

Jahresbericht 2020 der VOD

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



HERAUSGEBER

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

Postfach 1134

DE 53852 Niederkassel

Sitz des Vereins:

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Münster (Westf.)

Tel.: +49 (0) 800 806 33 38

mailto: info@vod-ev.org

www.vod-ev.org

SPK Münsterland Ost, BIC: WELADED1MST

IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im Oktober 2020

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 13.03.2020 anerkannt.

Beiträge: Autoren des Vorstands, des Wiss. Beirates und Kooperationspartner der VOD

Fotos: © ACV, Conti/dpp-AutoReporter, Dekra/dpp, DHPol, DVR, FEVR, IM NRW, LVW MV, MH-Konzept, WDoR-Foundation Mapfre, VKM, VOD

INHALT

VORWORT

Dauerhaftes Leid durch Straßenverkehr vermeiden oder wenigstens verringern 3

GRUSSWORT

NRW-Polizei lässt Verkehrsunfallopfer nicht allein 5

AKTUELLE THEMEN DER VERKEHRSunFALL-OPFERHILFE

Positive Bilanz beim Wissenschaftlichen Beirat der VOD 7

Deutscher Verkehrsexpertentag 2019: Mehr Opferschutz im Straßenverkehr! 10

Verfahrensbeistand – Lotsen nach einem Verkehrsunfall 18

Wenn die Seele leidet..... 20

Entwicklungen in Sachsen-Anhalt..... 22

DIE VOD BEZIEHT STELLUNG

Es gibt kein vernünftiges Argument gegen ein generelles

Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen 24

Unfallopfer dürfen nicht im Stich gelassen werden 32

Unfälle wie der in Südtirol dürfen sich nicht wiederholen 33

Achtsam miteinander umgehen – auch im Straßenverkehr 34

Fahrverbote sind wirksam – Bußgelder nur begrenzt..... 37

INTERNATIONALES, EUROPA UND OPFERHILFE-PARTNERSCHAFTEN

VOD im Europäischen Verband der Verkehrsoffer FEVR 39

Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr 40

MITGLIEDER DER VOD

E-Mail-Adressen und Logos..... 41

Personen in der VOD 44

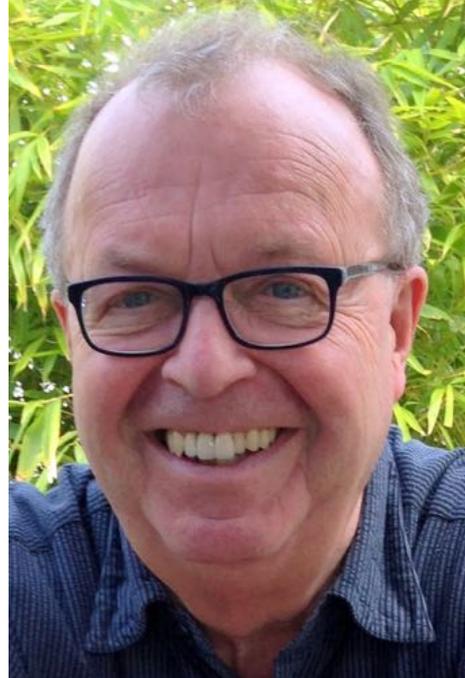
ZAHLEN UND FAKTEN

Einnahmen und Aufwendungen 46

Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) besteht nun seit 10 Jahren, nachdem einige Privatpersonen sich zusammaten, um das persistierende Unglück durch unsere Verkehrssysteme zu verringern oder auch ganz zu vermeiden. Da die Problematik im Straßenverkehr systembedingt ist, müssen wir sowohl die technisch-baulichen und rechtlichen Regelungen risikoärmer gestalten als auch geeignete Möglichkeiten finden, das Verhalten von Verkehrsteilnehmern zu verbessern. Wir benötigen unter anderem eine effektive Kontrolle der technisch-baulichen Infrastruktur und eine geeignete Steuerung des Verhaltens von Verkehrsteilnehmern, die unter anderem auch durch sicherheitsförderliche Angebote möglich ist.



Mit unseren Anliegen stehen wir in Kontakt mit unseren Mitgliedern, mit denen wir uns in einem sehr guten fachlichen Austausch befinden. Gelegentlich sind wir in der Lage, unsere Mitglieder mit einer Projektfinanzierung zu unterstützen.

Auf der Ebene der Bundesländer, die im Wesentlichen für die Verkehrssicherheit zuständig sind, bauen wir direkt oder über unsere Mitglieder fundierte Kooperationen aus. Auf der Ebene des Bundes stehen wir in themenbezogenem Kontakt mit Bundespolitikern und verschiedenen Ressorts. Auf EU-Ebene sind wir aktives Mitglied in einem bemerkenswert erfolgreichen europäischen Verband.

Leider geht vieles sehr langsam, aber oft können wir etwas anregen oder auch schon auf einen erfolgversprechenden Weg bringen.

Die Mitglieder unseres Vorstands haben Arbeitsgebiete übernommen oder für sich erarbeitet, die mittlerweile ein aufeinander abgestimmtes System ergeben haben. Alle arbeiten – wie auch der Wissenschaftliche Beirat – ehrenamtlich. Wir freuen uns gemeinsam über Erfolge und motivieren uns gegenseitig, wenn etwas zu sehr gebremst abläuft.

Ich hoffe, dass wir als VOD und mit unseren Mitgliedern sowie Kooperationspartnern weiterhin engagiert und nachhaltig arbeiten können.

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

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

Grußwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

fast 78.000 Verletzte und insgesamt 456 Tote waren Folge von Verkehrsunfällen auf den Straßen Nordrhein-Westfalens im Jahr 2019. Ein belastendes Ereignis wie ein schwerer Verkehrsunfall kann jeden jederzeit treffen. Wichtig ist, angemessen mit Opfern von Verkehrsunfällen und deren Angehörigen umzugehen.

Tod oder schwere Verletzungen von Menschen ziehen weite Kreise. Gerade die unvorbereitete Konfrontation mit einschneidenden Ereignissen macht neben den Opfern Angehörige, Freunde, Arbeitskollegen, Nachbarn und nicht zuletzt auch die Ersthelfer betroffen.



Das engere soziale Umfeld (Familie, Lebenspartner, enge Freunde) ist oft unmittelbar von den Folgen eines Verkehrsunfalls betroffen, auch dieses benötigt Begleitung, Beratung und Unterstützung.

Polizistinnen und Polizisten benachrichtigen und betreuen Unfallopfer und ihre Angehörigen nach Verkehrsunfällen. Die in jeder Polizeibehörde vorhandenen Opferschutzbeauftragten setzen diese Aufgabe fort und vermitteln Unfallopfer und Angehörige an staatliche Stellen und Hilfsorganisationen.

Opferschutz und Opferhilfe werden nur in Zusammenarbeit aller staatlichen und freien Träger vollends wirksam. Die Kooperation des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe e.V. Deutschland leistet hier einen wertvollen Beitrag.

Die professionelle Betreuung und die empathische Begleitung von Verkehrsunfallopfern tragen zudem dazu bei, dass Unfallfolgen gemindert, Krankheitszeiten vermieden und das Vertrauen in staatliche Institutionen gestärkt werden.

Auch wenn sich die Wirkung von Maßnahmen im Einzelfall nur schwer belegen lässt, steht doch fest: Jeder vermiedene Verkehrsunfall bedeutet nicht nur die Vermeidung von Kosten und Ärger, sondern bezogen auf schwere Verkehrsunfälle insbesondere auch die Vermeidung von menschlichem Leid, Krankheitszeiten und Kosten.

Die zielgruppenorientiert ausgerichtete polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung leistet ihren Beitrag zur Unfallprävention und hat für die Polizei in Nordrhein-Westfalen hohe Priorität.

Dr. Daniela Lesmeister, Leiterin der Polizeiabteilung im Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen

Positive Bilanz beim Wissenschaftlichen Beirat der VOD

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Schwerpunkt der Arbeit des Wissenschaftlichen Beirates 2019 bis 2020 war die fachliche Vorbereitung auf den 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag (VGT), der Ende Januar 2020 in Goslar stattfand, wo die VOD in dem von ihr beantragten Arbeitskreis (AK VII) „Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen“ erstmals auch mit eigenem Referenten zu einem Gerichtstagsthema vertreten war. Über die spezifische, auf einen besonderen Fall bezogene Thematik hinaus (Opferschutz nach „Breitscheidplatz“, Verantwortung von Staat- und Versicherungswirtschaft) konnte die Diskussion auf weitere Themenkomplexe (Kfz oder andere), die im engen Zusammenhang mit dem Opferschutz stehen, ausgeweitet werden.



Die VOD kann – auch wenn der Blick auf die eigene Organisation wohl eher kritisch ist – sehr stolz auf das Erreichte sein. Es ist ihr gelungen, aus den vorgeschlagenen Themensammlungen für Empfehlungen (siehe Textlangfassung) einige direkt umzusetzen. Es war aber auch klar, dass einige Themen im ersten Anlauf – unter Berücksichtigung der Limitierung des Arbeitskreisthemas – von den Juristen nicht unmittelbare Unterstützung finden würden, wie z. B. die Anpassung des § 109 SGG hinsichtlich der Begutachtung von Verkehrsunfallopfern an den wissenschaftlichen Erkenntnisstand sowie den praktischen Notwendigkeiten.

So ist es aufgrund des Föderalismus nicht ohne weiteres zu erwarten, dass die Länder die AK-Empfehlung Nr. 4 umsetzen, die lautet: „Der Arbeitskreis empfiehlt einstimmig, dass alle Bundesländer zügig zentrale Strukturen (insbesondere Opferbeauftragte) zum Opferschutz schaffen.“ Es ist bereits ein Erfolg, wenn alle Länder hier aufgefordert werden, für die Opfer „allgemeine Opferbeauftragte“ zum Opferschutz zu benennen. In dieser Formulierung ist semantisch enthalten, dass man der VOD-Argumentation der Vermeidung der Klassifizierung von Opfern inhaltlich und politisch folgt.

So konnten Vertreter der VOD anlässlich des VGT 2020 eine Reihe themenorientierter Veröffentlichungen platzieren, die für fachlich und politisch bundesweites Interesse gesorgt haben.

Hier sind hervorzuheben, die Veröffentlichungen von:

- RaOLG a.D. Rolf Krücker: „Entschädigung der durch Kraftfahrzeugbetrieb geschädigten Terroropfer – aktuelles und beabsichtigtes zukünftiges Recht“ (DAR 1/2020, S. 18 ff.)

