

Jahresbericht 2019 der VOD

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



HERAUSGEBER

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

Postfach 100 553

DE 48054 Münster

Sitz des Vereins:

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Zum Roten Berge 18-24

48165 Münster

Tel.: +49 (0) 160 626 848 4

mailto: info@vod-ev.org

www.vod-ev.org

SPK Münsterland Ost, BIC: WELADED1MST

IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im November 2019

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 07.09.2018 anerkannt.

Beiträge: Autoren des Vorstands, des Wiss. Beirates und

Kooperationspartner der VOD

Fotos: © Bosch, dpp/Auto Reporter, DVR, FEVR, GettyImages, MDR, Marc Reichel,

VW/dpp, WDoR, VOD

INHALT

VORWORT

Leid durch den Straßenverkehr vermeiden oder wenigstens verringern	2
--	---

GRUSSWORT

Opferschutz in polizeilicher Verkehrsunfallaufnahme fest verankert	3
--	---

POSITIONEN

Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen	5
Entschädigung der durch Kraftfahrzeugbetrieb geschädigten Terroropfer – aktuelles und beabsichtigtes zukünftiges Recht	9

AKTUELLE THEMEN DER VERKEHRSUNFALL-OPFERHILFE

„Hilfefinder“ – Akute psychische Nachsorge nach einem Verkehrsunfall	12
Diskussion zu einem Tempolimit auf deutschen Autobahnen	14
Mehr Sicherheit durch vordere Bremsleuchte.....	22
Innovationen für schützende Kfz-Technik und höhere Verkehrssicherheit	24
Kfz-Daten: Zulässiges Beweismittel beim Verkehrsunfall?	30
Smart Drugs – Lifestyle und Verkehrssicherheit.....	37
Ein Unfall verändert das Leben	41

INTERNATIONALES, EUROPA UND OPFERHILFE-PARTNERSCHAFTEN

VOD im Europäischen Verband der Verkehrsoffer FEVR	45
FEVR General Meeting 2019 in der Deutschen Polizeihochschule	46
Weltgedenktage der Unfallopfer im Straßenverkehr	47

MITGLIEDER DER VOD

E-Mail-Adressen und Logos.....	48
--------------------------------	----

ZAHLEN UND FAKTEN

Einnahmen und Aufwendungen	50
----------------------------------	----

Vorwort

**Sehr geehrte Leserinnen und Leser,
liebe Kongressteilnehmer,**

der diesjährige Deutsche Verkehrsexpertentag versteht sich als der Ort für die Präsentation von Erfahrungen und als Gelegenheit, Impulse zu geben, um die unglaublichen Probleme von Verkehrsunfallopfern und deren Umfeld zu verringern, zu verhindern oder durch gute Verkehrssicherheitsmaßnahmen von vornherein gar nicht erst aufkommen zu lassen. Dazu leisten wir fachliche Arbeit, gehen in den Dialog mit der Politik und geben auch im Rahmen unseres Budgets finanzielle Unterstützung. Unser Vorstand der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland, unser wissenschaftlicher Beirat, der ehrenamtlich arbeitet, und unsere freiwilligen Helferinnen und Helfer haben bereits viel bewegt oder wichtige Initiativen gesetzt. Dazu gehören u.a. die Entwicklung des Internetportals www.hilfefinder.de, die Publikation von Problemartikeln, die Erarbeitung von Gesetzesinitiativen, die Mitwirkung an europäischen und nationalen Tagungen, wie z.B. am Deutschen Verkehrsgerichtstag. Wir sind ein bundesdeutscher Verband, aber wir haben insbesondere der Landesregierung Nordrhein-Westfalen für die sehr gute Zusammenarbeit zu danken.



Wir als Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) sind aus der Zivilgesellschaft heraus entstanden, weil wir als Bürger die Verkehrssicherheitsprobleme nicht tolerieren wollen, und sind immer dann streitbar, wenn wir sehen, dass unnötiges Leid durch den Straßenverkehr erzeugt wird.

(Prof. Dr. rer. nat. Wilfried Echterhoff)

Vorsitzender des Vorstands der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.

Grusswort

Sehr geehrte Damen und Herren,

immer wieder berichten die Medien aus aller Welt über Unglücke und Schicksalsschläge, denen Menschen zum Opfer fallen. Viele Leser dieser Schlagzeilen verlieren angesichts dessen aus den Augen, dass auch in ihrer unmittelbaren Nähe Menschen öffentlich in größerer Zahl sterben – Tag für Tag, Jahr für Jahr. Ich spreche von den Folgen der Mobilität unserer Gesellschaft, die sich zu großen Teilen auch auf den Straßen abwickelt und trotz aller technischen Schutzmaßnahmen immer noch erhebliche Gefahren für die Beteiligten und Unbeteiligten beinhaltet. Sie alle kennen die Zahlen der Toten und Verletzten im Straßenverkehr, die in Deutschland in die Tausende bzw. Hunderttausende gehen.



In unserem Land Nordrhein-Westfalen waren es 2018 bereits 490 Tote und 79.605 Verletzte.

Die von mir genannten Berichte oder Zahlen werden zur hautnahen Realität, wenn durch einen Verkehrsunfall Menschen betroffen sind, die uns aus dem engeren oder weiteren Umfeld bekannt sind und mit denen wir ein Gesicht oder sogar einen persönlichen Kontakt verbinden. Und im Gespräch mit den Menschen merke ich, dass sie sich in solchen Situationen vor Augen führen, wie intensiv wir als Gesellschaft von den Folgen des Straßenverkehrs betroffen sind. Denn nahezu jeder kennt zumindest einen Menschen, der sein Leben als Verkehrsteilnehmender verloren hat oder unter den Konsequenzen eines Verkehrsunfalls körperlich und/oder seelisch leidet.

Verkehrsunfälle sind nur in den allerwenigsten Fällen wirklich unvermeidbar oder unausweichlich. Sie sind kein schicksalhaftes Ereignis. Die allermeisten Verkehrsunfälle werden von Menschen verursacht. Sie schätzen Verkehrssituationen nicht richtig ein, missachten Verkehrsvorschriften, riskieren zu viel oder übersehen Andere. Daher ist die polizeiliche und kommunale Verkehrsüberwachung neben der Unfallprävention eine wichtige, unverzichtbare Aufgabe, die erfüllt werden muss. Mit ihren Kontrollen bewirken Polizei und Kommunen das Einhalten der Verkehrsregeln und ein geordnetes Mit- oder Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden, kein Gegeneinander.

Doch wenn es zu einem Verkehrsunfall kommt, müssen vor allem die Menschen in den Mittelpunkt gestellt werden, die davon unmittelbar oder mittelbar betroffen sind. Neben einer schnellen, ineinandergreifenden Rettungskette und einer professionellen Verkehrsunfallaufnahme am Tatort des Unfallgeschehens müssen gleichzeitig die ersten Weichen für die Versorgung und in der Folge für den Schutz der Unfallopfer gestellt werden. Die Bandbreite der Ansatzpunkte dafür ist wesentlich

weiter, als allgemein angenommen wird. Sie umfasst nicht nur die ärztliche Behandlung vor Ort oder im Nachgang und die Regulierung der Schadensansprüche. Vielmehr müssen die Betroffenen auch die Gelegenheit haben, das Geschehen zu verarbeiten. Mit den Betroffenen sind nicht nur die unmittelbar am Unfallort betroffenen Menschen gemeint, sondern auch deren Angehörige, andere Unfallbeteiligte oder auch Zeugen des Geschehens.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. rückt diese Menschen durch ihre Arbeit in den Fokus. Sie macht deutlich, dass für die Bewältigung eines Verkehrsunfalls nicht nur die materiellen Schäden ausgeglichen werden müssen, sondern weitere Ansprüche bestehen. Und die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. steht den Unfallopfern auf diesem Weg zur Seite, zeigt den Betroffenen Möglichkeiten auf, ihre Forderungen an der richtigen Stelle einzureichen und unterstützt sie bei deren Durchsetzung. Dabei ist natürlich die tägliche Arbeit im einzelnen Sachverhalt wichtig, aber auch Veranstaltungen wie der Verkehrsexpertentag. Sie bieten den geeigneten Rahmen, um den Erfahrungsaustausch der mitwirkenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu ermöglichen. Gleichzeitig lassen sich dort neue Herausforderungen erkennen und Herangehensweisen oder gar Lösungen erarbeiten. Genau darauf zielt die Überschrift des Deutschen Verkehrsexpertentages 2019 ab.

Die Kooperation des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. soll die Bedeutung dieser Arbeit sowohl nach außen für die Menschen, für andere Behörden, Organisationen und Vereine als auch innerhalb der Polizei selbst hervorheben und unterstützen. Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. will den Menschen dann weiterhelfen, wenn es kompliziert wird.



Ihr Herbert Reul

Herbert Reul
Minister des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen

Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen

Nach Extremereignissen wie schweren Verkehrsunfällen kann eine breite Umsetzung psychologischer Unfallnachsorge traumatisierte Menschen vor Störungsverfestigungen mit häufig weitreichenden und langanhaltenden emotionalen und gesundheitlichen Problemen bewahren.

Da in Deutschland psychische Schäden als Unfallfolgen in der Versorgung von Verkehrsunfallopfern bislang in der Regel zu wenig Beachtung und oft nicht die nötige Linderung finden können, haben

- das Fachgebiet Verkehrswissenschaft und Verkehrspsychologie der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol),
- die Deutsche Kinderhilfe e.V.,
- die Deutsche Polizeigewerkschaft im Deutschen Beamtenbund (DPoIG),
- das Institut für Polizei- und Kriminalwissenschaft (IPK) der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen (FHöV NRW),
- die Gewerkschaft der Polizei (GdP),
- das Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (IM NRW),
- die subvenio e.V. Unfallopfer Lobby Deutschland und
- die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

beantragt, das bislang ungelöste Problem der rechtlich und praktisch mangelnden Versorgung psychischer Unfallopfer zum 57. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2019 in einem eigenen Arbeitskreis grundlegend zu thematisieren, um es künftig sukzessive einer akzeptablen Lösung zuführen zu können.

Begründung

Ein Verkehrsunfall unterbricht, insbesondere bei Personenschaden, die bisherige Kontinuität des Lebens. Opfer von Verkehrsunfällen haben aufgrund ihrer Erlebnisse und Wunden – u. U. neben ihren körperlichen Verletzungen – teilweise lange Zeit unter traumatischen Belastungen zu leiden. Dabei müssen psychische Beschwerden nicht in jedem Fall in Zusammenhang mit körperlichen Verletzungen stehen. Auch ohne, dass eine unfallbeteiligte Person körperlich zu Schaden gekommen ist, kann ein Verkehrsunfall ein psychisches Trauma auslösen. Ein Verkehrsunfall kann zu psychischen Beeinträchtigungen sogar bei Personen führen, die selbst gar nicht in den Unfall involviert waren, sondern nur indirekt betroffen sind, wie



z. B. Zeugen oder Angehörige von Unfallopfern.

Als wissenschaftlich gesichert gilt, dass das Risiko, psychisch zu erkranken, durch eine frühzeitige psychosoziale Betreuung deutlich vermindert wird. Um akute Belastungsreaktionen adäquat aufzugreifen und dadurch der Ausbildung einer PTBS oder depressiven Störungen und Ängsten zu begegnen, sollte daher eine psychologisch fundierte Therapie innerhalb weniger Tage nach dem Extremerlebnis des Verkehrsunfalls beginnen. Sie sollte eine rasche Heilung anstreben und die möglichen negativen Konsequenzen und deren Chronifizierung verhindern helfen.

In Deutschland bestehen für Verkehrsunfallopfer allerdings oft erhebliche Wartezeiten auf dem Weg zu einer wenigstens ambulanten Psychotherapie, falls eine solche überhaupt erfolgen kann. Verzögerungen und Verschleppungen bedeuten für psychisch kranke Menschen, dass ihnen der Zugang zu einer evidenzbasierten Versorgung versperrt ist bzw. sie viele Monate lang auf eine ambulante Psychotherapie warten müssen.

Die Antragsteller/innen sehen es als unverzichtbar an, Verkehrsunfallopfer unverzüglich finanziell bzw. rechtlich in die Lage zu versetzen, sich in angemessenem Umfang der ihnen aufgezwungenen Problematik zu stellen. Daher benötigen Verkehrsunfallopfer unverzügliche Unterstützung und Kostenübernahme für eine Beratung in persönlichen und gesundheitlichen Fragen (bei Bedarf auch Fallmanagement bis zum Abschluss aller Maßnahmen). Es erscheint ferner notwendig, 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 würde der Staat seiner Restitutionspflicht gerecht werden.

Die hier erhobenen Forderungen sind nicht so ungewöhnlich, denn bei Arbeitsunfällen wird die Schadensregulierung seitens der gesetzlichen Unfallversicherungen bereits ähnlich bearbeitet. Der Nutzen eines solchen Notfallsystems dürfte die Kosten übersteigen. Auch bei Selbstzahlern oder privat Versicherten sind psychotherapeutische Leistungen alsbald nach einem Verkehrsunfall durchführbar. Anders aber sieht es aus, wenn gesetzlich Krankenversicherte (GKV) Opfer eines Verkehrsunfalls werden. Seit der Reform der Psychotherapie-Richtlinie (in Kraft seit 16. Februar 2017) bieten Psychotherapeuten flächendeckend Sprechstunden an. Der Zugang zu den Sprechstundenterminen innerhalb von vier Wochen wird den GKV-Versicherten nunmehr garantiert.

So heißt es in § 11 der Psychotherapie-Richtlinie: „Patientinnen und Patienten haben einen Anspruch auf eine psychotherapeutische Sprechstunde als zeitnahen niedrigschwelligen Zugang zur ambulanten psychotherapeutischen Versorgung. Die Sprechstunde dient der Abklärung, ob ein Verdacht auf eine krankheitswertige Störung vorliegt und weitere fachspezifische Hilfen im System der gesetzlichen Krankenversicherung notwendig sind.“

Die „zeitnahe“ Sprechstunde dient jedoch lediglich einer Diagnose. Auf eine Therapie warten bedürftige Verkehrsunfallopfer in der Regel über ein halbes Jahr, falls eine solche überhaupt erfolgt. Sind die Behandlungskosten von einer Kfz-Haftpflichtversicherung zu übernehmen, ist ebenfalls keine sofortige Behandlung möglich, da die Klärung der Kostenübernahme vor Behandlungsbeginn erfolgen muss und oft langwierig ist.

Die Antragsteller/innen streben daher an, die Abläufe für Verkehrsunfallopfer zu vereinfachen und zu verbessern. Verkehrsoffer benötigen Soforthilfe bezüglich somatischer und psychischer Versorgung. Deshalb sehen wir einen dringenden Handlungsbedarf, die Rechtsstellung sowie die psychische Rehabilitation der Opfer von Verkehrsunfällen grundlegend zu verbessern.



Es darf nicht dabei bleiben, dass gesundheitlich und somit auch finanziell geschädigte Verkehrsunfallopfer ihren Kampf gegen eine mächtige Versicherung oder Krankenkasse selbst bezahlen müssen. Insbesondere die Regulierung von schwerwiegenden Fällen darf nicht mehr verschleppt werden können. Schwer geschädigte Verkehrsunfallopfer benötigen eine unverzügliche Kostenübernahme für medizinische und psychotherapeutische Behandlungen unabhängig von den Regelungen und Gepflogenheiten der gesetzlichen Krankenkassen.

