

Jahresbericht 2017 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

SPK Münsterland Ost

BIC: WELADED1MST

IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im November 2017

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 06.11.2017 anerkannt.

Beiträge: Autoren des Vorstands und Kooperationspartner der VOD

Fotos: © ACE, DVR, dpp-AutoReporter, VOD, WDR

INHALT

VORWORT

Verbesserung der Situation von Verkehrsunfallopfern und Erhöhung der Verkehrssicherheit	4
---	---

GRUSSWORT

Verkehrsunfallbekämpfung hat Verfassungsrang	6
--	---

NACHRUF	7
---------------	---

POSITIONEN

Forderungen der VOD an die Verkehrspolitik.....	8
Sanktionssystem bei Verkehrsverstößen anpassen	11
Kann Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ein Zukunftsmodell sein?.....	15
Generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen?.....	20

AKTUELLE THEMEN DER VERKEHRUNFALL-OPFERHILFE

Gesetz zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld	25
Polizei NRW kooperiert mit Verkehrsunfall-Opferhilfe	28
Gesetz zum automatisierten Fahren ergänzungsbedürftig	31

INTERNATIONALES, EUROPA UND OPFERHILFE-PARTNERSCHAFTEN

Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr	34
---	----

BESONDERE AKTIVITÄTEN

Opferschutz-Management-Konzept	35
Ausschreibung eines Förderpreises für herausragende Abschlussarbeiten.....	37

ZAHLEN UND FAKTEN

Einnahmen und Aufwendungen	38
----------------------------------	----

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) ist vor einigen Jahren aus der Mitte der Zivilgesellschaft heraus entstanden, durch Personen, die sich mit der Unsicherheit im Straßenverkehr und den damit einhergehenden dramatischen Folgen nicht abfinden wollten. Diese Personen waren bereit, die enorm schädigenden Nachteile des Straßenverkehrs durch Verbandsarbeit gemeinsam mit Politik, Verwaltung und Wissenschaft zu reduzieren. Unsere Mitglieder sind wichtige Institutionen aus ganz Deutschland, und unser Vorstand kann seit Jahren zunehmend wirksameren positiven Einfluss auf die geschilderten Gegebenheiten nehmen. Da der Vorstand persönlich und finanziell unabhängig ist, kann er frei agieren, Forderungen stellen und Entwicklungen beschleunigen. Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland erhält viel Förderung durch freiwillige Helfer, Spender und auch durch Institutionen. Sehr gerne erwähne ich die kontinuierliche Unterstützung durch die Deutsche Hochschule der Polizei, durch die Fachhochschule für öffentliche Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen und durch die oftmals großzügigen privaten Spender. Daher sind glücklich darüber, dass wir in der Lage sind, den diesjährigen Deutschen Verkehrsexpertentag fachlich, personell und finanziell unterstützen zu können.

Der Vorstand, die Mitglieder und die Förderer der VOD wünschen dem Deutschen Verkehrsexpertentag einen guten Verlauf mit vielen nachhaltigen Ergebnissen und Impulsen. 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. Daher fordern wir als VOD sicherheitsrelevante Verbesserungen von Verkehrssystemen, von Fahrzeugen und eine Stärkung von Unfallnachsorgesystemen. Wir sind 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.

Die VOD bildet einen Dachverband der Einrichtungen und Initiativen, die sich um die Verbesserung der Lage von Verkehrsunfallopfern und Erhöhung der Verkehrssicherheit kümmern. In Wahrnehmung dieser Aufgabe arbeitet die VOD seit mehreren Jahren eng und erfolgreich mit dem Land Nordrhein-Westfalen zusammen.



Daher erschien es allen Beteiligten sinnvoll, die erfolgreiche Kooperation durch einen Kooperationsvertrag zukunftsfähig zu stabilisieren. Die VOD freut sich, dass Herr Innenminister Ralf Jäger am 11. Mai 2017 für das Land Nordrhein-Westfalen mit uns den Kooperationsvertrag geschlossen hat. Die VOD hat in Nordrhein-Westfalen drei Mitglieder, die national und auch international bedeutende Leistungen erbringen. Das sind

- die Gesellschaft für Unfallursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU),
- das Institut für Psychologische Unfallnachsorge (ipu) und
- subvenio e.V. Unfallopfer Lobby Deutschland.

Diese drei VOD-Mitglieder haben sich verpflichtet, den Kooperationsvertrag zusammen mit der VOD und dem Land NRW zu praktizieren, d. h. die Lage der Verkehrsunfallopfer zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die VOD arbeitet national und international, um fachlich und politisch die Arbeit ihrer Mitglieder zu erleichtern, zu erweitern und zu optimieren. Deshalb will die VOD in Kooperation mit dem Land NRW unter anderem folgende Fehlentwicklungen korrigieren:

1. Es darf nicht dabei bleiben, dass die Beweislast für die eingetreten Schäden einem sehr geschwächten, weil gesundheitlichen geschädigten Verkehrsunfallopfer aufgebürdet wird, während der Verursacher alles seiner Haftpflichtversicherung überlassen kann.
2. Es darf nicht dabei bleiben, dass gesundheitlich und somit auch finanziell geschädigte Verkehrsunfallopfer ihren Kampf gegen eine mächtige Versicherung selbstbezahlen müssen. Insbesondere die Regulierung von schwerwie-

genden Fällen darf von Versicherungen nicht mehr verschleppt werden können.

3. Es darf nicht dabei bleiben, dass Verkehrsoffer darauf angewiesen sind, dass ihre gesundheitlichen Schäden von Gutachtern bewertet werden, die hauptsächlich von Versicherern beauftragt werden.
4. Es darf nicht dabei bleiben, dass gefährdendes Verhalten von Autofahrern hauptsächlich nach der numerisch gefahrenen Geschwindigkeit geahndet wird. Vielmehr ist der möglicherweise eintretende Schaden, also das Potenzial an Schädigung zu bewerten, das sich aus der Situation, einer zu erwartenden Aufprallenergie und der mit einem Kollisionsfall einhergehenden Verletzungsschwere ergibt, juristisch zu bewerten.

Die VOD und das Land Nordrhein-Westfalen kooperieren regelmäßig und erfolgreich, sowohl über die Expertengruppe Opferschutz des Landes, über die Beteiligung an Fachveranstaltungen und über beinahe tägliche Kontakte auf Polizeiebene. Daher hat die VOD den Innenminister eingeladen, sich aktiv an dem diesjährigen Deutschen Verkehrsexpertentag am 24. November 2017 an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) in Münster zu beteiligen. Die VOD und das Land Nordrhein-Westfalen arbeiten gemeinsam innerhalb eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses zugunsten von Verkehrsunfallopfern und der Verkehrssicherheit.

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

Grusswort

Sehr geehrte Damen und Herren,

das hochkomplexe System des Straßenverkehrs hat einen festen Platz in unserem Alltag, ohne dass wir es bewusst wahrnehmen. Fern- und Nahmobilität sind Komponenten unserer Lebenswirklichkeit geworden. Wir fahren selbstverständlich zur Arbeit, zur Schule, zum Treffen mit Freunden oder in den Urlaub. Viele Menschen jedoch erreichen ihr Ziel nicht, sondern werden in einen Verkehrsunfall verwickelt. Unfallopfer zu sein kann Schmerzen, manchmal lebenslange körperliche Folgen oder sogar den Tod bedeuten. Von einer Sekunde auf die nächste ist die Welt nicht mehr dieselbe, nicht nur für einen Menschen, sondern auch für seine Familie und Freunde.

Ein Unfall ist kein Schicksal, sondern ein vermeidbares Ereignis. Über 90 Prozent aller Verkehrsunfälle ließen sich im vergangenen Jahr auf menschliches Fehlverhalten zurückführen.

Zu hohe oder unangepasste Geschwindigkeit war die häufigste Ursache schwerster Verkehrsunfälle; fast jeder dritte Verkehrstote in Nordrhein-Westfalen ist darauf zurückzuführen. Der Deutsche Verkehrsexpertentag 2017 bringt interdisziplinäres Fachwissen aus Medizin, Physik und Psychologie an einen Tisch, um das Gefahrenpotenzial unangemessener Geschwindigkeit und verkehrswidrigen Verhaltens nicht nur zu analysieren, sondern Anregungen für die zukünftige Orientierung der Verkehrssicherheit zu entwickeln. Ganz konkret bedeutet dies, einen Beitrag zu leisten um menschliches Leid zu verhindern. Sehr gerne habe ich daher die Schirmherrschaft für den diesjährigen Expertentag übernommen.



Der Schutz körperlicher Unversehrtheit ist als staatliche Pflicht im Grundgesetz verankert. Verkehrsunfallbekämpfung hat Verfassungsrang und ist nicht disponibel. Als Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen bin ich stolz auf unsere Polizei, die bei allen aktuellen Herausforderungen der Sicherheit des Straßenverkehrs eine sehr hohe Bedeutung zumisst. Ich werde dafür Sorge tragen, dass dies auch zukünftig so bleibt. Dazu gehören polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit, Personal und Technik. Dazu gehört es aber auch, Augen und Ohren für aktuelle Entwicklungen offenzuhalten. Auf die Ergebnisse des Verkehrsexpertentages bin ich daher sehr gespannt.


Ihr Herbert Reul

Nachruf



Prof. Dr.-Ing. habil. Klaus Rompe

Mitglied unseres Wissenschaftlichen Beirats
verstorben am 15. August 2017

Mit großer Erschütterung und tiefer Anteilnahme für seine Familie haben wir vom Tod von Herrn Prof.-Ing. Klaus Rompe erfahren.

Neben seinen vielen Verdiensten in der deutschen und internationalen Verkehrssicherheitsforschung hat er sich durch seine Arbeit als Mitglied unseres Wissenschaftlichen Beirats um uns und damit um das Gemeinwohl verdient gemacht.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Der langjährige Einsatz von Herrn Prof. Rompe für die Sicherheit im Verkehrswesen in Deutschland war prägend und wird nicht vergessen werden.