- Silke von Beesten und Prof. Dr. Christian Heinrich: „Zur Bedeutung psychischer Nachsorge nach einem Verkehrsunfall und die Etablierung des Onlinenetzwerkes „Hilfefinder““ (ZVS 1/2020, S. 21 ff.)
- Peter Schlanstein:
 - „Entschädigung nach Angriff mit Kfz: Was Terroropfern zusteht“ (PVT 3/2020, S. 18 ff.)
 - „Hilfen für Opfer von Angriffen mittels Kfz“ (VD 6/2020, S. 151 ff.)
- Michael Hess, Presseinformation der VOD vor dem VGT

Hinsichtlich der Beschreibung der sozialrechtlichen Situation, sind für Verkehrsunfallopfer folgende Punkte besonders wichtig:

- Zuständigkeitsklärung (z. B. Unfallversicherung vor Krankenversicherung)
- Unfallschadenregulierung durch sozialrechtliche Vorschriften überlagert
- Vorrang-/Nachrangverhältnis beim Leistungskatalog (gesetzliche UV, gesetzliche KV, private KV)
- Unfallbedingte Verletzungsfolgen
- Auch bei Eintritt einen SV-Trägers sind weitere Schäden möglich (z. B. Pflege- und Betreuungskosten der Angehörigen, Therapie außerhalb Leistungskatalog der KV, Kosten für Unterkunft und Begleitpersonen, pflegebedingter Aufwand)
- Für – spätere – sozialrechtliche Ansprüche: Dokumentation von Unfallgeschehen, Behandlung und Rehabilitation
- Besorgen/Sichern und Verwahren aussagekräftiger medizinischer und psychologischer Befundunterlagen.

Betroffene können nach einem Verkehrsunfall, wenn sie z. B. psychische Probleme haben, auf der – von der BAST, dem DVR und der VOD entwickelten – Website „www.hilfefinder.de“ förderliche Informationen abrufen, um möglichst zeitnah eine Soforthilfe zu erlangen. Die Zielstellung und das methodische Vorgehen des Hilfefinders werden zusätzlich durch von Beesten, Heinrich 2020 beschrieben.

Ein sich aus der gegenwärtigen Situation der unterschiedlichen Betrachtungen und gegenwärtigen rechtlichen Rahmenbedingungen aufdrängender Gedanke ist, die Zusammenführung der Heilbehandlung und Rehabilitation bei den Unfallkassen vorzusehen. Darüber hinaus erscheint die Bildung eines „Fonds“ oder einer „Stiftung“, die sich aus den Beiträgen entsprechend der Beurteilung des Gefährdungspotentials der Verkehrsmittel speisen, sinnvoll. In diesem Zusammenhang ist zu empfehlen, auch die Sanktionen (z. B. Überarbeitung „Bußgeld“-Katalog) dem Gefährdungspotential anzupassen.

Die nachfolgend durch die VOD genannten thematischen Vorschläge für die Diskussion von Empfehlungen im AK VII beim Verkehrsgerichtstag 2020 waren:

- Ernennung von Opferbeauftragten für jedes Bundesland
- Vollständige Umsetzung der EU-Opferschutzrichtlinie Richtlinie 2012/29/EU in Deutschland
- Schutz von Opfern von Straftaten (ohne Klassifizierung von Unfallopfern nach Terroropfern, Kriminalitätsopfern, Straßenverkehropfern etc.)
- Gleichstellung von Verkehrsunfall-Opfer unabhängig vom Verkehrsträger (Straße, Wasser, Luft und Schiene)

- Verfahrensbeistand für Verkehrsunfallopfer
- Einführung eines Psychologischen Unfallmanagements
- Einführung von Fallmanagern (vergleiche BG'n), auch in der GKV und PKV
- Gutachten für Verkehrsunfall-Opfer (§ 109 SGG) durch Ärzte und/oder Psychologen
- Zusammenführung der Heilbehandlung und Rehabilitation bei den Unfallkassen (Einführung einer Unfallpflichtversicherung?!)
- Bildung eines „Fonds“ oder einer „Stiftung“, die sich aus den Beiträgen entsprechend der Beurteilung des Gefährdungspotentials der Verkehrsmittel speisen
- Prävention zur Vermeidung von Unfallopfern (z. B. Tempolimit, altersabhängige Leistungsbegrenzung bei Kfz, Absenkung der Promillegrenze entsprechend § 24c StVG (Alkoholverbot für Fahranfänger), Assistenzsysteme
- Erstellung von Informationsmaterialien für Unfallopfer (z. B. „Hilfefinder“)

Der Beitrag des Referenten ist in der Langfassung nachlesbar (Veröffentlichung der auf dem 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2020 gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeitete Empfehlungen (Luchterhand Verlag 2020 – VGT 2020, S. 313 ff.).

Am Ende stellt sich die Frage, wie solidarisch die Gesellschaft mit Verkehrsunfallopfern im Schutze unserer Grundrechte und Wertevorstellungen sein möchte.

Gleichzeitig ergibt sich die Notwendigkeit nach Transparenz und Nachvollziehbarkeiten von Gesetzen und Verordnungen etc. für deren Akzeptanz in der Bevölkerung.

Die Gleichstellung und Gleichbehandlung von Verkehrsunfallopfern bei den verschiedensten Verkehrsträgern hinsichtlich ihres Rechtes auf Entschädigung und dessen Umsetzung sind ein Beitrag zur Rechtsgleichheit und damit auch der Rechtssicherheit.

Insgesamt hat die VOD beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2020 eine große Bandbreite wesentlicher Diskussionsthemen angesprochen, die zwar im Arbeitskreis nicht umfänglich zu behandeln war, allerdings durch die VOD in Zusammenarbeit mit den zuständigen Institutionen weiter verfolgt wird.

Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert, Präsident des Wissenschaftlichen Beirats und der VOD

Mehr Opferschutz im Straßenverkehr!

Auf deutschen Straßen ereignen sich jährlich über 300.000 Unfälle mit Personenschaden. Dabei werden rund 400.000 Menschen verletzt, einige von ihnen besonders schwer oder gar tödlich. Beim durch die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) an ihrem Sitz, der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) in Münster, ausgerichteten Deutschen Verkehrsexpertentag diskutierten Ende November 2019 namhafte Referentinnen und Referenten über Ursachen von Verkehrsunfällen, über präventive Maßnahmen zur Vermeidung und über Folgen von Unfällen für die Opfer.

Was die Unfallstatistik verschweigt

Es scheint fast wie ein Ritual, wenn verantwortliche Stellen oder Politiker zu Beginn eines neuen Jahres mit der Nachricht an die Öffentlichkeit treten, die Zahl der „Verkehrsoffer“ sei im vergangenen Jahr um die Prozentzahl „X“ zurückgegangen – ganz so als bilde sich in diesen Angaben der Erfolg der eigenen Organisation ab. Nun ist nicht zu bestreiten, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen den Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen sowie zur Minderung von Unfallfolgen und einer erhöhten Sicherheit im Straßenverkehr. Das zeigt der weitgehend kontinuierliche Rückgang der Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten. Leider jedoch stagniert diese Entwicklung in der gegenwärtigen Dekade.

„Weniger Tote, weniger Verletzte.“ Eine solche Aussage hört sich grundsätzlich gut an. Doch was Unfallstatistiken widerspiegeln, ist nur die halbe Wahrheit. Aufgrund der groben Einordnung deutscher Verkehrsunfallkategorien – getötet, schwer verletzt (wenn stationär ins Krankenhaus aufgenommen) und leicht verletzt – weiß bis heute niemand, wie hoch die Zahl derer ist, die es bei Unfällen wirklich schwer erwischt. Zwar hat die Europäische Kommission eine europaweit einheitliche Definition für schwerstverletzte Verkehrsunfallopfer eingeführt. Die Definition basiert auf der Schadensgröße, die anhand der Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) eingestuft wird. Die Mitgliedsstaaten sind aufgefordert, entsprechend dieser Einordnung über die Anzahl Schwerstverletzter zu berichten. In Deutschland werden diese Daten jedoch – aufgrund des hohen Aufwandes und aus Datenschutzgründen – nicht erhoben, sondern unter Berücksichtigung der German In-Depth-Accident-Study (GIDAS) geschätzt. Sie machen jährlich etwa 23 Prozent der Schwerverletzten aus.

Müsste es nicht auch eine Verkehrsunfallstatistik geben, die nicht nur jährlich aktualisiert, sondern über Jahrzehnte kontinuierlich weitergeführt wird? In der jeder Mensch, der im Straßenverkehr verletzt oder traumatisiert wurde, erst dann aus dem offiziellen Zahlenwerk fällt, wenn alle Wunden verheilt und keine körperlichen und psychischen Schäden mehr feststellbar sind? Die Bedeutung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen für die Opfer und für die Gesellschaft würde mit dieser immensen Zahl noch spürbarer. Und es würde deutlicher werden, dass die gesellschaftliche Verantwortung für die Opfer nicht aufhört, wenn ihre Unfälle offiziell „abgehakt“ sind.

Der Tagungspräsident, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, und der Präsident der VOD, Prof. Dr. Wolfgang Schubert, gingen auf das Leid der Opfer sowie erhöhte Anstrengungen zur wirksameren Vermeidung der Viktimisierung ein und moderierten souverän den nationalen Kongress, der schwerpunktmäßig das wichtige Thema „Verkehrsunfallopfer: Praktische Erfahrungen und zukünftige Anforderungen“ behandelte. Im Vordergrund standen Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Verkehrsunfallprävention, der beweissicheren Verfolgung gefahrenträchtiger Verkehrsverstöße sowie zu einer besseren Opferversorgung.

Verkehrsunfallopfer nicht allein lassen

Der Verkehrsexpertentag 2019 verstand sich als Ort für die Präsentation von Erfahrungen und als Gelegenheit, Impulse zu geben, um die manchmal unglaublichen Probleme von Verkehrsunfallopfern und deren Umfeld zu verringern, zu verhindern oder durch gute Verkehrssicherheitsmaßnahmen von vornherein gar nicht erst aufkommen zu lassen. Der Vorsitzende des Vorstands der VOD, Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, blickte in der Begrüßung der rund 200 Teilnehmenden auf das neue Onlineportal „Hilfefinder“, das der Dachverband zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für Verkehrsunfallopfer mit psychischen Schwierigkeiten ein Internetportal erarbeitet hat und diesen das Finden von Beratungs- und Therapiemöglichkeiten künftig erleichtern soll.



Minister Herbert Reul, Schirmherr des Deutschen Verkehrsexpertentags, betonte in seinem Grußwort, dass Verkehrsunfälle nur in den allerwenigsten Fällen wirklich unvermeidbar oder unausweichlich seien: „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“, forderte der NRW-Innenminister. Wenn es aber zu einem Unfall komme, erklärte er, müssten „die Menschen in den Mittelpunkt gestellt werden, die davon unmittelbar oder mittelbar betroffen sind“.



Cem Özdemir, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, wertete den deutlichen Anstieg der getöteten Radfahrer als einen dringenden Auftrag zum Handeln. Es reiche nicht aus zu erklären, dass immer mehr Menschen das Rad benutzen und deshalb verunfallen. „Radfahren muss in Deutschland endlich so sicher werden wie das Fahren eines SUV“, ist nicht nur ein pointierter Wunsch des Fahrradfreundes. Ihm geht es um die große Frage nach einer fairen (Neu-)Aufteilung des Verkehrsraumes in der Stadt und um die Stärkung der Verkehrssicherheit, die ein ständiger Schwerpunkt von Verkehrspolitik sein müsse. Dazu bräuchten wir eine Politik, die „die Probleme von heute nicht mit den Rezepten von gestern“ zu lösen versuche.