Beim Deutschen Verkehrsgerichtstag könnten die vorhandenen Versorgungslücken und der Handlungsbedarf aufgezeigt werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Angebote im Hinblick auf die Bewältigung psychischer Unfallfolgen. Aufgrund der Komplexität der Thematik sind jedoch auch weitere Angebote zu berücksichtigen, zum Beispiel juristische Hilfen oder soziale Unterstützungsangebote.

Wenn die Betroffenen zwar zügig psychologische Hilfe erhalten, jedoch über Jahre um angemessenen Schadenersatz kämpfen müssen, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass auch die psychischen – dann Folgeschäden – nicht behoben werden können.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich mit dem Thema „Psychische Schäden als Unfallfolge“ bereits einmal im Arbeitskreis II des 46. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2008 auseinandergesetzt.

Die Antragsteller/innen bitten darum, das für die psychotherapeutische Versorgung von Verkehrsunfallopfern wichtige Thema im Rahmen eines Arbeitskreises des 57. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2019 zu erörtern, da Verkehrsunfallopfer mit dem Extremerlebnis und der Belastungsreaktion nicht allein gelassen werden dürfen, sondern in einer thematisch geleiteten Auseinandersetzung mit dem individuellen Kontext, unterstützt durch formale Behandlungsmethoden, die einer emotionalen Stabilisierung dienen, zu einer erneuerten oder neuen Erlebens- und Handlungskompetenz gelangen sollen.

Das Thema „Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen“ ist durch die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. zwar nicht als Arbeitskreis in den 57. Deutschen Verkehrsgerichtstag aufgenommen worden. Allerdings wurde diesem Thema der Deutsche Verkehrsexpertentag 2018 gewidmet, und auch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat dazu eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mit der Verbesserung der Situation bei der Versorgung psychischer Verkehrsunfallschäden auseinandersetzt.

Entschädigung der durch Kraftfahrzeugbetrieb geschädigten Terroropfer – aktuelles und beabsichtigtes zukünftiges Recht

Der wissenschaftliche Beirat der VOD hat im Hinblick auf die „Attentatfahrten“ vom 23.12.2016 in Berlin und vom 07.04.2018 in Münster Anlass gesehen, sich speziell mit der Thematik der Entschädigung von Terroropfern auseinanderzusetzen, die unter Benutzung eines Kraftfahrzeuges als Waffe zu Schaden gekommen sind. Zumal auf Initiative der VOD der Arbeitskreis VII des Verkehrsgerichtstages in Goslar im Januar 2020 die Entschädigung von Opfern nach terroristischen Angriffen zum Gegenstand haben wird. Die Auseinandersetzung mit der Thematik hat vorab zu einem durch RiOLG a.D. Krücker verfassten Beitrag geführt, der die Entschädigungsfrage unter juristischen Gesichtspunkten untersucht und der im Januar nächsten Jahres in einer Fachzeitschrift veröffentlicht werden wird.

Die geltende Rechtslage ist unbefriedigend. Sind doch nach § 1 Abs. 11 Opferentschädigungsgesetz (OEG) solche Geschädigte nicht anspruchsberechtigt, die einem Angriff unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges ausgesetzt waren. Das OEG sieht auch in Zukunft keine Unterstützung für kraftfahrzeuggeschädigte Terroropfer vor, denn es wird am 01.01.2024 außer Kraft treten, ohne bis dahin zugunsten dieser Geschädigten geändert worden zu sein. Es wird von diesem Datum an durch das Gesetz zur Regelung des Sozialen Entschädigungsrechtes mit den §§ 1 bis 158 des Sozialgesetzbuches Vierzehntes Buch (SGB XIV) abgelöst werden. Darin ist dann endlich zu § 18 eine Anspruchsberechtigung für solche Geschädigte vorgesehen, die im Rahmen einer Gewalttat durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges oder eines Anhängers beeinträchtigt worden sind. Damit stellen sich die Fragen nach der Entschädigung solcher Terroropfer bis zum Datum des 01.01.2024 und gemäß der danach geltenden neuen Rechtslage.

Nach der jetzigen geltenden Rechtslage kann sich ein Geschädigter der in Rede stehenden Art nur an den Entschädigungsfond für Schäden aus Kfz-Unfällen gemäß § 12 Abs. 1 Ziff. 2 Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) wenden. Dieser Fond wird von der Versicherungswirtschaft getragen und hat mit dem Verein Verkehrsofferhilfe e.V. (VOH) seinen Sitz in Berlin. Es handelt sich um eine subsidiäre zivilrechtliche Anspruchsberechtigung, da der Haftpflichtversicherer des Schädigerfahrzeugs wegen der vorsätzlichen Tatausführung durch den das Kraftfahrzeug benutzenden Gewalttäter gesetzlich von jeglicher Haftung über § 103 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) freigestellt ist. Der Fond leistet Entschädigungen, die durch die Mindestversicherungssummen der Kfz-Haftpflichtversicherung begrenzt sind. Da ein z.B. mit einem Lkw durchgeführter Terrorangriff viele Opfer mit sich bringen kann, besteht die Gefahr, dass die Fondsummen von 7,5 Mio. Euro für Personenschäden und 1,22 Mio. Euro für Sachschäden schnell aufgebraucht sind. Reichen die Beträge zum Ausgleich aller ersatzfähigen Schäden nicht aus, so wird aus Gleichbehandlungsgründen die limitierte Ersatzleistung quotiert. Eine unbürokratische finanzielle oder sonstige Soforthilfe ist – jedenfalls gesetzlich – nicht vorgesehen. Im

Fall von Streitigkeiten über die Anspruchsberechtigung und deren Umfang muss ein Geschädigter seine Rechte vor einem Zivilgericht einklagen.

In Zukunft soll die Rechtsstellung eines durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs geschädigten Terroropfers deutlich verbessert werden. Dies allerdings leider erst in vier Jahren, wenn denn die durch die Bundesregierung eingebrachte Gesetzesvorlage über Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von Unfallopfern (SGB XIV) tatsächlich mit Beginn des Jahres 2024 geltendes Recht werden wird. Denn die beabsichtigten weitreichenden Besserstellungen von Terroropfern und mittelbar durch Gewalttaten sonstiger Geschädigter werden politisch kontrovers diskutiert, da auf die Länder als Leistungsträger der beabsichtigten Sozialen Entschädigung erhebliche finanzielle Mehrbelastungen zukommen werden.

Den Gewalttatopfern wird als Soziale Entschädigung ein öffentlich-rechtlicher Anspruch zuerkannt, der im Streitfall vor den Sozialgerichten einklagbar ist. Neben einem umfangreichen Katalog von Leistungen u.a. für Krankenbehandlung, Pflegebedürftigkeit und Einkommensverlusten sind als neue Leistungen sogenannte Schnelle Hilfen vorgesehen. Damit sind Hilfsangebote im erleichterten Verfahren bezogen auf Trauma Ambulanzen und Fallmanagement gemeint. Eine irgendwie geartete Limitierung des Leistungsanspruchs ist nicht statuiert. Zu den Anspruchsberechtigten für Schnelle Hilfen sollen auch Angehörige, Hinterbliebene und Nahestehende zählen. Beabsichtigt ist zudem, ausländischen Geschädigten dieselbe Anspruchsberechtigung zu verleihen wie deutschen Staatsangehörigen. Eine Limitierung des Umfangs der Leistungsansprüche ist nicht vorgesehen.

Eine ganz deutliche Verbesserung der Rechtsposition von Terroropfern soll sich zudem aus den neuen Vorschriften ergeben, die im Zusammenhang mit dem Nachweis der Voraussetzungen für einen Leistungsanspruch nach dem SGB XIV wegen körperlicher und psychischer Gesundheitsstörungen stehen. Mit diesen Vorschriften wird juristisches Neuland betreten, denn der Nachweis eines ggfs. streitigen Ursachenzusammenhangs zwischen einer Gewalttat und einer geltend gemachten Körper- und / oder Gesundheitsschädigung soll in Abweichung von der sozialrechtlichen und insbesondere der zivilrechtlichen Rechtspraxis in einer geradezu Aufsehen erregenden Weise erleichtert werden. Denn kritisch wird der Nachweis einer anspruchsbegründenden Kausalität in den gar nicht so seltenen Fällen, in welchen als maßgeblicher Auslöser einer geltend gemachten Körper- und / oder Gesundheitsstörung statt einer Gewalttat eine Alternativursache in Betracht kommt – insbesondere in Form einer körperlichen oder auch psychischen Vorschädigung.

Nach der sozialrechtlichen Rechtsprechung wird für den Kausalitätsnachweis mit dem Postulat einer richtungsgebenden Verschlechterung eines vorbestehenden Defektzustandes ein Wahrscheinlichkeitsgrad von deutlich mehr als 50 % gefordert.

Die zivilrechtliche Judikatur verlangt für den Nachweis des Ursachenzusammenhangs einen für das praktische Leben brauchbaren Grad an Gewissheit, welcher Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen. Danach wird sich der Verursachungsanteil der Fremdbeeinträchtigung hinsichtlich des Anlageschadens durchaus auf eine Quote in der Größenordnung von 90 % stellen müssen.

Nach § 4 Abs. 4 SGB XIV soll hingegen der Nachweis der Wahrscheinlichkeit des ursächlichen Zusammenhangs bereits dann als geführt anzusehen sein, wenn nach dem aktuellen fachmedizinischen Wissensstand mehr für als gegen einen ursächlichen Zusammenhang spricht. Konkret bedeutet das, dass der Kausalitätsnachweis schon dann als erbracht anzusehen sein wird, wenn der Verursachungsanteil der Fremdbeeinträchtigung bezogen auf den Anlageschaden geringfügig mehr als 50 % ausmacht. Denn dann spricht mehr gegen eine eigendynamische Auswirkung des Anlageschadens als dafür.

Noch viel weitreichender ist die Beweiserleichterung, die einem Terroropfer gemäß § 4 Abs. 5 SGB XIV zugutekommen soll, wenn es eine psychische Gesundheitsstörung geltend macht. Danach soll für die anspruchsbegründende Kausalität der Nachweis der bloßen Möglichkeit eines Ursachenzusammenhangs zwischen einem adäquaten Schadensereignis und einem psychischen Schaden nach dem fachmedizinischen Erkenntnisstand ausreichen. Hinreichend ist also schon die Feststellung eines nur potenziellen Ursachenzusammenhangs. Damit wird gesetzlich der Kausalitätsnachweis auf ein Mindestmaß reduziert, welches in der forensischen Praxis ohne Beispiel ist.

Unabhängig davon gehen mit dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung zum beabsichtigten SGB XIV eine Reihe weiterer juristischer Fragen einher, die aber nach dem bisherigen Erkenntnisstand keine wesentlichen Hindernisse für die zukünftige Rechtsanwendung zugunsten von Fahrzeuggeschädigten und sonstigen Terroropfern bereiten sollten.

„Hilfefinder“ – Akute psychische Nachsorge nach einem Verkehrsunfall: Unfallopfer nicht im Stich lassen

Bensberg, 15. Juni 2019. Das neue und bislang einzigartige Internetportal zu psychischen Unfallfolgen www.hilfefinder.de ist online. Verkehrsunfallopfer, deren Angehörige, Zeugen oder Helfer finden hier umfassende Informationen zum Thema psychische Unfallfolgen sowie Kontaktadressen zu Institutionen, die erste Unterstützung bieten. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das Portal in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) und der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) entwickelt.



Psychische Beschwerden sind eine häufige Folge von Verkehrsunfällen

Schwere Verkehrsunfälle führen nicht nur allein zu körperlichen Verletzungen. Psychische Beschwerden, beispielsweise Ängste, Schlafstörungen oder Konzentrationsschwierigkeiten, sind ebenfalls eine häufig auftretende Folge. Solche Belastungsreaktionen auf ein Extremereignis sind zunächst normal. Halten die Symptome jedoch über einen längeren Zeitraum an oder verschlimmern sie sich, besteht das Risiko, ernsthaft psychisch zu erkranken.

Dabei wirkt sich ein Unfall häufig nicht nur auf direkt Beteiligte aus. Wie die Runter-vom-Gas-Kampagne „Perspektiven der Betroffenheit“ zeigt, sind beispielsweise bei jedem Verkehrsunfall mit Todesfolge im Durchschnitt 113 Menschen betroffen. Hierzu gehören neben den Unfallbeteiligten selbst



unter anderem auch Ersthelfer, Zeugen oder Angehörige. Psychische Unfallfolgen können potenziell bei all diesen Gruppen auftreten.

Unbürokratischer Zugang zu Hilfsangeboten soll psychische Unfallfolgen verringern

Durch einen frühzeitigen und unbürokratischen Zugang zu professionellen Hilfsangeboten können psychische Unfallfolgen reduziert werden. Vor diesem Hintergrund wurde von

der BAST in Zusammenarbeit mit dem DVR und der VOD das Portal www.hilfefinder.de entwickelt. Hier finden alle Betroffenen umfassende Informationen rund um das Thema psychische Unfallfolgen. Sie können beispielsweise mithilfe eines Trauma-Checks prüfen, ob sie infolge des Unfalles psychische Belastungssymptome aufweisen und inwiefern weiterführende Maßnahmen sinnvoll sein könnten. Eine Postleitzahlensuche unterstützt dabei, in der eigenen Region Institutionen zu finden, die schnell und in der Regel kostenfrei Hilfe anbieten. Darüber hinaus kann man sich vertiefend über weitere Themen informieren, zum Beispiel über verschiedene Behandlungsmöglichkeiten, rechtliche Aspekte oder aktuelle Forschungsprojekte mit Bezug zu psychischen Unfallfolgen.

Primäres Ziel der Website ist es, sowohl die Betroffenen als auch die Behandelnden im Hinblick auf psychische Unfallfolgen zu sensibilisieren und eine schnelle und zielführende Versorgung psychisch belasteter Verkehrsunfallopfer zu erreichen.

Diskussion zu einem Tempolimit auf deutschen Autobahnen

Ausgangssituation

Die deutschen Autobahnen sind weltweit legendär. Während in fast allen Ländern der Welt durchgängig strikte Tempolimits auf Autobahnen in unterschiedlicher Höhe, in Europa zumeist zwischen 110 km/h und 130 km/h gelten, darf auf deutschen Autobahnen noch unbegrenzt schnell gefahren werden: es gilt eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Diese ist zwar wie der Grundsatz des Fahrens auf Sicht durchaus haftungsrechtlich von Belang, aber den meisten Fahrzeugführern nicht gegenwärtig.

TEMPOLIMITS AUF AUTOBAHNEN IN EUROPA



Die Verkehrsunfall-Opferhilfe-Deutschland e.V. (VOD) bekennt sich sehr deutlich zu einem Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen und hat dies auch auf der Jahreshauptversammlung des europäischen Dachverbandes FEVR eingebracht. Daneben wurde im Februar 2019 gemeinsam mit dem europäischen Dachverband für Verkehrsoffer (FEVR) ein Offener Brief an die Bundeskanzlerin geschrieben und sie unter Hinweis auf die Schutzpflicht des Staates (s. a. politische Dimension)

gebeten, ein Tempolimit von 130 km/h einzuführen. Eine Antwort auf diesen Brief konnte bis heute nicht erhalten werden.