Wir haben Herrn Prof. Dr. Klaus Rompe nicht nur fachlich, sondern auch menschlich sehr geschätzt. Seine selbstlose Korrektheit und seine objektive Zuverlässigkeit hat unsere fachliche Arbeit geprägt und Freundschaften entstehen lassen.

Er wird uns fehlen.



Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

Die Mitglieder des Vorstands

Münster, den 18. August 2017

Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff

Forderungen der VOD an die Verkehrspolitik

Als bundesweiter Dachverband von Initiativen und Einrichtungen für Verkehrsunfallopfer setzen wir uns dafür ein, die prekäre Situation der Verkehrsunfallopfer zu verbessern, denn zum Schaden

der Betroffenen und unserer Volkswirtschaft fehlt dieser Schutz. Hilfe wird fast ausschließlich durch private und ehrenamtliche Institutionen auf viel zu geringem Niveau geleistet.

Das Problem

Der Staat ist nicht mehr in der Lage, seine Bürger vor den Gefahren des historisch gewachsenen Straßenverkehrssystems zu schützen. Das Verkehrssystem hat sich aufgrund staatlicher Regelungen so entwickelt wie es sich heute darstellt. Der gesetzliche Verweis auf die alleinige Verantwortung der Verkehrsteilnehmer für die Selbst- und Fremd-

gefährdung reicht nicht aus, denn sie sind den Bedingungen des Straßenverkehrs ausgeliefert. Sie können nicht in ein besseres Verkehrssystem ausweichen; daher zählen aus unserer Sicht neben den Angehörigen der Verkehrsofopfer häufig auch die verkehrsrechtlich definierten Verursacher der Unfälle mit zu der Gruppe der Opfer.



Die Fehlentwicklung

Verursacher von Verkehrsunfällen können sich grundsätzlich auf ihre Haftpflichtversicherung verlassen und das Problem dort abgeben. Das Verkehrsunfallopfer hingegen wird (zu Unrecht)

gezwungen, die Beweislast für die erlittenen Schädigungen zu tragen. Dies führt besonders bei schweren Gesundheitsschädigungen

- zu langwierigen Abläufen, da Versicherungen Leistungen verschleppen oder auch verweigern,
- zu langwierigen Gutachtenverfahren (u. a. weil Gutachter oftmals zugunsten der Versicherer urteilen),
- zur Resignation der körperlich und seelisch angeschlagenen Opfer aufgrund von Fehlurteilen,
- zum allmählichem Hineingleiten des Unfallopfers in eine gesundheitliche Verschlimmerung und oftmals in eine finanzielle Katastrophe,
- zu Leid und Leidenszeiten bei Familienangehörigen, engen Freunden und Bekannten

(jeder Unfall mit tödlichem Ausgang belastet nach einer Erhebung des Deutschen Verkehrssicherheitsrats im Durchschnitt 113 Menschen im persönlichen und beruflichen Umfeld, Einsatzkräfte wie Feuerwehrleute, Notärzte, Sanitäter, Ersthelfer, Polizisten).

Die erlittenen Benachteiligungen und Schwierigkeiten von Unfallopfern vergrößern nicht nur oftmals die gesundheitlichen Schäden, sondern gefährden auch ein positives Verständnis gegenüber Politikern und dem Staat. Der Rechtsfrieden steht hier für die Millionen von früheren und zukünftigen Unfallopfern auf dem Spiel.



Ziele für die Opfer im Straßenverkehr

Es ist unverzichtbar, Verkehrsunfallopfer unverzüglich finanziell in die Lage zu versetzen, sich in angemessenem Umfang der ihnen aufgezwungenen Problematik zu stellen

Daher benötigen Verkehrsunfallopfer

- Unterstützung bei der unverzüglichen Beweissicherung durch eine professionelle

Verkehrsunfallaufnahme (nicht erst nach Jahren durch einen Gutachter),

- Unterstützung unmittelbar nach dem Unfall auch durch Psychologische Ersthelfer ggf. bis zum Übergang in eine reguläre psychotherapeutische Behandlung,
- unverzügliche Unterstützung und Kostenübernahme für eine Beratung in persönlichen und gesundheitlichen Fragen (bei Bedarf auch Fallmanagement bis zum Abschluss aller Maßnahmen),
- unverzügliche Unterstützung und Kostenübernahme für eine Beratung in juristischen Fragen,
- unverzügliche Kostenübernahme für medizinische und psychotherapeutische Behandlungen unabhängig von den Regelungen und Gepflogenheiten der gesetzlichen Krankenkassen.

Es ist ein staatlich kontrolliertes Unfallmanagement für Verkehrsunfallopfer einzurichten, das die Betroffenen vom Augenblick des Unfalls bis zur Rückkehr in den privaten und beruflichen Alltag unterstützt. Mit einem solchen Unfallmanagement wird der Staat seiner Aufgabe gerecht, zumindest die Nachteile des von ihm verantworteten Verkehrssystems zu mindern.

Die hier von uns erhobenen Forderungen sind so ungewöhnlich nicht, denn bei Arbeitsunfällen wird die Schadensregulierung seitens der gesetzlichen Unfallversicherungen bereits ähnlich bearbeitet.

Gesetzliche Regelungen aktualisieren

Einige gesetzliche Aktualisierungen/Änderungen sind aus Sicht der VOD dringend erforderlich, zum Beispiel bei

- der fachlich unzulässigen und überholten Einengung auf ärztliche Gutachter in § 109 SGG,
- dem Defizit im Vergleich zu den Kriminalitätsopfern hinsichtlich der Entschädigungsregelungen im Opferentschädigungsgesetz,
- den Regelungen zur Kfz-Haftpflichtversicherung, die künftig vorgeben müssten, dass auch bei Gesundheitsschäden sofort unverzüglich und vorsorglich zu zahlen ist (im Unterschied zu heute müssten die Gesetzlichen Krankenkassen nachrangig eintreten),

- den gesetzlichen Krankenkassen, die oftmals Kostenerstattungen verweigern, die sie nach dem Sozialrecht eigentlich leisten müssten.

Diese Punkte sollten zeitnah korrigiert werden.

Sanktionssystem bei Verkehrsverstößen anpassen

Aufgrund der seit einigen Jahren unbefriedigenden Situation der Verkehrssicherheitslage haben im Februar 2017

- die Deutsche Polizeigewerkschaft im Deutschen Beamtenbund (DPoIG),
- das Fachgebiet Verkehrswissenschaft und Verkehrspsychologie der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol),
- die Gewerkschaft der Polizei (GdP),
- das Institut für Polizei- und Kriminalwissenschaft (IPK) der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen (FHöV NRW),
- das Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen (MIK NRW) und
- die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

beantragt, zum 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2018 die juristische Ausstaffelung und praktische Handhabung des Sanktionssystems bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr in einem eigenen Arbeitskreis einmal gründlich diskutieren zu lassen.

Trotz einer Reduzierung der Verkehrstoten 2016 stieg in Deutschland die Zahl der jährlichen Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr

sowie die Anzahl der insgesamt Verunglückten zum dritten Mal in Folge. Die Unterzeichner sind sich darin einig, dass der Verkehrsüberwachung ein besonderer Wert zukommt um die Zahl der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr zu reduzieren. Dies wurde nicht zuletzt im Rahmen eines Informationsaustauschs des Europäischen Verkehrssicherheitsrats (ETSC) sowie des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) am 24.11.2016 in Berlin im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Road Safety Performance Index (PIN)-Veranstaltung sowie auch im Arbeitskreis VII „Fortschritt statt Rückzug? Die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung“ beim jüngsten Deutschen Verkehrsgerichtstag 2017 eindrucksvoll bestätigt.

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden resultieren zu einem hohen Anteil von über 90 Prozent aus der Nichtbeachtung von Verkehrsvorschriften. Ziel der polizeilichen Überwachung der Regelbefolgung und der Sanktionierung bei Verstößen ist es deshalb, Verkehrsunfälle und schwere Unfallfolgen zu verhindern und somit die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten.

Ohne Kontrolle und angemessene Sanktionen würden sich nach Meinung von Verkehrspsychologen permanente unfallträchtige Verstöße nicht im



erforderlichen Maße vermeiden lassen. Denn die Befürchtung, bei Fehlern entdeckt und sanktioniert zu werden, soll von einem regelwidrigen Verhalten spezial- wie generalpräventiv abschrecken. Die zu erwartenden Konsequenzen (Kosten) eines Verstoßes müssen die wahrgenommenen Vorteile (z. B. Zeitersparnis) überschreiten, so dass die Kosten den individuellen Nutzen übersteigen.

Auch der DVR und der ETSC sehen das Thema „Überwachung und Sanktionen“ – wegen seiner übergreifenden Bedeutung – an erster Stelle bei den wichtigsten Maßnahmen im Sinne der „Vision Zero“ an, weil es den größten Erfolg bei der Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verspricht.

Nach herrschender Auffassung sind die entscheidenden Größen der Regelbeachtung die multiplikative Verknüpfung der (subjektiven) Entdeckungswahrscheinlichkeit und der (subjektiven) Sanktionshärte, die bei einem Verstoß auftreten würden.

Diese Erkenntnis ist zuletzt u. a. in einem Bericht der Arbeitsgruppe „Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten“ (AG VPA) zur Überprüfung der Bußgeldverordnung (Stand: 26.08.2016) zum

Ausdruck gebracht und mit dem Vorschlag verbunden worden, eine Erhöhung der Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem hohen Gefährdungspotential vorzusehen.