Der Vizepräsident des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, Sven Schulze, sorgte sich, dass im Verkehr vermehrt schwere Straftaten wie illegale Autorennen mit Todesfolge stattfinden. Zwar habe der deutsche Gesetzgeber 2017 endlich reagiert, indem er Autorennen nicht mehr als Ordnungswidrigkeit, sondern als Straftat einstuft. Neben diesem begrüßenswerten Schritt wünscht der Europapolitiker sich jedoch auch die vollständige Umsetzung der EU-Opferschutzrichtlinie: Die in Deutschland noch übliche qualitative Unterscheidung zwischen Opfern von Verkehrsstraftaten und solchen aus anderen Straftaten sei nicht mehr zeitgemäß, denn „Opfer sind Opfer, egal welcher Straftat“.

Ministerialdirigentin Dr. Daniela Lesmeister, Leiterin der Polizeiabteilung des NRW-Innenministeriums, erinnerte aus eigener beruflicher Erfahrung an die Folgen eines schweren Verkehrsunfalls für Opfer einschließlich Angehörige: „Das Leben ändert sich innerhalb von einer Sekunde. Der Tod und die schweren Unfallverletzung eines Menschen ziehen weitere Kreise. Gerade die unvorbereitete Konfrontation mit einschneidenden Ereignissen macht Angehörige, aber auch Freunde der Angehörigen, Arbeitskollegen, Nachbarn und den Helferinnen und Helfern vor Ort betroffen. Das ist nicht nur die Polizei, sondern es sind auch Rettungskräfte. Eine psychologische Betreuung dieser betroffenen Personen ist sehr, sehr wichtig.“ Die professionelle Betreuung und die empathische Begleitung von Verkehrsunfallopfern tragen nach Auffassung der Chefin von rund 42.000 Ordnungshütern dazu bei, dass Unfallfolgen gemindert, Krankheitszeiten vermieden und das Vertrauen in staatliche Institutionen gestärkt werden.

Für den Präsidenten der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FHöV NRW), Martin Borntäger, gilt es, die Verkehrsunfallprävention und den Opferschutz stärker zu unterstützen und deren große Bedeutung immer wieder deutlich hervorzuheben. Dies geschehe unter anderem, indem man stärker für den gesamten Bereich sensibilisiere und den Bürgerinnen und Bürgern tiefere Einblicke in die Thematik gewähre. Um schwere Verkehrsunfallfolgen möglichst zu vermeiden und den Opfern bestmöglich zu helfen, sollten alle an einem Strang ziehen – Polizei, Kreise und Kommunen. „Das wirksame Vermeiden von Verkehrsunfällen und deren Folgen ist und bleibt der beste Opferschutz“, hob der ehemalige Leiter der Abteilung für Personal und Öffentliches Dienstrecht des Innenministeriums des Landes NRW hervor.



Der DVR verlangt – wie dessen Geschäftsführerin Ute Hammer berichtete – ganz dringlich, dass es in den Bereichen der gesetzlichen Krankenkassen ein unterstützendes System gebe, wie bei Arbeits- und Wegeunfällen über die Berufsgenossenschaften praktiziert. Dazu gehöre „frühzeitige Information der Geschädigten zur Aufklärung, eine Klärung der Kostenübernahmen, Möglichkeiten der Akutbehandlung und natürlich auch eine Fortbildung derjenigen Personen, die dies unterstützen, wie zum Beispiel Hausärzte und Hausärztinnen“. Bei einem solchen Verfahren, das der DVR anstrebe, sollte es zudem eine engere Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Gesundheitsministerien geben, das gelte auf Bundes- wie auf Länderebene.

Automatisierung kann Unfälle bis 2040 um 22 Prozent reduzieren

Menschliche Fahrer und deren Fehler stellen nachweislich das ganz überwiegende Hauptrisiko im Straßenverkehr dar. „Das menschliche Gehirn ist evolutionär noch nicht dafür geschaffen, komplexe Maschinen exakt und fehlerfrei zu bedienen“, versicherte Universitätsprofessorin Dr. Christine Sutter von der DHPol. Welchen Nutzen hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen in der Verkehrssicherheit bringen, sei derzeit nicht abschätzbar. Laut einer aktuellen Meldung des European Transport Safety Councils (ETSC) erwarten Wissenschaftler des Transport Research Laboratory (UK) aufgrund der Fahrzeugautomatisierung eine Reduktion der Verkehrsunfälle um 22 Prozent bis 2040. Die Schätzung ist deutlich niedriger als frühere Schlagzeilenberichte, wie eine im Jahr 2015 veröffentlichte KPMG-Analyse (eine der größten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften der Welt), die eine Reduktion um 80 Prozent voraussagte.

Die nunmehr ermittelte Zahl ist auch niedriger als die auf 30 Prozent geschätzte Verkehrsunfallreduktion durch die flottenweite Ausstattung der intelligenten Geschwindigkeitsunterstützung (Intelligent Speed Assistance – ISA) für nicht automatisierte, also nur assistierte Fahrzeuge. Die Verkehrspsychologin konzedierte, dass automatisierte Fahrfunktionen in der ihr zugewiesenen „Operational Design Domain“ fehlerfreier arbeiten als ein menschlicher Fahrer und somit das Unfallrisiko im Straßenverkehr möglicherweise reduzieren. Dies setze jedoch voraus, dass der Mensch den Wechsel zwischen Automatisierung und Selbststeuerung exakt und fehlerfrei beherrsche und die Technik exakt, fehlerfrei und robust arbeite. Diese Prämissen seien bislang aber bloße Hypothesen. In der Prognose der Verkehrssicherheit durch Automatisierung werde die Beteiligung des Menschen am Entwicklungsprozess automatisierter Fahrfunktionen und somit auch der Anteil menschlicher Fehler im Fahrzeug, also die menschlich entwickelte Technik, überhaupt nicht thematisiert, was aus Sicht der Verkehrspsychologie und Verkehrssicherheit höchst fragwürdig erscheine. Die Fachgebietsleiterin an der DHPol forderte daher alternative Mobilitätskonzepte hinsichtlich ihres Verbesserungspotenzials für die Verkehrssicherheit zu prüfen und zu fördern.



Verletzungsfolgen bei Verkehrsunfällen müssen nicht sein

In einem Rückblick auf wissenschaftliche Erkenntnisse der Unfallforschung durch Erhebungen am Unfallort und einer kritischen Bewertung möglicher Prophylaxe-Maßnahmen erläuterte Prof. Dipl.-Ing. Dietmar Otte, Leiter des Instituts für Interdisziplinäre Begutachtung von Verkehrsunfällen und Verletzungsfolgen, Hannover, die physikalische und biomechanische Entstehung von Verletzungen. Fehlverhalten im Zusammenwirken verschiedener Bewegungsformen und Verkehrsmittel, also Pkw, Lkw, Busse und landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Fußgänger und Zweiradfahrer, führten zu Konfliktsituationen und nicht selten auch zu Verkehrsunfällen. Die Anzahl von Fahrzeugen bestimme dabei Häufigkeit und auftretende Verletzungsmuster. Der maßgebliche Einfluss auf die Unfallentstehung und Schädigungswirkung ergebe sich aus der Geschwindigkeit in Form der technisch-physikalischen Grundlage der Weg-Zeit-Zusammenhänge bei Reaktionsweg, Bremsweg und auftretender Kollisionsgeschwindigkeit. Die kinetische Energie bei einer Kollision werde in Deformations- und Auslaufarbeit umgesetzt und stehe somit in direktem Zusammenhang auch zur Verletzungsschwere. Denn die Kollisionsenergie werde auf die jeweiligen Körperpartien

übertragen und induziere biomechanische verletzungsrelevante Belastungen. Oft sei auch zu wenig bekannt, obwohl sehr wichtig, dass hohe Geschwindigkeit nicht am Anfang, sondern erst am Ende des Bremsweges abgebaut werde.

Während durch Anprallgeschwindigkeit eines Kfz mit 50 km/h beim „Kollisionsgegner“ Fußgänger oder Radfahrer in 80 Prozent der Fälle schwere Verletzungen bis hin zu tödlichen Folgen (MAIS 3+) auftreten, komme es bei einer Kollision mit 30 km/h bei einem solchen ungeschützten Verkehrsteilnehmer praktisch zu wenigstens keinem Getöteten. Auch auf Landstraßen oder Autobahnen sei hohes Tempo das entscheidende Kriterium für ein erhöhtes Risiko der Unfallentstehung und die Schwere der potenziellen Folgen. Die amtliche deutsche Statistik weist nach der Erfahrung des ehemaligen Leiters der Verkehrsunfallforschung an der Medizinischen Hochschule Hannover bei der bekannten Unfallursache Nummer 1, unangemessene Geschwindigkeit, jedoch deutlich zu niedrige Werte aus, wie aus den Erhebungen der Rekonstruktionsergebnisse, vor allem der Fahrzeugkinematik, zu erkennen sei.

Diese Erkenntnislücke dürfte sich erst bei regelmäßiger Kfz-Datenauswertung nach schweren Verkehrsunfällen schließen lassen, gegen die sich – als Lobbyverband im Anhörverfahren der EU-Kommission – die deutsche Dachorganisation der Verbraucherzentralen bei der vorgesehenen Einführung eines Unfalldatenspeichers ab 2021 für neue Fahrzeugtypen (leider) erfolgreich zur Wehr gesetzt hat. Der Verbesserung der Aufklärung der straf- und haftungsrechtlichen Verantwortlichkeit für einen vermeidbaren Unfallschaden, d. h. der Strafrechtspflege und dem Opferschutz, dient ein solches Agieren eines Verbraucherverbandes ersichtlich nicht.



Rechtsmedizinische Begutachtung von Unfallopfern nötig

Um den menschlichen Faktor, insbesondere bei schwerwiegenden Unfällen mit Personen- oder hohen Sachschäden, besser zu verstehen, vor allem wenn die Ursache vorerst unerklärlich ist, sollte schon sehr frühzeitig, evtl. neben dem kfz-technischen und unfallanalytischen Sachverständigen, ein Rechtsmediziner am Unfallort hinzugezogen werden, um – über die Krisenintervention durch Rettung und Erste Hilfe hinaus – die Verletzten oder Getöteten zu untersuchen, wobei auch auf die Kleidung zu achten ist, um dort Unfallspuren zu finden. Das gilt nicht nur für die getöteten, sondern auch für die verletzten Personen. Nur durch genaue Feststellung von Todesursache oder Verletzungsfolgen lassen sich Fragen der Kausalität zwischen Unfall und Tod bzw. Minderung der Verletzung bei ordnungsgemäßem Verhalten, nicht nur in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit, objektiv und hinreichend sicher aufklären. Die in der bundesweiten Praxis ganz überwiegend (zu) niedrige Rate der rechtsmedizinischen Begutachtung von Verkehrsunfallopfern erscheint aus der Sicht des Biomechanikers und Mediziner Dr. Jiri Adamec quasi als Beweisvereitelung von Amts wegen.

