



Verkehrsunfall-Opferhilfe  
Deutschland e.V.

VOD

# Jahresbericht 2016 der VOD

Verbesserung der Verkehrsunfallverhütung sowie Milderung  
der Folgen von Verkehrsunfällen für die Opfer



## **HERAUSGEBER**

### **Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)**

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Department II.4 Verkehrswissenschaft/Verkehrspsychologie

Zum Roten Berge 18-24

48165 Münster

Tel.: 02501/806277

mailto: info@vod-ev.org

[www.vod-ev.org](http://www.vod-ev.org)

SPK Münsterland Ost

BIC: WELADED1MST

IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im November 2016

Die VOD ist der deutsche Dachverband für die Institutionen der Verkehrsunfall-Opferhilfe. Die Gemeinnützigkeit der VOD wurde vom Finanzamt Münster-Außenstadt unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 03.11.2016 anerkannt.

Beiträge: Autoren des Vorstands der VOD

Fotos: © ACE, BITKOM, dpp-AutoReporter, UDV, VOD, WDR

# INHALT

## VORWORT

Sicherheit in Verkehrssystemen und Stärkung der Unfallnachsorge.....	4
--	---

## POSITIONEN

Kein Unfallopfer darf vergessen werden.....	7
Illegale Kraftfahrzeugrennen.....	13

## INTERNATIONALES, EUROPA UND OPFERHILFE-PARTNERSCHAFTEN

Neue Vorschriften für den Opferschutz in der EU in Kraft.....	15
Europäische Dimension des Verkehrsunfallopferschutzes.....	18
Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr.....	22

## BESONDERE AKTIVITÄTEN

Sekunden, die über Leben und Tod entscheiden – Kategorisierungssystem für Geschwindigkeiten.....	23
Sofortige Erfassung von Gesundheitsschäden – Verletzungsfolgen nicht erst durch spätere Gutachten dokumentieren.....	27
Opferschutz durch Fahrzeugdatenauswertung bei schweren Verkehrsunfällen.....	28
Kinderunfälle: Tempo runter – für ungeschützte Verkehrsteilnehmer!.....	33

## AKTUELLE THEMEN DER VERKEHRSSICHERHEIT

Ablenkung am Steuer kann tödlich sein.....	38
--	----

## ZAHLEN UND FAKTEN

Einnahmen und Aufwendungen.....	45
---------------------------------	----

# Vorwort

## Sehr geehrte Damen und Herren,

die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) ist ein Dachverband für die verschiedenen Einrichtungen in Deutschland, die sich um Opfer des Straßenverkehrs kümmern. Unsere Mitglie-

der sind hauptsächlich Institutionen und Einrichtungen der Selbsthilfe. Der Vereinssitz befindet sich in Münster in Westfalen, dankenswerterweise in der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol).

Wir finanzieren uns über Spenden, die die VOD generiert, und nicht über Beiträge

unserer Mitglieder. Die Mitglieder des Vorstands und die des Wissenschaftlichen Beirats finden Sie auf unserer Homepage. Gemeinsam mit unseren Mitgliedern wollen wir die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern spürbar verbessern, und wir wollen auch die Verkehrsbedingungen so verändern, dass die Anzahl der Opfer drastisch verringert werden kann.

Zu den Verkehrsoffern zählen wir alle Menschen, die durch den Straßenverkehr zu Schaden kommen. Das sind zunächst die unmittelbar Geschädigten, die meistens über rechtliche Ansprüche an einen Verursacher verfügen, aber auch diejenigen, die durch eine Unachtsamkeit einen großen Schaden angerichtet haben, also die Verursacher selbst, die oft auch Geschädigte sind.

Daher fordern wir als VOD sicherheitsrelevante Verbesserungen von Verkehrssystemen, von Fahrzeugen und eine Stärkung von Unfallnachsorgesystemen.

Wir finden immer wieder wichtigen Verbesserungsbedarf in unserem Verkehrssystem und an Fahrzeugen, z. B. im Bereich der Kindersicherheit oder bei der Verkehrsführung. Kinder erleiden im Straßenverkehr häufig Unfälle als Insasse in einem Fahrzeug, auf dem Schulweg oder in der Freizeit. Selbstverständlich gibt es in diesen Bereichen noch Verbesserungspotenzial. Die Ausführung und Führung von Fußwegen oder Radwegen ist oftmals unverantwortlich gefährlich. Bedauernswerte Beispiele kennen wir alle. Bekannt ist, dass die Infrastruktur in Deutschland zum großen Teil veraltet oder geschädigt ist. Auch fahrzeugtechnisch gerät Deutschland immer mehr ins Hintertreffen. Es gibt aber auch Ausnahmen wie ein Fahrzeughersteller u. a. anlässlich unseres Kongresses zum Thema „Kinderunfälle im Straßenverkehr: Ursachen – Folgen – Vermeidung“ deutlich demonstrieren konnte.

Wir sind allerdings nicht mit Verbesserungen zufrieden, die lediglich punktuell wirken, denn wir fordern ein neues Verkehrs- und Mobilitätskonzept, das die historisch gewachsenen Mängel und gefährlichen Kompromisse unseres Verkehrssystems beseitigt. Ein neues Konzept lässt sich allerdings nur international erarbeiten, erproben und implementieren. Die Europäische Union sollte – stellvertretend für die einzelnen Mitgliedsstaaten – daher die Initiative für ein neues und sicheres Verkehrs- und Mobilitätssystem ergreifen. Bei unserem europäischen Verband Fédération Européenne des Victimes de



la Route (FEVR) und somit bei unseren europäischen Partnerverbänden werden wir sondieren, welche Initiativen sie für diese sehr langfristige Aufgabe konzipieren könnten.

Was passiert heute nach einem Unfall, wenn ein Kind verletzt oder gar getötet wird?

Selbstverständlich haben wir im Allgemeinen eine gute Versorgung eines verletzten Kindes mit körperlichen Schäden, aber leider auch nicht immer. Spätestens nach dem Krankenhausaufenthalt werden die psychischen Probleme des Kindes bemerkbar: Ängste, Alpträume, psychosomatische Störungen und vieles andere mehr. Und was ist mit den Problemen der Eltern, der Geschwister, der Familie und der der Freunde? Davon wollen die Haftpflichtversicherungen nichts wissen, denn versichert ist lediglich das verletzte Kind.

Die psychische Versorgung eines verunglückten Kindes und die seiner Familie und anderer nachweislich betroffener Personen ist grundlegend zu verbessern oder gar neu einzurichten. Mit dieser Forderung sind wir uns mit unseren Mitgliedern und anderen Hilfeverbänden einig.

Unser bundesweiter Kongress Ende 2015 in Münster zu Kinderunfällen hat motiviert und Ideen aufgezeigt und auch entwickeln geholfen: Und nun soll mit den Vorträgen und Vorführungen etwas Nachhaltiges bewirkt werden. Das Programm, die Präsentationen und die Teilnehmer haben bewiesen, dass auch tatsächlich schon etwas Nachhaltiges bewirkt wurde und bewirkt werden kann.

Ähnlich wie im Bereich Kriminalität gelingt es dem Staat bislang lediglich begrenzt, seine Bürger im Straßenverkehr vor Schaden zu bewahren, obwohl immer wieder große und auch kompetente Anstrengungen für Verbesserungen gemacht werden. Diejenigen Personen, die Schaden erleiden, werden durch Regelungen privat- oder sozialrechtlich geschützt, allerdings gibt es eine Reihe von bedeutsamen Fällen, in denen die Begrenztheit der Regelungen unnötig zu dramatischen Fehlentwicklungen führt.

Wir sehen grundsätzlich ein Ungleichgewicht zwischen Schädiger und Geschädigtem, das darin besteht, dass der Schädiger sein Problem z.B. an seine Haftpflichtversicherung abgibt, der Geschädigte aber anschließend alle Regulierungsprobleme aufgebürdet bekommt. Unser Mitglied subvenio e.V. betreut u. a. Geschädigte, die trotz klarer Haftungslage erleben müssen, dass im Rahmen der geltenden Rechtslage die ihnen zustehenden Leistungen verzögert oder gar vorsätzlich verschleppt werden, ohne dass sie als Geschädigte über eine rechtlich gesicherte Handhabe dagegen verfügen. Dieses Problem betrifft selten Bagatellfälle, sondern Personen, die durch einen eingetretenen gesundheitlichen Schaden ihre berufliche und ihre erwerbsmäßige Grundlage verloren haben, und gesundheitlich nicht in der Lage sind, aus eigener Kraft viele Jahre eine belastende Auseinandersetzung durchzustehen. Es sind Fälle bekannt, die erst nach 12 und oder nach 30 Jahren entschädigt wurden, nachdem die Medienöffentlichkeit beteiligt worden war.

Die VOD arbeitet insbesondere zusammen mit subvenio e.V. an Lösungsvorschlägen, würde es

jedoch begrüßen, wenn die gesellschaftliche und rechtliche Basis für ein besseres Vorgehen verbreitert werden könnte, nicht nur, um geeignete Entschädigungen zu erwirken, sondern auch um den Rechtsfrieden, der über Einzelfälle hinaus gefährdet werden kann, abzusichern. Massenmedien, allen voran öffentlich-rechtliche Rundfunk- und Fernsehanstalten, haben sich in den letzten Jahren bereits ausführlich mit dem Thema „Verschleppung von Versicherungsleistungen“ befasst.

Da der Staat es nicht schafft, den Bürger vor den schädlichen und manchmal entsetzlichen Folgen des Straßenverkehrs zu schützen, muss er die Opfer durch neue effiziente Regelungen entlasten. Es darf nicht sein, dass die Opfer jahrelang um eine Erstattung von Kosten und um eine angemessene Entschädigung kämpfen müssen, in einer Lage, in der sie geschwächt, eingeschränkt und oftmals auch behindert sind. Es darf auch nicht sein, dass sehr viele Opfer den Kampf ergebnislos aufgeben, weil sie finanziell oder kräftemäßig nicht mehr handeln können. Wir fordern die Politiker daher nachdrücklich auf, die Richtlinie 29 des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rats vom 25. Oktober des Jahres 2012 über Mindeststandards für die Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern, die deutliche Verbesserungen für die Lage von Verkehrsunfallopfern begründet, endlich auch für diese in nationales Recht umzusetzen.



(Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff),  
Vorsitzender der VOD

# Kein Unfallopfer darf vergessen werden

Deutschland gehört im internationalen Vergleich zu den verkehrssichersten Ländern der Welt. Dennoch zeigt die bundesweite Verkehrsunfallstatistik ein alarmierendes Bild: Im deutschen Verkehrsraum verlieren jährlich rund 3.500 Menschen ihr Leben. Weiterhin fordern Unfälle täglich über 1.000 Verletzte, von denen sich fast 200 Menschen schwer verletzen. Die Betroffenen fühlen sich nach einem Unfall oft alleingelassen und haben mit allerhand Stolpersteinen zu kämpfen.

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist gefährlich, kann jedoch auch nicht umgangen werden. Ob mit dem Auto, Motorrad, Fahrrad oder zu Fuß – Menschen nehmen am Straßenverkehr teil und sind damit auch den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt. Nicht ohne Grund gehört die Teilnahme am Straßenverkehr heute noch immer zu den gefährlichsten täglichen Aktivitäten. Dabei kann ein Straßenverkehrsunfall mit schwerem Personenschaden das Leben eines Menschen innerhalb eines Bruchteils einer Sekunde gravierend verändern. Insbesondere bei Unfallopfern, die schwerste Verletzungen erlitten haben, führt das erlebte Unfallereignis zu einer neuen und völlig fremden Lebenssituation.

Diese Erfahrung musste auch das Verkehrsunfallopfer Michael Beermann (Name wurde anonymisiert) machen. Der ehemalige Polizist aus Niedersachsen wurde im Jahr 2004 Opfer eines unverschuldeten Verkehrsunfalls und erlitt schwerste Verletzungen. Mit den Auswirkungen wird er noch heute täglich konfrontiert. Nach eigenen Angaben habe er alles verloren, „von der Gesundheit natürlich angefangen... – Familie, Geld, Haus, alles.“ Darüber hinaus wohnt Michael Beermann heute in einer betreuten Wohnung mit Pflegedienst und kann seine Hobbys, wie zum Beispiel sportliche Aktivitäten, nicht mehr ausüben. Vor dem Verkehrsunfall habe er neben der Polizeitätigkeit ein VWL-Studium erfolgreich



abgeschlossen. Eigentlich wollte er zusätzlich noch ein weiteres Fernstudium beginnen. Er gab an, sich selber immer ein bisschen herausfordern zu wollen. All das ist heute nicht mehr möglich.

Seine einzige und umfassende Herausforderung liegt heute in der Bewältigung des Verkehrsunfalls und dessen vielschichtigen Nachwirkungen.

## Folgen und Stolpersteine für die Opfer

Die gravierenden Konsequenzen sowie weitere sodann häufig vorliegende Stolpersteine eines Verkehrsunfalls können – wie auch im Fall von Michael Beermann – die Lebensqualität eines Menschen drastisch reduzieren. Neben den physischen Verletzungen und den damit verbundenen, oft kaum aushaltbaren Schmerzen muss sich das Unfallopfer unter anderem mit dauerhaften psychischen, sozialen, juristischen und finanziellen Nachwehen auseinandersetzen.

Als verletzt zählen gemäß § 2 Abs. 4 Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz Personen, wenn sie bei einem Verkehrsunfall Körperschaden erlitten haben. Psychische Schäden müssen zugleich auch körperlich wirken, sonst werden sie hierbei außer Acht gelassen. Die Teilnahme am Straßenverkehr birgt immer das Risiko, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden und somatische, das heißt körperliche Verletzungen zu erleiden. Im Jahr 2015 wurden in der Bundesrepublik Deutschland knapp 400.000 Menschen aufgrund eines Verkehrsunfalls in ihrer körperlichen Unversehrtheit beeinträchtigt. Die somatischen Verletzungen nach Verkehrsunfällen sind vielseitig und reichen zum Teil von schweren Schädelhirntraumata und Gelenkverletzungen bis hin zu Querschnittslähmungen. Die promovierte Juristin Caroline Bono-Hörler (Autorin: „Allein gegen Goliath – Wie mein rundumversichertes Leben zum Albtraum wurde“), ebenfalls Opfer eines Verkehrsunfalls, beschreibt ihre Schmerzen nach einer Halswirbelsäulen-Distorsionsverletzung wie folgt: „Noch nie in meinem Leben zuvor habe ich so etwas erlebt. Hätte man mich vor

dem Unfall gefragt, wie viel Schmerzen ich ertragen könne, hätte ich bei der Hälfte der jetzigen Schmerzen abgewinkt. ... Die Schmerzen sind immer präsent. Sie pulsieren ununterbrochen. ... Sie besetzen meine Gedanken. Alles dreht sich nur um sie. Sie lassen mir keine Ruhe. Sie stechen zu, zünden, brennen. Sie terrorisieren mich. Lassen mir keine Verschnaufpause.“

Über die Art und Schwere einer Verletzung werden in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik keine Angaben gemacht. Hierzu bedarf es der Hinzuziehung weiterer Studien, welche beispielsweise im Rahmen der Verkehrsunfallforschung durchgeführt werden. Darüber hinaus bringen Verkehrsunfälle die Unfallbeteiligten in eine psychische Ausnahmesituation. Opfer sind nach dem Verkehrsunfall stark belastet und mit der Gesamtsituation überfordert. Nicht nur für die Verletzten stellt ein Verkehrsunfall eine Extremsituation mit den damit verbundenen seelischen Problemen dar. Auch weitere direkt und indirekt am Unfall beteiligte Personen, wie zum Beispiel Unfallhelfer, Angehörige oder Augenzeugen, können seelische Probleme aufgrund eines Unfalls tragen. Die Einwirkung eines solchen Extremereignisses kann den psychischen Zustand einer Person so stark beeinträchtigen, dass sie von kurzer, mittlerer oder längerer Dauer psychische Folgeschäden erleidet.