Auf der Grundlage dieser Untersuchung hat sich die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) in der Sitzung am 29./30.11.2016 in Saarbrücken mit dem Thema „Überprüfung der Bußgeldverordnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungsgrad“ auseinandergesetzt und dem Vorschlag der AG VPA u. a. mit folgenden Aussagen ausdrücklich zugestimmt:

- „Sie (die IMK) nimmt insbesondere zur Kenntnis, dass die Sanktionshöhe zur Verkehrssicherheit beitragen kann, wenn diese mit einem hinreichend großen subjektiven Entdeckungsrisiko einhergeht.“
- „Die IMK stellt fest, dass der Abschlussbericht der seit Mai 2014 beim BMVI eingerichteten Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Frage notwendiger Anpassungen der Bußgeldkatalogverordnung weiterhin nicht vorliegt.“
- „Die IMK fordert daher, die Sanktionen im Straßenverkehr zu erweitern und insbesondere in den Bereichen Geschwindigkeit, Abstand,



Überholen, Nichtbilden einer Rettungsgasse und Verstoß gegen § 23 Absatz 1a StVO – Ablenkung – die Sanktionshöhe zu überprüfen. In Abhängigkeit zur Gefährlichkeit der Verstöße sollen Bußgelder entsprechend stufenweise

- a. deutlich erhöht bzw.
- b. verdoppelt und
- c. die Möglichkeiten, ein Fahrverbot bei Verkehrsverstößen auszusprechen, erweitert werden.“

Auch nach Vorstellung der Antragsteller für den Arbeitskreis „Sanktionen bei Verkehrsverstößen“ beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2018 bedarf es in Deutschland einer Anpassung der Generalprävention an die Unfallträchtigkeit der Verkehrsverstöße. Überdies sollte das Gesamtsystem der Sanktionierung von Verkehrsverstößen einmal überprüft werden:

- Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)
- Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog
- Bußgeldverfahren
- Verwarnungsverfahren
- Punktbewertung für die einzelnen Delikte
- Zuordnung von Regelfahrverboten und Anordnung von Fahrverboten für beharrliche Pflichtverstöße (§ 4 BKatV)
- Einordnung deutscher Sanktionen im internationalen Maßstab
- Verkehrsunterricht (§ 48 StVO)
- Kostentragungspflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs (§ 25a StVG).

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich mit dem Thema „Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten“ zuletzt im Arbeitskreis IV des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2007 auseinandergesetzt.

Mit der Frage der Halterhaftung hat sich unter dem Titel „Halterhaftung in Europa“ zuletzt der Arbeitskreis I des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2010 beschäftigt.

Ungeschützte Radfahrer und Fußgänger sind, vor allem in Bezug auf eine unangemessen hohe Geschwindigkeit von Kfz-Führern, im Straßenverkehr besonders gefährdet. Modellberechnungen und Kenntnisse aus der Trauma-Biomechanik (s. GIDAS-Datenbank) dokumentieren z. B. 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, zumal im internationalen Vergleich die Bemühungen in Deutschland um eine generalpräventive Verkehrsunfallbekämpfung insgesamt relativ gering ausgeprägt sind. Aus präventiver Sicht erscheint es daher überlegenswert, die Sanktionierung besonders unfallträchtiger Fehlverhaltensweisen, wie erhebliche Geschwindigkeitsverstöße, künftig eher an einer Bewertung der physikalischen Schädigungsfolgen nach der potentiellen Schädigungsenergie (gegenüber anwesenden besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern) auszurichten – anstelle wie bisher an einer rein numerischen Geschwindigkeitsüberschreitung.

Allein bezüglich der Hauptunfallursache Geschwindigkeit, die ursächlich für rund 35 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten ist, könnte eine Berücksichtigung biomechanischer Erkenntnisse im Rahmen einer Systematisierung und Typisie-



nung von Verkehrssituationen und gefahrenen Geschwindigkeiten eine rechtlich fundiertere Bewertung ermöglichen, die Eingang in die Temporegelung wie auch in die Überwachungs- und Verfolgungspraxis finden sollte. Dazu ein Beispiel: Schaut man in die Bußgeldkatalog-Verordnung bzw. in den Tatbestandskatalog, so findet man bei 90 km/h, also 40 km/h Überschreitung der Regelgeschwindigkeit innerorts, die folgende Sanktion:

- ein Bußgeld von 160 Euro,
- ein Fahrverbot von einem Monat und
- 2 Punkte im Fahreignisregister (FAER).

Die vergleichsweise geringe Höhe der Sanktion passt erkennbar nicht zu der beinahe 100-prozentigen potenziellen Schädigungsfolge in Form einer dauerhaft das weitere Leben beeinträchtigenden Verletzung (Maximum Abbreviated Injury Scale [MAIS 3+]) für Fußgänger oder Radfahrer, also einer schweren Verletzung bis hin zum Tod. Mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h innerorts mit Fußgänger- oder Radverkehr hat ein Fahrer schließlich bereits alles getan, um einen Menschen potenziell zu töten.

Ein Weg wesentlich schärferer, d. h. an den potenziellen Schadensfolgen orientierter Sanktionshöhen zeigt sich aus den gesetzlichen Regelungen u. a. in der Schweiz, die in jüngster Zeit einen enormen Fortschritt in der Verkehrssicherheit durch eine starke Abnahme der Getöteten- und Verletztenzahlen aufweist. Dieses Beispiel und sein

nachprüfbar positiver Einfluss auf die Verkehrssicherheit sollte – angesichts wiederholt bundesweit stagnierender Unfall- und Verunglücktenzahlen sowie trauriger menschlicher Schicksale – die Entscheider in den Gremien und in der Politik sowie besonders auch die am Verkehr Teilnehmenden zum Nachdenken anregen.

Die Unterzeichner erwarten daher, das für die Verkehrssicherheit bedeutsame Sanktionssystem vor dem Hintergrund einer gefahrenorientierten Betrachtung im Rahmen eines Arbeitskreises des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2018 mit aus Vertretern verschiedener Disziplinen und Institutionen der Verkehrssicherheit neu bewerten zu können, vor allem, weil die Zahlen der bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommenen Menschen sowie der Verletzten in Deutschland seit nunmehr drei Jahren kaum zurückgehen bzw. zum Teil angestiegen sind.

Das Thema „Sanktionen bei Verkehrsverstößen“ ist durch die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. als Arbeitskreis VI in den 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag aufgenommen worden.

Kann Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ein Zukunftsmodell sein?

Auch wenn in Deutschland die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten seit Jahren tendenziell leicht rückläufig ist, verunglücken noch immer jedes Jahr über 3.000 Menschen tödlich. Nach der Verkehrssicherheitsstrategie „Vision Zero“, welche das qualitative Ziel „keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr“ verfolgt, muss das Bestreben jedoch sein, die Hauptursachen der Unfälle mit Todesfolge alsbald erheblich zu vermindern.

Die meisten Unfälle im Straßenverkehr passieren jedes Jahr innerorts. Fast 95 Prozent der Unfälle mit verunglückten Fußgängern bzw. über 90 Prozent der Unfälle mit verletzten Radfahrern ereignen sich in diesen recht urbanen Räumen. In Anbetracht dessen sollten insbesondere auf innerörtlichen Straßen Vorkehrungen getroffen werden um die Zahl und die Folgen der Unfälle zu minimieren. Um diese Straßen sicherer zu machen, wird daher seit längerem eine Debatte um Tempo 30, anstelle von Tempo 50, auf Straßen innerorts geführt und von verschiedenen Seiten Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gefordert.

Nicht zu verkennen ist, dass eine gewisse Geschwindigkeit für jede Mobilität zwecks Fortbewegung notwendig ist. Zwar ist Höchstgeschwindigkeit ein Politikum, welches polarisiert und hinsichtlich Tempo 30 seitens der Öffentlichkeit, der Wissenschaft und Politik regelmäßig kontrovers diskutiert wird. Über die tatsächlichen Auswirkungen einer Anordnung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts bestehen indes Unsicherheiten.

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Die Folgen eines Verkehrsunfalls hängen in hohem Maße von der Kollisionsgeschwindigkeit ab. Denn eine höhere Geschwindigkeit führt im Falle einer Kollision zu einer stärkeren negativen Beschleunigung mit einer höheren kinetischen Energie als potentielle Schädigungsenergie. Diese Energie muss durch die Unfallbeteiligten abgebaut werden und kann damit u. a. zu Personenschäden führen. Nicht selten entscheidet die Höhe dieser Geschwindigkeit über das Überleben der Beteiligten.



Risiko schwerer Verletzungen für Fußgänger halbiert

Anhand einer Detailanalyse von Verkehrsunfällen in Deutschland mittels Daten der German In-Depth Accident Study (GIDAS) kann nachvollzogen werden, wie sich kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderungen auf Verletzungsschweren auswirken. Danach liegt bei Kollisionen zwischen Pkws (untereinander) bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h die Wahrscheinlichkeit für schwere Verletzungen (MAIS 3+) bei über 60 Prozent und bei 30 km/h lediglich bei ca. 30 Prozent.

Werden Radfahrer von einem Pkw mit 50 km/h erfasst, so haben diese gar ein ca. 85 Prozent hohes Risiko, schwere Verletzungen zu erleiden, während

das Risiko bei 30 km/h (nur) noch etwa 65 Prozent beträgt. Dementsprechend ist bei Radfahrern die Risikosenkung deutlich, aber weniger hoch als bei Kollisionen unter Pkws, in denen die Insassen regelmäßig über ein passives Schutzsystem verfügen.

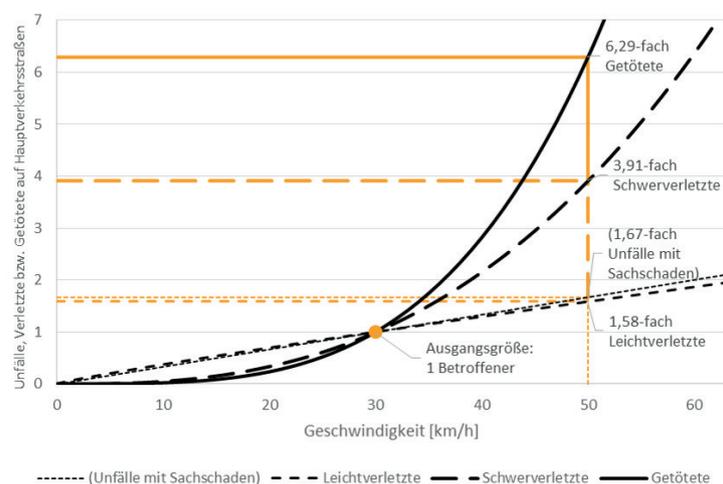
Die beträchtlichste Minderung des Verletzungsrisikos ist den Untersuchungen nach bei Pkw-Fußgänger-Kollisionen zu beobachten. Erfasst ein Pkw mit 50 km/h einen Fußgänger, liegt die Wahrscheinlichkeit, schwere Verletzungen davonzutragen, bei über 80 Prozent und bei 30 km/h nur knapp über 40 Prozent.