Im Rahmen dieser Debatte hat die VOD ein Argumentationspapier in die Diskussion eingebracht, welches das Für und Wider eines Tempolimits darstellt und zu dem eindeutigen Ergebnis kommt: „Wir haben kein Erkenntnisdefizit, sondern ein Handlungsdefizit!“

Die VOD hat darüber hinaus in ein von der Deutschen Umwelthilfe initiiertes Bündnis für ein Tempolimit eingebracht und auf der Bundespressekonferenz am 11. April 2019 in Berlin folgende Positionen und Argumente einbringen können:

Weniger Verkehrstopfer durch Entschleunigung

- Allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen
- Tempobegrenzung auf 80 km/h auf Landstraßen
- Regelgeschwindigkeit innerorts 30 km/h

Diese Forderungen wurden dann im Juli 2019 auf der Mitgliederversammlung des europäischen Dachverbandes der Verkehrstopfer (FEVR) an der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster eingebracht und als Manifest zur europaweiten Reduzierung der Verkehrstopfer durch Entschleunigung verabschiedet.

Mit Verweis auf die „geringe“ Prozentzahl von aktuell 12,9 % der auf deutschen Autobahnen zu Tode kommenden Verkehrsteilnehmern wird von den Gegnern eines Tempolimits gern ins Feld geführt, dass die Bundesautobahnen die sichersten Straßen seien. Hier ist insofern Zustimmung zu geben, dass es in der Tat verwunderlich wäre, wenn eine Straße ohne plangleiche Knoten, Gegenverkehr, Radfahrer, Fußgänger oder Hindernisse im Seitenraum als gefährlicher einzustufen wäre als Außerortsstraßen, auf die das im Regelfall nicht zutrifft. Wenn man aber die deutschen Ergebnisse in Relation zu den europäischen stellt, wird das Optimierungspotential deutlich. Auf europäischen Autobahnen beträgt der Anteil der hier Getöteten nur 8 % und darin sind die rund 13 % aus Deutschland bereits enthalten, ansonsten würde die Relation noch deutlich abweichender ausfallen. Es ist natürlich richtig, dass die deutsche Politik auch die Verkehrssicherheit auf Landstraßen verbessern muss. Dies ist faktisch aber ein weiteres wichtiges und von dieser Debatte abzutrennendes Thema und darf nicht als Begründung dafür herhalten, auf den Autobahnen keine präventiven Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen zu treffen. Auch diesbezüglich gibt es Vorschläge z.B. seitens des DVR und des Verkehrsgerichtstages in Goslar.

Die Situation auf den Autobahnen hat sich im letzten Jahr erneut verschlechtert. Im Vergleich der Zahlen zum Vorjahr (409 Getötete) stellen die 424 Verkehrstoten im Jahr 2018 eine Steigerung von 3,7 % dar, was den generellen Anstieg um 3 % auf 3.275 bei der Anzahl der Getöteten insgesamt noch übertraf. Gegenüber dem Jahr 2012, das mit 387 den niedrigsten Stand bei der Anzahl der Getöteten auf den BAB aufwies, fällt die Steigerung mit 10,8 % noch stärker aus.

Neben der objektiven Sicherheit ist auch die subjektiv empfundene Sicherheit vieler Verkehrsteilnehmer zu beachten: In einer DVR-Umfrage zum Verhalten auf der Autobahn äußerte fast ein Drittel aller befragten Autofahrerinnen und Autofahrer (32 %), dass sie durch hohe Geschwindigkeitsunterschiede auf deutschen Autobahnen verunsichert werden. Einige (6 %) – insbesondere Ältere – vermeiden aus Angst vor dieser Stresssituation Autofahrten nach Möglichkeit ganz. Diese Umfrageergebnisse werden von Moderatoren im Seniorenprogramm „sicher mobil“ der Deutschen Verkehrswacht (DVW) bestätigt. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird sich dieser Befund ohne Einführung eines Tempolimits noch verstärken.

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen haben insofern auch einen sozialen Effekt: Sie verbessern die Zugangsgerechtigkeit. Älteren Fahrern und „Wenigfahrern“ wird so die Angst vor einer Autobahnnutzung genommen und ein Ausweichen auf die vermeintlich sichereren, aber objektiv gefährlicheren, Landstraßen vermieden.

Gegenargumente

Eine recht eigenwillige Interpretation statistischer Daten führt dann auch mal zur apodiktischen Aussage: „Strecken ohne Geschwindigkeitsbegrenzung sind genauso gefährlich im Hinblick auf Verkehrstote wie mit Tempolimit. Eine Ausweitung der Strecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung würde demzufolge keineswegs die Anzahl der Verkehrstoten reduzieren. Es würden genauso viele Menschen auf Autobahnen sterben. D.h. das Argument der Verkehrssicherheit ist kein Argument bei einer Debatte um Tempolimits auf Autobahnen.“

Der Autor bezieht sich hinsichtlich der Verkehrsunfalldaten offensichtlich auf die am 9. Juli 2019 vom Statistischen Bundesamt Destatis veröffentlichte Verkehrsunfallstatistik 2018 und bezüglich der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf deutschen Autobahnen auf die Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), wonach 70,4 % des Autobahnnetzes unbeschränkt sind, soweit keine baustellenbedingten Tempolimits angeordnet sind und schlussfolgert, dass 30 % mit einem Tempolimit versehen wären. Von dem vernachlässigbaren Rundungsfehler einmal abgesehen, werden auch die 6,2 % der Strecken mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen als limitierte Strecken subsumiert, obwohl auf solchen Strecken bekanntermaßen sehr häufig keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet ist.

Gegebenenfalls wäre es für einen Vergleich daher eher angebracht, die baustellenbedingten Beschränkungen herauszurechnen, da das Verkehrsunfallgeschehen im Baustellenbereich generell unfallträchtiger als auf der freien Strecke ist. Bei 20 im Baustellenbereich getöteten Verkehrsteilnehmern blieben dann 103 Verkehrstote auf aus anderen Gründen beschränkten Streckenabschnitten übrig, womit auf diesen Strecken 24,3 % der Verkehrstoten zu beklagen waren.

Allerdings sind diese Zahlen generell nicht geeignet, das Risiko der freien Strecken mit beschränkten Abschnitten zu vergleichen und daraus Argumente für oder gegen ein Tempolimit zu generieren, da Geschwindigkeitsbeschränkungen stets aufgrund einer besonderen Gefahrensituation angeordnet wurden. Ein Vergleich von Streckenabschnitten mit und ohne Tempobegrenzung erscheint nicht zielführend, da die bestehenden Tempolimits dort eingeführt wurden, wo sich in der Vergangenheit

bereits viele Unfälle ereignet haben. Unterscheiden sich jedoch die verglichenen Abstände hinsichtlich ihres inhärenten Unfallrisikos systematisch voneinander, eignen sie sich ersichtlich nicht für einen kontrafaktischen Vergleich.

Auf Autobahnabschnitten mit Tempolimit ereignen sich bei Betrachtung der Relation zu den gefahrenen Kilometern sogar deutlich weniger schwere Unfälle. Die Zahl der Schwerverletzten und vor allem der Todesfälle liegt hier deutlich niedriger. Eine Untersuchung des „Spiegel“ kam zu folgendem Ergebnis: „Während mit Tempolimit 0,95 tödliche Unfälle pro Milliarde Kilometer passieren, liegt dieser Wert in Abschnitten ohne Tempolimit bei 1,67, also rund 75 % höher. Auch bei Schwerverletzten liegen die Zahlen auf Abschnitten ohne Tempolimit knapp 20 % höher“.

Wenn also die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen geeignet ist, die Verkehrssicherheitssituation an gefährlichen Strecken zu optimieren, ist zu erwarten, dass auch bei einem generellen Tempolimit auf deutschen Autobahnen weniger Verkehrsunfälle und Personenschäden passieren.

Belegte Auswirkungen von Tempolimits auf die Verkehrssicherheit

Ausgewiesene Experten auf dem Sektor der Verkehrssicherheit kommen aufgrund der Vielzahl der vorliegenden Studien, von denen die wesentlichsten im Folgenden dargestellt werden, zu einem positiven Votum für ein Tempolimit: So hat der wissenschaftliche Beirat des Verkehrsministeriums, der sich aus den führenden Verkehrswissenschaftlern Deutschlands zusammensetzt, bereits im Jahr 2010 neben vielen anderen Empfehlungen mit vielen guten und nachprüfbaren Argumenten ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen gefordert, nicht zuletzt, weil aufgrund der geringeren Differenzgeschwindigkeiten ein harmonischerer Verkehrsfluss mit weniger Verkehrsstaus zu erwarten ist.

Auch für Autobahnen in Deutschland gibt es entsprechende Erkenntnisse: Ein Großversuch zu Tempo 130 auf Autobahnen in Deutschland wurde in den 1970er Jahren von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt. Beim Vergleich zwischen den Strecken mit und ohne Tempolimit wurden für die Strecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung im Vergleich durchweg niedrigere Fahrgeschwindigkeiten gemessen. Weiterhin stellte sich ein homogenerer Verkehrsablauf ein, die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten sank um 20 % bis 23 %.

Diese Ergebnisse führten dann allerdings nicht zu einem allgemeinen Tempolimit, sondern zur Einführung der „Richtgeschwindigkeit 130“, wobei sich diese erwartungsgemäß als wirkungslos darstellte.

Im Mai 1991 schrieb der damalige Abteilungsleiter Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium, Philipp Nau, eine Stellungnahme „Zur Frage allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen“ an den damaligen Verkehrsminister Günther Krause. Mit Bezug auf die 1978 getroffene Entscheidung gegen ein Tempolimit und für eine Richtgeschwindigkeit mahnte er eine erneute politische Diskussion an. Die Schlussfolgerung, dass durch ein Tempolimit erhebliche Sicherheitsgewinne erzielt werden könnten, kostete ihn seinen Arbeitsplatz.

In den 1990er Jahren hatte Rheinland-Pfalz ein Pilotprojekt mit „Geschwindigkeitsbeschränkung und Überholverbot für Lkw“ auf der A 61 durchgeführt und stellte dabei einen Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden (Getötete und Schwerverletzte) um 22 % sowie einen homogeneren Verkehrsfluss fest. Im Ergebnis wird festgehalten, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen in Kombination mit Überholverböten für Lkw ganz wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit auf Autobahnen beitragen können.

Das Land Brandenburg führte 2003 auf einem 63 km langen Abschnitt der BAB 24 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h ein und begleitete diese Anordnung mit einer Studie und dem Ergebnis:

- „[...] wo in Brandenburg Tempolimits auf Autobahnen eingeführt wurden, ging die Zahl der Unfälle und Verkehrstoten um 20–50 % zurück [...]
- Die Kapazität der Autobahnen würde sich erhöhen, weil langsames und gleichmäßigeres Fahren den Durchsatz von mehr Fahrzeugen pro Stunde ermöglicht [...]

Im Jahr 2018 legten das International Transport Forum (ITF) der OECD und die International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) einen Bericht mit elf Fallstudien aus zehn Ländern zu den Wirkungen geschwindigkeitsbezogener Maßnahmen auf das Unfallgeschehen vor. Die Wirkung der Geschwindigkeit auf das Unfallgeschehen wird darin nachvollziehbar belegt: Bei geringeren Geschwindigkeiten ergaben sich demnach Reduktionen bis zu 49 % (Schweden: Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten bei einem von 110 auf 100 reduzierten Tempolimit), bei der Erhöhung des bestehenden Tempolimits von 110 auf 130 in Dänemark musste eine Steigerung um 24 % bei den Personenschäden konstatiert werden. Belegt wurde mit diesen Studien zudem, dass bei Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen durch intensive Verkehrsüberwachung ebenfalls erhebliche Sicherheitsgewinne zu verzeichnen waren. Untersuchungen in Österreich zur Wirksamkeit der abschnittsbezogenen Verkehrsüberwachung „Section Control“ kommen zu dem Ergebnis, dass die schweren Personenschäden je nach Ausgangssituation um bis zu 49 % zurückgehen.

Bei Zugrundelegung der Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Autobahnen verändern sich die Fahrzeiten für das einzelne Fahrzeug bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h kaum. Auf Autobahnen in Ballungsgebieten liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit schon heute weit darunter. In einer Studie der BASt wurden die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den Autobahnen in den Jahren 2010–2014 erhoben. Die Studie wurde erst im Januar 2019 auf der Webseite der BASt sehr versteckt veröffentlicht, obwohl auf den ersten Blick die Brisanz dieser Zahlen nicht sofort ins Auge fällt. Auf den nicht reglementierten Streckenabschnitten lag in dem Erhebungszeitraum die Durchschnittsgeschwindigkeit mit 124,7 km/h nicht höher als die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h und nur geringfügig über der Durchschnittsgeschwindigkeit von 116,5 km/h auf den Streckenabschnitten, die mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h versehen sind.

Diese Zahlen machen aber unter Berücksichtigung des wissenschaftlich mehrfach validierten „Powermodells“ deutlich, welche positiven Effekte hinsichtlich der Reduktion von Getöteten und Schwerverletzten zu erwarten wären.

Uwe Paul Ewert von der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) fasste es wie folgt zusammen: „Nilsson (2004), Elvik, Christensen und Amundsen (2004) und auch Joks (1993) haben den Zusammenhang zwischen Unfällen und gefahrenen Geschwindigkeiten analysiert. Sie fanden, dass die prozentuale Veränderung der Geschwindigkeit zu einer Veränderung des Unfallgeschehens in einer exponentiellen Beziehung steht.

Bei einem 10-prozentigen Anstieg der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten steigen [...] die Anzahl der Schwerverletzten um 33 % und die Anzahl der Getöteten um 54 %. Umgekehrt bedeutet dies, dass eine Senkung der Höchstgeschwindigkeiten **immer zu einer Reduktion des Unfallgeschehens führt** mit dem deutlichsten Effekt auf die Anzahl der Getöteten“.

Nach dem Powermodell ändert sich die Zahl der Schwerverletzten mit der 3. Potenz und die der Getöteten mit der 4. Potenz der Veränderung der Durchschnittsgeschwindigkeit. Als stark vergrößerte Faustformel kann man bei einem Rückgang der Durchschnittsgeschwindigkeit um 1 % von einem Rückgang um 2 % bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden, 3 % bei den Schwerverletzten und 4 % bei tödlichen Verkehrsunfällen ausgehen.

Bei Zugrundelegung der 424 Getöteten aus dem Jahr 2018 lässt sich mit diesem Modell bei einer um 6,5 % geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit ein Rückgang der Anzahl der Getöteten um ca. 23,6 % prognostizieren, womit die Anzahl der Verkehrstoten um 100 reduziert werden könnte.

Der „Spiegel“ kommt mit einem anderen Berechnungsmodell zum Ergebnis, dass bis zu 140 Todesopfer durch ein Tempolimit vermeidbar wären. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hält diese Vermeidungspotentiale für „plausibel und methodisch sauber“.