Ferner bringt ein schwerer Verkehrsunfall auch aus sozialer Sicht Probleme mit sich. Die Gefahr von Depressionen, Verzweiflung, Hilf- und Mutlosigkeit aufgrund einer langwierigen stati-

onären medizinischen Heilbehandlung ist groß. Hierdurch wird das Selbstbewusstsein wesentlich beeinträchtigt. Zudem kann eine Entfremdung von Familie und Freunden erfolgen. Dass die Berufstätigkeit entweder gar nicht oder kurz- beziehungsweise längerfristig nicht mehr ausgeführt werden kann, führt in einigen Fällen zusätzlich zu einer sozialen Desintegration. Nicht selten resultiert daraus auch der Verlust der sozialen Stellung. Diese Prozesse tragen wesentlich zur dissozialen Entwicklung des Unfallverletzten bei. Der Geschädigte sowie seine Verwandten und Freunde müssen bei besonders schwerwiegenden und dauerhaften Verletzungen lernen, mit der neuen, oft komplizierten Situation umzugehen. So erfordert es die Hilfe und Unterstützung aller Beteiligten. Aus diesem Grund wird die Beziehung zwischen dem Verkehrsunfallopfer und seinem sozialen Umfeld wesentlich auf die Probe gestellt. Nicht alle Beziehungen können den enormen Belastungen standhalten.

Neben den schwerwiegenden psychischen, physischen und sozialen Beeinträchtigungen nach einem Unfall haben die verletzte Person sowie die Angehörigen noch zahlreiche weitere organisatorische Maßnahmen zu treffen. Dazu gehören etwa die Koordination und das Verstehen körperlicher Heilmaßnahmen, Verwaltungsaufgaben, Nachvollziehen des Unfallablaufs, der Umgang mit dem Arbeitgeber, dem Unfallverursacher, den beteiligten Versicherungen, der Zukunftssicherung sowie schweren Entscheidungen und das Geltendmachen von Schadensansprüchen oder die Wiedereingliederung in den beruflichen Alltag. Für den unverschuldeten Unfallgeschädigten gilt insbesondere nachzuweisen, dass der psychische und physische Schaden kausal auf den Verkehrsunfall zurückzuführen ist. Demnach muss ein Ursachenzusammenhang zwischen dem Ausmaß der bei dem Betroffenen konkret festzustellenden Gesundheitsstörungen und dem Verkehrsunfall vorliegen. Zu diesem

Zeitpunkt beginnt häufig ein jahrelanger, nervenaufreibender und zermürender Kampf mit dem Rechts- und Versicherungssystem zur Regulierung der Schäden. In einigen Fällen ist bekannt geworden, dass Versicherungen die Schadensregulierung absichtlich und mit jeglichen Mitteln verzögern oder vereiteln. Des Weiteren ergibt sich eine Problematik daraus, dass die Beweiserhebung durch Gutachten oftmals erst Jahre nach dem Unfall durchgeführt wird. In einer Fernsehberichterstattung wurden zudem alarmierende Informationen über Gerichtsgutachter aufgedeckt. Demnach bestehen Zweifel daran, dass – insbesondere medizinische, psychologische und psychiatrische – Gerichtsgutachter ausreichend objektiv, unabhängig und neutral sind. Es soll Gerichtsgutachter geben, die sogenannte „Gefälligkeitsgutachten“ ausstellen. Offensichtlich bestehen hier eine große Nachfrage sowie ein lukrativer Markt.

Aus diesen Gründen müssen geschädigte Opfer oftmals mühsam ihre Schadenersatzansprüche vor Gericht erstreiten. Das kann dazu führen, dass ausbleibende Schadenersatzzahlungen die eigene Existenz zerstören oder die Durchführung medizinisch notwendiger Behandlungen verhindert werden. Auch kann eine finanzielle Notlage durch eine Arbeitsunfähigkeit eintreten.

Die oben genannten Probleme, welche zum Beispiel im Dialog mit Versicherungen, Gutachtern oder Anwälten entstehen, können zu einem Gefühl des Ausgeliefertseins führen, welches als Risikofaktor für psychische Langzeitfolgen nach einem unverschuldeten Unfall gilt. Nicht selten hält das Unfallopfer die jahrelange finanzielle und die damit verbundene psychische Belastung eines Rechtsstreits nicht mehr aus und gibt die Rechtsverfolgung – zugunsten der Versicherer – auf.

## Verkehrsunfallopfer fühlen sich im Stich gelassen

Die obengenannten vielseitigen Unfallfolgen und Stolpersteine sind für das ohnehin geschwächte Unfallopfer und dessen Angehörige in der Regel ohne Unterstützung nicht zu bewältigen. Für viele problembehaftete Lebensbereiche stehen dem Bürger ein Netz von Beratungsstellen oder gesetzliche Regelungen zur Verfügung – nicht jedoch für Verkehrsunfallopfer. Während Opfer von Gewalttaten umfangreiche Hilfsangebote (zum Beispiel Weißer Ring e.V.) in Anspruch nehmen oder vom gesetzlich geregelten Opferentschädigungsanspruch unter anderem nach dem Opferentschädigungsgesetz Gebrauch machen können, werden für Verkehrsunfallopfer keine staatlichen Hilfemaßnahmen eingeleitet, und dies selbst dann nicht, wenn es um die Existenz eines unschuldig in Not geratenen Unfallopfers

geht. Aus diesem Grund liegt es nahe, dass sich viele Verkehrsunfallopfer mit ihren Problemen im Stich gelassen fühlen. Obwohl dieses Problem der Bundesregierung inzwischen verdeutlicht wurde, hat sie die grundsätzlich positiven Regelungen der Europäischen Kommission über ein Mindestmaß an gleichen Rechten für Opfer nicht auch auf die Verkehrstopfer übertragen. Daher erscheint das 3. Opferrechtsreformgesetz zur Umsetzung der EU-Opferschutz-Richtlinie 2012/29/EU als entsprechendes Gesetz mangelhaft und sollte deutlich nachgebessert werden. Dem liegt der Gedanke zugrunde, dass die verfassungsmäßige Ordnung des Grundgesetzes die staatlichen Organe unter anderem dazu verpflichtet, sich schützend vor die Opfer von Verkehrsunfällen zu stellen und deren Belange zu achten.

## Verbesserungsbedarf im Umgang mit Verkehrsunfallopfern

In vielen Fällen ist ein schwerer Verkehrsunfall der Auslöser eines langen Leidensweges und verursacht zudem enorme volkswirtschaftliche Kosten. Dies tritt insbesondere dann zu, wenn

das Unfallopfer dauerhaft schwerwiegende Unfallfolgen erleidet oder sogar pflegebedürftig wird. Bei der Verarbeitung und der Bewältigung der einschneidenden Unfallfolgen benötigen



die Verkehrsunfallopfer und deren Angehörige Hilfe und Unterstützung. An dieser mangelt es jedoch in der Praxis sowie im deutschen Rechtssystem. Realität ist, dass sich Verkehrsunfallopfer häufig alleingelassen fühlen. Aus diesem Grund ist es von elementarer Bedeutung, dass den Geschädigten nach dem Verkehrsunfall möglichst schnell und problemlösend organisatorische und finanzielle Hilfe angeboten wird. Eine sofortige Vermittlung an Hilfeeinrichtungen ist unerlässlich, um die Leidenszeit des Verkehrsunfallopfers zu verkürzen und zu mildern. Gewiss würde sich eine verbesserte Opferhilfe nach schweren Verkehrsunfällen positiv auf die Gesamtsituation des Unfallopfers auswirken, sodass dem Geschädigten eine Fülle weiterer gravierender sekun-

därer Viktimisierungen erspart bleiben könnte. In diesem Zusammenhang ist der Dachverband der Beratungsstellen für Verkehrsunfallopfer, die Verkehrsunfall-Opferhilfe e.V. (VOD), zu nennen. Als deutscher Dachverband ist die VOD zwar keine vor Ort, unmittelbar zugunsten im Straßenverkehr verletzter Personen arbeitende Institution. Die VOD fördert jedoch den Aufbau eines Netzwerkes unabhängiger und gemeinnütziger Koordinations- und Beratungsstellen für Verkehrsunfallopfer und deren Angehörige, um die durch Verkehrsunfallfolgen geschädigten Personen in der prekären Ausnahmesituation durch unmittelbar erforderliche Sofortmaßnahmen angemessen zu entlasten.

## Gleichwertig beraten und unterstützen

Ein flächendeckendes, engmaschiges Netzwerk an qualitativ hochwertigen Ansprechstellen für Verkehrsunfallopfer vor Ort erscheint als eine unerlässliche Voraussetzung für eine angemessene Beratung und Unterstützung Hilfebedürftiger. Die VOD unterstützt zu diesem Zweck ihre Mitgliedsorganisationen vor allem durch politische Aktivitäten, Beteiligung an Forschungsprojekten sowie durch fachliche Impulse unter anderem im Rahmen von Netzwerktreffen oder Symposien. Ziel des Verbands ist es neben der Verkehrsunfallverhütung, die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern in einem spürbaren Maß zu verbessern. Zu den Mitgliedern der VOD gehören deutsche Organisationen, Verbände und Selbsthilfeeinrichtungen wie insbesondere:

- Automobil-Club Verkehr e. V. (ACV)
- Björn Steiger Stiftung
- Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM)
- Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)

- Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
- Deutsche Kinderhilfe e.V.
- Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)
- Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW)
- Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW (FHöV NRW)
- Fachverband Psychologie für Arbeitssicherheit und Gesundheit e.V. (FV PA-SiG)
- Gesellschaft für Medizinische und Technische Trauma-Biomechanik e.V. (GMTTB)
- Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU)
- Gewerkschaft der Polizei (GdP)
- Institut für Psychologische Unfallnachsorge in Köln (ipu)
- subvenio e.V. – Unfallopfer Lobby Deutschland.

Opferschutz, etwa durch Beratung oder materielle Zuwendungen, leisten einige der VOD-Mitglieder. Die VOD hilft ihren – ausschließlich aus juristischen Personen bestehenden – Mitgliedern und fördert die Verkehrsunfall-Opferhilfe unter

anderem durch die Entwicklung von Neuregelungen, durch Lobby-Arbeit oder durch fachliche Hinweise. Die VOD arbeitet als Dachverband, der bundesweit eine bessere Förderung der Hilfe für Verkehrsunfallopfer erzeugen will, ehrenamtlich, dennoch werden wichtige Koordinierungsaufgaben dort professionell angegangen.

Insgesamt wächst die Überzeugung, dass auf allen Ebenen des Umgangs mit Verkehrsunfall-

opfern für die unmittelbar und mittelbar betroffenen Menschen etwas verändert werden muss. Wie bei den Opfern von Straftaten verdienen es auch die Unfallopfer, vom öffentlichen Interesse wiederentdeckt und gegen fortdauernde Probleme wirksamer geschützt zu werden. Es ist dazu unabdingbar, die Opferinteressen besser zu kennen und sie in die Rechtsvorschriften wie die Hilfesysteme einzubringen.

## Unfälle am besten verhüten

Unabhängig davon, dass Opferschutz und Opferhilfe bei Verkehrsunfällen wirkungsvoll gestaltet werden müssen, ist es sinnvoller, es gar nicht erst zu Verkehrsunfällen und der damit verbundenen Opferwerdung kommen zu lassen. Denn auch eine wünschenswerte rechtliche Besserstellung von Verkehrsunfallopfern beziehungsweise angemessen funktionierende Opferhilfe können die physischen und psychischen Verkehrsunfall-Opferschäden nicht wieder gut und schon gar nicht ungeschehen machen. Deshalb ist die Verhütung von Verkehrsunfällen und deren Folgen der beste Verkehrsunfall-Opferschutz.

# Illegale Kraftfahrzeugrennen – Bundesrat will effektiver gegen Raser-Szene vorgehen

Spektakuläre Unfälle sorgen immer wieder für Aufsehen – ausgelöst oft durch spontane Beschleunigungsrennen nach einem Ampelstopp oder auch organisierte überörtliche Rennen, die die Teilnehmer als „Freizeitbeschäftigung“ ansehen. Dabei wurden tragischerweise immer wieder auch Unbeteiligte getötet oder schwer verletzt. Bislang kann die Beteiligung an solchen Autorennen nur als Ordnungswidrigkeit mit Geldbußen geahndet werden.

Das geltende Recht behandelt derzeit die Fälle sogenannter „Illegaler Kraftfahrzeugrennen“ als verbotene Form der Straßenbenutzung. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) stellt in § 29 für den öffentlichen Verkehrsraum fest: „Rennen mit Kraftfahrzeugen sind verboten“. Die dazugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ergänzt „Das Verbot gilt auch für nichtorganisierte Rennen.“



Alleine für folgenlose Zuwiderhandlungen werden 400 Euro Bußgeld, Punkte im Flensburger Fahreignungsregister und bis zu drei Monate Fahrverbot angedroht.

Nunmehr wird in einem aktuellen Gesetzesantrag „Entwurf eines Strafrechtsänderungsgesetzes – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr“ der Länder Nordrhein-Westfalen und Hessen (Bundesrat-Drucksache 362/16 vom 01.07.2016) ausgeführt: „Die bestehenden Sanktionsmöglichkeiten haben sich in der Praxis als unzureichend erwiesen. Sie entfalten kaum durchgreifende Abschreckungswirkung, auch weil bei Ordnungswidrigkeiten lediglich ein kurzfristiges Fahrverbot, nicht jedoch eine länger dauernde Entziehung der Fahrerlaubnis möglich ist. Zudem erfasst die Einstufung illegaler Rennen als verwaltungsakzessorische Ordnungswidrigkeit das erhebliche Gefährdungspotential für höchstwertige Rechtsgüter wie Leib und Leben nicht adäquat. Diese Defizite gilt es durch Einführung eines entsprechenden Straftatbestandes im Strafgesetzbuch sowie flankierende Ergänzungen bereits bestehender Regelungen zu beseitigen.“

Das Justizministerium Nordrhein-Westfalen hat dazu – gemeinsam mit dem Fachministerium in Hessen – einen neuen StGB-Straftatbestand vorgeschlagen – dieser soll die Überschrift „§ 315d Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ erhalten. Die derzeitige Bestimmung „§ 315d Schienenbahnen im Straßenverkehr“ würde zu „§ 315e ...“.

Der neue § 315d „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ würde dann lauten:

(1) Wer im Straßenverkehr

1. ein nicht genehmigtes Kraftfahrzeugrennen veranstaltet oder

2. als Kraftfahrzeugführer an einem nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahre oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Handelt der Täter nach Absatz 1 Nummer 2 unter den Voraussetzungen des § 315 Absatz 3 Nummer 2 oder verursacht er durch die Tat den Tod eines anderen Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.

In dem Ende September 2016 durch die Länderkammer beschlossenen Gesetzentwurf schlägt der Bundesrat vor, diesen neuen, eigenen Straftatbestand zu schaffen, um die Sanktionsmöglichkeiten in der Praxis zu verbessern. Die Ablösung der Bußgeld- durch Straftatbestände würde es ermöglichen, die Höchststrafen für illegale Autorennen empfindlich anzuheben. Auch das erhebliche Gefährdungspotenzial von Leib und Leben soll sich in der Heraufstufung von einer Ordnungswidrigkeit zu einer Straftat widerspiegeln.

Vorgesehen sind Freiheitsstrafen von bis zu zehn Jahren für besonders schwere Fälle. Das Veranstalten illegaler Autorennen soll darüber hinaus in den Katalog derjenigen Delikte aufgenommen werden, die in der Regel zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen.

Der vom Bundesrat beschlossene Gesetzentwurf wird nun der Bundesregierung zugeleitet, die ihre Auffassung dazu äußern kann. Anschließend legt diese den Ländervorschlag dem Bundestag zur Entscheidung vor.