Risiko schwerer Verletzungen sinkt besonders stark

Wie sich Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 auf unterschiedliche Unfallschweren auswirkt, konnte anhand des sog. „Power-Modells“ berechnet werden. Bei dem Power-Model handelt es sich um eine exponentielle Funktion, dessen Exponenten mit zunehmender Verletzungsschwere ansteigen. Grundlage dessen ist eine sog. Metaanalyse von 98 Studien mit über 460 Einschätzungen darüber, wie sich Geschwindigkeitsänderungen auf die Anzahl von Verkehrsunfällen und deren Schwere für die Verkehrsteilnehmer auswirken.

Wie in dem Diagramm veranschaulicht, erhöht sich das Risiko, auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen leicht verletzt zu werden, bei einer Steigerung der Geschwindigkeit von 30 km/h auf 50 km/h um weniger als das 2-fache, das Risiko tödlich verletzt zu werden hingegen um mehr als das 6-fache. Noch deutlicher ist die Steigerung

auf Wohnstraßen: Hier erhöht sich das Risiko, bei 30 km/h auf 50 km/h leicht verletzt zu werden, um das 3-fache, während das Risiko, tödlich verletzt zu werden, fast um das 12-fache ansteigt. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mittlere Geschwindigkeitsänderungen – wie hier 20 km/h oder auch weniger – einen stärkeren Einfluss auf



schwere oder gar tödliche Unfallfolgen haben, als auf Unfälle mit Leichtverletzten oder mit ausschließlich Sachschaden.

Insgesamt hätte nach derzeitigem Forschungsstand die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 entscheidende Einflüsse auf die Verkehrssicherheit: Einerseits verlängert die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit die Zeit, um auf Verkehrssituationen reagieren zu können und erhöht dadurch die Chance, Verkehrsunfälle zu vermeiden. Andererseits führt ein verringertes

Tempolimit zu weniger schwerwiegenden Folgen eines eventuellen Unfalls. Vor allem sehr verletzbare Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer, deren Überlebenschancen im Falle eines Unfalls stark von der Kollisionsgeschwindigkeit abhängt, werden durch Tempo 30 besonders geschützt und haben ein – mit Blick auf die Temporeduzierung – exponentiell niedrigeres Risiko, schwere oder gar tödliche Verletzungen davonzutragen. Daher haben schon geringe Änderungen der gefahrenen Geschwindigkeit enorme Auswirkungen auf die Schwere bzw. die Vermeidung von Unfallfolgen.

Auswirkungen auf Reisezeiten marginal

Neben den Gewinnen bei der Verkehrssicherheit wirkt sich Tempo 30 innerorts positiv auf die Aufenthaltsqualität und die Lärmbelastung aus. Die Auswirkungen auf die Luftqualität sind relativ neutral – sie kann sich den Untersuchungen zufolge durch Tempo 30 geringfügig verschlechtern, durch

die erwartete Verstärkung des Verkehrsflusses bei Tempo 30 aber auch verbessern.

Gleichzeitig wird die Mobilität nicht übermäßig eingeschränkt. Die Leistungsfähigkeit der Straßen, also die Anzahl an Fahrzeugen, die einen Straßenabschnitt in einer bestimmten Zeit passieren



können, wird kaum tangiert, da diese vielmehr von den Knotenpunktgestaltungen abhängt. Befürchtungen, Tempo 30 innerorts führe zu Stau, also z. B. Wartezeiten vor Ampeln, sind daher fachlich unbegründet.

Reisezeitverluste sind hingegen ggf. bei Tempo 30, wenn auch nur in geringem Maße von bis zu ca. 30 Sekunden pro Kilometer, hinzunehmen. Auf die gesamte Reisezeit dürfte sich der Verlust allerdings nur marginal auswirken und volkswirtschaftlich kaum relevant sein, da regelmäßig nur ein zu vernachlässigender Bruchteil einer gesamten Wegstrecke durch geschlossene Ortschaften mit störenden Einflüssen führt oder aber – aufgrund des hohen Anteils der Kurzstreckenfahrten – die Zeit für die Wegstrecke sowieso nur wenige Minuten umfasst.

Im Einzelfall kann Tempo 30 allerdings für die Wirtschaftlichkeit einer ÖPNV-Linie kritisch werden, falls wegen längerer Umlaufzeiten Sprungkosten durch ein zusätzliches Verkehrsmittel samt Fahrzeugführer entstehen. Kommt es dazu, ist die

Geschwindigkeitsreduktion als gravierender Nachteil zu bewerten, so dass auf bestimmten Abschnitten der Wegstrecke in aller Regel auf Tempo 30 verzichtet werden sollte. Kommt es im Einzelfall zu bedeutenden Verlagerungseffekten auf untergeordnete Straßen, so sollte dies ebenso ein triftiger Grund sein, auf bestimmten Hauptverkehrsstraßenabschnitten auf Tempo 30 zu verzichten.

Auch ohne Begleitmaßnahmen und bauliche Veränderungen sind bei Tempo 30, anstelle von Tempo 50, mit der Zeit deutliche Geschwindigkeitsreduktionen zu erwarten. Während Begleitmaßnahmen, wie Geschwindigkeitskontrollen oder dynamische Geschwindigkeitsrückmeldungen, das Geschwindigkeitsniveau um ein paar weitere km/h herabsetzen können, sind bauliche Maßnahmen nach derzeitigem Forschungsstand bei Absenkung des Tempolimits von 50 km/h auf 30 km/h von höchstens geringfügiger Bedeutung.



Was könnte die Konsequenz für die Wahl der Regelgeschwindigkeit sein?

Angesichts dieser Erkenntnisse, erscheinen häufige Befürchtungen und Argumente verschiedener Akteure als übertrieben oder von Unkenntnis über die realen Auswirkungen geprägt zu sein.

So gibt es gute Gründe, Tempo 30 auf innerörtlichen Straßen als Regelgeschwindigkeit zu befürworten. Das ausschlaggebende Argument ist die deutlich erhöhte Verkehrssicherheit, denn die Geschwindigkeit mit den damit verbundenen physikalischen Kräften ist eine zentrale Größe des Unfallgeschehens. Unter diesem Gesichtspunkt sollte eine geringe Verlängerung der Reisezeit zugunsten der Verkehrssicherheit, womöglich dem Schutz des Lebens eines Kindes, hinnehmbar sein.

Eine Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit meint unterdessen nicht, dass auf ausgewiesenen Strecken des Vorbehaltsnetzes innerhalb geschlossener Ortschaften nicht auch höhere Geschwindigkeiten zulässig sind. Vielmehr sollte künftig die Beweislast umgekehrt und streckenbezogen geprüft und begründet werden, warum von Tempo 30 ausnahmsweise abzusehen ist – und nicht

länger wie heute substantiiert nachzuweisen sein, dass eine konkrete Gefahrenlage (für Leib, Leben und Gesundheit), i. d. R. auch mit Nachweis eines lokalen Unfallschwerpunktes von ca. 30 Prozent mehr Verkehrsunfällen als auf vergleichbaren anderen Straßen andernorts gegeben ist, warum hier langsamer als Tempo 50 gefahren werden muss. Eine jüngst vorgenommene Absenkung dieser hohen Hürden vor besonders sensiblen Bereichen (i. d. R. Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten sowie Senioren- und Pflegeheimen) auf einer Streckenlänge von max. 300 m, also nur auf den unmittelbaren Standort der Einrichtung begrenzt, vermag in der im Dezember 2016 in Kraft getretenen Änderung der StVO das nötige Verbesserungspotenzial nicht annähernd auszuschöpfen. Unsere Straßen sollten dort, wo vermehrt mit Fußgängern oder Radfahrern zu rechnen ist, einen wesentlicheren Beitrag dazu leisten, dass kleine Fehler nicht länger unmittelbar mit gravierenden Folgen für Leib und Leben bestraft werden.

Generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen?

Während nahezu alle Staaten über ein generelles Tempolimit auf Autobahnen verfügen, scheiterte dieses in Deutschland bisher am Widerstand weiter Teile der Politik und Automobilindustrie. Gönnen wir uns den Luxus, eine Möglichkeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit außer Acht zu lassen, oder ist dessen Wirksamkeit überschätzt?

Mit Inkrafttreten der „Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen“ am 1. Dezember 1978 wurde seitens des Gesetzgebers entschieden, den Verkehrsteilnehmern eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h zu empfehlen, anstatt ihnen diese vorzuschreiben. Trotz zahlreicher Veränderungen auf Deutschlands Hochgeschwindigkeitsstrecken in den letzten Jahrzehnten, gilt diese (bloße) Empfehlung auf dem Großteil von über 60 Prozent der Netzlänge (Baustellen und Verkehrsbeeinflussungsanlagen eingerechnet) noch heute. Während weltweit nahezu alle Staaten über eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen verfügen, stellt Deutschland somit weiterhin eine Ausnahme dar. Seitdem der Slogan „Freie Fahrt für

freie Bürger“, durch die Automobillobby geprägt, sich in den Köpfen vieler Autofahrer verankert hat, kommt es bis heute zu regelmäßig wiederkehrenden Diskussionen über die Notwendigkeit eines generellen Tempolimits.