Nach Erhebungen der Wochenzeitschrift „Die Zeit“ gibt es jedoch einzelne Streckenabschnitte in Deutschland, wie z.B. die A 9, wo zwischen Nürnberg und Ingolstadt ein Durchschnittswert von 160 km/h ermittelt wurde, was darauf hindeutet, dass zwischenzeitlich die Durchschnittsgeschwindigkeit auch deutlich höher als in den Jahren 2010–2014 liegen könnte und die Vermeidungspotentiale damit auch deutlich höher ausfallen würden.

Politische Dimension

Sowohl nach der Europäischen Menschenrechtskonvention wie auch nach dem Grundgesetz obliegt dem Staat eine Schutzpflicht für die in seinem Staatsgebiet aufhaltigen Menschen.

Der EUGH hat am 05.03.2009 in seinem Urteil Az. 77144/01, 35493/05 darauf hingewiesen, dass das Recht auf Leben aus Artikel 2 Abs. 1 Satz 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) den Staat auch verpflichtet, das Leben der seiner Gerichtsbarkeit unterstehenden Personen zu schützen.

Die Pflicht des Staates und damit seiner drei Staatsgewalten Legislative, Judikative und Exekutive, jedes menschliche Leben zu schützen, ist nach ständiger Auslegung der Grundrechtsnormen durch das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) unmittelbar aus den beiden Grundrechten auf Leben und

körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) abzuleiten (BVerfG, 25. Februar 1975, Rn. 151). Während dies allgemein in der Beurteilung der Inneren Sicherheit anerkannt ist, wird häufig verkannt, dass die Verkehrssicherheit integraler Bestandteil dieser Sicherheit ist.

Das schon gegenüber der EU reduzierte Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahre 2020 die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um mindestens 40 % gegenüber dem Jahr 2010 zu reduzieren, ist ganz offensichtlich nicht mehr erreichbar. Zur Zielerreichung hätte diese Zahl nach acht Aktionsjahren um 32 % auf 2.481 zurückgegangen sein müssen. Tatsächlich starben im Jahr 2018 auf Deutschlands Straßen 3.275 Menschen, was einem Rückgang von nur 10,2 % entspricht. Es wird deutlich, dass ohne sofortige konkrete Maßnahmen das selbstgesteckte – gegenüber der EU schon reduzierte – Ziel nicht erreichbar sein wird.

Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien haben diese sich zur Vision Zero bekannt: „Wir sehen uns der „Vision Zero“, also der mittelfristigen Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null, verpflichtet“. Bereits im Jahr 2015 hat der DVR in seinen Publikationen „Schriftenreihe Verkehrssicherheit“ in der Nr. 16 die Vision Zero vorgestellt und auf den Punkt gebracht: „Bei Zielkonflikten gibt Vision Zero klar die Richtung vor: im Zweifel für die Verkehrssicherheit. Kern dieses Ansatzes ist die Einsicht, dass der Mensch im Verkehrssystem nicht fehlerfrei agieren kann. Ohne ihn aus seiner Verantwortung zu entlassen, muss dieses System daher so gestaltet sein, dass Fehler möglichst keine fatalen Folgen haben. Das Verkehrssystem ist an den Menschen anzupassen und nicht umgekehrt.“

In vielfältigen Umfragen wird festgestellt, dass die Mehrheit der Deutschen für ein Tempolimit votiert. Bei einer 2017 durchgeführten Umfrage des DVR befürworteten 52 % der Autofahrerinnen und Autofahrer ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen. Nach dem ZDF-Politbarometer, Ende Januar 2019, ist jeder zweite Deutsche (50 %) für ein Tempolimit von 130 Stundenkilometern. 7 % der Befragten können sich sogar ein Tempolimit unter 130 km/h vorstellen, nur noch 41 % sind gegen ein allgemeines Tempolimit. Die ROLAND Versicherung informiert darüber, dass deren repräsentative Umfrage aufzeigt, dass immer mehr Deutsche ein Tempolimit befürworten und dass die Anzahl der Befürworter in den letzten Jahren gestiegen ist, wobei ein Tempolimit von 130 den größten Zuspruch erhält.

Nach einer repräsentativen Forsa-Umfrage im April 2019 waren 57 % der Deutschen für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen, 42 % gegen jedes Tempolimit.

Im Januar hatte es aufgrund der Klimadebatte mehrere Umfragen zu dieser Frage gegeben, bei denen sich jeweils eine Mehrheit für eine generelle Beschränkung ausgesprochen hatte (bei Welt.de sogar „eine klare Mehrheit von 63 %“). Bereits 2012 gab es eine Umfrage von Infratest Dimap, bei der 53 % für eine „Einführung eines generellen Tempolimits von 120 oder 130 km/h auf den deutschen Autobahnen“ waren. Und bereits 2007, als ein generelles Tempolimit ebenfalls diskutiert wurde, war in verschiedenen Umfragen eine Mehrheit „zwischen 54 und 60 %“ für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h.

Alle Umfragen machen deutlich, dass heute bereits eine hohe Akzeptanz für die Einführung eines Tempolimits auf den BAB in Deutschland gegeben ist. Diese Mehrheiten gibt es bereits seit mindestens zwölf Jahren, gleichwohl sind die Grünen mit ihrem Antrag zum Tempolimit von 130 km/h am 17.10.2019 im Parlament gescheitert. Die SPD unterstützt das Vorhaben eigentlich, hat aber aus „Koalitionstreue“ dagegen gestimmt. Koalitionstreue ist also wichtiger als die im Koalitionsvertrag vereinbarte Verfolgung der Vision Zero bei der Verkehrspolitik.

Fazit

Alle einschlägigen Studien zur Wirkung eines Tempolimits weisen abhängig von der jeweiligen Ausgangslage nach, dass die Anzahl der Verkehrstoten je nach Ausgangssituation um 20 % bis 50 % wesentlich reduziert werden. Es gibt keine Studie, die aufzeigen würde, dass ein Tempolimit auf Autobahnen kontraproduktiv für die Verkehrssicherheit ist.

Mehr Sicherheit durch vordere Bremsleuchte

Da über 90 % der Verkehrsunfälle durch menschliches Fehlverhalten verursacht werden, sind intensive Anstrengungen erforderlich, weitere wirksame Maßnahmen zum Schutz besonders der schwachen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer zu treffen. In den drei wesentlichen Aktionsfeldern Verhalten, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur gehören Kommunikations- und Informationsmaßnahmen zu den Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit. Neue Forschungsergebnisse und praktische Erfahrungen sollten dabei in die Überarbeitung bestehender und in die Erarbeitung neuer Regelwerke einfließen.

Maßnahmen der passiven Sicherheit zur Verbesserung der Unfall- und Verunglücktsituation von Radfahrern und Fußgängern gegenüber Kraftfahrzeugen sind begrenzt. Vielversprechend erscheint es deshalb, Verkehrsteilnehmer durch die Vermeidung des Unfalls zu schützen, was primär eine Reduktion der Anprallgeschwindigkeit erfordert, die durch Tempolimit sowie geeignete Notbremsassistentensysteme erfolgen kann. Jedoch sollten andere Möglichkeiten nicht außer Acht gelassen werden, wie insbesondere an der Vorderseite der Kraftfahrzeuge Bremsleuchten anzubringen, die anderen Verkehrsteilnehmern wie besonders Fußgängern an Zebrastreifen, Kreuzungen und Ähnlichem anzeigen können, dass das Fahrzeug anhalten bzw. seine Geschwindigkeit verringern wird.



Infolge fehlender oder fehlerhafter Kommunikation zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmern und Fußgängern kommt es immer wieder zu Missverständnissen, welche nach wie vor die zu hohe Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Fußgänger erklären. Handzeichen, mit denen dem Fußgängern Signale gegeben werden, nützen oftmals nicht, wenn diese wegen der Spiegelungen auf dem Glas nicht eindeutig erkannt werden. Eine an der Fahrzeugfront montierte Bremsleuchte, welche die Anhalteabsicht des Fahrzeugführers nach vorn kommuniziert, könnte eine sehr einfache und wirksame Möglichkeit bieten, Fußgänger in

der Interaktion mit motorisierten Fahrzeugen besser zu unterstützen.

Weitere typische Situationen, in denen eine vordere Bremsleuchte anderen Verkehrsteilnehmern helfen könnte, die Absicht des Fahrzeugs zu erkennen und damit die Verkehrssituation besser einzuschätzen, zeigen sich u. a.:

- auf Autobahnen am Stauende über Bremsabsichten des noch auffahrenden Hinterrannes
- an Kreuzungen beim Abbiegen, insbesondere auch gegenüber Radfahrern

- beim Fahrstreifenwechsel (Einscheren) gegenüber dem künftigen Hintermann
- an Engstellen
- bei der Frage nach der Bremsabsicht von einspurigen Fahrzeugen
- für Fahrer von Einsatzfahrzeugen (Rettungsfahrzeugen u. a.), die so besser erkennen können, ob ihr Sonderwegerecht von anderen Verkehrsteilnehmern berücksichtigt wird

Forscher des Bonner Instituts für Rechts- und Verkehrspsychologie haben nach einer Laborstudie eine große Feldstudie am Flughafen Berlin-Tegel durchgeführt, um zu untersuchen, wie ein grünes Frontbremslicht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Bisherige Ergebnisse weisen darauf hin, dass die vordere Bremsleuchte sowohl für Fußgänger als auch Fahrzeugführer hilfreich und sicherheitsfördernd ist, da in der bisherigen Testphase, auch ohne Medienkommunikation oder Erklärung, kaum ein Missverständnis berichtet wurde. Es ist zu erwarten, dass eine vordere Bremsleuchte das Potenzial besitzt, nicht nur den Komfort der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und den Verkehrsfluss zu verbessern, sondern darüber hinaus hilft, oftmals kritische Verkehrssituationen zu antizipieren und besser zu meistern, das heißt Unfälle und Verletzungen zu verhindern.

Innovationen für schützende Kfz-Technik und höhere Verkehrssicherheit

Deutschlands Straßen gehören zwar zu den sichersten der Welt. Die anhaltend zu hohen Zahlen von jährlich über 3.000 Verkehrstoten und fast 400.000 Verletzten bedeuten dennoch ein großes gesellschaftliches Problem, das menschliches Leid und unannehmbar hohe volkswirtschaftliche Kosten verursacht. Die Forschungsvereinigung Automobiltechnik sowie verschiedene andere Institutionen arbeiten daran, weitere nötige Verbesserungen zu erzielen.

Unfallentwicklung stagniert

2017 starben bei Unfällen im Straßenverkehr, bezogen auf je eine Million Einwohner, in Deutschland 38 Menschen, im Durchschnitt der EU 49 Menschen, weltweit jedoch 174 Menschen in dieser Relation. Täglich werden im Bundesgebiet durch Verkehrsunfälle etwa neun Menschen getötet und fast 1.100 verletzt oder behindert, davon über 180, also etwa jeder Sechste, schwerverletzt. Kinder, Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer und ältere Menschen gehören zu den am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmern.

Viele Institutionen und Kooperationspartner arbeiten daran, im Zusammenhang mit den wichtigsten Risikofaktoren – Geschwindigkeit, Alkohol oder Drogen am Steuer, missbräuchliche Benutzung eines elektronischen Gerätes während der Fahrt – die Prävention von Verkehrsunfällen zu verbessern sowie bewährte Praktiken zu fördern bzw. die Verkehrsregelakzeptanz mittels gezielter Verkehrsüberwachung (Kontrolle und polizeiliche Präsenz) durchzusetzen, insbesondere dort, wo schwächere Verkehrsteilnehmer gefährdet sind oder wo häufig zu schnell gefahren wird.



Zukunft der Automobiltechnik

Forschungsintensive Mikroelektronik ist der zentrale Treiber einer fortschreitenden Digitalisierung neuer Kraftfahrzeuge. Sie entwickelt Autos zu rollenden Computern, die immer komfortabler und sicherer werden sowie einen Beitrag leisten zu einer Steigerung von Intelligenz und Effizienz in der künftigen Mobilität.

Vor dem Hintergrund technologischer und politischer Umbrüche greifen die großen Entwicklungen der letzten Jahre – die Digitalisierung, das automatisierte Fahren und die Elektromobilität – zunehmend ineinander. Eine gut entwickelte Verkehrsinfrastruktur und die Vernetzung mit den passenden Verkehrsträgern erscheinen als Grundvoraussetzung für die künftige Mobilität. Wenn das Auto dabei weiterhin eine tragende Rolle einnehmen will, muss es den stetig wachsenden Ansprüchen gerecht werden.

Für das Ziel, sichere Verkehre in Deutschland zu gestalten, sind über 3.000 Tote jedes Jahr definitiv zu viel, äußerte auch Verkehrsstaatssekretär Rainer Bomba noch beim 20. Technischen Kongress des VDA in Berlin. „Wenn wir überlegen, dass 90 % der Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, ist es wichtig, dass das automatisierte und vernetzte Fahren sukzessive eingeführt wird bis hin zum autonomen Fahren“, betonte der Vertreter des Bundesverkehrsministers.

Für das Auto der Zukunft, wenn es – wie Bomba dies sieht – zu einem modernen Lebensmittelpunkt werden soll, indem es mit eigener IP-Adresse über das Internet z. B. das Zuhause, das Wohnen, die Familie, das Büro und die Freunde miteinander verbindet, sind ganz neue Konzepte gefragt, vor allem für mehr Sicherheit und mehr Sauberkeit. So benötigt es komplexe und teure Technik, um Stickstoffoxide und den gleichfalls gesundheitsschädlichen Feinstaub aus fossilen Brennstoffen im Kfz-Verkehr zurückzuhalten. Zwar wäre ein Durchbruch der Elektrifizierung auch ohne Automatisierung zu schaffen, umgekehrt dürfte dies jedoch kaum möglich sein. Damit der Verkehr durch Automatisierung, Elektrifizierung und Vernetzung der Fahrzeuge künftig emissionsfrei, unfallfrei und stressfrei werden kann, bleiben allerdings noch einige Probleme zu lösen.

“Connected Car“ birgt Hacking-Gefahr

Zwar sind an die Einführung automatisierter und vernetzter Fahrfunktionen große Hoffnungen geknüpft, da in Deutschland nach aktuellsten Daten (Jahr 2017) sogar ca. 92 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sich aufgrund von Fehlverhalten der Fahrzeugführer ereignet haben und die fortschreitende elektronische Unterstützung diese gravierende Hauptverursachungsquote künftig maßgeblich zu reduzieren verspricht. Jedoch sind solche Fortschritte durch Vernetzung und Automatisierung nicht ohne neue Risiken zu erschließen. Denn eine stärkere Vernetzung, zusätzliche Schnittstellen und Funktionalitäten ermöglichen Hackern, organisierte Kriminalität oder anderen Tätern zugleich attraktive Angriffsziele auf Menschen über Fahrzeuge und die mit ihnen verbundene Infrastruktur. Daher gewinnen Diebstahl-, Manipulations- und Datenschutz in den nächsten Jahren eine große Bedeutung. Cybersicherheit, auch im Straßenverkehr, wird zur Herausforderung der Zukunft.