Aufgabe der Rechtsmedizin ist es nach Überzeugung des Experten der Münchener Ludwig-Maximilians-Universität (LMU), zur Klärung der Unfallursache sowie auch durch die Analyse des konkreten Ablaufs und der Unfallfolgen und evtl. zur Erarbeitung von präventiven/protaktiven Maßnahmen wichtige Beiträge zu leisten. Bei letalem Ausgang können einige der Ursachen nach Auffassung des Trauma-Biomechanikers als sichere Diagnose letztlich nur durch eine Obduktion festgestellt werden. Obduktionsraten nach tödlichen Verkehrsunfällen seien in Deutschland über viele Jahre sehr heterogen. Nur in wenigen Regionen Deutschlands (z. B. München) würden nahezu alle Unfälle (etwa 98 Prozent) obduziert, im Übrigen lägen die Werte oft deutlich unter 5 Prozent.

Die Rechtsmedizin habe laut Adamec dafür zu sorgen, dass die Gerichte die richtigen Urteile fällen können und das Recht damit richtig funktioniere. Was am Unfallort versäumt werde, bekomme man später kaum wieder geheilt. Die Vornahme der nötigen Untersuchungen diene schließlich auch den Belangen des geschädigten Unfallopfers. Das sollten auch die unfallaufnehmenden Polizeibeamten wissen, damit sie die Ermittlung bzw. Bereitstellung rekonstruktiv erforderlicher Fakten gewährleisten.

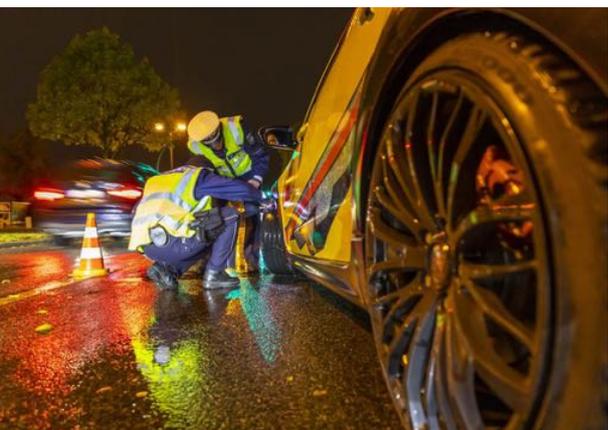
Digitale Daten entlarven Raser-Kriminalität

„Mit Zeugenaussagen allein ist ein Autorennen nicht immer sicher nachzuweisen“, unterstrich der auf die Bekämpfung verbotener Kraftfahrzeugrennen spezialisierte Erste Oberamtsanwalt Andreas Winkelmann seine aus einer Vielzahl eingeleiteter Ermittlungsverfahren gewonnene Erkenntnis der Verfolgungsbehörde in Berlin. Deshalb betreibe man nun ganz überwiegend – und dies mit großem Erfolg – einen technischen Ansatz, um der Raser-Kriminalität in Berlin Herr zu werden. Moderne Kraftfahrzeuge besitzen eine Vielzahl elektronischer Steuerungssysteme, die in internen oder externen Speichern alle Faktoren festhalten, wann und unter welchen Umständen regelnd oder steuernd durch den Fahrer eingegriffen wurde. Mit Blick auf die in den Datenspeichern enthaltenen Aufzeichnungen kommt das Tatfahrzeug unmittelbar als Beweismittel (§§ 94, 98 StPO) in Betracht und wird zur Datenauswertung sichergestellt.



- Der in den meisten neueren, in Deutschland zugelassenen Pkw nach US-Norm vorhandene Event-Data-Recorder (EDR) speichert dauerhaft, i. d. R. im Airbag-modul, u. a. den Verlauf der Fahrtgeschwindigkeit sowie den Prozentwert bei Brems- und Gasniveau über einen Zeitraum von fünf Sekunden insbesondere vor der Airbagauslösung. Unabhängig davon findet im „EDR“ eine feste Datenspeicherung immer dann statt, wenn ein Fahrzeug im physikalischen Grenzbereich bewegt wird (Geschwindigkeitsverzögerung: $0,8 \text{ km/h/sek}^2$ binnen weniger als 15 Millisekunden). Je „wilder“ die Fahrweise, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit digital auswertbarer Fahrzeugdaten.

- Neben der Ereignisdatenspeicherung (EDR), die vorrangig bei schwerem Unfallgeschehen in Betracht kommt, kann die Fahrzeugsensorik in den Telemetriedaten sogenannte „Fehler“ oder abnormale Messwerte erkennen, die ggf. Assistenzsysteme im Fahrzeug („ESP“, „ABS“ und mehr) auslösen. Diese Regelungs- und auch andere Assistenzsysteme speichern teilweise Umgebungsdaten und damit u. a. auch Fahrtgeschwindigkeiten ab, falls und ggf. wann sie regelnd eingegriffen haben oder aktiv waren.



- Da bei verbotenen Kfz-Rennen sehr häufig hochwertige Miet- oder Carsharing- Fahrzeuge verwendet werden, bei denen der Vermieter häufig ein GPS-Ortungsggerät („GPS-Tracker“) verbaut hat, erlauben die gespeicherten Geopositionsdaten Rückschlüsse auf die durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeiten innerhalb der zeitlichen Differenz zwischen den GPS-Signalen und den damit korrespondierenden Geopositionsdaten. Über Weg-/Zeit-Berechnung lassen sich die gefahrenen Geschwindigkeiten sehr genau ermitteln – und damit auch die Überschreitungen des zulässigen Tempos.
- Eine Datenspeicherung beim Fahrzeughersteller z. B. über – bei einer Unfallfolge festgeschriebene – Aufzeichnungen der Front- und Seitenkameras bei Fahrzeugen der Fa. TESLA ermöglicht über die Einzelbilder pro Sekunde einen Abgleich mit der entsprechend in einer Sekunde „durchfahrenen“ abgebildeten Strecke und somit eine weitgehend genaue Bestimmung vor dem Crash gefahrener Geschwindigkeiten.
- Insbesondere bei sogenannten „Polizeiflüchten“ dokumentieren „On-Board-Kameras“ nachfolgender Funkstreifenwagen mit den bordinternen Kameras oder Überwachungsanlagen das Geschehen. Die Aufzeichnungen des inkriminierten Fahrverhaltens legen in jeder Einzelheit exakt und lückenlos in einem Detailreichtum den Sachverhalt dar, wie es von Zeugenaussagen in dieser Präzision und aufgrund des begrenzten menschlichen Erinnerungsvermögens, vor allem mit zeitlichem Abstand zur Hauptverhandlung, nicht annähernd zu erwarten ist.

Intensiver Austausch und anregende Gespräche

Der zur Optimierung der Verkehrsunfallprävention und Verbesserung der Versorgung der Opfer ausgerichtete Deutsche Verkehrsexpertentag in der DHPol hat mit vielen aktuellen Beiträgen nicht nur die Gelegenheit zu Informationen aus erster Hand, sondern auch eine Grundlage für anregende Gespräche und engagierte Diskussionen geschaffen, die eine Fortsetzung verdienen. Interessierte sind eingeladen, Näheres über die einzelnen Vorträge der Website der VOD (www.vod-ev.org) zu entnehmen.

Verfahrensbeistand – Lotsen nach einem Verkehrsunfall

Verkehrsunfallopfer benötigen oftmals einen lebenserfahrenen Helfer, der sie bei den selbstverständlichen/alltäglichen Dingen im Bedarfsfall unterstützt (s. www.vod-ev.org).

Diese assistierende Person ist Mitglied im Verein (als Mitgliedsverband der VOD) und arbeitet ehrenamtlich. Sie bietet dem Verkehrsunfallopfer Entlastungen.

Verkehrsunfallopfer können auch diejenigen sein, die verfahrensrechtlich Unfallverursacher waren, denn auch diese waren den Gefahren unseres nicht perfekten Verkehrssystems ausgeliefert.

Die Lage von Verkehrsunfallopfer sieht oftmals wie folgt aus:

- Häufig eine körperliche oder seelische Verletzung
- Geschwächter körperlicher oder seelischer Zustand
- Keine Erfahrung im Umgang mit dieser Situation

Anfänglich können die Opferschutzbeauftragten der örtlichen Polizei mit Rat und Tat zur Seite stehen, oder lokale Kriseninterventionsteams sind ansprechbar.

Es sollen kurzfristige, punktuelle Hilfen und auch phasenbezogene Hilfen angeboten werden.

Kurzfristige, punktuelle Hilfen

- Angehörige, Freunde, Kollegen, Arbeitgeber über Unfall informieren
- Aktivierung des jeweiligen sozialen Netzwerkes der Verkehrsofper; Helfer finden für die Familie (z. B. Verwandte, Nachbarn, Freunde, Arbeitskollegen, öffentliche Einrichtungen)
- Unterstützung bei der Suche nach den besten Behandlung z. B. über
 - www.hilfefinder.de
 - www.betterdoc.org
- Unterstützung bei der Suche nach geeigneten Rechtsanwälten für die unterschiedlichen Schadensbereiche (Fahrzeug, Behandlungen, Versicherungs-/Sozialrecht)?
 - Ggf. Beratung durch www.subvenio-ev.de
- Unfallopfer zu den verschiedenen Stellen begleiten (z. B. zur Polizeidienststelle, zum Rechtsanwalt, zu den unterschiedlichen Behandlern)
- Helfer soll sich aber auch selbst entlasten (z. B. Helfer bei Verwandten, Nachbarn, Freunden, Arbeitskollegen finden)



Phasenbezogene Hilfen

- Veranlassen, dass sehr schnell die unfallbedingten Schäden und Veränderungen für den Betroffenen und für die Familie (und auch für einen eigenen Betrieb) beschrieben und dokumentiert werden
 - www.vod-ev.org
- Dokumente von Behandlungen sichern
- Klären, welche Versicherungen bzw. Kostenträger in Frage kommen könnten
- Hilfe bei der Bearbeitung von Formularen
- Angebot der Hilfe beim Lesen unangenehmer Briefe und Schriftstücke
- Hilfe beim Schreiben von emotional schwierigen Briefen
- Begleitung bei dem Führen unangenehmer Telefongespräche, ggf. vorheriges Telefontraining
- Recherche, welche Bescheinigungen im Einzelfall erforderlich sind
- Fallbezogene Ausgaben dokumentieren und sichern

Wenn die Seele leidet



Prof. Dr. Wilfried Echterhoff (rechts) und Erster Polizeihauptkommissar Peter Schlanstein (links) nehmen von ACV Sprecher Gerrit Reichel (mitte) einen Scheck an die Verkehrsunfall-Opferhilfe e.V. entgegen

Ereignet sich ein Verkehrsunfall, kann dies nicht nur schwere körperliche Verletzungen zur Folge haben, sondern auch psychische – dann leidet die Seele. Die Folgen sind oft langanhaltend und unterbrechen die bisherige Kontinuität des Lebens, manchmal erst Monate nach dem Geschehen. Die gewohnte Lebensordnung, vertraute Rolleninhalte, das bisherige Wertesystem, die Lebenszielplanung sowie die gesamte persönliche Identität können plötzlich infrage gestellt werden.

Hier setzt die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) an. 2011 in Münster gegründet, hilft sie dabei, die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern spürbar zu verbessern. Zu den Zielen der Organisation zählen die Verhütung von Verkehrsunfällen sowie die Abmilderung der Unfallfolgen für die Opfer.