Dabei vergessen viele Verkehrsteilnehmer, dass die Richtgeschwindigkeit sehr wohl eine Grenze darstellt, deren Überschreitung sich insbesondere nach entstandenen Verkehrsunfällen auf den Betroffenen auswirkt. Durch die bei über 130 km/h erhöhte Betriebsgefahr trägt laut BGH im Schadensfall der Schnellfahrer selbst die Beweislast und muss nachweisen, dass der Verkehrsunfall samt der Unfallfolgen auch bei Einhalten der Richtgeschwindigkeit entstanden wäre.



Stiehlt sich der Staat aus seiner Verantwortung?

Das System der Richtgeschwindigkeit weist im Vergleich mit den generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen anderer Länder im Bereich der Verkehrssicherheit zunächst keine deutlichen Defizite auf. Außer Acht gelassen wird bei dieser Betrachtung indes, dass die sehr gute infrastrukturelle Integrität des deutschen Autobahnnetzes, der dichte Ausbau der medizinischen Versorgung sowie das Vorhandensein kostenintensiver technischer Sicherungsinstrumente gegenüber zahlreichen Staaten für unauffällige Verkehrsun-

fall- und Verunglücktenzahlen sorgen. So sieht die Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms, nach dem in Deutschland die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer in der Dekade bis 2020 um 40 Prozent reduziert werden soll, bislang düster aus. Im sechsten Jahr (2016) liegt die Reduktion der Getötetenzahlen bei nur 12 Prozent, die Zahl der Verunglückten stieg im Zeitraum zum Bezugsjahr (2010) gar um knapp 7 Prozent. Die bisherigen Ergebnisse können somit nicht zufriedenstellen.

Unlimitierte Strecken sind unfallträchtiger als begrenzte Autobahnabschnitte

Auf Basis der Daten des Statistischen Bundesamtes ereigneten sich im Jahr 2015 insgesamt 20.113 Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf Autobahnen und damit 6,6 Prozent aller Verkehrsunfälle insgesamt, bei denen mindestens ein Beteiligter körperlich zu Schaden kam. Von diesen entfielen mit 13.146 insgesamt 65,4 Prozent auf unlimitierte Autobahnabschnitte. Ähnlich sieht es bei der Verteilung der Verunglückten (Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte) aus, von denen 65,8 Prozent auf Abschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung verunglückten. Auf die Schwerverletzten bezogen ergibt sich ein Anteil von 64,0 Prozent, bei den Getöteten von 68,6 Prozent. Eine Auffälligkeit unlimitierter Streckenabschnitte ist bei nüchterner Betrachtung des statistischen Datenmaterials somit gegeben. Dies trifft auch auf die Unfallschwere zu. Während auf limitierten Streckenabschnitten bei jedem vierten Verkehrsunfall mit Personenschaden (VU-P) ein Schwerverletzter und bei jedem 54.



VU-P ein Getöteter zu Schaden kam, wurde auf unbeschränkten Autobahnabschnitten bei jedem dritten VU-P ein Beteiligter schwer und bei jedem 46. VU-P tödlich verletzt.

Hohe Geschwindigkeiten führen zu sicherheitsabträglichen Effekten

Zwangsläufig sind unlimitierte Strecken im Unfallgeschehen auffälliger als beschränkte. Die physikalische Größe der kinetischen Energie, also der Aufprallenergie, steigt mit dem Quadrat der gefahrenen Geschwindigkeit. Je schneller ein Fahrzeug bewegt wird und anschließend mit einem Hindernis kollidiert, umso größer wirken die mechanischen Kräfte auf die Karosserie und insbesondere die Insassen. Gleichzeitig verfügt Deutschland über einen besonders heterogenen Verkehrsfluss auf seinen Autobahnen und damit einhergehende hohe Differenzgeschwindigkeiten. Insbesondere bei Verkehrsunfällen infolge von fehlerhaften Fahrstreifenwechseln oder Über-

holmanövern spielt die kinetische Energie eine gewichtige Rolle bei der Entstehung schwerer Unfallfolgen. Weiter offenbart der menschliche Körper bei solch hohen Geschwindigkeiten seine genetischen Defizite. Je höher die Geschwindigkeit, umso enger wird das Sichtfeld der Augen, es entsteht ein sogenannter „Tunnelblick“. Das Umfeld wird nicht mehr umfassend wahrgenommen, Gefahren werden oft erst spät erfasst. Dazu kommt, dass der Reaktionsweg linear und der Bremsweg mit dem Quadrat der Geschwindigkeit steigt. Hohe Differenzgeschwindigkeiten fördern überdies ein erhöhtes Stressniveau und Unsicherheiten beim jeweiligen Verkehrsteilnehmer.

Bisherige Studien belegen Wirksamkeit eines generellen Tempolimits

Bereits die im Zuge der Richtgeschwindigkeitsverordnung durch den Bundesrat angeordnete und im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) durchgeführte Projektgruppe „Autobahngeschwindigkeiten“, kam 1977 zu dem Ergebnis, dass sich eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung positiv auf die Sicherheitslage auswirke. Die bereits angesprochenen hohen Differenzgeschwindigkeiten würden im Zuge einer Harmonisierung des Ver-

kehrsflusses gemildert, das Verkehrsverhalten der Autofahrer verbessert und die Zahl von Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr reduziert werden. Die aktuellste relevante Studie wurde im Bundesland Brandenburg im Rahmen eines Pilotprojekts durchgeführt und im Jahre 2007 veröffentlicht. Autobahnabschnitte, auf denen bis dato keine Geschwindigkeitsbegrenzung galt, wurden auf Tempo 130 beschränkt. Eine Auswertung die



mehrfährigen Beobachtungszeiträume vor und nach Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung ergaben, dass sich die Anzahl der schwersten Verkehrsunfälle (Unfallkategorien 1 bis 4) nahezu halbiert hat. Die Zahl der Verunglückten sank noch drastischer. Selbst unter Miteinbeziehung der bundesweit günstigeren Unfallstatistik, kamen die Sachverständigen zu dem Ergebnis, dass ein generelles Tempolimit im Gegensatz zur heutigen Regelung eine deutliche Verbesserung der Unfallzahlen und Unfallfolgen nach sich ziehe. Dieser Meinung schloss sich bereits im Jahre 2004 die

Mehrheit der deutschen Verkehrsprofessoren an. In Ihren Ausführungen stützten sich die Wissenschaftler ebenfalls auf die bereits thematisierten Gesetzmäßigkeiten der Physik, Erkenntnisse aus der Biomechanik sowie aus der Verkehrspsychologie. Die Experten schlugen ein Tempolimit in Höhe von 130 km/h bis 140 km/h vor. Obwohl die Bundesregierung, laut einer Kleinen Anfrage im Bundestag, von den Ergebnissen in Kenntnis gesetzt wurde, entschied man sich gegen eine Untersuchung und Berücksichtigung dieser Thesen.

Spannungsfeld zwischen Politik und Wissenschaft

Das Ignorieren wissenschaftlicher Erkenntnisse kann nicht einer sicherheitsorientierten Verkehrspolitik dienen. Dies befand mutig der damalige Abteilungsleiter Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium Philip Nau, welcher 1991 in einem internen Dokument unter anderem die Stagnation in der Forschung kritisierte. Als ranghoher Beamter gab dieser zu, dass die „[...] von uns gegen ein TL (Tempolimit) vorgetragenen Argumente [...] einer ernsthaften Überprüfung nicht [standhalten] [...] würden“. Er forderte neue Studien, um eine ergebnisoffene und ernsthafte Diskussion über eine mögliche Einführung eines Tempolimits zu eröffnen. Daraufhin wurde Nau sehr kurzfristig durch den Minister aus seiner Funktion entlassen.

Auch die Positionsänderung der BAST in den letzten Jahren lässt eine gewisse verkehrspolitische Ausrichtung erkennen. Nachdem die damalige Projektgruppe ihre Ergebnisse vorgestellt und dennoch eine Richtgeschwindigkeit erlassen wurde, kam die BAST im Jahr 1984 abermals zu dem Ergebnis, dass eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung

der Straßenverkehrstoten um bis zu 20 Prozent reduzieren würde. Diese Erkenntnis wurde 1991 wiederholt. So hat die BAST, welche dem Bundesverkehrsministerium direkt unterstellt ist, bislang keinerlei Modellversuche zur Untersuchung eines Tempolimits auf Autobahnen initiiert, obwohl (oder eher weil) sich alle bis dato bekannten Studien eindeutig für ein Tempolimit aussprechen. So kam auch der unabhängige Wissenschaftliche Beirat des Bundesministeriums im Rahmen einer 2010 veröffentlichten Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass die Vorteile eines fehlenden Tempolimits lediglich das Prinzip der Freude am Fahren, der meist überschätzte Zeitgewinn und die Exportchancen der deutschen Automobilindustrie seien und forderte neue Wirksamkeitsuntersuchungen eines generellen Tempolimits auf Autobahnen.

All dies wurde bisher seitens der Politik außer Acht gelassen. Zuletzt verweigerte das Bundesverkehrsministerium einen durch Baden-Württemberg angestrebten Modellversuch mittels eines medial vielbeachteten Ruffels, sibyllinisch begründet aufgrund fehlender rechtlicher Möglichkeiten.



Aktuelle und ergebnisoffene Wirksamkeitsstudien nötig

Dass die Thematik aktueller denn je ist, zeigt ein offener Brief einiger CSU-Bundestagsabgeordneter aus dem Jahr 2017. Demnach habe sich der sechsspurige Ausbau der dort beschriebenen Strecke auf der Autobahn A8 fatal auf die Unfallzahlen ausgewirkt. Sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle als auch die der Verunglückten hätten sich deutlich erhöht. Die Hauptunfallursache sei nicht angepasste Geschwindigkeit, die Zahl sogenannter Geschwindigkeitsunfälle steige deutlich. Die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten hätten sich erkennbar erhöht und das Verkehrsverhalten merklich verschlechtert. Zwar wurde seitens der Verfasser augenfällig betont, ein generelles Tempolimit ebenfalls abzulehnen, doch offenbar nur um im Anschluss die streckenweise Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A8 zu fordern.