Auf diese Weise käme es zur Einführung eines neuen Straftatbestandes der Veranstaltung von

bzw. der Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen, der an die Stelle der bisherigen Bußgeldtatbestände träte. Hier scheint endlich der richtige Weg beschritten zu werden, denn das Gefährdungspotential „Illegaler Kraftfahrzeugrennen“ ist mit dem von Trunkenheitsfahrten (§ 316 StGB) durchaus vergleichbar und sollte daher auch entsprechend geahndet werden.

Von den drohenden Strafen und auch der möglichen Einziehung der beteiligten Kraftfahrzeuge dürfte eine größere Abschreckungswirkung ausgehen, als das in dieser Hinsicht lückenhafte Strafrecht und das bislang geregelte Ordnungswidrigkeitenrecht gegenwärtig zu leisten vermögen. Insoweit ist an der Sinnhaftigkeit der Gesetzesänderung nicht zu zweifeln. Eine Strafbewehrung erscheint auch deshalb angemessen, weil ein Raser mit sehr hoher Geschwindigkeit den Verkehrsraum sowie andere Verkehrsteilnehmer oftmals nicht mehr vollständig überblicken kann und einen Unfall sowie die mit der Geschwindigkeit einhergehende Lebensgefahr hinnimmt. Denn es liegt nicht mehr seiner Hand, ob sich die Gefahr verwirklicht und es zu einem tödlichen Unfall kommt; vielmehr hängt dies von für ihn unbeeinflussbaren Faktoren ab. Ein solcher sozialer Unwert und das verkehrsfeldliche Handeln werden durch das geltende Strafrecht bzw. das Ordnungswidrigkeitenrecht nicht angemessen abgebildet. Daher erscheint das Aussprechen von Freiheitsstrafe, ggf. hoher Geldstrafe und Führerscheinentzug hier angemessen.

Angesichts gravierend erhöhter, die Sicherheit des Straßenverkehrs erheblich beeinträchtigender und oft unkontrollierbarer Gefahren, welche von illegalen Autorennen ausgehen, begegnet die Frage der Verhältnismäßigkeit der beabsichtigte Strafandrohung für Veranstalter und Teilnehmende illegaler Rennen keinen ernsthaften Bedenken. Für das laufende Gesetzgebungsverfahren ist deshalb zu hoffen, dass die Grundidee der beschriebenen Initiative erhalten bleibt.

# Neue Vorschriften für den Opferschutz in der EU in Kraft

Im Mai 2011 legte die EU-Kommission einen Vorschlag für eine EU-Richtlinie über Mindeststandards für die Opfer von Straftaten vor, die die Rechte von 75 Millionen Opfern verbessern sollte. Im September 2012 befürwortete das Europäische Parlament den Vorschlag, der anschließend vom Rat im Oktober 2012 erlassen wurde (2012/29/EU). Dem gingen intensive Verhandlungen unter Vermittlung der Kommission voraus, die zu einer Einigung zwischen Parlament und Rat führten. Nach Veröffentlichung der Richtlinie im Amtsblatt der EU (ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 57) hatten die Mitgliedstaaten drei Jahre Zeit, um die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen.

Die als Mindeststandard geltenden neuen EU-Vorschriften für Opferrechte werden die Art und Weise, wie Opfer von Straftaten in Europa behandelt werden, erheblich verändern.

Die Richtlinie über den Opferschutz verleiht Opfern von Straftaten verbindliche Rechte und legt den EU-Mitgliedstaaten klare Pflichten zur Gewährleistung dieser Rechte in der Praxis auf.

Die Vorschriften gelten unabhängig von der Staatsangehörigkeit für jeden, der in der EU Opfer einer Straftat geworden ist. Sie finden daher in Strafverfahren in der gesamten EU Anwendung.

„Jedes Jahr“, so die EU-Kommissarin für Justiz, Verbraucher und Gleichstellung, Věra Jourová, „wird schätzungsweise jeder Siebte Opfer einer Straftat. Von heute an können sich Opfer auf neue



Vorschriften berufen, die ihnen eindeutige Rechte auf Information, Schutz und Zugang zu Hilfsdiensten in allen Mitgliedstaaten zuerkennen. Die Art und Weise, wie Opfer von Straftaten behandelt werden, wird sich durch die neuen Vorschriften verbessern, was unserer Gesellschaft insgesamt in hohem Maße zugutekommen wird. Die Opfer sollten im Mittelpunkt des Strafverfahrens stehen.

Doch nicht alle Mitgliedstaaten haben der Kommission mitgeteilt, dass sie die Richtlinie umgesetzt haben. Ich rufe die betroffenen Mitgliedstaaten dazu auf, diese wichtigen Bestimmungen so schnell wie möglich in ihr innerstaatliches Recht umzusetzen, damit sich Opfer und ihre Familien in der Praxis auf sie berufen können.“

Die neuen Vorschriften sollen sicherstellen, dass alle Opfer von Straftaten und ihre Angehörigen als solche anerkannt und respektvoll ihren individuellen Bedürfnissen entsprechend und diskriminierungsfrei behandelt werden.

Hervorzuheben sind insbesondere folgende Rechte:

- **Rechte der Angehörigen** – Familienangehörige von Personen, die infolge einer Straftat zu Tode kamen, genießen dieselben Rechte wie die Opfer selbst einschließlich des Rechts auf Information, Unterstützung und Entschädigung. Auch Familienangehörige von Überlebenden haben Anspruch auf Unterstützung und Schutz.
- **Recht zu verstehen und verstanden zu werden** – Die Kommunikation mit den Opfern muss in einfacher und verständlicher Sprache geführt werden. Die Form der Kommunikation muss den besonderen Bedürfnissen des Opfers unter Berücksichtigung beispielsweise seines Alters, seiner Sprache oder einer etwaigen Behinderung angepasst werden.

- **Recht auf Information** – Die nationalen Behörden müssen den Opfern Informationen über ihre Rechte, ihren Fall und die verfügbaren Dienste und Unterstützungsleistungen zur Verfügung stellen, sobald sich die Opfer das erste Mal an sie wenden.
- **Recht auf Unterstützung** – Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass Opfer Zugang zu Unterstützungsdiensten erhalten, und die Behörden müssen die Vermittlung solcher Dienste erleichtern. Die Unterstützung muss kostenlos und unter Wahrung der Vertraulichkeit geleistet werden. Sie muss auch von Opfern in Anspruch genommen werden können, die die Straftat nicht förmlich angezeigt haben. Es müssen sowohl allgemeine Unterstützungsdienste – für alle Opfer – als auch spezialisierte Dienste zur Verfügung stehen. Zu den spezialisierten Unterstützungsleistungen zählen Bereitstellung einer Unterkunft, Hilfe bei der Verarbeitung traumatischer Erlebnisse und Beratungsdienste, die auf die besonderen Bedürfnisse der Opfer zugeschnitten sind.
- **Recht auf Teilnahme am Strafverfahren** – Opfer erhalten im Strafverfahren eine aktivere Rolle. Sie haben das Recht, im Verfahren gehört und über die einzelnen Abschnitte des Verfahrens informiert zu werden. Sie können insbesondere die Überprüfung einer Entscheidung über den Verzicht auf Strafverfolgung verlangen, wenn sie mit der Entscheidung nicht einverstanden sind. Opfer haben des Weiteren Anspruch auf Entschädigung. Soweit im nationalen Rechtssystem Wiedergutmachungsverfahren genutzt werden, gibt es nun Regeln, die die Sicherheit des an diesen Verfahren teilnehmenden Opfers gewährleisten.
- **Recht auf Schutz** – Opfer müssen sowohl vor dem Täter als auch vor der Strafjustiz selbst geschützt werden. Zur Ermittlung ihrer Schutzbedürfnisse werden alle Opfer

einer individuellen Begutachtung unterzogen, um festzustellen, ob sie vor einer etwaigen weiteren Schädigung infolge des Strafverfahrens geschützt werden müssen. Ist dies der Fall, müssen im Verfahren sowie gegen eine etwaige Bedrohung durch den Täter besondere Schutzvorkehrungen getroffen werden. Dem Schutz von Kindern gilt besondere Aufmerksamkeit.

Die EU-Richtlinie muss nun nach ihrer Umsetzung in innerstaatliches Recht von allen Mitgliedstaaten angewandt werden. Da ein Großteil der in der Richtlinie verankerten Rechte klar und hinreichend bestimmt ist, kann sich der Einzelne vor den nationalen Gerichten aber auch direkt auf diese Rechte berufen, selbst wenn sein Mitgliedstaat die Richtlinie noch nicht vollständig umgesetzt hat.

Die Kommission überwacht die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht und unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung im Rahmen bilateraler und regionaler Treffen und durch Teilnahme an anderen Veranstaltungen für Fachleute vor Ort. Die Kommission wird eng mit dem kommenden niederländischen Ratsvorsitz und mit der Zivilgesellschaft zusammenarbeiten.

Sollten die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, wird die Europäische Kommission nicht zögern, rechtliche Schritte zur Durchsetzung der Vorschriften einzuleiten.



# Europäische Dimension des Verkehrsunfallopferschutzes

## Zusammenarbeit mit europäischen Partnern

Der Europäische Verband für Verkehrsunfallopfer „European Federation of Road Traffic Victims“ wurde ursprünglich am 6. Juli 1991 vom Professor Marcel Haegi in der Schweiz als „Fédération Européenne des Victimes de la Route“ (FEVR) zur Verbesserung der Situation der Verkehrsunfallopfer und der Verkehrssicherheit gegründet.

FEVR ist eine aus derzeit 25 Verkehrsofferverbänden aus 17 Staaten Europas und darüber hinaus (z.B. Libanon / Türkei) bestehende Dachorganisation, die im besten Sinne des Wortes Lobbyarbeit für Verkehrsunfallopfer auf europäischer und internationaler Ebene betreibt, um Institutionen und Behörden zu beeinflussen, effektivere Verkehrssicherheitsmaßnahmen umzusetzen und den Schutz der Verkehrsofferver zu verbessern.

Die FEVR hat bei den Vereinten Nationen (UN) den Status als beratende Nichtregierungsorganisation und verfolgt seine Ziele durch Einflussnahme in von den UN eingerichteten Arbeitsgruppen, sowie auf einschlägigen Veranstaltungen, Konferenzen und Seminaren.

Weitere Gremien, in denen die FEVR sich europäisch und weltweit einsetzt:

- Beratungsorganisation (Roster) beim Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen (UNECE)
- Mitglied der UN Road Safety Collaboration (UNRSC), ein Forum, das im Jahr 2004 von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) gegründet worden ist

- Mitglied im Leitungsrat (Main Council) des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council) als Hauptratsmitglied
- Vorstandsmitglied der Global Alliance der NGO für die Straßenverkehrssicherheit und die Verkehrsofferver

Die FEVR hat im Rahmen ihrer Initiativen auch den Weltgedenktag für Verkehrsofferver den „World Day of Remembrance for Road Traffic Victims“ ([www.WorldDayofRemembrance.org](http://www.WorldDayofRemembrance.org)) kreiert, der seit 20 Jahren (erstmalig 1995) jeweils am 3. Sonntag im November begangen wird und inzwischen auch seit 10 Jahren als Weltgedenktag seitens der UN anerkannt ist.

Vor dem Hintergrund dieser Aktivitäten hat auch die VOD eine Mitgliedschaft in der FEVR angestrebt und bereits im September 2014 auf der Jahreshauptversammlung (General Meeting [GM]) in Ljubljana, Slowenien ihre Arbeit und Ziele vorgestellt und einen Beitragsantrag gestellt.

Aufgrund der FEVR-Statuten ist eine Vollmitgliedschaft nicht sofort möglich, und so wurde zunächst eine Kooperation (Collaboration Partnership) vereinbart. Um die externen Kooperationen kümmert sich seit Jahren das VOD-Vorstandsmitglied Wulf Hoffmann. Im September 2015 warb Wulf Hoffmann auf dem GM in Brüssel erneut für eine Mitgliedschaft der VOD, welche nach intensiven und teilweise auch kontroversen Diskussionen mit großer Mehrheit (17/5) sodann beschlossen wurde.



VOD

Da die VOD als Dachverband viele in der Verkehrssicherheits- und Opferhilfe engagierte Verbände in Deutschland vertritt, wurde vereinzelt befürchtet, dass der Opferschutzgedanke nicht so ausgeprägt sei, wie es angestrebt wird. Diese Befürchtungen konnten letztendlich zerstreut werden, so dass nun auch Deutschland über die VOD in diesem anerkannten Opfernverband vertreten ist und somit u. a. auf europäischer Ebene für die Belange der Opfer eintreten kann.

Mit dem GM in Brüssel wurde die Bedeutung der europäischen Politik für den Verkehrsunfall-Opferschutz stärker fassbar. Während des GM wurde in Anwesenheit der zuständigen Vertreterin der EU-Kommission "Directorate-General for Justice and Consumers (DG JUST), Directorate on Criminal Justice" im Wesentlichen diskutiert, inwieweit die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über Mindeststandards für die Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern von Strafverfahren..." auf Verkehrsunfallopfer anzuwenden sei.

## Neuer UN-Sonderbeauftragter für Verkehrssicherheit

Nach der im Jahr 2015 – gegen den durch die VOD unterstützten Widerstand der FEVR – erfolgten Benennung von FIA-Boss Jean Todt zum Sonderbeauftragten der UN für Verkehrssicherheit war auf dem GM in Brüssel ein Gespräch mit ihm vereinbart worden, an dem nicht alle anwesenden Mitglieder teilnahmen, weil für sie eine Person aus dem Formel 1-Renngeschäft nicht glaubwürdig für Verkehrssicherheit eintreten könne.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die EU-Kommission dort keine Differenzierung vornimmt, maßgeblich ist demnach der in Artikel 2 der Richtlinie definierte Opferbegriff, der nicht nach Kriminalitäts- und Verkehrsopfern unterscheidet, sondern ausschließlich die Schwere des Delikts im Fokus hat, es muss daher eine Straftat vorliegen.

Demnach ist die Richtlinie auch zugunsten unmittelbarer oder mittelbarer Verkehrsunfallopfern anzuwenden, sofern eine Straftat vorliegt, sei es die bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden generell vorliegende fahrlässige Körperverletzung/Tötung ( §§ 222 bzw. 229 StGB) oder bei konkreten Verkehrsstraftaten, wie z. B. Verkehrsgefährdung oder Trunkenheit im Verkehr (§§ 315 c oder 316 StGB), die zu Verkehrsunfällen mit wenigstens Sachschaden geführt haben.

Diese eindeutige Positionierung war Anlass für die VOD, mit dem Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz in Kontakt zu treten, um die durch sein Ressort bisher nicht gewährleistete vollumfängliche Übertragung in das deutsche Recht zu erreichen.

Da der ehemalige Rennsport-Chef aber, trotz der Bedenken von Verkehrssicherheitsorganisationen, nunmehr diese Verantwortung übertragen bekommen hatte, war das Gespräch für eine künftige Zusammenarbeit erforderlich und sinnvoll. Joan Todt hat sehr aufmerksam und verständnisvoll die Belange der Unfallpferverbände angehört und eine gute Zusammenarbeit versichert.

Wie seine Aktivitäten zeigen, verfolgt er dieses Thema weltweit mit großem Engagement. So hat Joan Todt im April 2016 an die Generalversammlung der UN einen Appell gerichtet, den koordinierten weltweiten Kampf für Sicherheit im Straßenverkehr durch die Einrichtung eines Fonds zu unterstützen, dessen Mittel dazu genutzt werden sollen, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen durchzuführen, die sich bereits bewährt haben.

