ländern gibt es diesen Berufszweig, jedoch wird er in der Regel von Gerichten nur selten angefragt.

In den USA und GB hat sich dieser Berufszweig parallel entwickelt. Im Unterschied zu den meisten europäischen Ländern wird er dort aber nicht vom Gericht sondern von den Parteien beauftragt. Jede Partei hat ihren eigenen Sachverständigen, die dann vor dem Gericht ihre meist unterschiedlichen Standpunkte austauschen. Der Unfallanalytiker verfügt in aller Regel über eine akademische Ausbildung als Ingenieur oder Physiker.

Unfallforscher beschäftigen sich weniger mit der Rekonstruktion von Verkehrsunfällen als mit dem eigentlichen Ablauf. Meist sind sie an forschenden Institutionen wie den Entwicklungsabteilungen der Automobilindustrie oder an Universitäten tätig. Ihr Ziel ist es, die passive und aktive Sicherheit von Fahrzeugen zu verbessern. Für ihre Arbeit ist es wichtig, auf die Erfahrungen der Unfallanalytiker zurückgreifen zu können. Umgekehrt profitieren die eher praktisch tätigen Unfallanalytiker von den theoretischen Forschungsergebnissen der Unfallforscher.

Die außerdem noch auf diesem Gebiet tätigen Sachverständigen erfüllen andere Aufgaben: Eine sehr große Gruppe bilden die Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung. Dabei handelt es sich um Experten, die sich mit der Schadenhöhe beschäftigen. Außerdem gibt es noch die Berufsgruppe der Sachverständigen für Fahrzeuguntersuchungen. Sie sind überwiegend auf dem Gebiet der technischen Fahrzeugüberwachung tätig. Da jedes dieser Fachgebiete eine besondere Spezialisierung benötigt, sollten die Berufsbilder in Zukunft besser voneinander getrennt werden. Auch dies ist ein wesentliches Ziel des EVU.

## **3. EVU Projekt QUAA:**



### **3.1. Definition**

Die EVU hat sich für die nächsten zwei Jahre das Ziel gesetzt, ein Unfallrekonstrukteur-Netzwerk in ganz Europa aufzubauen und zu erforschen, wie das Berufsbild des Sachverständigen für Unfallrekonstruktion in die unterschiedlichen Rechtssysteme integriert ist. Dieses Projekt trägt den deutschen Titel:

*Entwicklung der Richtlinien für ein „Best Practices“ Berufsbildes des Unfallanalytikers.*

In der englischen Übersetzung lautet er:

*Developing Guidelines for a „Best Practices“ Qualification of Accident Analysts, kurz QUAA.*

### **3.2 Einführung**

Auf den Straßen der Europäischen Union sterben jährlich ca. 40.000 Menschen, 1,5 Millionen werden als Folge von Straßenverkehrsunfällen verletzt. Nach einem Verkehrsunfall stellt sich die Frage nach der Unfallursache und wie man ihn hätte vermeiden können. Die Antwort hierauf kann in den meisten Fällen nur ein entsprechend qualifizierter Unfallanalytiker liefern, der anhand des gesicherten Spurenmaterials den Unfallablauf rekonstruiert. Stichprobenartige Befragungen haben ergeben, dass das Berufsbild dieses Sachverständigen in den verschiedenen Mitglieds- und Beitrittsländern der EU sehr unterschiedlich definiert ist. Wie in anderen Berufsfeldern auch wäre es von Vorteil, wenn dieses Berufsfeld europaweit angeglichen werden könnte. Dies ist zur Zeit das Hauptziel der EVU.

Die Kenntnis des genauen Unfallablaufs ist eine unabdingbare Voraussetzung für die nachfolgend aufgezählten Reaktionen auf ein Unfallereignis:

#### **3.1.1. Prävention**

Die strafrechtliche Fahndung in Verkehrsfällen setzt voraus, dass der Unfallablauf rekonstruiert und ein mögliches Verschulden der Beteiligten bewiesen wird. Eine Präventionswirkung wird dadurch erreicht, dass schuldhaftes Handeln bestraft wird.

#### **3.1.2. Gerechte Aufteilung der zivilrechtlichen Kosten**

In den meisten europäischen Rechtssystemen zahlen die Versicherungen des Unfallverursachers den materiellen Schaden, steht die Unabwendbarkeit für einen Beteiligten fest, muss seine Versicherung nicht haften. Zur gerechten Kostenverteilung ist es notwendig, den Verursachungsgrad verschiedener Beteiligter festzustellen. Hierzu muss der Unfall regelmäßig rekonstruiert werden.