Es liegt eine traurige Pointe darin, auf der einen Seite die deutlich negative Auswirkung steigender Geschwindigkeiten zu erkennen, jedoch

ausschließlich örtlich begrenzte Geschwindigkeitslimits zu fordern. Ungeachtet der Tatsache, welcher Standpunkt in dieser Debatte vertreten wird, bleibt doch die Frage, ob eine sachliche Auseinandersetzung im Sinne der Verkehrssicherheit erfolgt. Keine Exportrendite, keine Freude am Fahren und kein Freiheitsgedanke rechtfertigen Straßenverkehrstote aufgrund leichtfertig geduldeter rasender Verkehrsteilnehmer. Da dem Staat aus dem Gewaltmonopol eine Restitutionspflicht dem Bürger gegenüber erwächst, sind staatliche Organe verpflichtet, für den angemessenen Schutz von Leib und Leben der Bürgerinnen und Bürger einzutreten.

Gesetz zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld

Das mit dem Verlust eines nahestehenden Menschen verbundene Leid ist unermesslich. Selbst bei einer fremdverursachten Tötung stand nahen Angehörigen nach ständiger Rechtsprechung bislang nur dann ein Schmerzensgeldanspruch gegen den Verantwortlichen zu, wenn sie eine eigene Gesundheitsbeschädigung im Sinne des § 823 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) erleiden. Dafür müssten psychische Beeinträchtigungen wie von den nahen Angehörigen empfundene Trauer und Schmerz medizinisch fassbar sein und über die gesundheitlichen Beeinträchtigungen hinausgehen, denen Hinterbliebene im Todesfall erfahrungsgemäß ausgesetzt sind.

Abgesehen von diesem Schadensersatz bei sogenanntem Schockschaden konnte zwar der Ersatz von materiellen Schäden wie Beerdigungskosten, entgangener Unterhalt sowie entgangene Dienste

verlangt werden. Für ihr seelisches Leid erhielten die Hinterbliebenen jedoch bisher keine Entschädigung. Auch eigene Schmerzensgeldansprüche, die von den Hinterbliebenen als Rechtsnachfolger des Getöteten geltend gemacht werden könnten, hat der Getötete in der Regel nicht erworben. Tritt der Tod sofort durch die schädigende Handlung ein, verliert der Geschädigte in diesem Moment die für die Entstehung eines Schmerzensgeldanspruchs erforderliche Rechtsfähigkeit.

Hinterbliebene sollten künftig im Sinne einer Anerkennung ihres seelischen Leids wegen der Tötung eines ihnen besonders nahestehenden Menschen von dem hierfür Verantwortlichen eine Entschädigung verlangen können. Dieses 2017 durch die Bundesregierung initiierte Gesetzesvorhaben wurde durch die VOD unterstützt. Der Staat sollte Menschen, die einen nahen Angehörigen



durch Verschulden eines Dritten verloren haben, als Zeichen der Anerkennung ihres seelischen Leids einen eigenständigen Schmerzensgeldanspruch einräumen.

Bislang hat die Bundesrepublik Deutschland die EU-Richtlinie 2012/29 über Mindeststandards für die Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern von Straftaten sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2001/220/JI (EU-Opferschutzrichtlinie) leider nicht zur Einführung von Mindeststandards bzw. für eine Besserstellung von Verkehrsunfallopfern umgesetzt.

Da die Kommission keine Differenzierung bezüglich Verkehrsstraftaten und anderen Straftaten vorgenommen hat, sondern in Artikel 2 der Richtlinie einen Opferbegriff definierte, der nicht nach Kriminalitäts- und Verkehrsopfern unterscheidet, vielmehr ausschließlich die Schwere des Delikts im Fokus hat, wonach wenigstens eine Straftat vorliegen muss, zählen in der Union auch unmittelbare oder mittelbare Verkehrsunfallopfer zu den geschützten Personen, sofern sie durch eine Straftat verletzt worden sind. Dabei kann es sich z. B. um die bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden häufig vorliegende fahrlässige Körperverletzung/Tötung oder um konkrete Verkehrsstraftaten wie §§ 315c oder 316 StGB handeln, die zu Verkehrsunfällen geführt haben.

Obwohl dem Staat aus dem Erhalt des Gewaltmonopols eine Restitutionspflicht dem Bürger gegenüber erwächst, hat das zur Umsetzung der v. g. Richtlinie verabschiedete 3. Opferrechtsreformgesetz ab 2016 keine Verbesserungen durch konkrete Hilfsmaßnahmen für Verkehrsunfallopfer in Deutschland erbracht. Ein durch die Opferschutzrichtlinie erhöhter Schutzstandard bezieht sich im

Wesentlichen nur auf bestimmte, zur Nebenklage (§ 395 StPO) berechnete Delikte, wie versuchter Mord und versuchter Totschlag, ferner auf ausgewählte Taten gegen die sexuelle Selbstbestimmung sowie Menschenhandelsdelikte (vgl. § 397a Abs. 1 StPO), nicht aber auf o. g. Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr.

Vielmehr schließt das OEG, von dessen Leistungen nach § 1 Abs. 1 OEG lediglich Opfer profitieren, die „infolge eines vorsätzlichen, rechtswidrigen tätlichen Angriffs gegen ihre oder eine andere Person oder durch dessen rechtmäßige Abwehr eine gesundheitliche Schädigung erlitten“ haben, nach § 1 Abs. 11 OEG Opfer im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr gar von vornherein aus, da dieses Gesetz selbst dann nicht angewendet werden darf, wenn „Schäden aus einem tätlichen Angriff (hervorgehen), die von dem Angreifer durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers verursacht worden sind“. Damit fallen sogar die Opfer des Berliner Terroranschlags vom 19.12.2016 sowie deren Angehörige bislang nicht unter den bundesdeutschen Opferbegriff, da die Morde mittels – zweckwidrigen – Gebrauchs eines Kfz begangen worden sind.

Tötungen oder Verletzungen im Straßenverkehr auch im deutschen Opferschutzrecht u. a. entsprechend der EU-Opferschutzrichtlinie zu berücksichtigen hat die VOD seit über zwei Jahren mehrfach, bislang vergeblich, beim Bundesjustizministerium eingefordert. Aus Sicht der VOD besteht hier für die Bundesrepublik Deutschland ein erheblicher Nachbesserungsbedarf, der zumindest europäischen Standards (EU-Opferschutzrichtlinie) entsprechen sollte.

Gemeinsam mit dem Weißen Ring hat sich die VOD im Mai 2015 für die Einführung eines Angehörigenschmerzensgelds ausgesprochen. Die VOD setzt sich dafür ein, dass im Falle eines fremdverursachten Todes Hinterbliebenen, als Ausgleich für erlittene Seelenqualen, die Angehörige durch den Verlust eines Angehörigen erleiden, ein eigenständiger Schmerzensgeldanspruch gegen denjenigen zustehen soll, der den Tod eines nahen Angehörigen schuldhaft herbeigeführt hat. Dieser Anspruch darf nicht, wie bisher, nur in Ausnahmefällen gelten, in denen Angehörige als Folge des erlittenen Verlusts eine eigene körperliche Erkrankung oder eine schwere seelische Erschütterung (sog. „Schockschaden“) nachweisen können.

Den erlittenen Verlust eines nahestehenden Menschen kann ein Schmerzensgeld selbstverständlich nicht ausgleichen. Das Geld vermag aber eine unterstützende Hilfe zu sein bei der Bewältigung der Trauer und des zu tragenden seelischen Leids. Darüber hinaus könnte ein Geldbetrag symbolisch eine Anteilnahme ausdrücken und solidarische Verbundenheit vermitteln.

Das Gesetz zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld, d. h. für Personen, die zur Zeit der Verletzung zu dem Getöteten in einem besonderen persönlichen Näheverhältnis standen, ist am 22.07.2017 in Kraft getreten.

Polizei NRW kooperiert mit Verkehrsunfall-Opferhilfe

Die nordrhein-westfälische Polizei arbeitet mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) zusammen, um die Betreuung von Unfallopfern zu verbessern. Im Rahmen einer durch die Polizei unterstützten Aktionsveranstaltung hat die VOD durch ihren Vorsitzenden, Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, am 11. Mai 2017 im Düsseldorfer Medienhafen den Kooperationsvertrag mit Innenminister Ralf Jäger besiegelt. Konkret geht es darum, den Opfern von Verkehrsunfällen und ihren Angehörigen innerhalb der ersten 24 Stunden nach einem Unfall Hilfe anzubieten. „Denn gerade in dieser Phase wird die Unterstützung am dringendsten gebraucht“, betonte Jäger. Alle 47 NRW-Polizeibehörden stellen Ansprechpartner, die schnell und professionell helfen und Betroffene an die VOD-Netzwerkpartner vermitteln. „Deshalb ist die Kooperation ein wichtiger Schritt“, erklärte der Minister.

In NRW starben im vergangenen Jahr 523 Menschen im Straßenverkehr. Rund 13.600 verletzten sich bei Unfällen schwer. „Jeder Verkehrstote, jeder Verletzte ist einer zu viel. Deshalb dürfen wir nicht dabei nachlassen, für mehr Sicherheit zu sorgen“, sagte Jäger.

Der VOD vermittelt als Dachverband bundesweit die richtigen Ansprechpartner: Wo gibt es psychologische Hilfe? Wer hilft bei Behördengängen? „Unsere Aufgabe ist es, gerade dann weiterzuhelfen, wenn es kompliziert wird“, erläuterte der VOD-Vorsitzende Wilfried Echterhoff. „Nach einem Unfall ist für die Opfer nichts mehr wie vorher. Ihnen muss geholfen werden, und zwar schnell, kompetent und unbürokratisch“, sagte Innenminister Ralf Jäger bei der Unterzeichnung des Kooperationsvertrags.

Ein Unfall bedeutet einen Albtraum für nahezu jeden Verkehrsteilnehmer. Unfallopfer haben nach solch einem Ereignis nicht selten erhebliche physische und psychische Probleme. Neben den körperlichen Verletzungen und den damit verbundenen, oft kaum aushaltbaren Schmerzen muss ein verunglückter Mensch sich unter anderem mit dauerhaften psychischen, sozialen, juristischen und finanziellen Nachwehen auseinandersetzen.