In den während der letzten Jahre zugelassenen Autos, die über viele elektronische Steuerelemente der modernen Fahrzeugtechnik verfügen, verarbeiten im Betrieb des Kfz, je nach Ausstattung, teilweise über 70 bis 120 miteinander vernetzte Steuergeräte permanent Daten, die die einzelnen Funktionen steuern und i. d. R. wenigstens über die Infotainment-Systeme, eine Wireless LAN (WiFi)- bzw. Bluetooth-Verbindung, verfügen. Noch zu oft ist dabei die Kommunikation zwischen den einzelnen Steuergeräten nahezu ungesichert, so dass diese kaum zwischen authentischen und nicht-authentischen Steuerungsbefehlen unterscheiden können. Bei zunehmendem Einsatz elektronischer Komponenten sind Hacker somit in der Lage, bei Autos z.B. die Kontrolle über Bremsen, Lenkung und Motor zu übernehmen oder das Auto vollständig aus der Ferne zu steuern, während der Fahrer, eingesperrt in seinem Pkw, hilflos miterlebt, wie sein Fahrzeug manipuliert und ferngesteuert wird.

Entscheidend wird es daher darauf ankommen, solche Risiken nicht zu ignorieren, sondern zu akzeptieren und ein Problembewusstsein zu entwickeln, um entsprechend zu handeln und diese Risiken künftig zu minimieren. Das Entwickeln vorausschauender Mechanismen würde präventives Handeln ermöglichen. Dazu sollten exponentielle Technologien genutzt werden, also sich sprunghaft verbreitende digitale Innovationen, um den Cyberkriminellen voraus zu sein, weil Algorithmen deren kriminelles Handeln berechnen und deren Umsetzung vermeiden können. Künstliche Intelligenz soll bei der schnellen und einfachen Umsetzung von Cybersicherheit helfen.

Straßenverkehr steht vor großen Veränderungen

An den sich wandelnden Verkehrsbedingungen und den damit einhergehenden Auswirkungen auf die Unfallrisiken bzw. -folgen müssen sich neue Mobilitätskonzepte ausrichten, um im Zuge der Entwicklung des automatisierten Fahrens nicht nur mehr Komfort, sondern auch mehr Sicherheit bieten zu können. Technologische Lösungen wie z. B. Brems- und Spurhalteassistenten tragen schon heute dazu bei, trotz steigender Verkehrsleistungen für eine höhere Sicherheit beim Fahren zu sorgen. Doch was können neue Technologien bei den perspektivischen Problemfeldern tatsächlich bewirken? Bei den hier beispielhaft genannten Herausforderungen werden zurzeit die im Folgenden aufgeführten Lösungswege diskutiert.

Ältere Verkehrsteilnehmer: Der Bevölkerungsanteil der älteren Menschen steigt. Zur Altersgruppe hinzukommende Senioren waren und bleiben (auto) mobil. Psychophysische Entwicklungen haben

oft negativen Einfluss auf die Eignung bzw. Befähigung der Verkehrsteilnahme im Alter z.B. durch nachlassendes Sehvermögen, reduzierte Fähigkeit zu Multitasking und zu selektiver sowie geteilter Aufmerksamkeit, Beeinträchtigungen der körperlichen Beweglichkeit und Belastbarkeit, erhöhten Zeitbedarf für Verarbeitung von Informationen über das Entscheiden bis zur motorischen Handlungsausführung, häufigere Erkrankungen und vermehrten Medikamentengebrauch.

Maßnahmen: Das Ziel sollte sein, die Mobilität der Älteren so lange wie möglich zu erhalten, um Autonomie und Selbstbewusstsein nicht zu verlieren, was im Alter schwerwiegende Gesundheitsfolgen haben kann. Zudem steigt die Unfall- und Verunglücktenrate, je geringer die jährliche Fahrleistung ist. Beratungsfahrten, u. a. im Rahmen von Aktionen der Deutschen Verkehrswacht mit örtlichen Fahrschulen, sollen das Wissen und die Fähigkeiten auffrischen, damit Senioren möglichst lange mit dem Auto sicher mobil bleiben können.



Da auf längere Zeit keine bedeutsame Änderung des Verkehrsumfeldes zu erwarten ist, besitzt eher die zunehmende Automatisierung ein großes Potenzial für mehr Sicherheit, allerdings, und zwar unabhängig von der Betriebsart (Level 2 bis 5), noch nicht auf eine sichere Unfallvermeidung. Deshalb bleiben auf lange Zeit der Insassenschutz sowie der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer vor dem Pkw für den Fall einer Kollision notwendig, d. h. die aktive und passive Fahrzeugsicherheit müssen weiter verbessert werden.

Knappe und marode Infrastruktur bei steigender Verkehrsbelastung: Die Infrastruktur ist an der Belastungsgrenze, teilweise sogar darüber. In der Vergangenheit wurde nicht genügend repariert, modernisiert und ausgebaut. Zugleich wird die Gesellschaft immer mobiler. Menschen verreisen mehr denn je, verbringen immer mehr Lebenszeit in Autos, Flugzeugen, Bahnen oder anderen Verkehrsmitteln.

Maßnahme: Bereitstellen einer an aktuellen und zukünftigen Anforderungen orientierten, funktionierenden und bedarfsgerechten Infrastruktur.

Boom des Rad- und Pedelec-/ E-Bike-Verkehrs: Über 80 % der Deutschen nutzen inzwischen das Fahrrad. Sie verzichten vor allem bei Distanzen von bis zu 15 Kilometern häufiger auf ihr Auto und nehmen stattdessen das Fahrrad.

Maßnahmen: Bau von Radschnellwegen sowie Erhalt und Erweiterung von Radwegen entlang von Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen, insgesamt, besonders auch innerstädtisch, eine Bereit-

stellung einer sicheren und bedarfsgerechten Radverkehrsinfrastruktur; Sichtfelderweiterung für Fahrerinnen von Lkw und Abbiegeassistenzsysteme an Nutzfahrzeugen zur Vermeidung folgenreicher „Tote-Winkel“-Unfälle.

Verbesserung der Motorradsicherheit: In den vergangenen Jahren haben Motorradfahrer sich zu einer wachsenden Problemgruppe der Straßenverkehrssicherheit entwickelt. 2008 war noch jeder siebte Verkehrstote ein Motorradfahrer, zehn Jahre später, im Jahr 2017, war es bereits jeder fünfte. Ähnlich negativ verläuft für die motorisierten Zweiradfahrer die Entwicklung bei der Anzahl der Schwerverletzten.



Maßnahmen: Das in der Überarbeitung befindliche Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende (MVMot 2007) sollte alsbald in aktualisierter Version verabschiedet und sodann umfassend in allen Bundesländern umgesetzt werden. Die Erkennbarkeit von Motorradfahrenden ist zu verbessern, ebenso die Fahrkompetenz der Nutzer, da ihr Fehlen bei der intensiveren Fahrerbeanspruchung, der eingeschränkten Wahrnehmung des Verkehrsraums sowie der höheren Empfindlichkeit gegenüber Störeinflüssen die häufigste Unfallursache bedeutet. Weil die fehlende Karosserie und die beschränkten Assistenz- und Sicherungssysteme das Verletzungsrisiko vergrößern, ist die aktive Sicherheit bei Motorrädern, die bislang erst in geringem Umfang ausgeschöpft werden konnte, weiter zu erhöhen.

Ablenkung: Insbesondere durch den verbotswidrigen Gebrauch des Smartphones stellt Ablenkung – neben Geschwindigkeit – mittlerweile die wohl bedeutendste Unfallursache dar, obwohl sie in Deutschland statistisch noch immer nicht erhoben wird.

Was hilft gegen Ablenkung?

Wie kann die Unfallursache Ablenkung beim Autofahren am wirkungsvollsten bekämpft werden?



Maßnahmen: Da – vor allem bei handyaffinen jungen Erwachsenen – das Gefahrenbewusstsein offensichtlich zu wenig vorhanden ist, müssen weiterhin die nötige Aufklärung und Sensibilisierung für das Thema, am besten durch bundesweite Dachkampagnen, betrieben werden. Auch technische Lösungen sollten ihr hohes Potenzial zur Vermeidung von Ablenkungsunfällen stärker entfalten. Überdies trägt eine flächendeckende und kreative polizeiliche Verkehrsüberwachung, z.B. durch Brückenfotografie, um insbesondere Ablenkungsverstöße zu dokumentieren und sodann konsequent zu ahnden, wesentlich zu mehr Sicherheit auf den Straßen bei.

Kfz-Daten: Zulässiges Beweismittel beim Verkehrsunfall?

Die Automatisierung des motorisierten Individualverkehrs schreitet rasch voran. Intelligente Fahrzeuge verfügen über das Potenzial, die Zahl der Unfallopfer zu senken. Wenn das Auto allein fährt, darf der Fahrer frühstücken und Zeitung lesen. Doch wer ist schuld, wenn im Autopilot-Modus der Wagen einen Unfall verursacht? Zwingen neue Technologien im Mischverkehr zu Tempolimits? Sind Polizei und das deutsche Strafrecht auf die nahende Zukunft vorbereitet?

Maschinen können sich nicht strafbar machen

Automatisiertes und vernetztes Fahren wird zu einem wichtigen Bestandteil moderner Mobilität. Fortschrittliche Technologien sollen den Straßenverkehr sicherer, komfortabler, effizienter und umweltverträglicher gestalten. Durch den vermehrten Einsatz elektronischer Systeme und deren Vernetzung dürfte es jedoch schwieriger festzustellen sein, wer einen Unfall verursacht hat: der Mensch oder die Maschine. Zwar bleibt der Nutzer eines autonomen Kfz für seine Aktivitäten sowohl straf- als auch ordnungswidrigkeitenrechtlich voll verantwortlich. Allerdings knüpfen die Pflichten an die tatbestandsmäßige Voraussetzung des „Führens“ eines Kfz an. Auch das rechtsstaatliche Schuldprinzip erfordert für ein staatliches Bestrafen ein tatbestandsmäßiges, rechtswidriges und schuldhaftes Handeln. Somit müsste ein Mensch fehlerhaft gehandelt haben; die strafrechtliche Verantwortung lässt sich nicht „automatisieren“. Fraglich ist, wie künftig mit diesem Faktum umgegangen werden soll.

Der Gesetzgeber hat durch Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) Mitte 2017 erste rechtliche Ansätze für die Rahmenbedingungen automatisierter Fahrfunktionen eingeführt. Die Gleichstellung des Computers mit dem menschlichen Fahrer sei, so seinerzeit Verkehrsminister Alexander Dobrindt, „ein großes Highlight“ und habe in Deutschland „das modernste Straßenverkehrsrecht der Welt“ geschaffen. In der Tat haben Rechtsänderungen auf nationaler und internationaler Ebene in den Jahren 2016 und 2017 den Raum für das automatisierte Fahren deutlich erweitert. Nach Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr wurden mit §§ 1a und 1b sowie 63a und 63b StVG neue Regelungen für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen geschaffen, obwohl bis heute kein solches Fahrzeug im Straßenverkehr zugelassen ist und gewiss auch in den nächsten Jahren noch keine Fahrzeuge dieser Kategorien auf deutschen Straßen unterwegs sein werden.



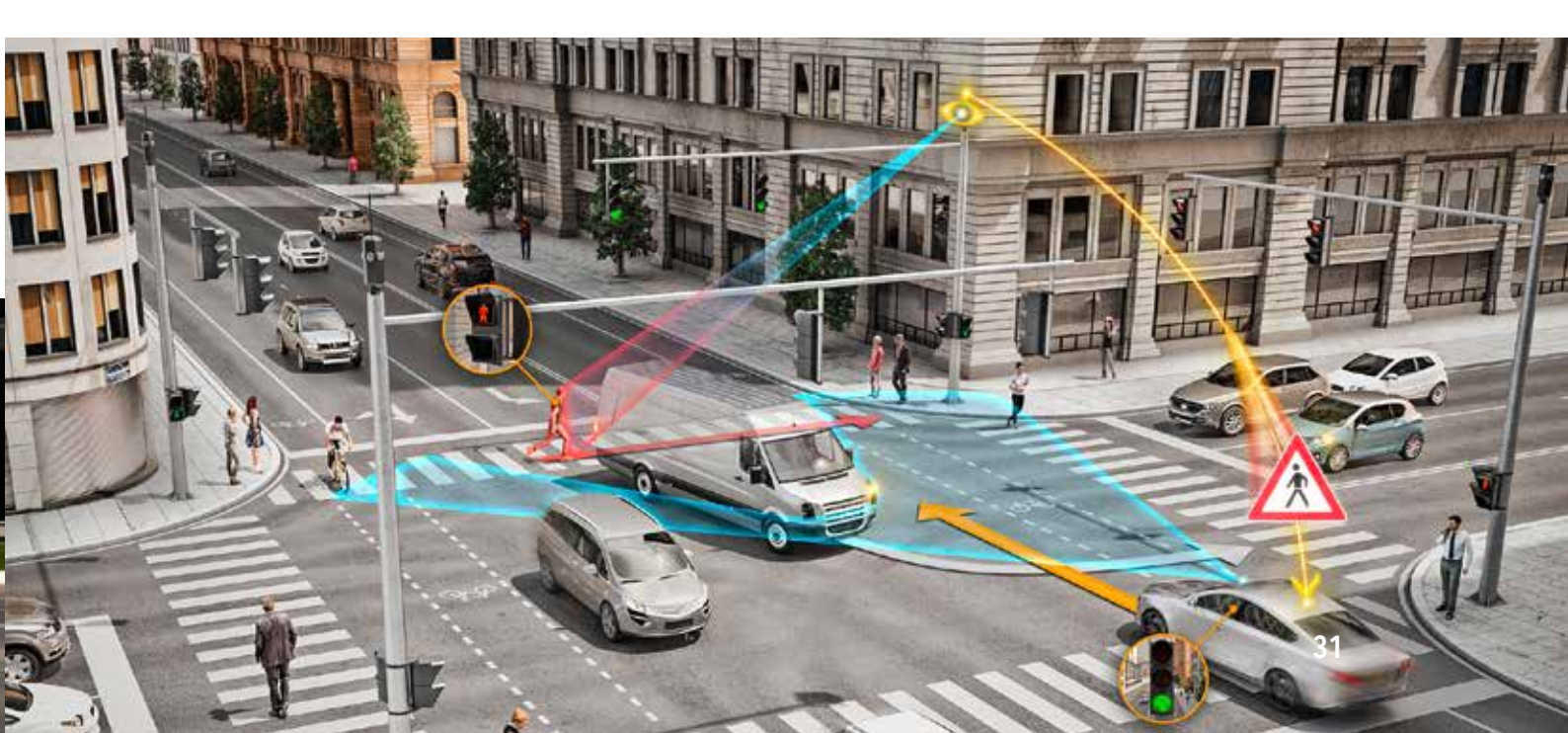
Wer bei Unfällen künftig schuld sein soll

Im Straßenverkehr knüpft straf- oder ordnungswidrigkeitenrechtlich relevantes Fehlverhalten bis heute regelmäßig an Regelverstöße, d. h. an menschliches Verhalten (Handeln oder Unterlassen) eines Verkehrsteilnehmers an, der meist als Kfz-Führer unterwegs ist. Diese tradierte Verantwortlichkeit dürfte sich zukünftig verlagern, wenn nicht mehr – wie bisher – der Fahrer autark über die

Einleitung eines Bremsvorganges oder einer Ausweichbewegung entscheidet, sondern das wie von Geisterhand gesteuerte Fahrzeug selbst dies übernimmt. Die unaufhaltsame Fortentwicklung der Assistenzsysteme führt zu einer wachsenden Verantwortungsverlagerung vom Faktor „Mensch“ auf den Faktor „Technik“. Welche Konsequenzen hat dies, wenn es zu einem Unfall mit Schaden kommt? Benötigt das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht demnächst einen neuen Tatbestand „Automatisiertes Fahren“, um eventuelle Lücken zu schließen? Beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2019 hat sich ein Arbeitskreis mit dem Thema „Strafrechtliche Fragen zum automatisierten Fahren“ intensiv auseinandergesetzt.