#### **3.1.3. Satisfaktionen**

In der Regel trifft denjenigen, der einen Unfall verursacht auch ein Verschulden. In diesen Fällen steht dem Opfer eines Verkehrsunfalls auch eine immaterielle Entschädigung („Schmerzensgeld“). Der Grad des Verschuldens kann durch eine Unfallrekonstruktion ermittelt werden.

#### **3.1.4. Verbesserung der Sicherheit an Kraftfahrzeugen im Straßenraum**



Die im Rahmen einer Rekonstruktion gewonnenen Erkenntnisse zum Unfallablauf lassen sich auch in praktische Empfehlungen umsetzen, wie zukünftig Unfälle vermieden (aktive Sicherheit) oder zumindest wie die Folgen eines Unfalls gemildert werden können (passive Sicherheit). Der Sachverständige für Unfallrekonstruktion kann die gewonnenen Erfahrungen aus tatsächlichen Unfällen und aus Unfallversuchen in technische Empfehlungen umsetzen, mit deren Hilfe sich der Unfallschutz verbessern lässt.

### 3.3 Projektziele

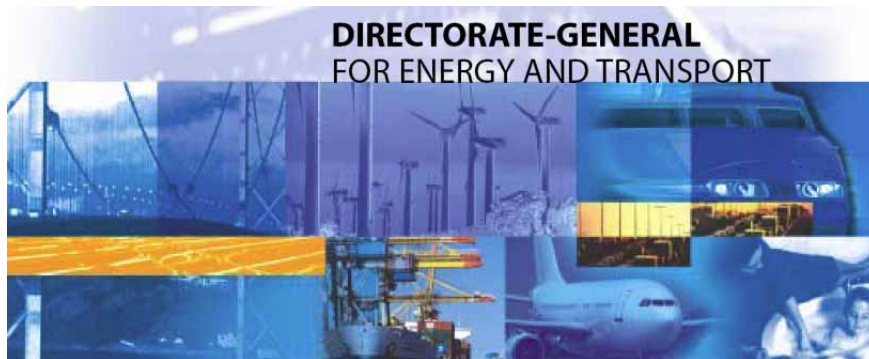
In allen europäischen Staaten arbeiten hochqualifizierte Sachverständige, die anhand der Unfallspuren den Hergang genau rekonstruieren können. Bisher sind alle Regelungen zur Aus- und Weiterbildung des Unfallanalytikers, zur Zulassung bei den Gerichten und anderen Institutionen und zur Position des Sachverständigen bei Gericht in den einzelnen Ländern unterschiedlich. Es existieren bisher keine Erhebungen darüber, wie groß die Unterschiede sind und welche Gemeinsamkeiten sich gebildet haben.

Um diese mit QUAA gesteckten Ziele zu erreichen, werden zunächst in allen EU-Ländern und den Beitrittsländern kompetente Ansprechpartner gesucht. Diese Phase ist bis November 2004 abgeschlossen. In jedem Land sollte mindestens ein geeigneter Techniker und ein Jurist gehört werden. Damit lässt sich die rechtliche Stellung des Sachverständigen in dem jeweiligen Rechtssystem ermitteln und das Berufsbild grob umreißen. Es dürfte in einigen Ländern schwierig sein, einen geeigneten Sachverständigen zu finden, der die Meinung möglichst vieler seiner Berufskollegen widerspiegelt. Bei der Suche dieser Person müssen im Land viele Meinungen eingeholt werden.

Nachdem in allen Ländern Kontaktpartner gefunden sind, wird ein erster Workshop voraussichtlich am 4.11.2004 in Budapest durchgeführt. Bei diesem Workshop sollen neben der Präsentation des Berufsbildes in einigen Ländern alle wichtigen Informationen zusammengetragen werden, um einen geeigneten standardisierten Fragebogen zu entwerfen und zusätzliche Interviewfragen zu formulieren.