Unfallopfer benötigen unbürokratische Hilfen

Der Automobil-Club Verkehr (ACV) unterstützt diese wichtige Arbeit durch seine Mitgliedschaft. Darüber hinaus durfte der Verkehrspolitische Sprecher des ACV, Gerrit Reichel, dem Vorstand der VOD im Namen des Clubs Ende Mai einen Spendenscheck über 4.000 Euro überreichen.

Prof. Dr. Wilfried Echterhoff und Erster Polizeihauptkommissar Peter Schlanstein nahmen den Scheck mit großem Dank entgegen. Mit Blick auf die Verwendung des Geldes erklärte Echterhoff: „Damit können wir zum Beispiel die Helferinnen und Helfer unterstützen, die in unserem Partnerverein subvenio e.V. Unfallopfer betreuen.“

Peter Schlanstein fügte hinzu: „Oft geht es in der Nachsorge nicht nur um die direkten Unfallfolgen. Als besonders belastend empfinden Unfallopfer auch den zermürbenden Kampf mit dem Rechtssystem, den Versicherungen und den Behörden.“

Zum Netzwerk der VOD gehören neben der Deutschen Verkehrswacht und der Gewerkschaft der Polizei u. a. auch die Björn Steiger Stiftung und das Kölner Institut für Psychologische Unfallnach-sorge.

Letzteres wurde von VOD-Vorstand Wilfried Echterhoff gegründet. „Die Arbeit mit unseren Patienten ist sehr erfolgreich“, so Echterhoff, „unsere Therapien mit Unfallopfern können wir zu 95 Prozent mit einem positiven Ergebnis abschließen“.

Entwicklungen in Sachsen-Anhalt

Neues Mitglied der VOD

Um in Sachsen-Anhalt den Beistand für Verkehrstopfer zu intensivieren, wurden Gespräche mit dem gemeinnützigen Verein HILFE FÜR HELFER IN NOT/POLIZEI-FEUERWEHR-RETTUNGSDIENST e.V. geführt, da dieser Verein bereits heute entsprechende Unterstützungen anbietet; ursprünglich, um in Not geratenen Rettungssanitätern, haupt- und ehrenamtlichen Feuerwehrleuten sowie Polizeibeamten bei der Bewältigung einschneidender dienstlicher Erlebnisse zu helfen.



Gegründet am 09. Mai 2012 in Magdeburg besteht die vordringliche Aufgabe des Vereins darin, als ehrenamtlich tätiger Kriseninterventionsdienst (KID) den Einsatzkräften von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst mit qualifizierter Einsatznachsorge zur Seite zu stehen und die Arbeit der Hilfsorganisationen zu ergänzen, indem deren Mitglieder nach belastenden Ereignissen, wie schweren Unglücken, Notfällen sowie Katastrophenfällen psychosoziale Akuthilfe für Überlebende, Angehörige, Hinterbliebene und Augenzeugen leisten.

Aufgrund der im Verein bestehenden Erfahrungen wurden die Möglichkeiten der Zusammenarbeit auch auf dem Gebiet der Verkehrsunfallopferhilfe besprochen. Der Verein wurde Mitglied in der VOD und ist damit künftig Ansprechpartner für alle Opfer von Verkehrsunfällen, die entsprechende Hilfe nachfragen.

Kooperation mit dem Land Sachsen-Anhalt

Vor dem Hintergrund des neuen Erlasses des Ministeriums des Innern „Prävention und Opferschutz als Aufgaben der Polizei in Sachsen-Anhalt“ (RdErl. des MI vom 20.05.2020 – MBI. LSA 2020, S. 170) und der Berufung einer Landesopferbeauftragten des Landes Sachsen-Anhalt wurden die schon vor geraumer Weile begonnenen Aktivitäten zu einer Kooperation mit dem Land Sachsen-Anhalts entsprechend der bereits seit Mai 2017 bestehenden Kooperationsvereinbarung der VOD mit dem Land Nordrhein-Westfalen wieder aufgenommen. In einem ersten sehr optimistisch stimmenden Gespräch mit dem Referatsleiter Polizei im Innenministerium des Landes Sachsen-Anhalt wurde zugesichert, dass alle in dem vorliegenden Kooperationsvertrag aus NRW enthaltenden Vereinbarungen unterstützt werden könnten. Zusammen mit der Landesopferbeauftragten soll in einer noch durchzuführenden Ressortabstimmung die Möglichkeit einer verbindlichen Kooperationsvereinbarung geprüft werden.

Auch die Gespräche mit der „Zentrale(n) Anlaufstelle für Opfer und Betroffene von Terrorismus und Großschadensereignissen und der Landesopferbeauftragten“ (ZALOB) verliefen grundsätzlich positiv. Obgleich die aktuelle Funktionsbeschreibung der Landesbeauftragten deren Aufgabenwahrnehmung auf die Opfer und deren Angehörige in Fällen von Terrorismus und sonstigen auf Straftaten beruhenden Großschadensereignissen beschränkt, konnte Verständnis für die Probleme der Verkehrsoffer geweckt werden. Die ZALOB ist die Geschäftsstelle für die Landesopferbeauftragte und unterstützt sie in ihrer Tätigkeit fachlich und sächlich.

Einer beim Treffen ausgesprochenen Einladung zum 1. Workshop der ZALOB und Landesopferbeauftragten im September 2020 kamen ein Vertreter der VOD zusammen mit dem Vorsitzenden des Magdeburger Vereins HILFE FÜR HELFER IN NOT/POLIZEI-FEUERWEHR-RETTUNGSDIENST e.V. nach. Während dieses Netzwerktreffens konnten u. a. erste Kontakte zu den Opferbeauftragten der Polizeiinspektionen aufgenommen werden. Auf einer Veranstaltung der Polizeiinspektion Halle wird im November 2020 die VOD vorgestellt, und die Möglichkeiten einer künftigen Zusammenarbeit werden erörtert.

Die VOD bezieht Stellung



Die Verkehrsunfall-Opferhilfe ist bestrebt, Unfälle in Deutschland zu verhüten und die Folgen, die aus Verkehrsunfällen resultieren, zu mildern. So schreibt es die VOD-Satzung vor. Um diese Ziele anzugehen, vertritt der Verein Positionen, die auf Fakten aus der Unfallforschung beruhen, und die aus Sicht der VOD in politisches Handeln münden sollten.

Zentrale Forderung ist die Senkung der Geschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und Autobahnen. So können wirkungsvoll Unfälle verhindert und Unfallfolgen gesenkt werden. Alle weiteren wichtigen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland – etwa in den Bereichen Fahrzeugtechnik, Verkehrstechnik oder Infrastruktur – sind bei niedrigeren Geschwindigkeiten leichter, effektiver und effizienter umzusetzen.

Die VOD bezieht öffentlich Stellung. Im Folgenden werden Auszüge aus Pressemitteilungen des vergangenen Jahres wiedergegeben.

VOD: „Es gibt kein vernünftiges Argument gegen ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen.“

So lautete das Ergebnis einer Fakten-Analyse der VOD.

Dazu wurden Mitteilungen von Politik, Wissenschaft und Verbänden sowie Berichterstattungen in Zeitungen, Zeitschriften und Nachrichtenportalen auf Argumente, Behauptungen und Meinungen gegen ein Tempolimit durchsucht.

Herausgekommen ist eine Sammlung von – in der aktuellen Debatte stets präsenten – Argumenten und Gegenargumenten, die kritisch und mit Blick auf die wissenschaftliche Faktenlage durchleuchtet wurden.

Wesentliches Fazit der Argumenten-Sammlung: Es gibt in Deutschland kein Erkenntnisdefizit, sondern ein Handlungsdefizit. Es muss bald etwas geschehen, den Menschen und der Umwelt zuliebe.

Die folgende Sammlung von Argumenten und Gegenargumenten soll helfen, die Diskussion eines generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen zu versachlichen und Missverständnisse und Irrtümer aufzuklären:

Autobahnen sind die sichersten Straßen in Deutschland.

Stimmt. Autobahnen in Deutschland sind relativ sichere Straßen im Vergleich zu Landstraßen. Auf Autobahnen gibt es keinen Gegenverkehr, keine Kreuzungen (plangleiche Knoten), keine Hindernisse im Seitenraum (z.B. Alleebäume) und keine Menschen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Dennoch sind Autobahnen nicht „sicher“, weil dort immer noch zu viele Menschen schwer verunglücken und sterben.

Der größte Teil der Autobahnen hat bereits ein Limit.

Falsch. Auf etwa 30 Prozent der deutschen Autobahnen gilt ein Tempolimit, auf etwa 70 Prozent „freie Fahrt“ (1). Deutschland ist das einzige Land in der EU, in dem keine allgemeine, auf dem gesamten Autobahnnetz geltende Geschwindigkeitsbegrenzung existiert. In allen übrigen Ländern gibt es seit vielen Jahren allgemeine Tempolimits auf Autobahnen in unterschiedlicher Höhe, zumeist zwischen 110 km/h und 130 km/h (2).



Deutsche Autobahnen sind die sichersten in der Welt.

Falsch. Im internationalen Vergleich steht Deutschland mit drei getöteten Personen je 100 km Streckenlänge der BAB schlechter da als Großbritannien, die Niederlande, die Schweiz, Dänemark, Finnland und Frankreich – alle zwischen einem und 2,5 Getöteten je 100 km Streckenlänge (3). Wer das vorgegebene Ziel der EU anstrebt, die Zahl der Verkehrstoten erheblich zu mindern, muss sich nach dem Prinzip „benchmark“ an den besten Staaten orientieren.

Die Ergebnisse aus Studien bzw. Erfahrungen im Ausland sind nicht auf Deutschland übertragbar.

Fraglich. Sind die Verkehrsbedingungen in Deutschland wirklich so viel anders als in anderen europäischen Ländern, beispielsweise in den Niederlanden, der Schweiz, in Dänemark oder Frankreich? Oder sind die Deutschen anders als die Menschen in Europa (dümmer oder unbelehrbar)? Beides nicht. Wir können und sollten aus den Erfahrungen des Auslands dort, wo es besser läuft als bei uns, lernen.

Autobahnen sind sicherer als Landstraßen.

Stimmt. Der Hinweis, es würden auf Landstraßen mehr Unfälle passieren als auf Autobahnen ist aber kein Argument, untätig zu bleiben und unterstreicht lediglich, dass für Landstraßen ebenfalls dringender Handlungsbedarf besteht.

Die meisten Geschwindigkeitsunfälle auf der Autobahn passieren aufgrund unangepasster Geschwindigkeiten.

Stimmt. Unangepasste Geschwindigkeiten kommen häufig aufgrund von Gewöhnung an hohe Geschwindigkeiten zustande und durch die Erwartung, sehr schnell fahren zu dürfen. Eine Reduzierung der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten durch ein Tempolimit ist eine verwaltungstechnisch relativ einfach umzusetzende Maßnahme zum Schutz menschlichen Lebens. Warum darauf verzichten?

Auf Autobahnabschnitten ohne Tempolimit ereignen sich pro Streckenkilometer in etwa so viele Unfälle mit Personenschaden wie auf limitierten Strecken.