Müssen Hersteller oder Programmierer ins Gefängnis?

Was durch den Gesetzgeber in § 1b StVG gestattet ist, indem also der Fahrer von seinem „Recht“ Gebrauch macht, nicht mehr die Steuerung auszuüben, kann nicht als kriminelle Tat geahndet werden. Eine Verlagerung der strafrechtlichen Verantwortung auf die Hersteller wäre eine Alternative. Die Strafrechts-Rechtsprechung geht hier von der Produkthaftung aus, die sehr weit gediehen ist. „Wer ein Produkt in den Verkehr bringt, haftet – übrigens ohne Verschulden – für Schäden, die dieses Produkt erzeugt. Und eine Verschuldenshaftung gibt es auch bei der Produzentenhaftung, also der Pflicht des Herstellers, sein Produkt weiter im Betrieb zu verfolgen, um zu sehen, ob irgendwelche Schäden durch dieses Produkt entstehen“, erläuterte Generalbundesanwalt a.D. Kay Nehm. In einer solchen Situation habe der Produzent „bestimmte Pflichten, die auch strafrechtlich geahndet werden können“, falls er sie nicht einhalte, betonte der aus der Funktion des Gerichtspräsidenten nach elfjähriger Amtszeit nun scheidende Jurist.



Mangels Strafbarkeit des automatisierten Kraftfahrzeugs, der Hard- sowie der Software und aller sonstiger Komponenten sieht Carsten Staub, Fachanwalt für Strafrecht und für Verkehrsrecht, für den Fall der fahrlässigen Körperverletzung bzw. fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr die damit befassten Menschen der „Chain of Supply“, d. h. die Hersteller, Konstrukteure oder Programmierer des Fahrzeugs sowie die in den Datentransfer involvierten Technikdienstleister usw., in der Verantwortung, sodass diese sich strafbar machen könnten.

Während bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen die Polizei ihr Augenmerk bislang vornehmlich auf den Fahrer und seltener auf den Halter richtet, wird künftig häufiger zu klären sein, ob darüber hinaus Unternehmens- und Programmierungsverantwortliche der Fahrzeughersteller, Technikdienstleister oder für die Zulassung automatisierter Fahrsysteme verantwortliche Personenkreise strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden müssen.

Bessere Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen

Ein wesentliches Thema des Gerichtstags-Arbeitskreises war auch der Datenschutz, weil automatisierte Fahrzeuge eine Fülle verschiedenster Daten verarbeiten, die u.a. auch für eine strafrechtliche Verfolgung genutzt werden könnten.

In einigen modernen Kfz halten eingebaute Speicher der Bordelektronik, sogenannte Event-Data-Recorder (EDR), herausragende Kollisionseignisse regelmäßig mit sämtlichen verfügbaren Signalen und daraus abzuleitenden dezidierten und aussagekräftigen Informationen über die letzten fünf



Sekunden vor einem Crash auf Dauer fest. Diese können daher so lange ausgewertet werden, bis ein Techniker diese über die On-Board-Diagnose (OBD)-Schnittstelle, evtl. auch über die „Over-the-Air“-Schnittstelle, unwiederbringlich löscht. So werden u.a. Daten über Geschwindigkeit, Beschleunigung,

Bremswirkung usw. des Fahrzeugs unmittelbar vor und während des Unfalls erfasst und gespeichert. Aufgrund einer Rechtspflicht in den USA hatten 2013 schon über 96 % aller neu in den Vereinigten Staaten verkauften Fahrzeuge diese Black Box unter dem Armaturenbrett serienmäßig verbaut.

In Deutschland werden von Automobil- oder Systemherstellern solche Daten, die für die Verkehrsunfallauswertung unabdingbar notwendig sind, nur ungern herausgegeben, teilweise sogar kryptisch verschlüsselt, sodass weder Polizei noch durch sie bzw. die Staatsanwaltschaft beauftragte Sachverständige unmittelbar in der Lage sind, die Daten selbst auszulesen oder in eine lesbare Form zu bringen. Grund dafür ist der ausschließlich für eigene Zwecke beabsichtigte Gebrauch, d.h. eine Nutzbarmachung der Informationen für die Produktpflege bzw. Weiterentwicklung sowie zur Abwehr ungerechtfertigter Produkthaftungsansprüche, nicht jedoch die Ermöglichung einer wenig verkaufsfördernden Verwendung zur evtl. Belastung eines Kunden in einem Zivil- oder Strafverfahren.

Zwar sind nach § 63a StVG nunmehr Datenerhebungen bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder voll-automatisierter Fahrfunktion geregelt. Dies gilt jedoch nur in äußerst minimalem Ausmaß, indem lediglich gespeichert werden muss, ob der Computer oder der das Auto führende Mensch das Kfz lenkt bzw. ein Wechsel in der Verantwortung erfolgt. Dazu werden die jeweils durch ein Satellitennavigationssystem (GPS) ermittelten Positions- und Zeitangaben notifiziert. Eine verpflichtende Speicherung erfolgt letztlich auch dann, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Steuerung zu übernehmen oder eine technische Störung des Systems auftritt. Diese von automatisierten Fahrzeugen erzeugten Daten sollen künftig von unabhängigen und kompetenten TrustCentern (digitale Datentreuhänder) verwaltet werden.

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

Seit 2004 hat die EU-Kommission Projekte zum Studium der Einführung von Unfalldatenschreibern ausdrücklich mit dem Ziel durchführen lassen, dass sie gesetzliche Maßnahmen einzuführen beabsichtige. Das Acronym VERONICA benannte das Ziel der zwei von 2004 bis 2009 erfolgreich durchgeführten Projekte: „Vehicle event recording based on intelligent crash assessment“, also etwa Fahrzeugdatenspeicherung mittels intelligenter Unfallbewertung.

Aus Gründen der Rechtssicherheit forderte auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag in bislang nunmehr 15 Jahresveranstaltungen von 1973 bis 2019, einen Unfalldatenspeicher (UDS) oder andere Möglichkeiten der Auswertung von Fahrzeugdaten für Kfz verbindlich einzuführen, wie zuletzt den äußerst kostengünstigen Ereignisdatenrecorder (EDR), der als Sammelpeicher noch nicht einmal eine eigene Sensorik benötigt. Sowohl die Bundesregierung als auch die EU-Kommission haben sich seit einiger Zeit zwar mit den Vor- und Nachteilen elektronischer Aufzeichnungen von Fahr- bzw. Unfalldaten vorsichtig etwas näher befasst. Dennoch ist der Ruf nach dem Gesetzgeber bis heute ersichtlich ungehört verhallt. Da die obligatorische Ausstattung mit Crashrecordern eine Änderung der Typenzulassung von Kfz erfordern würde, muss letztlich die EU darüber entscheiden.

Deshalb sollte verstärkt 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 vorausgegangenen Dekade (2000 bis 2010) auf der Agenda stand, ernsthaft und konstruktiv auseinandersetzt, da diese Vorrichtungen entscheidend sind sowohl für die konkrete Kollisionsuntersuchung und -analyse als auch für die weitere Forschung in der künftigen Verkehrsunfallbekämpfung.

Erfreulicherweise hat der Gerichtstag 2019 im Arbeitskreis II hierzu folgende Forderungen nochmals deutlich formuliert: „Zur Aufklärung von Delikten ist [...] jedenfalls für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge die dafür erforderliche Unfall- und Ereignisdatenspeicherung vorzusehen. Inhalt und Umfang der für die Unfallrekonstruktion zu speichernden Daten sind zu vereinheitlichen; die zu einer Speicherung führenden Ereignisse und die Schnittstellen sind zu standardisieren. Die Daten müssen jedenfalls auch im Fahrzeug gespeichert werden und aus ihm auslesbar sein.“

Dieser Forderung hat die für das Zulassungsrecht bei Kraftfahrzeugen zuständige europäische Gesetzgebung allerdings ausdrücklich nicht entsprochen. Denn die legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. April 2019 zur künftigen Verordnung des EU-Parlaments und des Rates über Fahrzeugsicherheitsmaßnahmen der neu in den Verkehr kommenden – d.h. nicht nur für die auf unterschiedlichem Niveau automatisierten – Kraftfahrzeuge, über die Typgenehmigungsanforderungen neu geregelt werden, die ab September 2020 für neue Typen und zwei Jahre später für die Zulassung neuer Fahrzeuge europaweit gelten sollen, schließt brauchbare Unfalldatenschreiber aus vermeintlichen Gründen des Datenschutzes von vornherein explizit aus.

EU-Verkehrspolitik auf Abwegen?

Datenschutzrechtliche Befürchtungen, dass bereits mit dem in Deutschland geltenden § 63a StVG und § 94 StPO künftig Unmengen der in Fahrzeugen aufgezeichneten Fahrdaten den Verfolgungsbehörden zugänglich sein sollen, sodass dringend über die Schaffung von Beweisverwertungsverböten nachgedacht werden müsse, damit strafrechtliche Schutzrechte nicht leer zu laufen drohen, erscheinen gegenwärtig völlig unbegründet. Vielmehr zeichnet sich nach aktuellen Entwicklungen zur Kfz-Datenauswertung nach Verkehrsunfällen eher eine sehr restriktive Haltung ab, die u.a. durch die deutsche Dachorganisation der Verbraucherzentralen gefördert wird. Diese hält den verpflichtenden Einbau von Unfalldatenschreibern für unverhältnismäßig und lehnt diesen ab. Aus Verbrauchersicht sei lediglich ein Fahrmodusspeicher ab hochautomatisiertem Fahren sinnvoll und notwendig, der lediglich eine Verantwortungsverlagerung zwischen Mensch und Maschine aufklären soll. Mit der verpflichtenden Einführung eines Unfalldatenschreibers werde vielmehr die „Büchse der Pandora geöffnet“, sodass Verbraucher zum „gläsernen Fahrer“ würden.

Solchen Bedenken stattzugeben bedeutet eine Abkehr von der seit rund zwei Jahrzehnten von der Europäischen Union entwickelten Initiative, zu Zwecken der Aufklärung eines konkreten Unfallgeschehens mit Blick auf strafrechtliche sowie haftungsrechtliche Verantwortlichkeit und zum Zweck des Opferschutzes eine Unfalldatenspeicherung verpflichtend vorzuschreiben. Tatsächlich sieht die künftige EU-Verordnung über Fahrzeugsicherheitsmaßnahmen nun vor, nur beschränkt auf Forschungszwecke eine unpersönliche Auswertung von Verkehrsunfalldaten demnächst verbindlich für alle in den Mitgliedstaaten (neu) zugelassenen Kfz zu gestatten. Damit die Daten nicht doch für

andere Zwecke genutzt werden können, hat der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments initiiert, die letzten vier Ziffern der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) stets zu anonymisieren. So heißt es in den EU-Dokumenten u.a., es „sollten nur solche anonymisierten Daten erfasst und gespeichert werden, die zur Unfallforschung (nicht aber zur Aufklärung eines einzelnen Unfallgeschehens) genutzt werden können“.

Genau die letzten vier FIN-Ziffern sind jedoch für verschiedene erstrebenswerten Ziele notwendig, d.h. sowohl für die Forschung als auch für die konkrete Verkehrsunfallauswertung, weil nur aus ihnen die konkrete Ausstattung des individuellen Fahrzeugs erkennbar wird, und hier geht es nicht etwa nur um die Farbe der Sitze. Mit anderen Worten: Ohne Übermittlung der kompletten FIN ergeben sich nach Einschätzung von Experten nicht nur keine Möglichkeiten der konkreten Unfallaufklärung im Einzelfall, d.h. kein Verbraucher- und Opferschutz und keine Rechtssicherheit, sondern auch nur eine mangelhafte Unfallforschung und nur eine schwache Erfüllung der herstellerseitigen Produktbeobachtungspflicht.

In den USA sind im Fahrzeug verbaute EDR seit vielen Jahren verpflichtend vorgeschrieben und werden mit einem standardisierten Auslesesystem (Crash Data Retrieval Kit, CDR) erfolgreich zur Verkehrsunfallauswertung verwendet, indem die Möglichkeit genutzt wird, die in den Steuergeräten von Personenkraftwagen, leichten Nutzfahrzeugen und SUVs gespeicherten EDR-Daten insbesondere über die OBD-Schnittstelle abzurufen und herunterzuladen. Diese Informationen sind für eine objektive Klärung der konkreten Verkehrsunfallverursachung, insbesondere bei schweren Folgen und komplexem Ausmaß, unverzichtbar.

Immerhin hat das Europäische Parlament im Januar 2019 in einer Entschließung zum autonomen Fahren im europäischen Verkehr sich dafür ausgesprochen, „die Installation von Ereignisdatenschreibern im Einklang mit der überarbeiteten Allgemeinen Sicherheitsverordnung vor(zu)schreiben, um die Unfalluntersuchungen zu verbessern und Haftungsfragen so bald wie möglich zu klären und zu ermöglichen“, da die Ereignisdatenschreiber notwendig seien, um die „Verantwortlichkeiten der verschiedenen an einem Unfall beteiligten Akteure festzulegen“.

Falls jedoch die vorliegende (in Deutschland keine nationale Umsetzung erfordernde) neue EU-Verordnung – ohne eine Schaffung der Möglichkeit für Ermittlungs- oder Verfolgungsbehörden, im Fahrzeug gespeicherte Ereignisdaten nach einem Unfall unmittelbar aus dem Kfz auslesen zu können – wie vorgesehen 2021 bzw. 2022 in Kraft tritt, bleibt das grundsätzlich erfreuliche Votum im Arbeitskreis des diesjährigen Verkehrsgerichtstags, das sich für eine notwendige Verbesserung in der Aufklärung der strafrechtlichen und haftungsrechtlichen Verantwortlichkeit einsetzt, im Ergebnis (wie in den vergangenen Jahrzehnten) zum Nachteil der Verkehrsunfallopfer und der Rechtspflege völlig wirkungslos.



Tempolimit durch die Hintertür?