Die von ihm zugesagte Gedenkminute für Verkehrstopfer anlässlich des Formel 1-Rennens in Brasilien wurde in vielen Medien heftig kritisiert, weil wenige Tage zuvor der schreckliche Terroranschlag in Frankreich vielen Menschen das Leben gekostet hatte. Gleichwohl blieb er bei seiner Zusage für die Gedenkminute anlässlich des Weltgedenktes der Verkehrstopfer: „Wir hatten bereits etwas zum Anlass des Tages der Erinnerung für die Opfer im Straßenverkehr geplant“, sagte der 69-Jährige im Gespräch mit französischen Journalisten und führte aus: „Jeden Tag sterben 3.500 Menschen auf den Straßen. Das sind 30-mal so viele Tote wie gestern in Paris. Und 50 Millionen Menschen werden im Jahr verletzt. Wir haben diese Schweigeminute beschlossen, natürlich können wir nicht ignorieren, was in Paris passiert ist.“



Obwohl er natürlich Recht hatte mit seinen Aussagen, wurden seine Äußerungen medial stark kritisiert, nicht zuletzt in den Sport-Medien, die kein Verständnis für den Ansatz haben, das exzessive Geschwindigkeiten im Renngeschehen auch zum Nachahmen im Straßenverkehr mitverantwortlich sein können, wie die vielen illegalen Straßenrennen mit z. T. tödlichen Folgen auch in Deutschland zeigen.

Um jedoch die Kritik an diesen Äußerungen aufzunehmen wurde dann ein Kompromiss gefunden, die Formel 1-Piloten trugen im Gedenken an die Opfer von Paris einen Trauerflor, und vor dem Start folgte dann eine Schweigeminute für die Verkehrsunfalltoten.

Aus Sicht der Opferverbände hat aber Joan Todt mit dieser Aktion gezeigt, dass er trotz seiner Verbundenheit mit der Formel 1 auch hoch engagiert weltweit für die Verkehrssicherheit eintritt.

Im Jahr 2016 nahm Wulf Hoffmann an seinem 3. GM für die VOD, nunmehr als Vollmitglied, teil und durfte in der vorgeschalteten Verkehrssicherheitskonferenz am IS-CTE - (University Institute of Lisbon), die sich u.a. auch mit dem verkehrstechnischen Ansatz der Optimierung der Verkehrsinfrastruktur befasste, die Unfallkommissionsarbeit und den neuen webbasierten „Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen“ (<https://makau.bast.de>) vorstellen.

Im Herbst 2016 hat Wulf Hoffmann an der französischen Konferenz zur Gründung eines französischen Dachverbandes der Unfallopfer teilgenommen, um das Nachbarland beim Aufbau eines eigenen nationalweiten Verbandes zum Schutz der Verkehrsunfallopfer zu unterstützen.

## Weitere Aktivitäten auf europäischer Ebene

Auf Anregung der FEVR und mit Unterstützung der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt wurden alle Mitglieder des Europäischen Parlaments um Unterstützung des europäischen Ziels gebeten, die Anzahl schwerverletzter Verkehrstopfer zu reduzieren. Durch Unterzeichnung der „Schriftlichen Erklärung Deklarationsnummer 0004/2016“ sollte die EU-Kommission vor dem Hintergrund der gestiegenen Zahlen der bei Verkehrsunfällen Getöteten aufgefordert werden, ein verbindliches strategisches Ziel zur Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfallopfer zu definieren.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland unterstützt zudem die Vorbereitung einer von der FEVR beabsichtigten Ausstellung zum Weltgedenktag für Verkehrsunfallopfer im Jahr 2016 (ggf. auch 2017). In Anlehnung an die französische Kampagne „Survies“ des französischen Verbandes „Victimes et Citoyens“ sollen möglichst aus allen Ländern Europas Verkehrsunfallopfer porträtiert werden und über ihr Schicksal berichten, um so das unsägliche Leid, das durch aggressive und gefährliche Fahrweisen entsteht, insbesondere auch die psychischen, physischen und sozialen Folgen für Schwerstverletzte (die so häufig in der Diskussion um Unfallopfer vergessen werden) in der politische Diskussion auf nationaler und europäischer Ebene den Verantwortlichen stärker bewusst zu machen.

Die VOD hat die Studie des belgischen Forschungsinstituts Belgian Road Safety Institut (BRSI) „My life after the crash“ (MyLAC) durch die Übersetzung ins Deutsche und Verbreitung bei den eigenen Mitgliedern und in Netzwerken unterstützt. Die Umfrage „Mein Leben nach dem Unfall“ <http://www.questionpro.com/a/TakeSurvey> ist eine umfassende internationale Studie, die von der FEVR, zusammen mit dem Belgischen Institut für Verkehrssicherheit (BRSI) durchgeführt wird.

Zweck dieser Studie ist es, die Folgen von Verletzungen im Straßenverkehr im Detail zu erkunden und nach Möglichkeiten zur Verbesserung der Lebensqualität von Unfallopfern zu suchen. Die Ergebnisse der Studie sollen zur Formulierung von Empfehlungen und zugleich auch zu einer sensibleren Einstellung in der Öffentlichkeit beitragen.

Sobald erste Ergebnisse der Studie vorliegen, werden diese auch den deutschen Unfallopfer- und Verkehrssicherheitsverbänden zur Verfügung gestellt.

# Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr

Jedes Jahr kommen weltweit fast 1,3 Millionen Menschen im Straßenverkehr ums Leben und mehr als 50 Millionen werden verletzt. Angesichts rasant steigender Motorisierung ist eine gewisse Stabilisierung dieser Werte zwar ein Hinweis auf die Fortschritte, die in der Unfallbekämpfung erzielt worden sind. Aber die Bemühungen zur Verringerung der Verkehrsofferraten sind eindeutig unzureichend.

Gegenwärtig sterben jede Woche noch immer etwa 500 Menschen auf den Straßen allein für den Bereich der EU. Damit sind Verkehrsunfälle die häufigste nicht krankheitsbezogene Todesursache in Europa.

Verkehrsunfälle sind laut dem jüngsten Globalen Statusbericht über die Sicherheit im Straßenverkehr der Weltgesundheitsorganisation (WHO) auf der Liste der Haupttodesursachen auf Platz acht. Aktuelle Entwicklungen lassen jedoch darauf schließen, dass Verkehrsunfälle im Jahr 2030 bereits die fünfthäufigste Todesursache sein werden, es sei denn, man steuert entsprechend dagegen. Deshalb ist die Sicherheit im Straßenverkehr ein bedeutendes globales Problem.

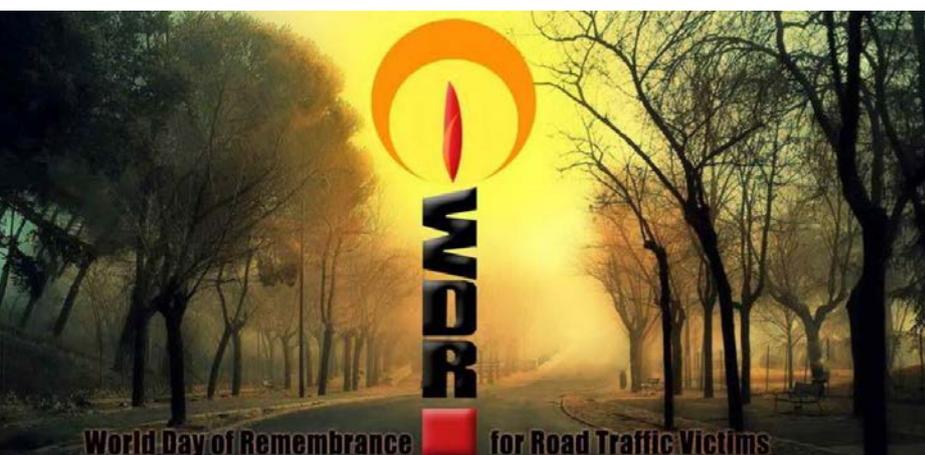
Diese Daten zeigen, dass es bislang auch der WHO bislang ersichtlich nicht gelungen ist, ihrer

Resolution zur Verbesserung der weltweiten Straßenverkehrssicherheit in der Dekade von 2010 bis 2020 genügend Aufmerksamkeit und Nachhaltigkeit zu verleihen. Vielmehr wird ein unverändert hoher Preis durch weltweit sogar steigende Zahlen der Getöteten und Schwerstverletzten im Straßenverkehr gezahlt. Die internationale Zielsetzung, die Anzahl der Todesfälle in dem Zeitraum zu halbieren, erfordert dringend wirksamere Aktionen.

Ein Tag des Gedenkens für Verkehrsunfallopfer wird als „World Day of Remembrance for Road Traffic Victims (WDR)“ jährlich am dritten Sonntag im November in einer zunehmenden Zahl von Ländern rund um den Erdball begangen. Dieser Tag ist der Erinnerung an die Millionen im Straßenverkehr getöteten und verletzten Menschen sowie deren Familien und Angehörigen gewidmet. Er ist aber auch ein Tag des Dankes und des Respektes gegenüber den engagierten und hochprofessionellen Rettungsdiensten, den Polizeibeamten und Ärzten, die tagtäglich mit den traumatischen Folgen von Tod und Verletzung auf den Straßen konfrontiert werden.

Die öffentliche Anerkennung dieses Gedenktages am 20.11.2016 durch Regierungen in aller Welt (s. <http://worlddayofremembrance.org/>)

kann als Signal für ein wachsendes Bewusstsein verstanden werden, der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit künftig eine höhere Bedeutung zuzumessen. Die laufende Entwicklung wird von den Verkehrssicherheits- und Unfallopferverbänden als Non-Governmental Organizations (NGOs) für Straßenverkehrssicherheit kritisch beobachtet.



# Sekunden, die über Leben und Tod entscheiden

## - Kategorisierungssystem für Geschwindigkeiten -

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) ist ein 2011 in der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) gegründeter Dachverband für die verschiedenen Einrichtungen in Deutschland, die sich um Opfer des Straßenverkehrs kümmern. Gemeinsam mit unseren Mitgliedern wollen wir die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern spürbar verbessern, und wir wollen auch die Verkehrsbedingungen so verändern, dass es immer weniger Opfer geben wird.

Alle Verkehrsteilnehmer sind dem historisch gewachsenen Lebensbereich des Straßenverkehrs mehr oder weniger ausgeliefert, doch nur wenige machen sich klar, dass Leben und Tod im Straßenverkehr eine geringere Distanz als eine Sekunde haben können.

Glücklicherweise finden wir immer wieder wichtigen Verbesserungsbedarf im Verkehrssystem und an Fahrzeugen, z. B. in der aktiven bzw. passiven Sicherheit oder bei Verkehrsführungen, der zum großen Teil auch sukzessive umgesetzt wird. Doch warum gewöhnen wir uns als Nutzer der Kraftfahrzeuge so schnell an die ungeheuren Kräfte, die durch die Geschwindigkeiten, auch die ganz normalen, entstehen? Die VOD sucht nach Möglichkeiten, das System „Straßenverkehr“ im Sinne einer höheren Sicherheit grundlegend zu verbessern.

Bei der Generierung von Maßnahmen ist das Verursacherprinzip eine ganz wichtige Betrachtungsweise. Im Jahr 2015 haben bei Verkehrsunfällen in Deutschland in über 85 Prozent aller Fälle entweder ein Pkw oder ein Nutzfahrzeug die tödlichen Verletzungen herbeigeführt. Fahrzeuge, die Verursacher tödlicher Verletzungen

bei Verkehrsteilnehmern sind, müssen Ihren Beitrag zum Schutz vor solchen Folgen leisten.

Die VOD hat das Gefahrenpotenzial unangemessen hoher Geschwindigkeiten insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer untersucht und kategorisiert. Modellberechnungen und Kenntnisse aus der Trauma-Biomechanik dokumentieren die Folgen der Geschwindigkeit bei Straßenverkehrsteilnehmern. Je nach Verkehrssituation existieren in Abhängigkeit von der gefahrenen Situation unterschiedliche Schädigungspotenziale. Dort, wo Kollisionen mit Fußgängern möglich sind, ist die gefahrene Geschwindigkeit rechtlich anders zu bewerten als in Situationen, die ausschließlich Kraftfahrzeugen vorbehalten sind. Dies muss mehr als bisher auch für die Sanktionierung von Verstößen gelten.



- **Unterbewertung der Geschwindigkeitsverstöße**
  - **Geschwindigkeitsunfälle** sind nach der Unfallstatistik zwar oft besonders **folgeschwer**, jedoch regelmäßig nicht strafbar und liegen sogar bei der Verteilung der Bußgelder und Vergabe von Punkten im Fahreignungsregister i. d. R. im **unteren Drittel der Sanktionshöhen**.
  - Schaut man in den Tatbestandskatalog, so findet man bei **90 km/h innerorts**, also im Allgemeinen einer Überschreitung von 40 km/h,
    - ein Bußgeld von **160 Euro**,
    - ein **Fahrverbot** von **einem Monat** und
    - **2 Punkte** im Fahreignungsregister (FAER).
  - Die **geringe Höhe** der **Sanktion passt** erkennbar **nicht** zu der beinahe **100%igen** potenziellen **Schädigungsfolge** eines **MAIS 3+** für **Fußgänger**, also einer **schweren Verletzung bis hin zum Tod**. Mit einer Geschwindigkeit von **90 km/h innerorts mit Fußgängerverkehr** hat ein **Fahrer** bereits **alles** getan, um einen **Menschen potenziell zu töten**.

Eine Systematisierung und Typisierung von Verkehrssituationen und gefahrenen Geschwindigkeiten ermöglicht eine rechtliche Bewertung, die Eingang in die Temporegelung wie auch in die Überwachungs- und Verfolgungspraxis finden sollte. Eine solche Betrachtung ist insbe-

sondere deshalb bedeutsam, weil die Zahlen der bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommenen Menschen sowie der Verletzten seit mittlerweile über zwei Jahren in Deutschland wieder steigen.

Tempobeschränkungen und die Sicherheit von Fahrzeugen, Straßen und Straßenrändern müssen zugunsten der Menschen gestärkt werden, damit, wenn ein Teil des Systems scheitert, andere Teile noch schützen.

### Ursachen der Verkehrsunfälle mit Getöteten in Deutschland 2015



### Unfallursache Geschwindigkeit dominiert

Der Ansatz der VOD zu einem Kategorisierungssystem für Geschwindigkeiten soll sicherstellen, dass bei einem Unfall die Aufprallenergie unterhalb der Schwelle bleibt, die zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen kann. Dies geht über die bisherige Festlegung der Tempobegrenzungen und Sanktionierung von Verstößen hinaus, um die Interaktion zwischen Umwelt, Infrastruktur und physischer Verwundbarkeit sicherer als bisher zu bewältigen.

Bei dieser Vorgehensweise sind Geschwindigkeitsbegrenzungen und deren Durchsetzung eine ergänzende Maßnahme zur Schaffung sichererer Straßen, Straßenrändern und Fahrzeugen, die zusammenarbeiten, um Fahrerfehler zu vermeiden bzw. nicht so folgenschwer sich auswirken zu lassen.

Der Bundesrat hat – vor dem Hintergrund der teilweise maroden Infrastruktur, vor allem im Bereich von Brückenbauwerken, am 14.10.2016 mehrheitlich folgende Entschließung getroffen (Drucksache 517/16): „Im Falle einer vorsätzlichen Gefährdung einer volkswirtschaftlich unverzichtbaren Infrastruktur ist (...) eine deutliche Erhöhung der Bußgelder erforderlich, z. B. auf einen Betrag in einer Größenordnung von 1.000 Euro.“ Bisher ist beim verbotswidrigen Befahren einer Strecke – entgegen Verkehrszeichen 251 StVO (ggf. mit Gewichtsangabe 3,5 t) – regelmäßig ein Bußgeld in Höhe von 75 Euro fällig.

Wünschenswert wäre, den Wert des menschlichen Lebens, ähnlich wie bei der Infrastruktur zur Vermeidung abstrakter Verkehrsgefahren nun vorgesehen, bei den Sanktionshöhen geschwindigkeitsbedingter Verkehrsverstöße



künftig ebenfalls zu berücksichtigen, die heute i. d. R. nur zu relativ niedrigen Verwarnungs oder Bußgeldern führen.