Dazu gehören etwa die Koordination und das Verstehen körperlicher Heilmaßnahmen, die Verwaltungsaufgaben, das 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.

Die Gefahr von Depressionen, Verzweiflung, Hilf- und Mutlosigkeit aufgrund einer langwierigen stationären 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. Zu diesem Zeitpunkt beginnt häufig ein jahrelanger, nervenaufreibender und zermürender Kampf mit dem Rechts- und Versicherungssystem zur Regulierung der Schäden.

Die 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 u. a. nach dem Opferentschädigungsgesetz (OEG) 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.

Ein flächendeckendes, engmaschiges Netzwerk an qualitativ hochwertigen Ansprechstellen für Verkehrsunfallopfer vor Ort erscheint daher als eine unerlässliche Voraussetzung für eine angemessene Beratung und Unterstützung Hilfebedürftiger.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD), ist ein 2011 in der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) gegründeter Dachverband, dem sich u. a. bereits mehrere wichtige Institutionen angeschlossen haben:

- Automobil-Club Verkehr (ACV)
- Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM)
- biomed-tec - Institut für Interdisziplinäre Fachgutachten
- Björn Steiger Stiftung
- Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)
- Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
- Deutsche Kinderhilfe e.V.
- Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB (DPoIG)
- Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW)
- Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FHöV NRW)
- Fachverband Psychologie für Arbeitssicherheit und Gesundheit e.V. (FV PA-SiG)

- Gesellschaft für Medizinische und Technische Traumabiomechanik e.V. (GMTTB)
- Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU)
- Gewerkschaft der Polizei (GdP)
- Institut für Psychologische Unfallnachsorge (ipu)
- subvenio e. V. Unfallopfer Lobby Deutschland

Gemeinsam mit der VOD wollen die angeschlossenen Einrichtungen sich für die Verwirklichung der beiden Ziele des bundesweiten Dachverbandes einsetzen, einerseits die Verkehrssicherheit weiterhin zu erhöhen und andererseits die Betreuung von Unfallopfern stärker auszubauen, so dass sich die schwierige Lage der im Straßenverkehr Verunglückten verbessert.

Gesetz zum automatisierten Fahren ergänzungsbedürftig

In Kraftfahrzeugen wird inzwischen modernste Technik eingesetzt. Dabei nehmen sowohl die Anzahl als auch die Qualität der eingebauten sicherheitsrelevanten Systeme stetig zu. Dies führt beispielsweise dazu, dass sich – bedingt durch die unfallbegleitende Wirkung verschiedener System (u. a. ABS) – nach einem Verkehrsunfall kaum noch auswertbare Spuren (Brems-/Blockierspuren) auf der Fahrbahn befinden, die einem Gutachter eine Rekonstruktion des Unfallhergangs ermöglichen. Die Rekonstruktion derartiger Verkehrsunfälle wäre aber in vielen Fällen durch Daten möglich, die in den Kraftfahrzeugen schon heute aufgezeichnet werden und die wesentliche Beweise erbringen können. Beispielsweise wäre es auf diesem Wege möglich, die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges zum unfallkritischen Zeitpunkt auszulesen.

Das automatisierte Fahren ist die Technik der Zukunft – sie bedingt die Aufzeichnung von Fahrdaten, anhand derer eine eindeutige Zuordnung der Verantwortung zwischen Mensch und Maschine möglich gemacht wird. Moderne Fahrzeuge besitzen schon heute „On Board Diagnostic“-Systeme mit Schnittstellen, die es ermöglichen, Fehlfunktionen bzw. Störungen zu erkennen und so z. B. belastende sowie entlastende Informationen zum Unfallhergang zu ermitteln. Über diese Schnittstellen wären die Fahrzeugdaten als Beweismittel grundsätzlich auch für die Polizei zugänglich.

Nach einem Verkehrsunfall liefern diese Daten wichtige Beweise zur Rekonstruktion eines Unfalls. Sie können bislang jedoch nur in einem Strafverfahren nach §§ 94, 95, 98 StPO sichergestellt bzw. beschlagnahmt und nach Maßgabe des § 110 StPO ausgewertet werden.



Praktisch gestaltet es sich u. a. wegen der Codierung der Daten selbst im Strafverfahren schwierig, die relevanten Daten zu sichern bzw. diese nach einer erfolgten Sicherung auszuwerten. So werden aktuell selbst bei schwersten Verkehrsunfällen Erkenntnisse zu Geschwindigkeit, Beschleunigung und Verzögerung der beteiligten Fahrzeuge fast ausschließlich über Spuren am Unfallort zurückgerechnet.

Beispiel: Bei einem Verkehrsunfall wird ein Fußgänger von einem Fahrzeug erfasst und schwer verletzt. Fraglich ist, ob das Fahrzeug zu schnell war und der Unfall bei langsamerer Fahrt vermeidbar gewesen wäre. Bremsspuren auf der Fahrbahn sind nicht vorhanden. Sachverständige können ohne die im Fahrzeug aufgezeichneten Daten die vorwerfbare Geschwindigkeit nur anhand der Situation am Unfallort und der Spuren am Unfallfahrzeug berechnen. Zum Beispiel, wie weit wurde der Fußgänger geschleudert, wo prallte er am Fahrzeug auf und wie stellt sich die Verformungen des Fahrzeugs dar. Allein durch die erforderlichen

Toleranzen bei solchen Berechnungen haben es Verletzte oder deren Angehörige sowohl im Straf- wie im Zivilprozess schwer, ihre rechtlichen Ansprüche durchzusetzen. Und das, obwohl im Fahrzeug die exakten Daten zur Geschwindigkeit und Verzögerung des Fahrzeuges vorliegen.

So ist es den Opfern von Verkehrsunfällen sowie den Führern und Haltern von Fahrzeugen als Verbraucher nach einer Fehlfunktion des Fahrzeuges wesentlich erschwert, ihre Rechte gegenüber Unfallverursachern oder Fahrzeugherstellern durchzusetzen.

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) beschränkt sich mit dem seit 21.06.2017 in Kraft getretene Abschnitt zum automatisierten Fahren in § 63 a StVG n. F. auf „Kraftfahrzeuge mit hoch- oder voll-automatisierter Fahrfunktion“. Dadurch können die grundsätzlich sinnvollen Regelungen für Behörden in § 63 a Absatz 2 StVG n. F. und für Dritte in Absatz 3 nicht für die Fälle greifen, in denen ein Fahrzeug ohne automatisierte bzw. mit teilautomatisierte Fahrfunktionen benutzt wurde. Die strafprozessuale Aufklärung und die Durchsetzung zivilrechtlicher

Ansprüche der Opfer bzw. deren Angehörigen und der Verbraucher wären so weiterhin unmöglich bzw. nur eingeschränkt möglich.

Darum reicht der neue Abschnitt VIa „Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug“ nicht weit genug. Die Gelegenheit wäre besser genutzt worden, die Gesamthematik im Sinne des Opfer- und Verbraucherschutzes umfassend zu regeln.

Der 52. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat schon im Jahre 2014 im Arbeitskreis VII unter der Überschrift „Wem gehören die Fahrzeugdaten?“ unter anderem empfohlen:

- Bei Daten, die aufgrund gesetzlicher Regelungen erhoben, gespeichert oder übermittelt werden sollen, sind verfahrensrechtliche und technische Schutzvorkehrungen genau zu bestimmen.
- Zugriffsrechte der Strafverfolgungsbehörden und Gerichte sind unter konsequenter Beachtung grundrechtlicher und strafprozessualer Schutzziele spezifisch zu regeln.



Überdies hat der Deutsche Verkehrsgerichtstag den Gesetzgeber in bislang insgesamt 14 Veranstaltungsjahren (von 1973 bis 2016) aufgefordert, angesichts der Unzulänglichkeit des Zeugenbeweises und der nötigen besseren Ausschöpfung des Sachbeweises einen Unfalldatenschreiber oder einen Event Data Recorder in Kraftfahrzeugen verpflichtend vorzuschreiben.

Diese Chance hat der Gesetzgeber sehenden Auges leider vertan. Vielmehr sollten Opfer von Verkehrsunfällen und Verbraucher jetzt in die Lage versetzt werden, ihre rechtlichen Ansprüche auch faktisch durchzusetzen. In den USA ist das bereits möglich – dort erhalten nur solche Kraftfahrzeuge eine Zulassung, bei denen die Hersteller eine Auslesbarkeit der Kraftfahrzeugdaten ermöglichen.

Deshalb schlägt die VOD Änderungen des Gesetzes in folgender Fassung vor:

Abschnitt VIa Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug

§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen

(1) Kraftfahrzeuge zeichnen nach dem Stand der Technik entsprechend der internationalen Vorgaben jeweils auf, mit welcher Geschwindigkeit und Beschleunigung bzw. Verzögerung das Fahrzeug und ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels automatisierter Fahrfunktionen geführt wird. Wird der Fahrzeugführer durch ein automatisiertes System aufgefordert, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen, oder tritt eine technische Störung eines automatisierten Systems auf, findet gleichfalls eine Aufzeichnung nach dem Stand der Technik entsprechend den internationalen Vorgaben statt.

(2) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Verlangen zu übermitteln. Die übermittelten Daten dürfen durch diese gespeichert und genutzt werden. Der Umfang der Datenübermittlung ist auf das Maß zu beschränken, das für den Zweck der Feststellung des Absatzes 1 im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle durch diese Behörden notwendig ist. Davon unberührt bleiben die allgemeinen Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten.

(3) Dritten sind die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten zu übermitteln, wenn sie glaubhaft machen, dass die Daten zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis erforderlich sind. Absatz 2 Satz 2 findet entsprechend Anwendung.

(4) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind spätestens nach drei Jahren zu löschen.