Die zweifelsfrei zutreffende Aussage, dass „wissenschaftlich die deutlichen Vorteile eines Tempolimits für die Verkehrssicherheit als abgesichert gelten“ und „ein angemessenes Tempolimit“ von 120 oder 130 Stundenkilometern „zu einem deutlichen Rückgang der Unfallzahlen auf den Autobahnen, insbesondere der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten, führen würde“, hat der langjährige, erfahrene Chef der Abteilung Straßenverkehr des Bundesverkehrsministeriums, Philip Nau, vor über 25 Jahren seinem Minister Günther Krause in einem 17-seitigen Papier eindeutig dargelegt, worauf der Spitzenbeamte vom Verkehrsminister jedoch mit sofortiger Wirkung von seiner Arbeitsstelle entlassen wurde. Bis heute ist es eine von interessierter Seite verbreitete Legende, dass deutsche Autobahnen die sichersten der Welt seien. Vergleiche der Sicherheitsaspekte auf internationaler Ebene zeigen vielmehr, dass auf deutschen Autobahnen das streckenbezogene Risiko, tödlich verletzt zu werden, deutlich größer ist als in den besten Vergleichsländern wie Großbritannien, der Schweiz oder den skandinavischen Ländern, die über Autobahnen mit Tempolimits verfügen.

Mitte Januar 2019 sind Überlegungen einer unabhängigen Expertenkommission als Arbeitsgruppe „Klimaschutz im Verkehr“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität bekannt geworden, die das Tempolimit auf Autobahnen als eine von rund 50 Maßnahmen identifiziert hat, mit denen sich der CO₂-Austoß reduzieren lässt. Wie wohl jeder seiner Vorgänger hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sich jedoch sofort strikt gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung ausgesprochen. In einem Interview hat er die Idee sogar als Vorschlag „gegen jeden Menschenverstand“ eingestuft. Mit dem faktischen Verbot, auch nur nachzudenken über ein Tempolimit, hat Verkehrsminister Scheuer nicht nur seine eigene Kommission schwer düpiert, auch seinem Hause liegt seit Sommer 2018 eine umfangreiche wissenschaftliche Faktensammlung über die Wirkungen eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen vor, die bislang (quasi als Verschlussache) nicht veröffentlicht worden ist.

Die insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit erwünschte Einführung und Verbreitung des hoch- und vollautomatisierten Fahrens würde indes wesentlich erleichtert, wenn in Deutschland ein Tempolimit auf Autobahnen gelten und beachtet werden würde, da insbesondere die hohen Differenzgeschwindigkeiten auf Autobahnen für automatisierte Systeme eine schwer zu bewältigende Herausforderung darstellen werden. Befürworter eines Tempolimits dürfen deshalb also weiter hoffen.

Smart Drugs – Lifestyle und Verkehrssicherheit

Harmlos und rechtmäßig klingende „Legal Highs“, angeboten oft als Badesalz, Duft- oder Kräutermischung, sollen der Entspannung dienen und sind ganz einfach über das Internet zu erhalten. Doch die Wahrheit ist: Neue Psychoaktive Substanzen (NPS) sind hochgefährlich und werden als Risiko für die Verkehrssicherheit stark unterschätzt.

Null Akzeptanz für Drogenfahrten

Im Jahr 2017 hat die Polizei in Deutschland 15.599 Verkehrsunfälle festgestellt, bei denen ein Teilnehmer unter dem Einfluss berauschender Mittel wie Drogen, Rauschgift oder Medikamenten stand (+0,5 % gegenüber dem Vorjahr). Die Zahl der nach polizeilichen Feststellungen darüber hinaus erkannten folgenlosen Drogenfahrten liegt jährlich im Bereich gewisser Schwankungen zwischen 50.000 und 60.000 Fälle. Doch dies dürfte nur die Spitze des Eisberges sein. Angesichts der teilweise noch immer großen Probleme beim Erkennen von Drogenkonsum, der für die kontrollierenden Polizeibeamten im Vergleich zum Alkohol weniger auffallend und schwerer feststellbar erscheint, muss mit einem erheblichen Dunkelfeld der Fahrten sowie der Unfälle unter Rauschmitteleinfluss gerechnet werden.

Vor „biologischem Tuning“, das wie beim Auto die Leistungsfähigkeit evtl. kurzfristig erhöhe, aber irgendwann eine Verschleißproblematik aufweise, ist zu warnen, da nicht nur der leidige „Kater“, sondern erhebliche Gefahren für die Verkehrssicherheit drohen. „Smart Drugs“ sind im Straßenverkehr weder smart noch stylisch. In der Praxis der Verfolgungsbehörden finden sich immer wieder Fälle eines Konsums von Lifestyle-Medikamenten mit Todesfolge. Ohne Unterstützung der Wissenschaft bei der Stoff- und Gefahrenermittlung ist die Justiz dabei schlicht aufgeschmissen. In der Sorge um das Risiko der Drogenfahrten ist für die Verkehrssicherheitsarbeit eine klare Richtung nötig:



Nicht im Sinne von „Smart Policing“, sondern im Sinne von ganz konsequentem Auftreten. Wenn die Prävention nicht zum Erfolg führt, dann müssen zur Vermeidung schwerer Verkehrsunfallschäden die vorgesehenen Konsequenzen folgen.

Irgendwo hört Lifestyle auf und Repression beginnt

Beim diesjährigen Symposium von Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen in Saarbrücken lobte der Vizepräsident des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, Dr. Dieter-L. Koch, den Beitrag der medizinischen und psychologischen Erkenntnisse aus der Unfallforschung, der im Rahmen der Entscheidungsfindung in der Justiz wie auch in der Politik weiterhin an der Unfall- und Folgenverminderung berücksichtigt werden sollte: „2017 haben 25.300 Menschen ihr Leben auf europäischen Straßen verloren, und 135.000 wurden schwer verletzt. Auf europäischer Ebene haben wir uns mit der Vision Zero das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten in der EU bis 2050 sogar auf Null zu bringen.“ Etwas zurückhaltender, jedoch sehr zuversichtlich verkündete Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR), einen „Etappensieg in Deutschland“. Man habe es geschafft, dass die Vision Zero in Deutschland zum ersten Mal in einen Koalitionsvertrag aufgenommen worden ist. Die Bundesregierung habe sich darauf verpflichtet, dieses Ziel zum Gegenstand des Regierungshandelns zu machen, was einen Paradigmenwechsel bedeute, wonach alle, die im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit tätig sind, in der Aufgabe stünden, Beiträge zur weiteren Realisierung dieses hehren Ziels zu leisten. Die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung als maßgebliche Unfallverhütungsvorschrift können, so DVR-Geschäftsführer Kellner, regelmäßig nur so wirksam werden, wie sie auch überwacht werden. Es sei deshalb darauf zu drängen, dass die Länder- und Etatentscheidungen so ausfallen, dass die Polizeien gestärkt würden und eine intelligente Überwachung erfolge. „Immerhin sterben jedes Jahr in Deutschland noch mehr als 3.000 Menschen im Straßenverkehr, auch wenn wir hoffen, dass es Jahr für Jahr besser wird, haben wir seit einigen Jahren leider Stillstand“, mahnte der Vertreter des deutschen Dachverbands der Verkehrssicherheit.

NPS und Fahrsicherheit

Unter dem Begriff NPS werden Substanzen zusammengefasst, welche zum Teil für medizinische oder wissenschaftliche Zwecke synthetisiert, jedoch aus verschiedenen Gründen – ihrer Nebenwirkungen wegen beispielsweise – von der Pharmaindustrie wieder aufgegeben wurden. Als „Kräutermischung“, „Badesalz“ oder „Lufterfrischer“ übers Internet oder Headshops unkompliziert zu beziehen, umgehen die Designerdrogen durch immer neue Modifikationen und Mischformen das Betäubungsmittelgesetz wie das Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz und haben den Drogenmarkt förmlich überschwemmt.

Dass niemand mit Sicherheit weiß, was genau in den Tütchen und Pillen aus den Töpfen der Drogenköche steckt, macht nicht nur deren Konsum zum gewagten Trip mit unbekanntem Ausgang, sondern macht auch ihren Nachweis mit Hilfe der gängigen Drogenvortests und Routinemethoden der forensisch-toxikologischen Analytik zur besonderen Herausforderung. Längst verfügt nicht jedes Labor über die erforderlichen hochauflösenden, massenspektrometrischen Methoden, um die bereits in kleinsten Dosierungen hoch wirksamen Stoffe aufzuspüren. Dazu fehlt es an Referenzspektren.

Die neuen Substanzen müssen nicht nur identifiziert, sondern es müssen auch Vergleichsproben synthetisiert werden, die dann zum Nachweis herangezogen werden können. Und oftmals wissen Toxikologen gar nicht, wonach sie überhaupt suchen sollen. Jede Woche taucht auf dem europäischen Markt eine weitere neue Substanz auf, von der niemand sagen kann, wie und über welchen Zeitraum diese im Körper verstoffwechselt wird.

Die Situation erscheint äußerst unbefriedigend. Bei den „Legal Highs“ besteht ein erhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit: Insbesondere für die Stoffgruppen der synthetischen Cannabinoide und Cathinone werden vermehrt Psychosen beschrieben. Die dämpfende Wirkung der Cannabinoide und die sedierenden, beruhigenden Effekte der synthetischen Opioide verringern die geistige Aktivität, führten zu Konzentrationsschwäche und Schläfrigkeit. In der stark euphorisierenden, stimulierenden Wirkung der Cathinone andererseits besteht die Gefahr von Selbstüberschätzung und erhöhter Risikobereitschaft mit einem entsprechend gefährlichen Fahrstil. In der Subakutphase wiederum kann sich die Wirkung umkehren und durch starke Leistungseinbußen, Müdigkeit oder Verwirrtheit ebenfalls die Fahrsicherheit empfindlich stören.

Seit Inkrafttreten des Gesetzes „Cannabis als Medizin“ im März 2017 bestehen Streitfragen und Differenzen zwischen dem medizinischen Behandlungserfordernis einerseits und dem Verwaltungs-, Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht andererseits. Die staatliche Pflicht zum Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer gestattet keine fahrerlaubnisrechtliche Privilegierung von Patienten, die Cannabis als Arzneimittel einnehmen gegenüber sonstigen Cannabiskonsumenten. Deshalb schützt das Arzneimittelprivileg (§ 24a Abs. 2 Satz 3 StVG) im Falle cannabisbedingter Fahrfehler oder entsprechenden Ausfallerscheinungen allenfalls vor der ordnungswidrigen Rauschfahrt, falls die körperlichen bzw. geistigen Mängel tatsächlich aus der bestimmungsgemäßen – und mit Aufklärungspflichten des Arztes verbundenen – Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrühren, aber nicht vor einer strafrechtlichen Verfolgung wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) oder Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB).

Psychopharmaka und Fahreignung

Psychische Erkrankungen gehören in Deutschland längst zu den Volkskrankheiten. Da über 27 % der Erwachsenen innerhalb eines Jahres von ihnen betroffen sind, stehen sie bei den Ursachen für Krankschreibungen und frühzeitige Berentungen ganz vorn und sind zu einer der größten Herausforderungen für die Gesellschaft geworden. Psychische Störungen und Krankheiten stehen somit in der Prävalenz und Inzidenz an der Spitze der Morbiditätsstatistik. Weil Psychopharmaka zu den meistverordneten Medikamenten zählen, ist es nicht verwunderlich, dass bereits zahlreiche epidemiologische Untersuchungen und Metaanalysen auf ein erhöhtes Verkehrsunfallrisiko für psychisch Kranke hinweisen. Das bedeutet jedoch ganz wesentlich, dass auch die Patienten zwingend vor den negativen Auswirkungen auf die Verkehrstüchtigkeit und insbesondere auf ihre Fähigkeit, ein Kfz zu führen, nachdrücklich gewarnt werden sollten. In der Praxis sieht dies leider oft anders aus. Weder auffällige Warnhinweise auf Medikamentenschachteln bzw. Beipackzetteln werden hinreichend genutzt, noch sind eindeutige Belehrungen durch den niedergelassenen Arzt die Regel. Insgesamt

erscheint die Informationslage bei Nebenwirkungen von Medikamenten auf die Fahruntüchtigkeit noch immer zu dürftig.

Gut ein Drittel des Umsatzes der deutschen Apotheken erfolgt über nicht rezeptpflichtige, also frei verkäufliche, Medikamente. Es besteht eine steigende Tendenz zur Polypharmazie bei über 65-Jährigen mit schwer kalkulierbaren Folgen. Ältere Patienten in ambulanter Behandlung erhalten zugleich durchschnittlich fünf und in stationärer geriatrischer Behandlung sogar elf verschiedene Medikamente. Wenn dann noch Psychopharmaka hinzukommen, können die Auswirkungen auf die psychomotorische und kognitive Leistungsfähigkeit und somit auch auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit kaum noch abzuschätzen sein.



Ein Unfall verändert das Leben

Eine 2018 abgeschlossene Untersuchung der Europäischen Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR) hat Mängel der Versicherungssysteme zu Lasten von Verkehrsunfallopfern, insbesondere was die Versorgung psychologischer Folgen betrifft, aufgezeigt. So müssen die Effektivität der Betreuung nach dem Unfall und die Unterstützung für Unfallopfer deutlich verbessert werden, weil frühe und wirksame Interventionen das Maß an negativer Auswirkung nach einem Unfall merklich verringern könnten. Das gilt auch für Verkehrsunfallopfer in Deutschland.

Deshalb hat der Deutsche Verkehrsexpertentag sich am 20. November 2018, terminlich am Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr orientiert, dem komplexen Thema „Versorgung somatischer und psychischer Verkehrsunfallfolgen“ gewidmet und hierfür unter Moderation von Prof. Dr. Wolfgang Schubert eine Reihe namhafter Referentinnen und Referenten gewinnen können. Ausgerichtet wurde der bundesweite Kongress mit über 150 Teilnehmenden durch die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) in einer Kooperation mit der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FHöV NRW) und dem Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei (LAFP NRW) sowie unterstützt durch die Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU).



Keine WhatsApp ist ein Menschenleben wert

Die Senkung der Anzahl von bei Verkehrsunfällen Getöteten ist seit mehreren Dekaden das Ziel der Verkehrssicherheitsprogramme bei Bund und Ländern sowie der EU. Gebündelt und fortgesetzt werden die Initiativen durch die Vision Zero mit strategischen und operativen Maßnahmen auf

verschiedenen Ebenen. Leider stagniert die Zahl der Verunglückten in Deutschland seit 2010. Jährlich verunglücken hier fast 400.000 Menschen mit Personenschaden im Straßenverkehr.

Vor diesem Hintergrund bleibt es unabdingbar wichtig, sich mit den Folgen von Verkehrsunfällen für die Betroffenen näher zu beschäftigen. Entgegen der weitläufigen Meinung geht es für Opfer nicht nur um medizinische Versorgung bei Verletzungen. Nicht alle Unfallfolgen sind sofort nach dem Schadenereignis sichtbar, vielleicht erst auf den zweiten Blick; und auch die Dauer der Folgen ist unterschiedlich. Nicht nur all jene Menschen, die bei einem Unfall körperlich-seelische Schäden erlitten haben („Primäropfer“) sind Opfer von Verkehrsunfällen. Diese haben zum Teil keine blutenden Wunden, die nach außen hin sichtbar sind. Trotzdem können Verunglückte durch die sie belastenden Erlebnisse massiv und prägend beeinträchtigt werden. Auch Zeugen und Angehörige, Ersthelfer oder Unfallverursacher können Opfer („Sekundäropfer“) mit Folgen sein, die sie auf Dauer erheblich belasten.