Die VOD fordert, dass bei der rechtlichen Bewertung von unangemessenen bzw. gefährlichen Fahrzeuggeschwindigkeiten die potenziellen Schädigungsfolgen (also nicht die eingetretenen), bezogen auf die konkrete Situation, im Vordergrund stehen sollten. In Verkehrsbereichen, in denen sich Fußgänger und Radfahrer befinden oder befinden könnten, darf es nicht sein, dass Kraftfahrzeuge Fußgänger oder Radfahrer schwer verletzen oder gar töten. Bislang nimmt die Generalprävention von Verletzungen im Straßenverkehr einen viel zu geringen Stellenwert in der Sanktionsschwere in der verkehrs- und gesundheitspolitischen Diskussion, aber auch im Bewusstsein der Öffentlichkeit und der Kfz-Führer ein.

Im internationalen Vergleich sind die Bemühungen um eine generalpräventive Verkehrsunfall-

bekämpfung in Deutschland, vor allem in Bezug auf eine unangemessen hohe Geschwindigkeit, insgesamt sehr gering ausgeprägt. Dies birgt ersichtlich hohe Gefahren für die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer. Wer zu Fuß geht, wird zu häufig Opfer eines Verkehrsunfalles mit schwerem Personenschaden. Besonders kritisch ist die Situation bei der Häufigkeit tödlicher Folgen. Der Anteil getöteter Fußgänger an allen im Verkehr Verunglückten ist in Städten und Gemeinden überproportional hoch, 2015 lag er laut Statistischem Bundesamt in Deutschland bei 34 Prozent, und dies bei einem durchschnittlichen Fußwegeanteil von 24 Prozent. Bei Radfahrern beträgt der Getötetenanteil innerorts 23 Prozent, der des Radverkehrs am Modal Split indes nur rund 10 Prozent, was eine mehr als doppelt so hohe Gefahr der Tötung im Straßenverkehr gegenüber dem Durchschnitt aller Verkehrsteilnahmearten dokumentiert.

Ein Beispiel wesentlich schärferer, d. h. an den potenziellen Schadensfolgen orientierter

Sanktionshöhen zeigt sich aus den gesetzlichen Regelungen in der Schweiz. Ein Beispiel zur Sanktionierung in der Schweiz: Die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h und mehr bedeutet – ungeachtet der konkreten Umstände – eine grobe Verkehrsregelverletzung i. S. v. Art. 90 II SVG und damit strafbares Vergehen, welches mit Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren oder mit Geldstrafe bedroht ist. Die „harten“ Sanktionen wurden noch deutlich verschärft durch ein neues „Rasergesetz“, das am 1. Januar 2013: in Kraft trat: Eine besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, z. B. innerorts um 50 km/h, bedeutet eine vorsätzliche Verletzung einer elementarer Verkehrsregel und das Eingehen eines hohen Risikos eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern und wird mit Freiheitsstrafe von mindestens einem bis zu vier Jahren bestraft, was in Deutschland einem Verbrechenstatbestand entsprechen würde.

Zur Erhöhung der Generalprävention zeigt sich daher in den Städten, wo verletzbar Fußgänger und Radfahrer vermehrt zu erwarten sind, gegenüber der für Autofahrer angenehmen Praxis der Billig-Knöllchen in Deutschland offenkundig Handlungsbedarf. Dabei sind im Ergebnis zwei Punkte wesentlich: Das Tempo des innerstädtischen Autoverkehrs muss sinken, und die Sichtbarkeit und Sicht von Fußgängern und Radfahrern muss erhöht werden.

Für Innerorts-Situationen mit Fußgänger- und Radfahrerverkehr könnte eine Geschwindigkeit dann als unangemessen oder gefährlich gelten, wenn sie in 50 Prozent der Fälle eine Verletzungsschwere von MAIS 2 verursachen kann. Die Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) oder vereinfachte Verletzungsskala ist eine Bewertungsskala für die höchste Letalität von Einzelverletzungen in den Schweregraden 1 bis 6 (gering, ernsthaft, schwer, sehr schwer,

kritisch, maximal). Bei Fußgängern wäre, nach repräsentativer Auswertung der seit 1999 bis heute eingerichteten GIDAS-Datenbank (German In-Depth Accident Study), in 50 Prozent der Fälle bei einer Kollisionsgeschwindigkeit ( $\Delta v$ ) von ca. 15 km/h eine ernsthafte Verletzung (MAIS 2) zu erwarten.

Als grob fahrlässig könnte eine Geschwindigkeit zu bewerten sein, die in 50 Prozent der Fälle zu einer Verletzungsschwere von MAIS 3, d. h. wenigstens einer schweren Verletzung führt. Die zum potenziellen Erreichen dieses erheblichen Körperschadens kollisionsbedingte, einen Radfahrer erfassende Geschwindigkeitsänderung ( $\Delta v$ ) dürfte laut GIDAS-Daten bei ca. 25 km/h liegen.

Für Innerorts-Situationen mit Fußgänger- und Radfahrerverkehr könnte als vorsätzlich eine Geschwindigkeit zu bewerten sein, die in 90 % der Fälle zur Verletzungsschwere von MAIS 3 und höher (schwer, sehr schwer, kritisch, maximal bzw. Tötung) führt. Das Aufpralltempo ( $\Delta v$ ) dürfte bei Fußgängern und Radfahrern bei ca. 65 km/h liegen.

In Verkehrsbereichen, in denen sich Fußgänger und Radfahrer befinden oder befinden könnten, darf es nicht sein, dass Kraftfahrzeuge Fußgänger oder Radfahrer schwer verletzen oder gar töten. Um welche Geschwindigkeiten es dabei geht, ist bekannt, wie oben gezeigt.

Die Aufgabe, die man nun hat, besteht darin, Grenzwerte für Geschwindigkeiten so sinnvoll festzulegen, dass die Verletzungen mit einer großen, am besten sehr hohen Wahrscheinlichkeit verhindert werden.

# Sofortige Erfassung von Gesundheitsschäden – Verletzungsfolgen nicht erst durch spätere Gutachten dokumentieren

Nach einem Verkehrsunfall ist es wichtig, dass die Gesundheitsschäden und somit die Verschlechterungen der Gesundheit und der Lebensbedingungen eines Opfers sofort und korrekt erfasst werden. Spätere Gutachten, z. B. in Gerichtsverfahren, können gar nicht mehr die früheren Fakten und die Verschlechterungen zuverlässig ermitteln. Dies betrifft nicht nur medizinische Fakten körperlicher und seelischer Natur, sondern auch die Verschlechterungen in der Lebensführung, die z. B. durch Nachbarn, Hilfsdienste oder andere Zeugen beschrieben werden können.

Die VOD hat zu diesem Zweck einen Erfassungsbogen für die Unfallopfer-Dokumentation der durch den Unfall eingetretenen Veränderungen und Schädigungen erarbeitet, der noch im Jahr 2016 ins Netz gestellt wird.

Wichtig ist die Ersterfassung unmittelbar nach dem Unfall, die somit zu einer Grundlage für die erste und zügige Schadenabwicklung mit dem Versicherer werden kann.

Diese Dokumentation soll unmittelbar nach dem Unfall erstellt und nach Möglichkeit sofort von der Versicherung, die den Schaden zu tragen hat, innerhalb einer kurzen Frist anerkannt werden.

Für später folgenden Verschlechterungen oder auch Verbesserungen des Zustands des Unfallopfers hat die VOD ein weiteres Formular, die „Nachtragserfassung“, entwickelt (steht auch im Netz).



# Opferschutz durch Fahrzeugdatenauswertung bei schweren Verkehrsunfällen

Die Rekonstruktion eines Verkehrsunfalls und die juristische Beurteilung der Beiträge zu dessen Verursachung setzen die Feststellung der dafür relevanten Tatsachen in hinreichender Qualität und Quantität voraus. Entscheidungserheblich sind oft Aussagen von Beteiligten oder eventuell vorhandenen Zeugen sowie technische Fakten, soweit diese gesichert werden oder im Nachhinein noch zu erheben sind. Infolge zunehmender Ausstattung moderner Fahrzeuge mit elektronischen Baugruppen und Fahrerassistenzsystemen wandelt das Kfz sich immer stärker in einen rollenden Computer. Umgekehrt ist die Verkehrsunfallaufnahme

schon heute dadurch geprägt, dass infolge fahrdynamisch wirkender Systeme immer weniger sichtbare Spuren auf der Fahrbahn vorhanden sind, die den Unfallablauf zumindest teilweise erkennen lassen. Es wird deshalb immer schwieriger aufzuklären, wer den Unfall verursacht hat: welcher Mensch oder welche Maschine? Vorhandene Datenspeicher elektronischer Bauteile im Auto sind jedoch in der Lage, die Ursachenzusammenhänge für ein konkretes Unfallgeschehen mit hoher Aussagekraft zu objektivieren, wenn Ermittler die neue Quelle nutzen, und dies aufgrund bestehender Rechtsvorschriften auch dürfen.

## Verkehrsunfälle meist Folge menschlicher Fehler

Unfälle mit Personenschäden sind regelmäßig keine schicksalhafte, unvermeidbare Nebenerscheinung des Straßenverkehrs. Vielmehr resultieren sie zu einem hohen Anteil von über 90 Prozent aus der Nichtbeachtung von Verkehrsvorschriften. Zu den häufig ausschlaggebenden Verhaltensfehlern, die zu gravierenden Schadensereignissen führen, zählen neben Verkehrsverstößen wie überhöhter Geschwindigkeit häufig Ablenkung, Müdigkeit oder der Einfluss von Alkohol oder Drogen, auch wenn die „Ablenkung“ oder „Unachtsamkeit“ als Unfallursache deutschlandweit bislang in keiner amtlichen Statistik auftauchen, so dass diese Daten bislang nicht ausgewertet und deshalb seitens der Polizei – wie auch in der Bevölkerung – vielfach noch bagatellisiert werden.

Eine erhöhte Gefahr der Ablenkungswirkung zeigt sich gegenwärtig infolge Nutzung neuer

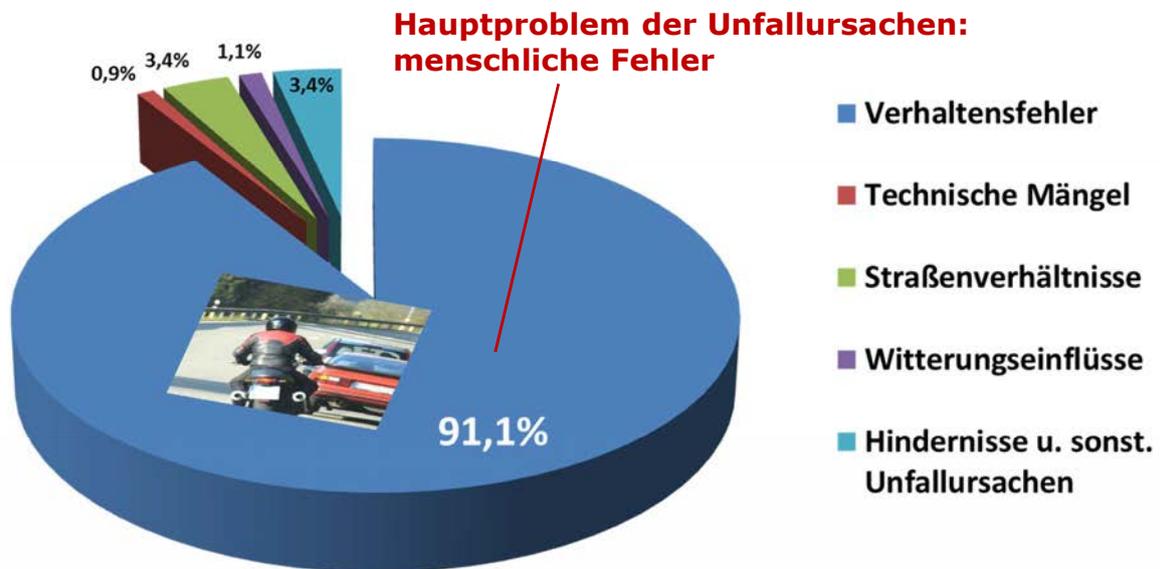
Funktionalitäten. Als besonders stark beeinträchtigend erweisen sich Ablenkungen, indem der Fahrer mit dem Smartphone Aufgaben ausführt, die hohe visuell-motorische Anforderungen an ihn richten. Hierzu zählen insbesondere das Lesen sowie auch das Eingeben von Texten am Touch-Display. Daher müssen das Eingeben von Kurzmitteilungen oder gar von E-Mails am Smartphone sowie sonstige anspruchsvolle Internetaktivitäten, wie z. B. das Lesen in umfangreichen Texten, als sehr kritisch und besonders nachteilig für die Verkehrssicherheit betrachtet werden.

Das erforderliche Gefahrenbewusstsein ist, insbesondere bei Handy affinen jungen Erwachsenen, offensichtlich zu wenig vorhanden, und oftmals reduzierte Geschwindigkeiten, die beim Schreiben von Textnachrichten, nicht jedoch beim Lesen oder einem Status-Update

## Regelmissachtung als Ursache schwerer Unfälle

- Ursachen für Personenschadenunfälle 2015 in Deutschland

### Grundlagen der Verkehrsüberwachung und Ahndung von Verkehrsdelikten



beobachtet worden sind, erscheinen als nicht ausreichend, die zusätzlichen Anforderungen zu kompensieren. Daher hat auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag 2015 technische Lösungen zur Vermeidung der Smartphone-Nutzung während der Fahrt empfohlen. Mittels einer spezifisch zu entwickelnden Smartphone-Applikation sollte der Zugriff auf einige Funktionen des Telefons während der Fahrt beschränkt, d. h. die gefahrträchtigen komplexen Nebenaufgaben im Auto technisch definitiv unterbunden werden. Keinesfalls dürfen durch Ablenkung herbeigeführte Unfallgefahren in Zukunft noch zunehmen, etwa

aufgrund einer wachsenden Diffusion elektronischer Geräte im Straßenverkehr, zu denen auch ablenkungsfördernde Infotainment- oder nur wenig intuitive Bedieneinrichtungen von Fahrer-Assistenzsystemen zählen könnten.