Nach dem Workshop erfolgt die eigentliche Datenerfassung entweder durch persönliche Gespräche oder auf elektronischem Wege. Die Auswertung der Daten wird anschließend in einem Zwischenbericht festgehalten. Nachdem die Daten ausgewertet sind, werden die Kontaktpersonen aus den einzelnen Ländern zu einem zweiten Workshop im Jahr 2005 eingeladen. In diesem Workshop werden die Ergebnisse diskutiert und hieraus praktikable Rahmenbedingungen und Inhalte abgeleitet, um das Berufsbild des Sachverständigen auf europäischer Ebene zu vereinheitlichen.

Das Projekt QUAA wird von der DG-Tren der Europäischen Union (Generaldirektion Energie und Transport) mit 50% der Kosten bezuschusst. Mit diesem Zuschuss und Sponsoring verschiedener Organisationen u.a. des DVR konnte ein Budget von 120.000.- für die Finanzierung aufgebracht werden.



Förderung durch Brüssel

### 3.4 Erwartete Ergebnisse von QAA

Mit den Daten und Informationen ist zum ersten Mal ein Überblick gegeben, wie der Sachverständige in die verschiedenen Rechtssysteme eingebunden ist, welchen Stellenwert er einnimmt und über welche beruflichen Qualifikationen er in den einzelnen Ländern verfügt. Aus diesen Resultaten kann das Berufsbild des europäischen Sachverständigen für Unfallrekonstruktion festgeschrieben werden:

1. Über welche Ausbildung muss er verfügen?
2. Welche Mindestkenntnisse muss er haben, und wie kann man sie von einer Zulassung (Zertifizierung) prüfen?
3. Wie kann man nach der Zulassung noch eine Qualitätskontrolle realisieren?
4. Wie werden die Unfallanalytiker honoriert?

Alle Ergebnisse sollen mehrsprachig (Deutsch, englisch, französisch oder spanisch) in einem Buch oder einer Broschüre publiziert werden. Die wichtigsten Daten werden zusätzlich in Fachzeitschriften (deutschsprachige Länder: Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, England: ITAI, USA: Accident Reconstruction Journal, etc.) und auch im Internet (EVUonline.org) publiziert werden.

### 3.5 Europäische Dimension der Recherche

Eine zuverlässige und genaue Rekonstruktion von Verkehrsunfällen ist nur möglich, wenn der Unfallanalytiker über ein möglichst großes Fachwissen verfügt. Die von uns erarbeiteten Empfehlungen lassen sich entweder auf europäischer Ebene oder Länderebene in Richtlinien oder in Gesetze umsetzen. Durch die zunehmende Internationalisierung des Verkehrs ist auch mit einer zunehmenden Unfallzahl mit Beteiligung von Bürgern aus anderen Mitgliedsstaaten zu rechnen. Sowohl für die „zahlende Versicherung“ als auch für den Bürger ist es beruhigend zu wissen, dass der Unfall von einem qualifizierten Unfallrekonstrukteur, der europaweit geltende Kriterien erfüllt, analysiert wird. Hierdurch wird auch die Rechtssicherheit in Europa erhöht. Dies gilt nicht nur für Verkehrsunfälle, sondern auch für die Überwachung von Verkehrsverstößen. In einigen Ländern werden zur Zeit noch zweifelhafte Meßmethoden angewendet, die zu Fehlmessungen führen können. Zur Überprüfung



dieser Messungen werden von den Gerichten häufig Sachverständige für Unfallrekonstruktion herangezogen.

Die Informationen, die im Rahmen des Projektes QUAA gewonnen werden, sollen mit weiteren EU-Projekten, die sich mit dem Bereich der Datensammlung und der Unfallursachenerforschung verzahnt werden. Die Teilnahme von Repräsentanten aus anderen Projekten an den Workshops dieses vorgeschlagenen Projektes ist daher vorgesehen.

Das Interesse der Unfallanalytiker an der Arbeit ihrer Berufskollegen in den EU-Staaten und in den Beitrittsländern ist groß. Das zeigen unter anderem die von uns jährlich durchgeführten Fachtagungen. Die Auslandsabteilungen der Versicherungen legen Wert darauf, dass die Unfälle in den anderen Ländern korrekt und nachvollziehbar abgewickelt werden. Sie sind deshalb an Publikationen zu diesem Thema sehr interessiert. Rechtsanwälte, die Auslandsschäden bearbeiten, benötigen qualifizierte Sachverständige vor Ort. Diese Gruppen können durch Fachpublikationen erreicht und informiert werden. Sollte es in Zukunft gelingen, ein einheitliches Berufsbild des Sachverständigen für Unfallrekonstruktion festzuschreiben und eine europäische Zertifizierung zu erreichen, dann kann auch ein Sachverständigenverzeichnis für die gesamte EU im Internet veröffentlicht werden.