Ein Verkehrsunfall unterbricht, insbesondere bei Personenschaden, die bisherige Kontinuität des Lebens. Häufig werden Opfer von den Bildern, den gewaltsam wirkenden Eindrücken und den ausgelösten Ängsten lange Zeit verfolgt und an der Teilhabe am Leben beeinträchtigt. Auswirkungen sind beispielsweise Schlaf- und Konzentrationsstörungen oder gar ein Meiden des Verkehrs aus Furcht vor einem erneuten Unfall, eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten, nicht nur durch psychische Probleme, sondern auch wegen körperlicher Einschränkungen, Probleme bei der Fortführung des Berufs, posttraumatische Belastungsstörungen oder schwere depressive Reaktionen.

Psychische Verkehrsunfallfolgen oft vergessen

Die nötige Inanspruchnahme zeitnah erforderlicher psychotherapeutischer Hilfeleistungen ist für Verkehrsunfallopfer zum Teil mit erheblichen rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten verbunden, die zu einer Verschlechterung des Gesundheitszustands und der Teilhabe am beruflichen und privaten Leben führen können. Unfallopfer dürfen nicht alleingelassen werden. Sie benötigen in der Regel einen Beistand, um rasch an therapeutische Hilfen zu neuen Lebensperspektiven zu gelangen.

Der Vorstandsvorsitzende der VOD, Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, fasste ein weitgehend noch ungelöstes Problem zusammen: „Körper und Psyche eines Menschen werden in unserem Gesundheitssystem oft getrennt voneinander betrachtet.“ Diese Sichtweise werde Verkehrsunfallopfern indes nicht gerecht, da bei körperlichen Schäden regelmäßig auch psychische Schäden auftreten würden wie auch aus psychischen Schäden meist körperliche Schäden resultierten.

Zu den im Kongress erörterten Fragestellungen erläuterte Tagungspräsident Prof. Dr. Jürgen Brauckmann seine Forderungen an Politik, Verwaltung, Gesundheitssystem und Versicherern in drei wesentlichen Punkten. Nötig seien insbesondere

- eine Aus- und Fortbildung, die auch die Erkennung und Behandlung psychischer Verkehrsunfallfolgen thematisiert und damit die entsprechende Sensibilität beim medizinischen Fachpersonal erhöht,

- eine rasche, qualifizierte und flächendeckende Versorgung der Unfallopfer mit beratenden und psychotherapeutischen Angeboten, jedenfalls regelmäßig bereits während eines Klinikaufenthalts sowie u.a.
- Forschungsprojekte zur Erfassung der Dimensionen der Problematik, um zu lancieren, was hier noch nicht genügend von der Hand gehe.

NRW-Innenminister Herbert Reul mahnte, für Verkehrsunfallopfer werde „die sichere Teilhabe am Straßenverkehr zerstört“, und der Unfall sei „nicht vorbei, wenn der Wagen weggeräumt ist“. Nicht nur die Fortführung des Berufes könne nach einem Unfall eine ganz große Herausforderung bedeuten, manchmal gelinge auch die vollständige Genesung nicht. Dann müsse für die Betroffenen ein neuer Weg gefunden werden, und „dazu bedarf es Hilfe und Unterstützung“, so der Minister. Deshalb sei „eine schnelle und effektive Betreuung und Versorgung nach einem Verkehrsunfall zu verbessern“. Die Rehabilitation zu leisten, „das ist ein ganz wichtiger Beitrag zu Verkehrssicherheit“, bekannte Reul. Sechs Monate Wartezeit auf einen Therapieplatz seien zu lang.

Die Abstracts der Vorträge können abgerufen werden unter:

<https://vod-ev.org/deutscher-verkehrsexpertentag-tagungsband-und-pressemittlung-vet-2018/>



Namen der Personen auf dem Foto links (von links nach rechts):
Minister Herbert Reul, MdEP Dr.-Ing. Dieter-Leibrecht Koch, Prof.
Dr Wolfgang Schubert, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann



Namen der Personen auf dem Foto rechts (von links nach rechts):
LPD Helmut Wälter, DirLAFP Michael Frücht, Prof. Dr. Wilfried
Echterhoff, Minister Herbert Reul, Prof. Dr Wolfgang Schubert, Prof.
Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, MdEP Dr.-Ing. Dieter-Leibrecht Koch



Namen der Personen auf dem Foto oben (von links nach rechts):
 Prof. Dr Wolfgang Schubert, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Minister Herbert Reul

Namen der Personen auf dem Foto unten (von links nach rechts):
 LPD Helmut Wälter, DirLAFF Michael Frücht, Prof. Dr. Wilfried
 Echtermhoff, Minister Herbert Reul, MdEP Dr.-Ing. Dieter-Leibrecht
 Koch, Prof. Dr Wolfgang Schubert, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann



VOD im Europäischen Verband der Verkehrsoffer FEVR

Aufgrund des Engagements und der Mitverantwortung der Europäischen Union für die Verkehrssicherheit und den Opferschutz ist die VOD seit 2016 nach der vorgeschalteten Phase einer Kooperation nunmehr Vollmitglied in der European Federation of Road Traffic Victims (FEVR), der europäischen Dachorganisation für Verkehrsoffer mit derzeit 21 Verkehrsofferverbänden aus 16 europäischen und fünf weiteren Staaten.

Die FEVR wurde am 6. Juli 1991 in der Schweiz als „Fédération Européenne des Victimes de la Route“ zur Verbesserung der Situation der Verkehrsunfallopfer und der Verkehrssicherheit gegründet. Heute ist die FEVR Mitglied im Hauptverwaltungsrat (Main Council Member) des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council) und Mitglied der UNRSC (United Nations Road Safety Collaboration) unter dem Vorsitz der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die FEVR ist darüber hinaus im Vorstand der „Global Alliance for Road Safety and Road Victims“ vertreten, deren Mitbegründer die FEVR ist. Die FEVR besitzt überdies einen Beraterstatus bei der UNECE (United Nations Economic Council for Europe).

Damit kann die VOD sich für ihre Mitglieder auch auf europäischer und internationaler Ebene engagieren.



FEVR General Meeting 2019 in der Deutschen Polizeihochschule (DHPol) in Münster (Westf.)

Von VOD waren neben Wulf Hoffmann (Vorstand), Rolf Krücker (Wissenschaftlicher Beirat), Wilfried Echterhoff (Vorsitzender), Eva Dühmann (Mitarbeiterin) und zu Beginn Heinz Albert Stumpen (Vorstand und DHPol) anwesend. Der Sitzungsraum war von der Größe, der Beschaffenheit und von Kommunikations- und Tagungsmöglichkeiten passend ausgelegt.

Dafür möchte die VOD sich herzlich bei der Deutschen Polizeihochschule (Vertreter: Herr PD Heinz Albert Stumpen) und bei Herrn Wulf Hoffmann als VOD-Vorstand bedanken. Herr Hoffmann hatte die ganze Last der inhaltlichen (Absprache mit FEVR, mit den Referenten) und der organisatorischen (Absprachen mit der DHPol, mit Caterern) Vorbereitungen zu tragen – ein Fulltime-Job und eine emotionale Herausforderung.

Das Kommen und Gehen der Teilnehmer sowie des Caterers wurde organisatorisch durch die Betriebsruhe der DHPol erschwert, denn Wulf Hoffmann musste mit seinem elektronischen Generalschlüssel auf dem weitläufigen Gelände immer wieder die gesicherten Tore und Türen öffnen.

Die Inhalte an den zwei Tagen vom 26. bis 27. Juli 2019 reichten

1. von der Darstellung eigener und fremder Betroffenheit bei Unfällen, des Unvermögens beteiligter Stellen und Personen sowie zur Darstellung lebenslanger Unfallfolgen
2. bis hin zu fachlichen und politischen Konzepten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Lage von Unfallbeteiligten.

Näheres enthält das Veranstaltungsprogramm und das Tagungsprotokoll.

Diejenigen Teilnehmer, die wegen Gesundheitsproblemen oder wegen technischer Pannen der Eisenbahn nicht an dem Meeting teilnehmen konnten, wurden über eine Internetverbindung sprachlich und optisch zugeschaltet.

Die Gespräche und die Diskussionen wurden von einem sehr positiven Klima getragen, sodass die Teilnehmer in ihren Leistungen bestätigt wurden sowie neue Ideen und gestärkte Motivationen entstanden. Der Präsident der FEVR, Jeannot Mersch, hatte an dieser produktiven Entwicklung einen sehr großen Anteil und kümmerte sich mit großer Geduld auch um die internetbasierte Kommunikation mit den abwesenden Teilnehmern.

Das inhaltliche Protokoll des FEVR-Meetings zeigt, über welche Analysen und welche Fortschritte die Verkehrsunfallopferverbände Europas berichtet und diskutiert haben.

Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr

Verkehrsunfälle mit schweren Folgen sind plötzliche, gewaltsame und traumatische Ereignisse, deren Auswirkungen häufig langwierig sind und oft sogar ein Leben lang währen. Jedes Jahr kommen Millionen von Menschen aus aller Welt zu der ohnehin schon endlos langen Liste derjenigen hinzu, die bei Verkehrsunfällen zu Tode kommen oder die unter den Folgen eines Verkehrsunfalls zu leiden haben.

Die Trauer und Verzweiflung, welche auf dieser großen Gruppe von Menschen lastet, ist umso größer, da viele der Opfer jung sind und ein großer Teil der Unfälle hätten vermieden werden können und sollen. Darüber hinaus fehlt vielfach ein adäquater, emphatischer Umgang mit den Opfern seitens der Gesellschaft.



Der weltweite Tag des Gedenkens für Verkehrsunfallopfer wird daher jährlich am dritten Sonntag im November in einer zunehmenden Zahl von Ländern rund um den Erdball begangen. Der Tag ist der Erinnerung an die Millionen im Straßenverkehr getöteten und verletzten Menschen sowie deren Familien und Angehörigen gewidmet. Ferner ist er ein Tag des Dankes und des Respektes gegenüber den engagierten und hochprofessionellen Rettungsdiensten, den Polizisten und Ärzten, die tagtäglich mit den traumatischen Folgen von Tod und Verletzung auf den Straßen dieser Welt konfrontiert sind.

Dieser Tag des Gedenkens zielt darauf ab, dem großen Bedürfnis von Opfern und deren Angehörigen nach öffentlicher Anerkennung ihres Leidens Rechnung zu tragen.

Dieser Tag des Gedenkens wurde von Verkehrsunfallopfern ins Leben gerufen. Ausgehend von der britischen Initiative „Road Peace“ (1993) begehen seit 1995 Verkehrsunfallopferverbände unter der Schirmherrschaft der „European Federation of Road Traffic Victims“ (FEVR) diesen Tag. Dieser Tag wurde zunächst auf europäischer Ebene und nach dem Beitritt weiterer Verkehrsunfallopferverbände aus Südafrika, Argentinien und Israel zu einer weltumspannenden Initiative ausgeweitet.

Unsere Mitglieder

E-Mail-Adressen und Logos



**AUTOMOBIL-CLUB
VERKEHR**

ACV Automobil-Club Verkehr e.V.
Mail: acv@acv.de



Die Kindervertreter

Deutsche Kinderhilfe e.V.
Mail: info@kindervertreter.de

biomed-tec



BIOMED-TEC Institut für interdisziplinäre Fach-
gutachten
Mail: info@biomed-tec.de

DGVP

Deutsche Gesellschaft
für Verkehrspsychologie

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie
e.V. (DGVP)
Mail: dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de



WIR HELFEN LEBEN RETTEN

Björn Steiger Stiftung
Mail: info@steiger-stiftung.de



Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB (DPoIG)
Mail: dpolg@dbb.de



Bundesverband der Motorradfahrer e. V. (BVDM)
Mail: info@bvdm.de



Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)
Mail: kontakt@dvw-ev.de



Fachhochschule
für öffentliche Verwaltung
NRW

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung
Nordrhein-Westfalen (FHöV NRW)
Mail: poststelle@fhoev.nrw.de



INSTITUT FÜR
PSYCHOLOGISCHE
UNFALLNACHSORGE

Institut für Psychologische Unfallnachsorge (ipu)
Mail: info@unfallnachsorge.de



Gewerkschaft der Polizei (GdP)
Mail: gdp-bund-berlin@gdp.de



Fachverband
Psychologie für Arbeitssicherheit
und Gesundheit e.V.

Fachverband Psychologie für Arbeitssicherheit
und Gesundheit e.V. (FV PASiG)
Mail: info@fv-pasig.de

Gezeiten Haus



Gezeiten Haus
Mail: info@gezeitenhaus.de



Unfall mit Personenschaden? Wir helfen.

subvenio e.V. Unfallopferhilfe Deutschland
Mail: ssd@subvenio-ev.de



Gesellschaft für
Medizinische und Technische
Traumabiomechanik e.V.
www.traumabiomechanik-gmttb.de

Gesellschaft für Medizinische und Technische
Trauma-Biomechanik GMTTB e.V.
Mail: u.dippold@t-online.de



TÜVRheinland®
Genau. Richtig.

TÜV Rheinland
Mail: internet@de.tuv.com



Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrs-
unfällen e.V.
Mail: guvu@guvu.de



Personenbündnis für ein Mahnmal für die
Verkehrstoten
Mail: kontakt@mahnmal-verkehrstote.de

Einnahmen und Aufwendungen

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden (insgesamt 37.820,30 Euro), waren im jüngsten Geschäftsjahr, neben den Spenden (insgesamt 2.148,00 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD.

Nach den Ausgaben in Höhe von 36.558,61 Euro, seit Stand 19.10.2018 für den Bericht in der letzten Mitgliederversammlung der VOD am 19.11.2018, bis zur Berechnung des Kassenbuchs am 17.10.2019 zwecks Vorlage zur Kassenprüfung, sind insgesamt 39.968,30 Euro eingegangen.

Die Ausgaben der VOD im Berichtsjahr gliedern sich wie folgt:

Personalkosten für drei Mitarbeiterinnen:	3.922,66 Euro
---	---------------

Reisekosten:	6.463,20 Euro
--------------	---------------

Internetpräsenz:	3.532,91 Euro
------------------	---------------

Druckkosten:	750,24 Euro
--------------	-------------

Steuerberatung:	221,86 Euro
-----------------	-------------

FEVR-Mitgliedschaft:	300,00 Euro
----------------------	-------------

Knappschaft:	1.496,76 Euro
--------------	---------------

Kontogebühren:	249,95 Euro
----------------	-------------

IPU:	234,42 Euro
------	-------------

Gettyimages:	6.069,00 Euro
--------------	---------------

Projekt Subvenio e.V.:	9.650,00 Euro
------------------------	---------------

Sonstiges (Porto usw.):	3.667,61 Euro
-------------------------	---------------

Summe der Ausgaben:	36.968,30 Euro
---------------------	----------------

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt, unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 07.09.2019 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 Abschnittes „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.



Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.
Postfach 100 553 | 48054 Münster
Telefon: +49 (0) 160 626 848 4
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 07.09.2018 anerkannt.