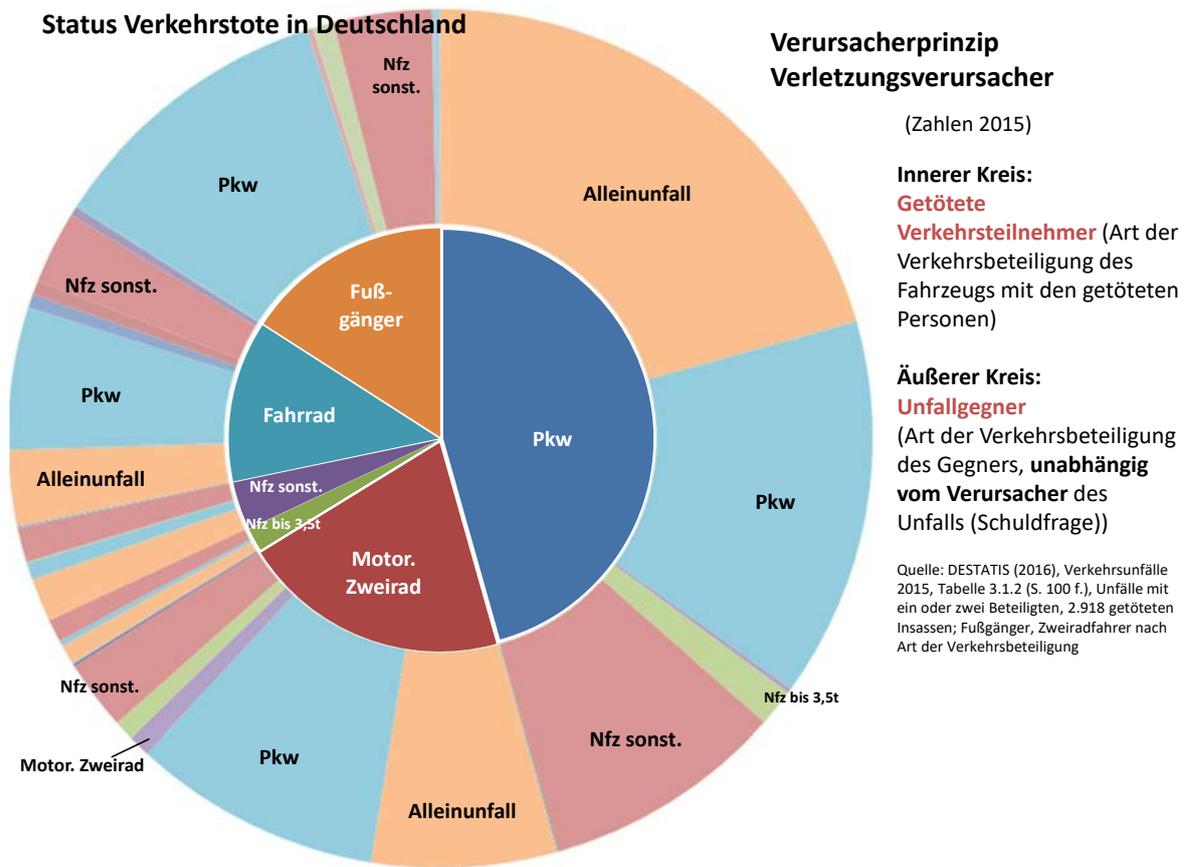
Allerdings muss zugleich eine Rekonstruktion möglicher Verstöße und Manipulationen, insbesondere im Rahmen von Ermittlungsmaßnahmen nach einem schweren Verkehrsunfall, z. B. durch Auswertemöglichkeiten von Daten der Bordelektronik, technisch sichergestellt werden.

## Bessere Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen

Die Aufnahme von Verkehrsunfällen zählt zu den wichtigsten Teilbereichen der polizeilichen Aufgabenwahrnehmung. Sie resultiert aus dem gesetzlichen Auftrag, Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu ermitteln und zu verfolgen sowie Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ord-

nung abzuwehren und dabei den Schutz privater Rechte zu gewährleisten.

Überdies müssen durch eine qualifizierte polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme Unfallbrennpunkte in der Infrastruktur und besondere Gefahren

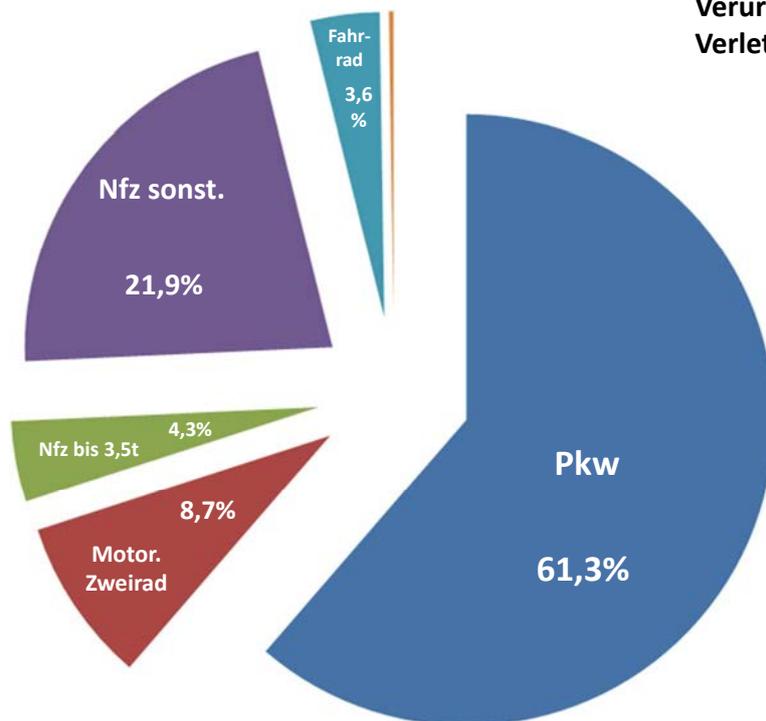


frühzeitig erkannt und wirksam entschärft bzw. bekämpft werden. Dabei bedeutet die Untersuchung von schweren Unfällen unter Beteiligung von Kfz durch kompetente und unabhängige Stellen einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Effektivitäts- und Effizienzsteigerungen bei der Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr sind mit Blick auf die Vision Zero vermehrt dazu erforderlich, tieferegehende Informationen über Probleme und Schwachstellen im Gesamtsystem Straßenverkehr zu erhalten, um sowohl die Kfz als auch den Verkehrsraum künftig fehlertoleranter zu gestalten.

Eines der wesentlichen Ziele der Verkehrsunfallanalyse ist die Ermittlung der rechtlich relevanten Ursachen eines Unfalls, z. B. durch ein technisches Gutachten zur Unfallrekon-

struktion im Rahmen eines staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahrens. Darüber hinaus ist es notwendig, technische Mängel an Fahrzeugen (z. B. an Reifen, Bremsen, Radaufhängung, Lenkung) zu erkennen. Überdies müssen künftige verkehrsrechtliche oder -technische Verbesserungsmöglichkeiten gefunden werden. Neben Aufklärung bei Verkehrsteilnehmern über Mängel bzw. Präventionsmaßnahmen mit dem Ziel: Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheitsberatung, Training oder Therapie, geht es weiterhin auch darum, auf politischer Ebene, Optimierungen des Mobilitäts- und Verkehrssystems zu entwickeln und voranzubringen, z. B. durch Automatisierungen, Vergrößerung von Sicherheitsreserven und eine Gewährleistung sicherer Verkehrsabläufe.

### Status Verkehrstote in Deutschland



### Verursacherprinzip Verletzungsverursacher

(Unfallzahlen 2015)

**Fahrzeuge, die Verursacher tödlicher Verletzungen sind, müssen ihren Beitrag zum Schutz dieser Kategorie leisten.**

**Dies betrifft insbesondere Pkw (61,3 %), Nutzfahrzeuge und Transporter (24,2 %).**

**Das Verursacherprinzip ist bei der Generierung von Maßnahmen eine ganz wichtige Betrachtungsweise.**

Datenquelle: DESTATIS 2016

## Einführung des Event-Data-Recorders auf EU-Ebene

Zwar konnte in Deutschland ein nennenswerter Einsatz von Unfalldatenspeichern bislang aus Datenschutzgründen und wegen des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht realisiert werden, doch bei neueren Fahrzeugen wird der Event-Data-Recorder (EDR) für mehr Rechtsicherheit, wenigstens (und nur) bei Unfällen, sorgen. Ein EDR führt sämtliche Daten aus den im Kfz vorhandenen Fahrerassistenzsysteme (FAS) zusammen und macht nahezu alle Fahrvorgänge über eine Schnittstelle somit einer Auswertung leicht zugänglich.

Sowohl für die Geschädigten bei Verkehrsunfällen als auch für die Allgemeinheit, da jeder-

mann jederzeit Opfer eines Verkehrsunfalls werden kann, sowie für notwendige präventive Maßnahmen in verschiedenster Hinsicht zur Verhinderung künftiger Unfälle und für die Funktionsfähigkeit der Strafrechtspflege, wenigstens bei Unfällen mit Personenschaden, ist es von wesentlicher Bedeutung, die Entstehung folgenswerer Delikte objektiv aufklären zu können. Deshalb müssen aufgrund oft immer geringerer und unbedeutenderer sichtbarer Spuren an der Unfallstelle, die zur sachgerechten Konstruktion des Geschehens die notwendigen Feststellungen zu ermöglichen in der Lage sind, vorhandene elektronische Daten in Kraftfahrzeugen manipulationsfrei zugänglich



und für eine gerichtliche Auswertung verfügbar gemacht werden, zumindest, soweit es sich, vor dem Hintergrund der Verhältnismäßigkeit, um Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden handelt.

Es sollte deshalb darauf hingewirkt werden, dass die EU sich mit der in ihren Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit bis 2020 postulierten Prüfungsaufgabe, dem verpflichtenden Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten („Black Boxes“), die bereits in der vergangenen Dekade auf der Agenda stand, alsbald ernsthaft und konstruktiv auseinandersetzt. Nationale Regelungen allein würden keinen durchgreifenden Erfolg bringen, zumal das hier zu berücksichtigende Typ-Zulassungsrecht bei Kraftfahrzeugen dem europäischen Recht unterfällt.

# Kinderunfälle: Tempo runter – für ungeschützte Verkehrsteilnehmer!

Kinder sind die Zukunft. Auch deshalb gelten Unfälle mit Kindern als das traurigste Kapitel der Mobilität auf unseren Städten. Was können und sollen die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in unterschiedlichen Aufgabenbereichen unserer Gesellschaft leisten, um hier weiterhin notwendige Verbesserungen zu erzielen? Um dies Frage zu beantworten, einen bundesweiten Erfahrungsaustausch herbeizuführen und nötige Verbesserungen zu etablieren, wurde – in Kooperation von VOD und den beiden Dachverbandsmitgliedern GUVU und FHöV NRW – im Oktober 2015 ein dreitägiger bundesweiter Kongress in Münster (Westfalen) durchgeführt.

Die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder ist in den letzten Jahrzehnten – seit 1970, dem Höchststand der Verkehrstoten in Deutschland – kontinuierlich geringer geworden. So hat sich erfreulicherweise allein in den vergangenen zehn Jahren im Bundesgebiet die Zahl der getöteten Kinder auf über die Hälfte reduziert. Auch die Anzahl der verletzten Kinder ging in dem Zeitraum von 2006 bis 2015 auf 62 Prozent des Ausgangswertes zurück. Zudem haben Kinder im Vergleich zu anderen Altersgruppen ein geringeres Unfallrisiko. Doch bedeutet der bis 2015 eingetretene, deutliche Rückgang der Unfälle auf 84 getötete und über 28.000 zum Teil schwer verletzte Kinder im Straßenverkehr wirklich bereits einen durchgreifenden Erfolg?

Wohl kaum mag ein Vergleich mit ehemals noch höheren Risiken zufriedenstellen, wenn noch immer durchschnittlich alle vier bis fünf Tage ein Kind unter 15 Jahren im Verkehr auf deutschen Straßen stirbt und dort alle 18 Minuten ein Kind verletzt wird, zum Teil so schwer, dass es sein Leben lang darunter leidet.

Unfallopfer müssen mit schweren körperlichen, kognitiven und psychischen Beeinträchtigungen ihr Leben fortsetzen. Von einer Sekunde auf die andere kann das Leben der gesamten Familie aus den Fugen geraten und wird auf eine lange Zeit vielfach von einer völligen Überforderung und Hilflosigkeit aller Beteiligten dominiert. Dies sind oftmals über 100 Personen im engsten Umfeld eines Opfers, bei Kindern aber eher noch bedeutend mehr.

Kinder verunglücken in der Regel als Fußgänger, Radfahrer oder Mitfahrer im Kraftfahrzeug, teilweise, weil sie selbst die Sicherheitsregeln nach der StVO nicht beachten, oftmals aber auch, weil Fahrzeugführer gegenüber Kindern nicht die gebotene, besonders – u. a. nach § 3 Abs. 2a StVO – geforderte Rücksicht nehmen.

Gegenwärtig verunglücken Kinder nach den Erhebungen des Statistischen Bundesamtes am häufigsten als Mitfahrer im Auto: 38,0 Prozent



der verunglückten Kinder kamen 2015 – mehr oder weniger gesichert – im Pkw zu Schaden. Fast ein Drittel aller verunglückten Kinder (32,1 Prozent) waren beim Unfall mit dem Fahrrad unterwegs, etwa jedes vierte verunglückte Kind (23,3 Prozent) wurde als Fußgänger im Straßenverkehr verletzt.

Wenn Kinder an einem Verkehrsunfall beteiligt waren, verunglückten während der letzten Jahre in aller Regel die jüngeren Kinder unter sechs Jahren vornehmlich als Mitfahrer im Auto, Kinder von sechs bis unter zehn Jahren meist als Fußgänger und Kinder von zehn bis unter 15 Jahren hauptsächlich beim Radfahren.

## Überforderung von Kindern

Kinder sind keine kleinen Erwachsenen. Der Gedanke eines verkehrsgerechten Kindes ist und bleibt eine Illusion. Die Verkehrs- oder Mobilitätserziehung allein ist nicht in der Lage, ein verkehrssicheres Kind heranzubilden. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass

Erste Ansätze zur Vermeidung von Kinderunfällen ergeben sich daher

- bei der Insassensicherheit im Pkw durch eine möglichst hohe aktive und passive Fahrzeugsicherheit einschließlich spezieller Schutzsysteme für junge Insassen bei deren tatsächlich wirksamen Nutzung sowie
- beim Schutz von Kindern im Fahrrad- und Fußgängerbereich über eine möglichst hohe Helmtragequote, eine kindgerechte Verkehrsführung sowie über eine aktive Beeinflussung motorisierter potenzieller Unfallbeteiligter.

die für den Straßenverkehr gebotene Aufmerksamkeit und Konzentration im Vorschulalter von unter sechs Jahren kaum, im Grundschulalter von sechs bis unter zehn Jahren noch nicht vollständig und erst ab etwa 14 Jahren voll, d. h. einem Erwachsenen vergleichbar ist.

## Kinder im Auto richtig sichern

Nehmen Kinder als Mitfahrer im Kfz am Verkehr teil, werden sie nach jüngsten Ermittlungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nicht immer ausreichend gesichert, wie § 21 Abs. 1a StVO es fordert. So beträgt innerorts für Kinder im Fahrzeug die Sicherungsquote mittels Verwendung von Kinderrückhaltesystemen zwar schon 85 Prozent. Doch Fehlbedienungsuntersuchungen zeigen, dass nur 35 Prozent aller ein Kinderrückhaltesystem benutzenden Kinder richtig, also mit dem erforderlichem Schutzpotenzial gesichert sind, also bei zwei von drei mit einem Kinderrückhaltesystem gesicherten Kindern der Schutz nicht

ausreichend ist. Damit bleibt die Sicherungsquote von Kindern im Kfz unbefriedigend.

Ein Schritt zur Reduktion von Fehlbedienungen ist nach Erkenntnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Einführung von IsoFIX-Verankerungen. Bei diesen handelt es sich um eine starre Verbindung von Kinderrückhaltesystem und Fahrzeug über zwei genormte Befestigungspunkte. Das System erleichtert einen Einbau von Kindersitzen in das Fahrzeug und reduziert somit das Fehlbedienungspotenzial.

## Verkehr den Leistungsmöglichkeiten von Kindern anpassen

Kinder als Fußgänger verunglücken bei Verkehrsunfällen in Deutschland zumeist beim Überschreiten der Fahrbahn. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden erkannte die Polizei 2015 laut dem Statistischen Bundesamt in 89 Prozent der durch Kinder gesetzten Ursachen Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn. Davon wiederum war das Überschreiten der Fahrbahn, ohne dabei auf den Fahrzeugverkehr zu achten, mit 50,5 Prozent der häufigste Fehler. An zweithäufigster Stelle folgt mit 23,8 Prozent das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen.

Bei Verkehrsunfällen mit Kindern als Radfahrer registrierte die Polizei bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden 2015 die meisten Fehler, als mit 22,1 Prozent häufigste von Kindern gesetzte Unfallursache, in der falschen Straßenbenutzung, hier insbesondere die Nutzung der falschen Richtungsfahrbahn. Das stimmt überein mit häufigen Fehlern der erwachsenen Radler, also der großen Vorbilder. In zweiter Linie waren

es mit 19,8 Prozent Fehler beim Abbiegen oder beim Einfahren in den fließenden Verkehr oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand.