Stimmt vordergründig. Die Aussage bezieht sich auf alle Unfälle mit Personenschaden, auch die leichten. Anders sieht es allerdings aus, wenn man die schweren Personenschäden betrachtet (4). Ein Tempolimit würde nach einer anerkannten wissenschaftlichen Datenanalyse zwischen 80 und 140 Menschenleben pro Jahr retten und zudem viele schwere Unfallverletzungen mindern (5).

Bei den zurzeit tempolimitierten Autobahnabschnitten in Deutschland ist zu bedenken, dass die Begrenzungen nicht ohne Grund angeordnet wurden, häufig wegen ungünstiger Sicherheitslagen, zum Beispiel: viele Unfälle, schlechte Fahrbahnzustände, vergleichsweise enge Streckenabschnitte

oder hohes Verkehrsaufkommen. An solchen Abschnitten haben sich Tempolimits in der Regel unfallreduzierend ausgewirkt.

Ein Tempolimit reduziert keine Unfälle.

Falsch. Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Allgemein gilt das vielfach wissenschaftlich bestätigte Modell, dass eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um fünf Prozent zu etwa zehn Prozent weniger Unfällen mit Verletzten und zu 20 Prozent weniger tödlichen Unfällen führt (6). Und die Vermeidung von Personenschaden ist oberstes Ziel der Verkehrssicherheit.

Internationale Fallstudien aus zehn Ländern haben gezeigt, dass bei einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Anzahl der getöteten Personen deutlich reduziert wurde, zumeist im zweistelligen Bereich (7). Entsprechende Erkenntnisse in Vorher-Nachher-Vergleichen gibt es auch aus Deutschland, etwa auf der BAB 24 in Brandenburg (8), der BAB 61 in Rheinland-Pfalz (9) und der BAB 4 in NRW (10).

Es gibt intelligentere Steuerungsmöglichkeiten als ein Tempolimit.

Falsch. Menschen in einem so komplizierten und gefährlichen System wie dem Straßenverkehr brauchen eindeutige, immer geltende Regeln. Ein Tempolimit ist eine eindeutige, überall auf Autobahnen geltende Höchstgrenze. Das ist intelligent, weil effektiv und effizient. Menschen in anderen Nationen akzeptieren das jeweilige Tempolimit und verhalten sich größtenteils dementsprechend (was von deutschen Urlaubern in der Regel gepriesen wird). Verkehrsflussbeeinflussungsanlagen haben zwar ebenfalls positive Wirkungen, bringen aber erhebliche volkswirtschaftliche Investitionen mit sich, und es würde Jahre dauern, bis sie flächendeckend angebracht sind. Ein Tempolimit hingegen ist eine Maßnahme, die direkt und verwaltungstechnisch relativ einfach umsetzbar ist. Verkehrsflussbeeinflussungsanlagen können ein Tempolimit da, wo dies nötig ist, sinnvoll ergänzen, z. B. an Unfallschwerpunkten und bei hohem Verkehrsaufkommen.



Ob man mit Tempo 130 oder 160 verunglückt – die Folgen sind in beiden Fällen tödlich.

Falsch. Dies gilt nur für einen Frontalaufprall. Geringere tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten bewirken bei Unfällen auch geringere Aufprallgeschwindigkeiten. Höhere Aufprallgeschwindigkeiten hingegen, die bei starken Geschwindigkeitsdifferenzen entstehen, können systematisch zu schwereren Unfallfolgen führen. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten führen auch nichtgeschwindigkeitsbezogene Fehler der Fahrzeugführenden (z.B. mangelnder Abstand, Fehler beim Fahrstreifenwechsel) mit geringerer Wahrscheinlichkeit zu Unfällen und insbesondere zu schweren Unfallfolgen.

Das größte Problem auf Autobahnen sind Unfälle mit Lkw, die am Stauende auffahren.

Das ist ein Problem, steht aber in keinem kausalen Verhältnis zu einem Tempolimit. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Autobahnen müssen sowohl die Geschwindigkeitsunfälle reduziert werden als auch die Lkw-Auffahrunfälle. Verbesserungen würden hier serienmäßige Notbremsassistenten in Nutzfahrzeugen versprechen, bessere Ausbildung und Fortbildung von Berufskraftfahrern sowie weniger Ablenkung und geringere Belastungen im Fahreralltag.

Ein generelles Tempolimit ist riskant, weil Menschen aufgrund der Monotonie schneller müde werden.

Falsch. Würde dies stimmen, wären die limitierten Autobahnen in der ganzen Welt gefährliche Straßen. Monotonie ist ein Problem langer Fahrten in wenig anregender Umgebung. Es kann definitiv nicht empfohlen werden, Monotonie durch Schnellfahren zu bekämpfen. Gegen Müdigkeit am Steuer helfen keine Reize auf den Organismus durch höhere Geschwindigkeiten, sondern vielmehr angemessene Fahrstrecken, Pausen und Fitness.

Bei einem generellen Tempolimit steht man häufiger im Stau.

Falsch. Bei durchschnittlich niedrigeren gefahrenen Geschwindigkeiten und homogenerem Verkehrsfluss passen insgesamt mehr Fahrzeuge im gleichen Zeitraum auf die Straße. Staus aufgrund hohen Verkehrsaufkommens werden eher weniger (11). Genau dies ist der Hintergrund der streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bei hohem Verkehrsaufkommen.

Ein Tempolimit verschiebt Verkehre auf Bundes- und Landesstraßen, weil der Zeitvorteil auf Autobahnen zu gering ist.

Falsch. Der Zeitvorteil bleibt bestehen. Autobahnen sind ganz anders geführt und anders gebaut als Landstraßen. Die Reisegeschwindigkeit wird sich nach Einführung eines Tempolimits voraussichtlich nicht drastisch verändern. Die Spitzen werden gekappt und im übrigen Geschwindigkeitsbereich kann gleichmäßiger und entspannter gefahren werden. So wurden auf unbegrenzten Abschnitten

mittlere Pkw-Geschwindigkeiten von etwa 140 km/h berechnet. Mit einer Begrenzung auf 130 km/h sank die mittlere Geschwindigkeit auf etwa 130 km/h (10).

Viele Menschen, vor allem ältere, fürchten die hohen Differenzgeschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen (z.B. Lkw auf dem rechten Fahrstreifen mit 80 km/h und Pkw auf dem linken Fahrstreifen mit 180 km/h) und weichen deshalb bei kürzeren Fahrstrecken auf die gefährlicheren Landstraßen aus (12). Aufgrund der demografischen Entwicklung ist zu befürchten, dass sich diese Tendenz weiter verstärken wird. Bei tempolimitierten Autobahnen mit homogenerem Verkehrsfluss und niedrigeren Differenzgeschwindigkeiten werden solche Personen voraussichtlich wieder vermehrt die nicht so gefährlichen Autobahnen nutzen.



Bei freier Wahl der Geschwindigkeit kommt man schneller ans Ziel.

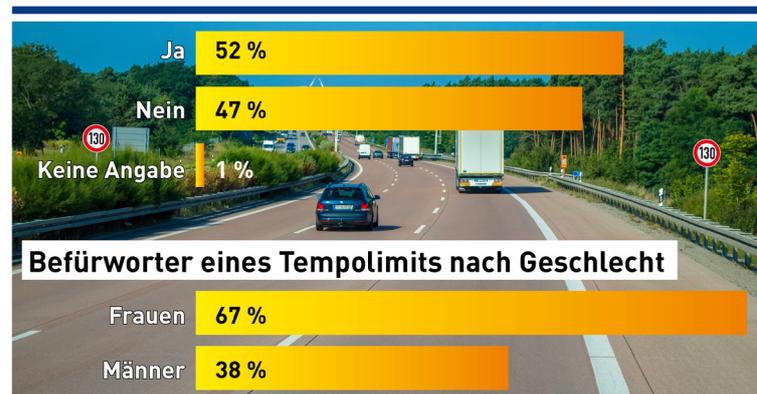
Richtig – mit Einschränkung. Ein Tempolimit von 130 km/h würde den Verkehr kaum verlangsamen. Schon jetzt halten sich die meisten Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer laut einer Regierungsstudie an diese Geschwindigkeit. Der Untersuchung zufolge fuhr nur jedes dritte Fahrzeug (Pkw, Motorrad, Lieferwagen) auf Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung schneller als die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Nur etwa jedes zehnte fuhr mehr als 150 km/h (13).

Individuell kann die schnellere Fahrt allerdings Vorteile bringen. Auf das Gesamt aller Verkehrsteilnehmenden hat sie eher Nachteile: Sie führt zu einem ungleichmäßigen Verkehrsfluss und zu mehr Staus. Die gesamte Reisezeit aller leidet unter den hohen Geschwindigkeiten einzelner. Außerdem ist auch der Zeitvorteil des schnell fahrenden Einzelnen meist nicht sehr groß, und er wird weiter relativiert durch mehr Staus, mehr Tankstopps und höheren Verschleiß am Fahrzeug und die damit verbundenen Wartungs- und Reparaturzeiten.

Das hohe Verkehrsaufkommen auf Autobahnen gestattet ohnehin schon häufig keine höheren Geschwindigkeiten.

Stimmt, insbesondere in Ballungsgebieten. Das spricht aber nicht gegen ein generelles Tempolimit, das auch bei niedrigerem Verkehrsaufkommen die Geschwindigkeiten aus Verkehrssicherheits- und Umweltschutzgründen limitiert.

Sind Sie für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen?



Die Deutschen wollen kein generelles Tempolimit.

Falsch. Bei Befragungen war regelmäßig eine Mehrheit für ein Tempolimit, bei den befragten Frauen sogar 67 Prozent (14). Bei einer objektiven Aufklärung über die positiven Aspekte eines (weltweit akzeptierten) Tempolimits würde das Votum für ein generelles Tempolimit wahrscheinlich noch positiver ausfallen.

Relativ viele Menschen allerdings stehen einem generellen Tempolimit von 130 km/h skeptisch gegenüber – dabei sind die meisten in der Regel ohnehin nicht viel schneller unterwegs. Dies belegt eine (lange geheim gehaltene) Studie des Verkehrsministeriums mit Messungen auf repräsentativen Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Nur jedes dritte Fahrzeug fuhr schneller als 130 km/h, nur jedes zehnte Fahrzeug schneller als 150 km/h (13).

Der Staat will Bürger durch ein Tempolimit gängeln. Jeder Mensch soll die Freiheit haben, auf der Autobahn so schnell zu fahren, wie er es für angemessen hält.

Falsch. Jeder Mensch hat das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Ein Grundrecht auf unbegrenzt schnelles Vorwärtskommen unter billiger Inkaufnahme von Getöteten und Schwerverletzten hingegen gibt es nicht. Die Schutzpflicht gebietet dem Staat, sich schützend vor diese Leben zu stellen – auch im Straßenverkehr. Das heißt vor allem, dass Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auch mit der Hilfe des rechtsstaatlichen Normenkatalogs vor gefährdenden Eingriffen von Seiten anderer bewahrt werden müssen.

Die Regierung ist nicht dazu da, die Bürger zur Vernunft zu zwingen.