#### ***4. Weiterbildung der Sachverständigen durch die Knowledge Base EVUonline.org***

Schon seit der Gründung des EVU wurde darüber nachgedacht, wie man Informationen zwischen den einzelnen Ländern austauscht. Die Idee einer europäischen Mitgliederzeitung ließ sich leider aus Kostengründen nicht verwirklichen. Mit den neuen Medien Internet und E-mail stehen aber elegante und effiziente Werkzeuge zur Verfügung, um eine europäische Wissensdatenbank für die Mitglieder zu installieren. Dieses Projekt wurde mittlerweile von der EVU erfolgreich abgeschlossen. Seit Jahresbeginn 2004 steht die dynamisch aufgebaute Datenbank im Internet zur Verfügung. Sie umfasst folgende Bereiche:

- Umfangreiche Datensammlungen mit Fachartikeln, Büchern, Arbeitsblättern, Programmen und Excel-Sheets
- Versuchsdatenbank mit differenzierten Recherchemöglichkeiten
- Veranstaltungskalender für Fachtagungen und Seminare
- Adressverzeichnis mit Experten und Organisationen (öffentlich)
- Fachbezogene Linksammlung

Alle Informationen einschließlich der download-baren Dokumente wie PDF, Excel, Word oder Fotos sind in einer Acces-Datenbank abgelegt. Für den Anwender wurden umfangreiche Such- und Recherchemöglichkeiten mit Suchmasken und Filtern eingerichtet. Damit ist es möglich, in Sekundenschnelle nach Schlagwörtern, Autoren oder anderen Suchkriterien die gewünschten Informationen aufzuspüren. Die



Knowledge Base wird von den Mitgliedern selbst mit Daten gefüttert. Man kann Texte, Fotos und auch fertige Dokumente in eine einfach zu bedienende Maskenstruktur eingeben und die Daten mit einem Mausklick ohne jegliche Programmierkenntnisse auf den Server bringen. Bedingung hierfür sind allerdings Redaktionsrechte über die nur einige der Mitglieder verfügen. Damit wird sichergestellt, dass keine ungeprüften Informationen dort veröffentlicht werden. Jedes Mitglied kann aber Inhalte an einen der Redakteure schicken, der sie dann sofort publiziert.

The screenshot shows the website interface in Internet Explorer. The main content area displays the following information:

- Navigation:** Links for 'zurück zur Listensicht' and 'Artikel 6 von 7'.
- Metadata:**
  - Hauptautor: von Glasner, E.-C.
  - Erscheinungsjahr: 2000
  - Kategorie: Vortrag
  - Medientyp:
  - erschienen in: 9. EVU-Jahrestagung, Berlin
  - ISBN / ISSN:
- Abstract:**

Stand der aktiven Sicherheit im europäischen Nutzfahrzeugbau

Deutsch, 19 Seiten, 10 Abbildungen  
Schlagworte: Lkw, aktive Sicherheit

Der Beitrag erläutert aktuelle Entwicklungen im Bereich der aktiven Sicherheit bei Nutzfahrzeugen. Mit Hilfe von elektronischen Regelsystemen soll der Mensch als Fahrzeugführer entlastet werden. Dabei kommen verstärkt vernetzte Elektroniksysteme, etwa beim Triebstrang- und Bremsenmanagement, zum Einsatz.
- Ordering:**

Bestellen Sie folgende kostenpflichtige Publikation(en) durch Klick auf den Preis

Order (561 KB)	5,00 € für nicht EVU Mitglieder
	6,00 USD
- Download:**

Klicken Sie den Dateinamen, um eine Datei auf Ihrem Rechner zu speichern

Download (561 KB)
- Metadata:**

Datensatz von: wh  
Literaturstelle: von Glasner, E.-C.: Stand der aktiven Sicherheit im europäischen Nutzfahrzeugbau. 9. EVU-Jahrestagung, Berlin 2000
- Image:** A technical diagram titled 'Elektronische Systeme im Nutzfahrzeug' showing various components of a truck's electronic system.

Artikel zum Download in EVUonline.org 1