Analysen über die Ursachen von Kinderunfällen sowie die nötigen Interventionsmaßnahmen dürfen sich, wenn sie zu durchgreifenden Verbesserungen führen sollen, nicht auf Präventionsprogramme und Projekte zugunsten der Zielgruppe der Kinder reduzieren, da Kinder entwicklungsbedingt nicht über sämtlich erforderliche kognitive und motorische Ressourcen einer sicheren Verkehrsteilnahme verfügen. Kinder benötigen Lernmöglichkeiten und Unterstützung um sich das erforderliche Wissen und die Fertigkeiten für die Teilnahme am Straßenverkehr anzueignen. Zugleich muss aber auch der Verkehr an die (beschränkten) Leistungsmöglichkeiten von Kindern angepasst werden. Aus diesem Grund sollte ein Umfeld geschaffen werden, dass die Fehler des Einzelnen, auch der Kinder, z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen verzeiht.



Nach den aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes sind Kinder angesichts der im Tagesverlauf zu bestimmten Uhrzeiten festzustellenden Häufungen auf dem Schulweg und am Nachmittag besonders gefährdet. Konkrete Zahlen zu Schulwegunfällen werden bundesweit indes nicht ausgewertet.

Jüngste Daten der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) dokumentieren jedoch, dass eine Fülle von Verkehrsunfällen sich auf Schulwegen ereignet. Den größten Anteil bei den Verunglückten auf den Schulweg hatten mit 26.085 Verunglückten (49 Prozent) die Rad fahrenden Schüler, gefolgt von 10.031 verunglückten Fahrern/Mitfahrern im Pkw (19 Prozent) und 5.293 verletzten Fußgängern (10 Prozent). Der Schulbus erweist sich mit 2.969 (5,6 Prozent) der Verunglückten als relativ sicheres Verkehrsmittel. Bei der Altersverteilung der bei einem Schulwegunfall verletzten Schüler

nimmt die Spanne von 10 bis unter 15 Jahren den traurigen Spitzenplatz ein.

Künftig wird die im geltenden Recht noch vorgesehene hohe Hürde für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf bestimmten Straßen im unmittelbaren Bereich der abschließend aufgezählten sensiblen Bereiche mit Zugang zur Straße (Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern) abgesenkt, da der genannte Personenkreis generell als besonders schützenswert gilt, ohne dass es im Einzelfall des konkreten Nachweises eines erheblichen übersteigenden Gefahrenbereichs auf diesen Straßenabschnitten bedarf. Die erleichterte Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 zum Schutze der Kinder als schwächste Verkehrsteilnehmer, bedeutet einen ersten Schritt in die richtige Richtung.

## Toter Winkel: Radfahrer in Gefahr

Eines der markantesten Beispiele der Risiken des Fuß- und Radverkehrs ist der „tote Winkel“ bei rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen. Dies ist zugleich der gefährlichste der vier toten Winkel an allen Kfz. Bei Abbiegeunfällen zwischen Lkw und Radfahrern oder Fußgängern erfolgt nach Erkenntnissen der Unfallforschung in ca. 70 Prozent aller Fälle der Erstkontakt eines „schwachen Verkehrsteilnehmers“ auf der rechten Seite des Lkw bzw. Lastzugs.

Dennoch wird das Problem von vielen noch unterschätzt. Aufgrund der geringeren Größe ist es für Lkw-Lenker ohnehin schwierig, Radfahrer, vor allem Kinder, rechtzeitig in der Nähe seines Fahrzeugs wahrzunehmen. Radfahrer oder Fußgänger sind rechts neben einem an einer Kreuzung oder Einmündung wartenden Lkw

für dessen Fahrer kaum zu erkennen. Größer noch ist die Gefahr bei Lkw mit Anhängern, deren Weg - gegenüber dem Zugfahrzeug - einem deutlich engeren Kurvenradius, der so genannten „Schleppkurve“, folgt, wobei sich die seitliche Distanz des Radfahrers bzw. Fußgängers zum Schwerlastfahrzeug dramatisch verkürzt und im Kollisionsfall der schwache Verkehrsteilnehmer unweigerlich unter die Räder des Lastfahrzeugs gerät.

Der tote Winkel birgt somit immer wieder eine Lebensgefahr, wenn Lenker von Lkw, Bus oder Pkw beim Rechtsabbiegen Radfahrer oder Fußgänger übersehen. Das Bundesverkehrsministerium zeigt sich bemüht, das Ausmaß des toten Winkels und der damit einhergehenden Gefahr zu verringern. Dazu bieten sich vornehmlich

fahrzeugtechnische Maßnahmen an, aber auch die Aufklärung der Betroffenen über die Risiken sowie eine verbesserte Infrastruktur.

Daher muss Radfahrern aller Altersgruppen, aber auch Fußgängern, das Problem des toten

Winkels immer wieder nahegebracht werden, das ihnen oftmals nicht bewusst ist, weil sie die Sichteinschränkungen von Lkw-Fahrern nicht kennen. Keinesfalls sollten Radfahrer oder Fußgänger sich unmittelbar an der rechten Seite von rechtsabbiegenden Lkw-Fahrern aufhalten.

## Helme für alle

Persönliche Schutzausrüstungen wie ein Fahrradhelm, der laut Bundesministerin a.D. Dr. Schröder bis zu 80 Prozent der schweren Kopfverletzungen verhindern kann, oder auch Schutzwesten und reflektierende Materialien, die zu einer besseren Sichtbarkeit beitragen, sind in der Lage, weiter die Sicherheit zu erhöhen.

Helmtragequoten werden jährlich von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nach Altersgruppen im Innerortsverkehr erhoben.

2015 trugen über alle Altersgruppen hinweg 18 Prozent der Radfahrer einen Schutzhelm (2014: 17 Prozent). Damit sind die Tragequoten in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Inzwischen tragen mehr als drei Viertel aller Kinder zwischen 6 und 10 Jahren beim Radfahren einen Helm. Bei den elf- bis 16-Jährigen sank die Helmtragequote allerdings von 31 auf 29 Prozent. Damit nutzen allein jüngere Kinder vergleichsweise häufig einen Fahrradhelm. Jugendliche und Erwachsene sollten sich vermehrt

an ihre Vorbildfunktion erinnern, aber auch zu ihrem eigenen Schutz durch stärkere Nutzung des Helmes beitragen.

Bund, Länder und Kommunen sind gefordert, die aktuellen Entwicklungen in ihren Verkehrssicherheitsprogrammen zu berücksichtigen und ständig neu zu hinterfragen.



# Ablenkung am Steuer kann tödlich sein

Nur mal kurz auf das Smartphone geschaut oder den Bordcomputer gecheckt. Solche kleinen Ablenkungen durch moderne Technik im Auto, die nur Sekunden dauern, können zu tödliche Folgen führen. Denn was kaum jemandem bewusst ist: Wer bei Tempo 130 nur zwei Sekunden nicht auf die Straße schaut, legt in dieser Zeit eine Strecke von über 70 Meter im Blindflug zurück. Das bedeutet eine Distanz von 14 Fahrzeuglängen eines Pkw, über die der Fahrer, vom Verkehr abgewendet, gegen ein Hindernis prallen kann, ohne die geringste Chance zu besitzen, den Fahrweg zu kontrollieren oder gar auf plötzliche Gefahren zu reagieren. Inwieweit ist Ablenkung im Straßenverkehr ein Problem, und welche Maßnahmen helfen ggf., die Unfallursache zu vermeiden?

Verschiedene Unfallstudien kommen zu dem Ergebnis, dass wenigstens zehn Prozent aller Verkehrsunfälle durch abgelenkte Fahrer verursacht werden. Die Gefahren für sich und andere durch Unachtsamkeit und Ablenkung sollte daher niemand unterschätzen, auch nicht bei geringer Geschwindigkeit. Deshalb ist die Ablenkung als Unfallursache in den letzten Jahren verstärkt in den Fokus der Forschung gerückt.

Unfallstatistiken in den USA, in denen „Ablenkung“ schon seit mehreren Jahren als eigene Kategorie geführt wird, dokumentieren, dass durchschnittlich jeder zehnte Unfall mit Todesfolge sowie mehr als jeder sechste Unfall mit Verletzen aufgrund visueller, manueller oder kognitiver Ablenkung entstanden ist.

In Österreich hat man „Ablenkung“ oder „Unachtsamkeit“ mittlerweile sogar als Ursache für jeden dritten Verkehrsunfall ermittelt. Insbesondere die Ablenkung durch Benutzung eines Smartphones erweist sich dort als eine stark wachsende Unfallgefahr. Bei den Hauptursachen der tödlichen Verkehrsunfälle Österreichs sind Unachtsamkeit bzw. Ablenkung derzeit für jede siebte Todesfahrt verantwortlich.

„Ablenkung“ oder „Unachtsamkeit“ als Unfallursache tauchen deutschlandweit allerdings in keiner amtlichen Statistik auf, so dass diese

Daten bislang nicht ausgewertet und deshalb seitens der Polizei – wie auch in der Bevölkerung – vielfach noch bagatellisiert werden. In polizeilichen Auswertungen der Bundesländer zählen „Ablenkung“ oder „Unachtsamkeit“ allenfalls zu den „sonstigen Ursachen“, d. h. „Ursache 49: Andere Fehler beim Fahrzeugführer“, soweit sie nicht anderen Positionen wie z. B. „Geschwindigkeit“ oder „Abstand“ zugeordnet werden.

Dennoch führt nach Einschätzung von Experten insbesondere die verbotene Nutzung von Mobiltelefonen viel häufiger als im Bundesgebiet bekannt zu Verkehrsunfällen, deren Folgen oftmals mit Verletzten oder gar Toten, wenigstens aber erheblichem Sachschaden einhergehen. Die konkrete Ursache solcher, oft rätselhaft erscheinender Unglücke zu ermitteln, bereitet der Polizei indes bis heute zum Teil erhebliche Probleme. In den Unfallanzeigen finden sich dann oftmals Formulierungen wie: „Aus ungeklärter Ursache kam das Fahrzeug von der Fahrbahn ab...“

Begründete Anhaltspunkte für die Annahme, dass in Deutschland die Folgen der Ablenkung, vor allem durch moderne Kommunikationstechniken, harmloser sind, da sie bislang noch gar nicht als solche registriert werden, sind keineswegs ersichtlich.

Eine vom Autobauer Ford zum Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ in Auftrag gegebene Studie zeigt vielmehr, dass u. a. ein Viertel aller bundesweit befragten jungen Autofahrer bereits „Selfies“ während der Fahrt aufgenommen hat. Mehr als in anderen EU-Mitgliedstaaten gaben

deutsche junge Fahrer bei den Interviews zu, sich während der Fahrt aktiv mit Social-Media-Internetseiten zu beschäftigen. Jeder dritte von ihnen nutzt Dienste z. B. von Facebook, Twitter oder Instagram, um beim Fahren Nachrichten abzufragen oder gar Inhalte dort selbst einzustellen.

## Aktueller Forschungsstand

Fundierte Erkenntnisse zur Ausübungshäufigkeit fahrfremder Tätigkeiten lassen sich einer 2012 veröffentlichten Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entnehmen. Die in einer Literaturanalyse ausgewerteten, vor allem im Ausland durchgeführten Beobachtungs- und Befragungsstudien belegen, dass das Telefonieren während der Fahrt die bis heute am besten untersuchte Nebentätigkeit im Auto darstellt. Danach beeinträchtigen sowohl die physische als auch die kognitive Ablenkung beim Telefonieren während des Fahrens viele der für das Fahren notwendigen Prozesse, wie die visuelle Suche, Reaktionszeiten und Entscheidungsprozesse. Dies wirkt sich regelmäßig messbar in verminderter Fahrerleistung (Spurhaltung und Geschwindigkeitskontrolle) aus. Überdies führt der Gebrauch eines Telefons während der Fahrt häufig dazu, dass weitere ablenkende Tätigkeiten

ausgeführt werden (wie z. B. Telefonnummern oder Termine aufschreiben), die die Fahrleistung zusätzlich reduzieren.

Sodann hat die BASt in zwei jüngeren Fahr simulatorstudien untersuchen lassen, wie sich die Benutzung von Smartphones auf die Fahr sicherheit auswirkt und ob Fahrer in der Lage sind, Smartphones situationsangepasst zu benutzen. Die Ergebnisse wurden Anfang 2015 veröffentlicht. In diesen beiden durch das Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW) sowie unmittelbar seitens der BASt durchgeführten Untersuchungen hat sich generell erwiesen, dass die Benutzung eines Smartphones zu gewissen negativen Beeinträchtigungen der Fahrleistung führt, wobei das Ausmaß möglicher Defizite jedoch stark von der Art der Anwendung sowie vom Bedienkontext des Gerätes abhängig ist.

## Erhöhte Gefahr: Ablenkungswirkung neuer Funktionalitäten

Was muss geregelt werden? Als besonders stark beeinträchtigend erweisen sich Ablenkungen, indem der Fahrer mit dem Smartphone Aufgaben ausführt, die hohe visuell-motorische Anforderungen an ihn richten. Hierzu zählen insbesondere das Lesen sowie auch das Eingeben von Texten am Touch-Display. Daher müssen das Eingeben von Kurzmitteilungen oder gar von E-Mails am Smartphone sowie sonstige anspruchsvolle Internetaktivitäten, wie z. B. das

Lesen in umfangreichen Texten, als sehr kritisch und besonders nachteilig für die Verkehrssicherheit betrachtet werden.

Wer als Fahrer eine SMS verfasst, schaut im summarischen Durchschnitt über eine (Gesamt-) Blickabwendungsdauer von etwa 23 Sekunden auf das Smartphone und bei einer Nachrichten-App durchschnittlich sogar 25 Sekunden. Wer dabei in mehreren Intervallen von nur zwei



Sekunden den Blick von der Straße abwendet, um aufs Display seines Smartphones zu schauen, fährt jedoch bei Tempo 50, gemäß der Weg-Zeit-Berechnung, jeweils knapp 30 Meter im Blindflug. Mit einer Zuwendung der visuellen Aufmerksamkeit auf eine Smartphone-Aufgabe leiden nicht nur die Spurhaltung sowie das Abstandsverhalten. Der Fahrer kann zugleich auf plötzliche Ereignisse nicht mehr reagieren. Zu viele und zu lange Blickabwendungen müssen daher unbedingt vermieden werden. Das gilt in besonderem Maße für das Verfassen und Empfangen von Textnachrichten oder E-Mails sowie das Surfen im Internet.

Mark Vollrath berichtete beim DVR-Kolloquium im Dezember 2015 über ein überproportional

hohes Unfallrisiko bei Pkw-Fahrern durch das Lesen und Verfassen von Textnachrichten, da, anders als beim Telefonieren, der Blick dabei nicht nach vorn gerichtet bleibe, sondern vom Verkehr völlig abgewendet werde, so dass z. B. bremsende Fahrzeuge oder Hindernisse nicht mehr auffällig wahrgenommen werden könnten. Das „Texting“ sei nach einer sehr umfangreichen, 2014 in den USA durchgeführten Studie bei insgesamt 257 Auffahrunfällen konkret dokumentiert und ausgewertet worden. In durchschnittlich etwa sieben Prozent der untersuchten Fahrzeiten habe man ein Beschäftigen mit Textnachrichten beim Fahrer festgestellt, was im Ergebnis zu einem rund sechsfach erhöhten Unfallrisiko dieser Personen am Steuer eines Pkw beigetragen habe.

## Kommunikationsrisiken vermeiden

Verkehrspsychologe Vollrath befürchtet, dass die Ablenkung beim Fahrzeugführer durch vermehrte Nutzung von Informations- und Kommunikationssystemen künftig weiter zunehmen

werde. In jedem Fall sei es unerlässlich, eine valide Datenerhebung über entsprechende Verhaltensweisen in Deutschland einzuführen. Dies sei dringend notwendig, vor allem, um alsbald



direkte Präventionsmaßnahmen daraus ableiten zu können.