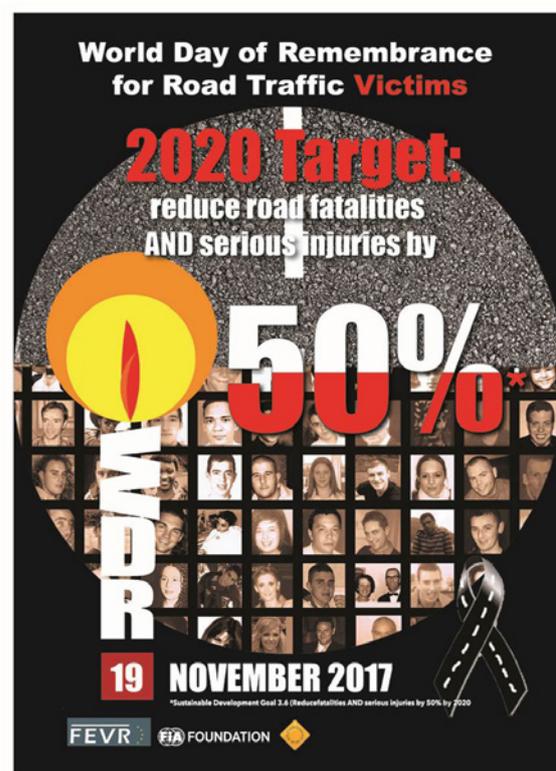
Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr

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 Verkehrsopferraten 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 No-

vember 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 (siehe: <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.



Opferschutz-Management-Konzept

Die VOD strebt an, die Abläufe für Verkehrsunfallopfer zu vereinfachen und zu verbessern. Zur Vereinfachung haben wir bereits Formulare zur zeitnahen, beinahe sofortigen Unfallfolgenerfassung auf unserer Internetpräsentation (www.vod-ev.org) eingesetzt.

Zur Verbesserung, vor allem im gesundheitlichen Bereich, haben wir ein Konzept entwickelt, das analog zum Unfall- und Reha-Management der Gesetzlichen Unfallversicherungen (Berufsgenossenschaften, Unfallkassen in der Arbeitswelt) ein

Verkehrsopferschutz-Management konzipiert, so wie es auf den nachfolgenden Seiten dargestellt ist. Wir streben an, dieses Konzept Realität werden zu lassen.

Verkehrsopfer benötigen Soforthilfe bezüglich somatischer **und** psychischer Versorgung.

Abgestimmt mit den VOD-Mitgliedern Institut für Psychologische Unfallnachsorge (ipu), Köln, und subvenio e. V., Düsseldorf.

Derzeitige Probleme:

1. Es fehlt ein solches Management.
2. Kostenübernahme für die psychische Betreuung wird nicht sofort geklärt (Ausnahme: Arbeitsunfälle im Bereich der gesetzlichen Unfallversicherungen).
3. Im Bereich der Gesetzlichen Krankenversicherungen (GKV) fehlen Möglichkeiten der Akutbehandlung von psychisch erkrankten Unfallopfern. Die Terminservicestellen der GKVen sind gesetzlich verpflichtet, einen Beratungstermin innerhalb von vier Wochen zu vermitteln. Dieser Beratungstermin garantiert noch keinen Therapieplatz.

Künftiges Vorgehen:

Das vorgeschlagene künftige Verkehrsopferschutz-Management ist einvernehmlich und verbindlich mit allen Akteuren abzustimmen und zu vereinbaren.

Es ist für die spätere Praxis wichtig, dass eine zuständige Stelle definiert wird, die die Abläufe des Verkehrsopferschutz-Managements überwacht und mit allen Beteiligten einvernehmlich optimiert.

Anforderungen an ein Verkehrsopferschutz-Management ohne die parallel laufenden medizinischen Maßnahmen

Prävention	Unfallereignis	Sofortfassung der Schäden und Veränderungen	Psychologische Ersthilfe	Opferschutzmaßnahmen der Polizei	Psychologische Beratung, Diagnose, Therapie	Abschließende Konsequenzen
<p>Vorsorgliche / vorbereitende Organisation des Managements</p> <p>Psychologische Ersthelfer sind zu schulen</p> <p>Regelungen mit Kostenträgern vereinbaren</p>	<p>Betrifft technische und gesundheitliche Schäden / somatisch und psychisch</p>		<p>Durch geschulte psychologische Ersthelfer (PseH) nach dem Modell der Arbeitsunfälle (s. Konzept des Instituts für psychologische Unfallnachsorge -ipu, Köln www.unfallnachsorge.de)</p> <p>Spätere Schnittstelle: Sobald das Opfer an einem emotional sicheren Ort ist und dort bleiben kann, ist die Aufgabe der PseH beendet</p>	<p>Beratung und Unterstützung durch Informationen und Hinweise auf aktuelle Erfordernisse, Verteilung des Flyers / Karte</p> <p>Spätere Schnittstelle:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sobald das Opfer psychologische Beratung oder Therapie nicht (mehr) benötigt oder erhält und 2. sobald abschließend geprüft wurde, ob eine rechtsanwaltliche Betreuung erforderlich ist 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Beratung z. B. durch subvenio e. V. 2. Diagnose / Prüfung der psychischen Beeinträchtigung durch Exploration und Diagnostik z.B. durch das ipu-Netz in Deutschland 3. Therapie ambulant (z. B. ipu-Netz) bzw. stationär in Koordination mit den somatischen Behandlungen 4. berentung 5. Tod 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Abschluss der psychisch orientierten Maßnahmen in Koordination mit den anderweitigen Maßnahmen 2. Wiedereingliederung z. B. durch Arbeitgeberproben 3. Möglicherweise Rückkehr in den beruflichen und privaten Alltag, 4. berentung 5. Tod
Anwenden	Auslösen des Managements durch Meldungen und durch Tätigkeiten	Meldung an zuständige Kostenträger, vor allem an Haftpflichtversicherung des Verursachers oder an eine andere zuständige Stelle	Kostenzusage einholen			Abschluss des operativen Managements
Bewertung des Managements						Abschluss des Falls zusammen mit allen Beteiligten

AUSSCHREIBUNG FÖRDERPREIS FÜR HERAUSRAGENDE ABSCHLUSSARBEITEN



Gemeinsam können wir sowohl die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern spürbar verbessern als auch Verkehrsbedingungen so verändern, dass es immer weniger Unfallopfer gibt.

In einer Abschlussarbeit steckt in der Regel viel Zeit und Herzblut. Die **Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V.** möchte herausragende Abschlussarbeiten würdigen, die einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensbedingungen und zur Optimierung der Rehabilitation von Verkehrsunfallopfern leisten sowie zu einem zielgerichteten Erkenntnisgewinn zur Reduzierung der Opferzahlen im Straßenverkehr beitragen. Hierfür schreibt die **Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V.** einen attraktiv dotierten Förderpreis aus.

TEILNAHME

Berücksichtigt werden Arbeiten, die im Einklang mit den Zielen der VOD eine fundierte wissenschaftliche Methodik und Originalität aufweisen und die vorgeschriebenen Formalia für Abschlussarbeiten erfüllen.

PREISGELD

1. Platz **1.500 Euro**
2. Platz **750 Euro**
3. Platz **500 Euro**

Es ist zu beachten, dass die eingereichten Bachelor- oder Masterarbeiten mit sehr gut oder gut bewertet wurden, einen Umfang von max. 80 Seiten haben, der Abschluss innerhalb der letzten zwei Jahre erfolgte und der Inhalt der Arbeit nicht bereits veröffentlicht ist. Ebenso soll eine Kurzdarstellung des Inhalts (150 Worte) und ein Gutachten einer beteiligten Hochschullehrkraft beigefügt werden.

Alle Vorschläge sind bei der VOD (www.vod-ev.org) in schriftlicher sowie elektronischer Form einzureichen. Einsendeschluss der Arbeiten und prüfungsrelevanten Gutachten ist der 31.03.2018.

Die Beurteilung erfolgt durch eine unabhängige Jury bis zum 10.06.2018. Die Preisverleihung findet im Vorfeld des Tages der Verkehrssicherheit am 15.06.2018 in der DHPol statt.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Wenn die Jury keine Arbeit als auszeichnungswürdig anerkennt, behält sie sich vor, die Vergabe auszusetzen.

Wir wünschen allen Teilnehmenden viel Erfolg!

Verkehrsunfall-Opferhilfe e.V. (VOD)
per Adresse: Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
Zum Roten Berge 18-24
48165 Münster

Einnahmen und Aufwendungen

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden (insgesamt 22.370,01Euro), waren im jüngsten Geschäftsjahr, neben teils beachtlichen Spenden (insgesamt 20.850,50 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD. So spendete ein führender Polizeigewerkschafter sein Autorenhonorar für ein Buch in Höhe von 9.172,50 Euro.

Nach den Ausgaben in Höhe von 18.808,02 Euro, seit Stand 06.11.2016 für den Bericht in der letzten Mitgliederversammlung der VOD, am 25.11.2016, bis zur Berechnung des Kassenbuchs, am 12.11.2017 zwecks Vorlage zur Kassenprüfung, sind insgesamt 24.412,49 Euro eingegangen.

Die Ausgaben der VOD im Berichtsjahr gliedern sich wie folgt:

• Nutzungsrechte für Filme:	500,00 Euro
• Projekt-Unterstützung für Subvenio e.V.:	9.000,00 Euro
• Unterstützung Musterprozess zu § 109 SGG:	3.500,00 Euro
• Opferhilfe im Einzelfall:	329,00 Euro
• Internetpräsenz:	2.240,00 Euro
• Kontoführungskosten:	210,81 Euro
• Reisekosten:	684,78 Euro
• Teilnahmegebühren:	857,00 Euro
• Druckkosten:	1.078,53 Euro
• Sonstiges (Porto usw.):	407,90 Euro
Summe der Ausgaben:	18.808,02 Euro

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt unter Aktenzeichen 336/5827/6946, zuletzt am 06.11.2017 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 absolut 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
Internet: 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 06.11.2017 anerkannt.