Stimmt nur teilweise. Jeder Mensch hat beispielsweise das Recht, sich selbst zu schaden, etwa durch Zigaretten, Alkohol, süßes Essen und riskante Sportarten. Das Recht auf freie Mobilität hat er auch. Dieses Recht eines Einzelnen steht jedoch im Spannungsverhältnis zu den Rechten anderer, weshalb eine Abwägung stattfinden muss. Kein Mensch hat aber das Recht, durch sein Verhalten jemand anderen in Mitleidenschaft zu ziehen, etwa durch Rauchen in Gaststätten oder durch überhöhte Geschwindigkeit in Wohngebieten. Innerorts und auf Landstraßen sind deshalb Höchstgeschwindigkeiten seit Jahrzehnten anerkannt und unstrittig (wenn gestritten wird, dann bei Diskussionen um eine Senkung der Limits).

Ich möchte so schnell fahren, wie ich will.

Das ist kein Argument, aber ein nachvollziehbares persönliches Motiv, wenn man die Reize eines schnellen Fahrzeugs und die damit verbundenen Emotionen kennt. Vernünftig ist diese Meinung aber nicht und auch nicht solidarisch, bezogen auf andere Verkehrsteilnehmende. Unfallopfer auf-



grund hoher Geschwindigkeiten dürfen kein gesellschaftlich akzeptierter Tribut an eine ungehemmte Mobilität sein.

Man kann sein Fahrzeug auch bei Geschwindigkeiten um 200 km/h sicher fahren.

Sehr oft falsch. Die Grenzen der Fahrphysik sind vielen Menschen nicht bekannt, und sie haben sie niemals live in Notsituationen erfahren. Dennoch glauben sie, alles im Griff zu haben. Die hohe Selbsteinschätzung der meisten Menschen, die ein Auto fahren, ist legendär: Der Durchschnitt fühlt sich dem Durchschnitt überlegen.

Das trügerische Sicherheitsgefühl wird oft von der Autowerbung suggeriert. Die beworbenen Fahrzeuge machen Geschwindigkeiten über 200 km/h für Normalfahrer (nicht Rennfahrer) möglich. Aus gutem Grund beschränkt Volvo die Höchstgeschwindigkeit seiner Pkw-Modelle ab 2020 auf 180 km/h. Es gibt heute keine Autos mehr, die bei Tempo 100 zu vibrieren anfangen oder bei Tempo 150 extrem laut werden. Ein Mittelklassewagen vermittelt bei Tempo 150 das Gefühl, das man vor 30 Jahren bei Tempo 80 hatte. Das hat die Risikowahrnehmung und die Geschwindigkeitswahl verändert. Die Fahrphysik hat sich aber nicht verändert: Wer zu schnell fährt, gerät bei überraschenden, heftigen Fahrmanövern in Not oder fährt auf einen Unfall hinter einer Kurve auf. Da helfen auch keine Fahrerassistenzsysteme. Sie mildern höchstens die Unfallfolgen.

Außerdem beachten viele Menschen nicht, dass sie laut StVO immer nur so schnell fahren dürfen, dass sie – auch auf Autobahnen – innerhalb der Sichtweite anhalten können. Bei Tempo 200 ist dies oft nicht möglich, vor allem vor Kurven und bei Dunkelheit oder schlechter Sicht. Bei einer Geschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde betragen Reaktions- und Bremsweg bei trockener Fahrbahn zusammen rund 250 Meter, bei Tempo 130 etwa 120 Meter. Bei überraschenden Situationen und Ablenkung (längere Reaktionszeit) oder rutschigen Fahrbahnverhältnissen (längerer Bremsweg) liegen die Werte noch deutlich höher.

Ein Tempolimit schadet der deutschen Autoindustrie und gefährdet Arbeitsplätze.

Das ist reine Spekulation. Mehr Sicherheit nutzt auch dem Verkauf von Autos. Auch im tempo-limitierten Ausland finden deutsche Fahrzeuge genügend Käufer. Angesichts der notwendigen Mobilitätswende ist zudem ein Umdenken bezüglich des Autoverkehrs und der Leistungsstärke der Fahrzeuge bezogen auf Spitzengeschwindigkeiten unabdingbar. Die zunehmende Automatisierung in Fahrzeugen muss einhergehen mit einer Kappung der Spitzengeschwindigkeiten und mit insgesamt niedrigeren Geschwindigkeiten, damit die Assistenzsysteme ihre volle Wirkung entfalten können. Und nicht zuletzt ist es ethisch nicht vertretbar, Verkehrstote und Schwerverletzte gegen Arbeitsplätze aufzurechnen.



Wir brauchen in Deutschland einen Feldversuch bzw. eine neue Studie zur Wirkung eines Tempolimits mit belegbaren Fakten.

Falsch. Aus den vorliegenden nationalen und internationalen wissenschaftlichen Fakten lässt sich hinreichend die Notwendigkeit eines generellen Tempolimits in Deutschland ableiten. Noch eine Studie würde den Entscheidungsprozess für ein Limit nur um Jahre verzögern. Wir haben in Deutschland kein Erkenntnisdefizit, sondern ein Handlungsdefizit.

(1) bis (14) Literaturangaben und erklärende Hinweise zu den Quellen sind auf der Website der VOD aufgeführt: <https://vod-ev.org/wp-content/uploads/2019/Argumente-Tempolimit-BAB.pdf>

VOD: „Unfallopfer dürfen nicht im Stich gelassen werden.“

Ein Verkehrsunfall kann eine Lebensplanung in nur wenigen Sekunden über den Haufen werfen. Unfallopfer müssen oftmals nicht nur mit körperlichen und seelischen Verletzungen weiterleben. Sie stehen auch allein da, ratlos und hilflos, wenn es um die Kosten des Unfalls geht.

Der „Hilfefinder“ (www.hilfefinder.de) ist ein kostenfreies Internetportal, das regelmäßig aktualisiert wird. Es soll die Situation für Verkehrsunfallopfer mit psychischen Problemen verbessern helfen. Die VOD hat den Hilfefinder zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) entwickelt. Parallel zur Entwicklung des Hilfefinders wurde eine Qualitätskontrolle durchgeführt.

Nach Verkehrsunfällen werden Schäden an Fahrzeugen meistens zügig und qualitativ gut behoben. Die beteiligten Menschen mit körperlichen und seelischen Verletzungen hingegen kommen oftmals zu kurz, denn sie werden immer wieder von den zuständigen Kostenträgern abgewiesen oder eingeschränkt. In solchen Fällen muss häufig der Staat eintreten, etwa die gesetzlichen Krankenkassen oder die gesetzliche Rentenversicherung. In den Fokus der Kritik sind vor allem die ungenügenden oder auch verweigerten Behandlungsleistungen bei psychischen Gesundheitsproblemen geraten. Diese sind zum Teil sehr schwerwiegend, oftmals sogar unheilbar chronisch. Dann können sie die Existenz der Familie, die Arbeitsfähigkeit, die Berufsausübung oder das Bestehen der eigenen inhabergeführten Firma gefährden.



VOD: „Unfälle wie der in Südtirol dürfen sich nicht wiederholen.“

Am Morgen des 5. Januar 2020 ist in Südtirol ein betrunkenener 27-jähriger Autofahrer in eine Studentengruppe aus Deutschland gefahren. Sieben Menschen starben, zehn weitere wurden zum Teil schwer verletzt, zwei davon liegen Mitte Januar noch immer auf der Intensivstation.

Es gibt ein Bündel von Maßnahmen, das ähnliche Vorkommnisse im Idealfall verhindern, zumindest aber die Unfallfolgen mildern kann.

Fahrerassistenzsysteme. Wenn Menschen Fehler machen, kann die Technik oftmals korrigierend eingreifen. Bei dem Unglück in Südtirol hat ein an der Unfallstelle wartender Busfahrer die Bedrohung durch den heranrasenden Pkw erkannt und versucht, den Lenker des Fahrzeugs mit der Lichthupe zu warnen. Es gab also offensichtlich eine Sichtverbindung von mehreren Sekunden zwischen dem Fahrer des Unglücksautos und der Unfallstelle. Ein Pkw mit entsprechender Sensorik hätte die Fußgänger im Fahrweg erkennen und eine Sicherheitsbremsung einleiten können. Deshalb ist nach Meinung der VOD eine serienmäßige Ausrüstung aller neuen Pkw – auch von Kleinwagen – mit bezahlbaren, effektiven und sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen Aufgabe der europäischen Politik und der Industrie. Ein automatisches Notbremssystem beispielsweise kann viele Unfälle verhindern oder die Folgen eines Unfalls mildern.

Alkohol am Steuer. Ein Alkoholverbot in Deutschland ist zwingend notwendig. Der § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) muss dazu neu gefasst werden, sodass ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht. Als „Wirkung alkoholischer Getränke“ sollte eine Blutalkoholkonzentration (BAK) oberhalb von 0,19 Promille verstanden werden, da der Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit ab 0,2 Promille BAK wissenschaftlich nachgewiesen ist. Ein Alkoholverbot verhindert nicht jede Alkoholfahrt, aber es reduziert die Gesamtzahl solcher Fahrten. 2018 starben in Deutschland 7,5 Prozent aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer infolge eines Alkoholunfalls, das war jeder 13. Getötete.

Sanktionen. Bei besonders unfall- und verletzungsträchtigem Fehlverhalten im Straßenverkehr – etwa Alkoholfahrten oder gefährliche Geschwindigkeitsverstöße – sollten laut VOD schärfere Sanktionen verhängt werden. Es muss einen deutlichen Unterschied geben, ob jemand den Straßenverkehr behindert bzw. sich selbst gefährdet, oder ob er mit seinem Verhalten das Leben und die Gesundheit anderer Menschen aufs Spiel setzt.

Unfälle im Straßenverkehr wird es trotz dieser notwendigen Maßnahmen immer geben, und immer wird es Leidtragende dieser Unfälle geben. Die VOD fordert deshalb, die Rechtsstellung von Verkehrsunfallopfern mit körperlichen oder psychischen Folgen zu verbessern. Ihnen sollte als effektive Hilfestellung ein Verfahrensbeistand zur Seite stehen. Dadurch soll auch vermieden werden, dass sich psychische Unfallschäden verstärken, etwa durch das Verschleppen nötiger Behandlungsleistungen. Es ist leider ein Irrglaube, dass Versicherungen immer auf der Seite der Opfer stehen und nach einem Verkehrsunfall automatisch Leistungen erbringen.

Zur Verhinderung solcher Unfälle muss es einen gesellschaftlichen und politischen Konsens darüber geben, dass menschliches Leben unter allen Umständen geschützt werden muss.

VOD: „Achtsam miteinander umgehen – auch im Straßenverkehr.“

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer müssen Lehren aus der Corona-Krise ziehen, ebenso die Politik.



Zum Schutz des menschlichen Lebens nehmen zurzeit alle Bürgerinnen und Bürger umfassende Beschränkungen in Kauf. Auch im Straßenverkehr sollte das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gelten, so wie es das Grundgesetz den Politikerinnen und Politikern unseres Landes als wichtigste staatliche Aufgabe vorschreibt.