Das erforderliche Gefahrenbewusstsein ist, insbesondere bei Handy affinen jungen Erwachsenen, offensichtlich zu wenig vorhanden, und oftmals reduzierte Geschwindigkeiten, die beim Schreiben von Textnachrichten, nicht jedoch beim Lesen oder einem Status-Update beobachtet worden sind, erscheinen als nicht ausreichend, die zusätzlichen Anforderungen zu kompensieren. Daher wird durch die Verfasser einer britischen Simulationsstudie zur „Smartphone-Nutzung während der Fahrt“ im Ergebnis empfohlen, mittels einer spezifisch zu entwickelnden Smartphone-Applikation den Zugriff auf einige Funktionen des Telefons während der Fahrt zu beschränken, d. h. die gefahrenträchtigen komplexen Nebenaufgaben dabei technisch definitiv zu unterbinden.

Diese Auffassung hat auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag 2015 vertreten, indem er technischen Lösungen aufgrund ihres hohen Potenzials zur Vermeidung von Ablenkungsun-

fällen den Vorzug vor bloßen Verboten an die Fahrer gab. Er forderte deshalb den europäischen sowie den bundesrechtlichen Verordnungsgeber dringend dazu auf, konkrete „Rahmenbedingungen für Fahrzeughersteller, Produzenten von Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmitteln sowie für Diensteanbieter zu schaffen, um die Möglichkeiten situativer Funktionsunterdrückung zu implementieren“. Es handelt sich dabei z. B. um die Deaktivierung von manuellen Zieleingaben oder die Sperre von Textnachrichten während der Fahrt. Dabei soll zugleich eine Rekonstruktion möglicher Verstöße und Manipulationen, zum Beispiel im Rahmen von Ermittlungsmaßnahmen nach einem schweren Verkehrsunfall, z. B. durch Auswertemöglichkeiten von Daten der Bordelektronik, technisch sichergestellt werden.

Rüdiger Trimpop von der Universität Jena gab beim DVR-Kolloquium aus verkehrspsychologischer Sicht zu bedenken, nicht nur mit weiteren Verhaltensverboten auf ein durch Ablenkung bedingtes Risikoverhalten im Straßenverkehr zu reagieren. Vielmehr müsse man zum Verständnis

und zum Wecken der Veränderungsbereitschaft zunächst die Anreize des Risikoverhaltens besser verstehen. Auch sieht der Inhaber des Lehrstuhls für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie einen bedeutenden Unterschied einerseits zwischen Risikoverhalten, das einen Interessenausgleich erfordere und andererseits einer Gefährdungsminimierung, die in jedem Fall erstrebenswert sei. Zur Risikooptimierung müssten von Verkehrsteilnehmern die Gefahren sowie die Chancen und eigene Kompetenzen sowie die Verkehrssituation korrekt eingeschätzt und geeignete Entscheidungs- und Handlungsfähigkeiten besessen und angewendet werden. Dabei seien die Wechselwirkungen zwischen Fahrzeug, Ablenkung und Überforderung durch Technik und Mensch grundsätzlich dringend

intensiver zu erforschen, diese würden bislang aber beinahe systematisch ignoriert.

Je weniger Aufmerksamkeitskapazität man habe, desto weniger könne man Risiken richtig einschätzen, erläuterte der Jenaer Psychologieprofessor. Niemand könne sich gleichzeitig auf mehrere Dinge gleich intensiv konzentrieren. Dabei sinke die Aufmerksamkeitskapazität, je mehr Nebentätigkeiten man gleichzeitig ausübe. Zwar laufe insbesondere beim Lenken eines Autos vieles automatisiert ab. Dennoch erhöhe jede Art zusätzlicher Ablenkung, wie komplexe Bedientechnik, E-Mail, Handy oder Internet die Unfallgefahr deutlich durch Aufmerksamkeitsablenkung.

## Gesetzliches Handyverbot greift zu kurz

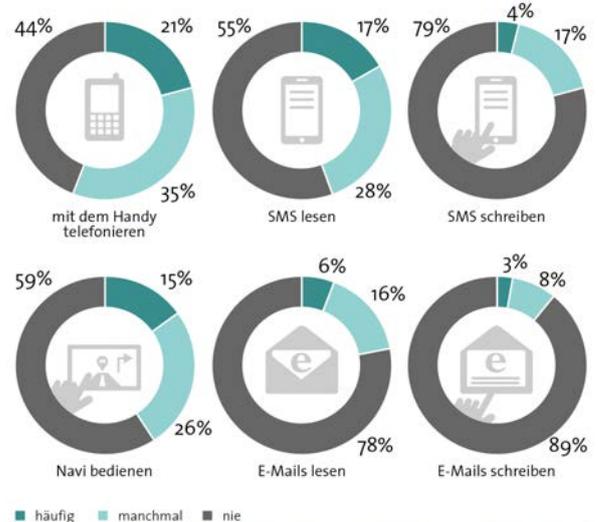
Zur Bedienung von Smartphones pp. im Auto enthält das deutsche Verkehrsrecht eine den Anforderungen der Zeit ersichtlich nicht mehr entsprechende Regel. Durch § 23 Abs. 1a StVO ist es dem Fahrzeugführer während der Fahrt bzw. bei laufendem Motor verboten, „ein Mobil- oder Autotelefon“ zu benutzen, „wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelefon aufgenommen oder gehalten werden muss“. Ein folgenloser, d. h. ohne Gefährdung oder Schädigung gegen diese Regel gerichteter Verstoß, der naturgemäß nur mit Vorsatz möglich ist, wird für den Kraftfahrer als Ordnungswidrigkeit mit 60 Euro Bußgeld und einem Punkt im Fahreignungsregister bedroht.

Bezweckt wurde mit Einführung der Vorschrift im Jahr 2001, „dass der Fahrzeugführer während der Benutzung des Mobil- oder Autotelefon beide Hände für die Bewältigung der Fahraufgabe frei hat. Die Benutzung schließt neben dem Gespräch im öffentlichen Fernsprechnetz sämtliche

Bedienfunktionen wie das Anwählen, die Versendung von Kurznachrichten oder das Abrufen von Daten im Internet etc. ein“. Kein Rechtsverstoß

## 45 Prozent lesen SMS am Steuer

Erläutern Sie folgende Tätigkeiten nebenbei, während Sie selbst Auto fahren?



Basis: Alle befragten Autofahrer ab 18 Jahren  
Quelle: BITKOM/Anis Umfrageforschung

liegt dagegen vor, wenn der Fahrer das benutzte Telefon oder den Telefonhörer nicht halten oder aufnehmen muss.

Dieser Regelung gegenüber stehen mittlerweile viele neuere wissenschaftliche Untersuchungen, in denen zu den (negativen) Auswirkungen des

Telefonierens mit bzw. ohne Freisprecheinrichtung in der Tat kein nennenswerter Unterschied gefunden werden konnte. Vielmehr ist es danach so, dass das größte Ablenkungspotenzial weniger von der motorischen Komponente des Hörerhaltens ausgeht als vom Telefonieren selbst.

## Kontrollmöglichkeiten sind in Deutschland defizitär

Mit dem enormen Tempo der Entwicklung moderner Smartphones und dem Umfang des Repertoires nutzbarer Funktionen um vielfache neue Anwendungen konnte die Rechtslage im Straßenverkehr keineswegs Schritt halten.

Eine Nutzung moderner Multimedia-Entertainment- und Kommunikationstechniken wie MP3-Player, Tablet-PCs pp. wird, soweit die Geräte nicht zugleich auch eine Telefonfunktion besitzen, von den bislang in § 23 Abs. 1a StVO geregelten Pflichten des Fahrzeugführers, d. h. vom Verbot des Bedienens während der Fahrt, gar nicht erfasst. Deshalb besteht hier eindeutig Nachbesserungsbedarf. Doch der Teufel steckt im Detail: Es gilt, eine geeignete Formulierung der Vorschrift zu finden, die einerseits den gebotenen Anforderungen der Verkehrssicherheit entspricht und andererseits – aufgrund des datenschutzrechtlichen Primats – die Möglichkeiten der polizeilichen Verkehrsüberwachung und Beweissicherung nicht überfordert, wie dies gegenwärtig ersichtlich bereits oft der Fall ist.

So bereiten neben den – schon durch die inzwischen unübersehbar lange Kette der Rechtsprechung erkennbaren – tatsächlichen Schwierigkeiten der Beweiserhebung zur Handynutzung auch die rechtlichen Grenzen möglicher Eingriffe bei der Ermittlung derartiger Verstöße, vor

allem die Zulässigkeit der Beschlagnahme von Mobiltelefonen zum Zwecke des Auslesens von Kontaktdaten, der Polizei erhebliche Probleme.

Sofern ein zuverlässiger Zeugenbeweis nicht erbracht werden kann, muss durch Nachschau im Fahrzeug geprüft werden, ob sich der Verdacht entkräften oder erhärten lässt. Für Handy-Überprüfungen reicht eine verdachtsunabhängige Kontrolle nach § 36 Abs. 5 StVO als Ermächtigungsgrundlage aber nicht aus. Allerdings könnte eine Durchsuchung des Fahrzeugs nach § 102 StPO begründet werden, da die Vorschriften der StPO nach § 46 Abs. 1 OWiG grundsätzlich Anwendung finden. Die Möglichkeit, einem Polizeibeamten zur Prüfung eines Beweismittels gemäß § 94 StPO das Recht einzuräumen, direkt am Gerät nachzuschauen, ob es zur Tatzeit genutzt wurde, sieht das Gesetz indes nicht vor. Zudem muss mit Blick auf die Wertung des § 46 Abs. 3 S. 1 OWiG daran gezweifelt werden, dass – bei einem bloß ordnungswidrigen Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO – eine Beschlagnahme des Mobiltelefons nach § 94 StPO zur (in die Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft fallenden) Durchsicht der Verbindungsdaten gemäß § 110 Abs. 1 StPO als zulässig anzusehen ist. Eine solche Möglichkeit dürfte aus Gründen der Verhältnismäßigkeit allenfalls bei Straftaten bzw. bei Verkehrsunfällen mit Verletzten in Betracht kommen.

## Kognitive Belastungen am Steuer vermeiden

Zwar ist, infolge zunehmender Ausstattung mit Bordcomputern, für manche Fahrer das Auto inzwischen zu einem rollenden Büro geworden. So hat die elektronische Kommunikation während der Fahrt in den vergangenen Jahren stark zugenommen, und dies wird sich wahrscheinlich auch weiterhin fortsetzen. Jedoch ist das oftmals praktizierte Telefonieren mit dem Handy, das ohnehin verboten ist, sowie auch das Telefonieren mit der Freisprechanlage mit einem deutlich höheren Unfallrisiko verbunden. In besonderem Maße gilt dies für das Nutzen weiterer Funktionen eines Smartphones, insbesondere für das Texting. Dennoch kann ersichtlich nicht alles, was gefährlich ist, auch alsbald verboten und wirksam durch die Polizei überwacht werden. Deshalb muss – neben notwendigen Rechtsänderungen (§ 23 Abs. 1a StVO und Gestattung effektiver Ermittlungsmaßnahmen) sowie technischen Verbesserungen, die den Fahrer wirklich entlasten, – die Sicherheitskommunikation weiterhin die Eigenverantwortung hervorheben, wie letzteres der ADAC-Verkehrspsychologe Ulrich Chiellino beim jüngsten DVR-Kolloquium forderte. Der Unterschied zwischen einer gefühlten Fahrkompetenz und individuellen Grenzen sollte, insbesondere bei jungen Menschen, schon frühzeitig korrigiert werden, d. h. verpflichtend u. a. in der Fahranfängerausbildung.

Über die künftig zu etablierenden Aufgaben zum Problemfeld Ablenkung in Fahrausbildung und Fahrprüfung sowie die Berücksichtigung des Themas in der Berufskraftfahrerweiterbildung hinaus würde gewiss zusätzlich die dringend notwendig umzusetzende standardisierte Erfassung der Unfallursache Ablenkung eine stärkere Entwicklung zur Gefahrenvermeidung fördern.

Keinesfalls dürfen durch Ablenkung herbeigeführte Unfallgefahren in Zukunft noch zunehmen, etwa wegen einer wachsenden Diffusion elektronischer Geräte in den Straßenverkehr, zu denen auch ablenkungsfördernde Infotainment- oder nur wenig intuitive Bedieneinrichtungen von Fahrer-Assistenzsystemen zählen könnten.

Vermeidung von Ablenkung ist eine Sicherheitsempfehlung, die im Straßenverkehr aber auch für Radfahrer und Fußgänger gilt. Ebenfalls bei ihnen kann das Schreiben oder Lesen von Textnachrichten dazu führen, dass plötzliche auftretende Gefahren übersehen und kritische Situationen zu spät erkannt werden.

# Einnahmen und Aufwendungen

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden, waren im jüngsten Geschäftsjahr die wichtigste Einnahmequelle. Seit Stand 27.10.2015, für den Bericht in der letzten Mitgliederversammlung der VOD, am 16.11.2015, bis Berechnung des Kassenbuchs am 06.11.2016 zwecks Vorlage zur Kassenprüfung, sind insgesamt 14.330 Euro eingegangen.

Ein Wissenschaftler spendete sein Autorenhonorar für seinen Beitrag zu einem Lehrbuch in Höhe von 300 Euro. Ein Referent beim 54. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2016 spendete sowohl sein Vortragshonorar als auch ein Drittel seines – im Sommer 2016 erschienenen Sachbuchs über eine Summe von insgesamt 950 Euro.

Auch die örtliche Verkehrswacht eines im südlichen Niedersachsen gelegenen Landkreises leistete anlässlich des dort am Tag der Verkehrssicherheit 2016 durchgeführten Benefizkonzertes eine Einzelspende über die gewonnenen Einnahmen in Höhe von 250 Euro.

Die Ausgaben im v. g. Geschäftsjahr 2016 belaufen sich auf insgesamt 2.269,20 Euro. Die Reisekosten u. a. für die Teilnahme an der diesjährigen Generalversammlung der Europäischen Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR) in Lissabon sowie für die Teilnahme an einer Sitzung der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission in Brüssel führten zu Kosten von 1.131,66 Euro. Druck- und Portokosten schlugen mit 726,02 Euro zu Buche. Ausgaben für die Internetpräsenz sind in Höhe

von 214,20 Euro entstanden. Kontogebühren führten zusammen zu einem Betrag von 185,12 Euro. Sonstige Ausgaben betragen insgesamt 12,20 Euro.

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt unter Aktenzeichen 336/5827/6946, zuletzt am 03.11.2016 geprüft, ist die VOD von der Körperschaftssteuer befreit und als gemeinnützig und mildtätig anerkannt. Die VOD verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige Zwecke im Sinne des Abschnitt „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung. Die Vorstandsmitglieder der VOD arbeiten ehrenamtlich.

Die satzungsgemäßen Aufgaben der VOD sind:

- a) die Anliegen als Dachorganisation für alle Organisationen zu vertreten, die sich um die Belange der Verkehrsunfallopfer in Deutschland kümmern,
- b) die Unterstützung und Förderung dieser Verkehrsunfallopfer-Hilfeorganisationen,
- c) die Einbindung und der Leistungsaustausch in internationalen Netzwerken.



Zum Roten Berge 18-24 • 48165 Münster  
Telefon: 02501/806277  
E-Mail: [info@vod-ev.org](mailto:info@vod-ev.org)  
Internet: [www.vod-ev.org](http://www.vod-ev.org)

Die VOD ist der deutsche Dachverband für die Institutionen der Verkehrsunfall-Opferhilfe. Die Gemeinnützigkeit der VOD wurde vom Finanzamt Münster-Außenstadt unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 03.11.2016 anerkannt.