Die Corona-Krise dominiert seit Monaten die Schlagzeilen und Berichte in den deutschen Medien. Die Pandemie beherrscht die Gedanken und Gefühle vieler Menschen. In einer ersten Phase mit furchterregenden Bildern aus Italien haben Fassungslosigkeit, Angst vor Kontrollverlust und Sorge vor Krankheit und Tod die öffentlichen Diskussionen und privaten Gespräche bestimmt. Zugleich war es beeindruckend zu sehen, wie viel Kraft, Kreativität, Zuversicht und Solidarität in unserer Gesellschaft stecken.

Die VOD nimmt ausgewählte Verlautbarungen zur Corona-Krise zum Anlass, auf eine andere Gesundheitskrise hinzuweisen: die Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten. Jahr für Jahr bedeuten sie Leid, Verlust, Tod, Trauer und wirtschaftliche Not. Weltweit werden jährlich 1,35 Millionen Menschen im Straßenverkehr getötet (Deutschland 2018: 3.265) und bis zu 50 Millionen Menschen verletzt (Deutschland: fast 400.000). Welche Lehren können aus der Corona-Krise gezogen werden, um zukünftig Leben zu retten und Unfallopfern und Angehörigen großes Leid zu ersparen?

Bundeskanzlerin Angela Merkel zu den Leidtragenden der Ansteckung durch das Virus in ihrer Fernsehansprache am 18. März 2020: „Das sind nicht einfach abstrakte Zahlen in einer Statistik, sondern das ist ein Vater oder Großvater, eine Mutter oder Großmutter, eine Partnerin oder Partner, es sind Menschen. Und wir sind eine Gemeinschaft, in der jedes Leben und jeder Mensch zählt.“

Auch Verletzte und Getötete im Straßenverkehr sind nicht nur Zahlen in der jährlichen Verkehrsunfall-Statistik, sie sind Mütter und Väter, Partnerinnen und Partner. Auch hier muss für unsere Gemeinschaft gelten, dass jedes Menschenleben zählt. Kommt ein Mensch im Straßenverkehr zu Tode, sind laut einer repräsentativen Erhebung im Durchschnitt 113 Personen davon unmittelbar betroffen: Angehörige, Freunde und Bekannte sowie Rettungssanitäter, Feuerwehrkräfte und Polizisten am Unfallort.

Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier in seiner Fernsehansprache am 11. April 2020: „Ja, wir sind verwundbar. Vielleicht haben wir zu lange geglaubt, dass wir unverwundbar sind, dass es immer nur schneller, höher, weiter geht. Aber das war ein Irrtum. (. . .) Den Kraftakt, den wir in diesen Tagen leisten, den leisten wir doch nicht, weil eine eiserne Hand uns dazu zwingt. Sondern weil wir eine lebendige Demokratie mit verantwortungsbewussten Bürgern sind! Eine Demokratie, in der wir einander zutrauen, auf Fakten und Argumente zu hören, Vernunft zu zeigen, das Richtige zu tun. Eine Demokratie, in der jedes Leben zählt – und in der es auf jede und jeden ankommt.“

Auch im Straßenverkehr sind wir verwundbar, Jung und Alt. Es kann jede und jeden treffen, täglich und mit ungewissem Ausgang. Alle verantwortungsbewussten Bürger in unserer lebendigen Demokratie sollten deshalb noch mehr als bislang Vernunft zeigen und das Richtige tun, beispielsweise: Verkehrsregeln befolgen. Angemessene Geschwindigkeiten wählen. Höchstgeschwindigkeiten nicht

überschreiten. Ausreichenden Abstand halten. Rücksichtsvoll handeln. Auch die politisch Verantwortlichen sollten Vernunft zeigen und das Richtige tun, indem sie noch mehr auf Fakten und Argumente aus der Unfallforschung hören, z. B.: Höchstgeschwindigkeiten stärker den Gefährdungen anpassen, innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Außerdem muss die Rechtsstellung von Verkehrsunfallopfern mit körperlichen oder psychischen Folgen verbessert werden. Nur so hat die Aussage des Bundespräsidenten auch in Bezug auf die Mobilität im Straßenverkehr Bestand (nicht nur bei einer lebensbedrohlichen Pandemie): „Eine Demokratie, in der jedes Leben zählt – und in der es auf jede und jeden ankommt.“ Die vielen Verkehrstoten dürfen laut VOD in unserem Staat nicht wie eine „ganz normale Mortalitätsrate“ achselzuckend hingenommen werden, weil wir genau wissen, unter welchen Bedingungen viele der Todesfälle hätten vermieden werden können.

Auch Soames Job, Leiter der Global Road Safety Facility bei der Weltbank, vertritt die Ansicht, dass wir Lehren aus der Pandemie für die Verkehrssicherheit ziehen müssen. Er moniert, dass die Politik oft die Verantwortung für Todesfälle im Straßenverkehr auf die Verantwortungslosigkeit der Menschen zurückführe. Tatsächlich aber würden wir alle Fehler machen und Risiken ab und zu falsch einschätzen. Viele Unfallopfer seien völlig unschuldig. Job plädiert dafür, Politiker für tödliche Verkehrsunfälle verstärkt zur Rechenschaft zu ziehen, weil die Zahl der Menschen, die bei Verkehrsunfällen sterben, sowohl von der Schuld des Einzelnen als auch von politischen Entscheidungen abhängen. Politiker können demnach Schäden verringern, wenn sie für sichere Straßen, sichere Fahrzeuge und für sichere Geschwindigkeiten sorgen.

Wer es mit dem Schutz des menschlichen Lebens grundsätzlich ernst meint – nicht nur in der Corona-Krise –, sollte sich nach Meinung der VOD einer faktenbasierten Diskussion um generelle Temporeduzierungen in Deutschland nicht verweigern: innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Die Geschwindigkeiten und die damit verbundenen physikalischen Kräfte sind die zentralen Größen des Unfallgeschehens und der Unfallfolgen.



Frank-Walter Steinmeier: „Die Welt danach wird eine andere sein. Wie sie wird? Das liegt an uns! Lernen wir doch aus den Erfahrungen, den guten wie den schlechten, die wir alle, jeden Tag, in dieser Krise machen.“

VOD: „Fahrverbote sind wirksam – Bußgelder nur begrenzt.“

Bundesverkehrsminister Scheuer ist durch einen handwerklichen Fehler seines Ministeriums gezwungen, die erst im April in Kraft getretenen Änderungen in der Straßenverkehrsordnung erneut zu überarbeiten. Im Zuge dieser Änderungsverordnung möchte der Minister die einmonatigen Fahrverbote bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von 21 km/h innerorts und 26 km/h außerorts wieder aufheben und eventuell durch leicht erhöhte Bußgeldsätze ausgleichen.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland fordert das Verkehrsministerium und die Bundesländer auf, lediglich den Formfehler (beim Zitieren eines Paragraphen) zu korrigieren.

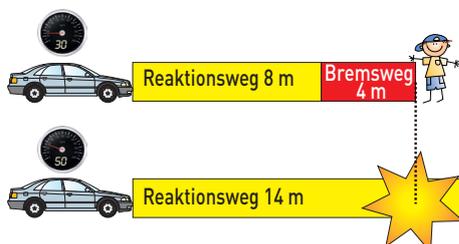
Die neuen Vorschriften im Bußgeldkatalog – u. a. zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern – müssen laut VOD unverändert bestehen bleiben. Es würde sonst der Eindruck erweckt, als ob es nicht besonders gefährlich sei, mit dem Auto deutlich zu schnell zu fahren.

Wie viel ist ein Menschenleben wert?

Wie viel ein Menschenleben einer Gesellschaft wert sein muss, lässt sich zurzeit hautnah erleben. Die meisten Menschen sind froh, dass sie während der Corona-Krise in einem Land wie Deutschland leben. Sie fühlen sich hier von der Politik besser geschützt als anderswo. Warum sollte die im Grundgesetz verankerte Aufgabe der Politik, für Sicherheit zu sorgen und die Gesundheit und das Leben der Menschen zu schützen, nicht auch uneingeschränkt im Straßenverkehr gelten? Die Ahndung von Fehlverhalten muss wirksam sein – alleinige Geldbußen sind dies nur sehr begrenzt.

Zu schnelles Fahren ist lebensgefährlich.

Wer in Wohngebieten anstelle der vorgeschriebenen 30 km/h mit Tempo 51 und schneller unterwegs ist, gehört in der Regel nicht zu denjenigen Menschen, die ab und zu unachtsam sind und versehentlich ein wenig zu schnell fahren. Wer innerorts mehr als 21 km/h schneller fährt als erlaubt, gehört mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer Gruppe von relativ wenigen Menschen, die für einen vermeintlichen eigenen Vorteil andere gefährden. Das gilt vor allem dann, wenn sie fest daran glauben, nicht erwischt zu werden. Manch einer kalkuliert sogar ein Bußgeld wie einen „Wegezoll“ in seinen Fahrstil ein – solange ihm kein Fahrverbot droht.



Nicht angepasste Geschwindigkeit und überhöhte Geschwindigkeit sind nach wie vor die Hauptursachen tödlicher Straßenverkehrsunfälle in Deutschland. Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, desto wahrscheinlicher ist ein Unfall und desto schwerer sind die Unfallfolgen. Etwa 5.100 Fußgänger und rund 4.000 Radfahrer starben zwischen 2010 und 2019 auf deutschen Straßen. 417 Fußgänger und 444 Radfahrer verloren ihr Leben allein im vergangenen Jahr. Todesfälle unter Fußgängern und Radfahrern machen damit 28 Prozent aller Verkehrstoten hierzulande aus.

Der Anteil dieser sogenannten Vulnerable Road User an den Getöteten hat sich in der letzten Dekade um ein Fünftel erhöht. 75 Prozent aller gemeldeten Fußgänger-Todesfälle haben sich 2019 auf städtischen Straßen ereignet, 62 Prozent aller tödlich verletzten Radler starben innerorts.

Ein Beispiel: Ein Pkw fährt mit Tempo 30 durch ein Wohngebiet. Plötzlich läuft ein Kind zwischen geparkten Fahrzeugen auf die Fahrbahn. Die Fahrerin/der Fahrer reagiert sofort und bremst, das Auto kommt kurz vor dem Kind zum Stehen. Bei Tempo 50 hätte das Auto wegen der Strecke, die es während der Reaktionszeit von einer Sekunde zurücklegt, das Kind ungebremst überfahren; es hätte kaum Überlebenschancen gehabt.

Ein Fahrverbot wirkt präventiv.

Können Menschen durch die Androhung einer Geldstrafe davon abgehalten werden, sich dermaßen gefährlich zu verhalten? Das zurzeit übliche Bußgeld von 80 Euro beispielsweise für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 21 km/h innerorts trifft den Besserverdienenden nicht in gleicher Härte wie den Geringverdienenden.

Ein Fahrverbot hingegen trifft fast alle, die die Regeln dermaßen übertreten, in gleicher Weise. Es schmerzt, nicht mehr Auto fahren zu dürfen. Hinzu kommt die mögliche soziale Ächtung im privaten und beruflichen Umfeld. Eventuell ist sogar die Ausübung des Berufes in Gefahr. Drohende Fahrverbote und der mögliche Verlust des Führerscheins werden als echte Sanktionen erlebt und wirken präventiv. Geldbußen tun kaum weh, egal wie hoch sie sind.

Den Nutzen von niedrigeren Geschwindigkeiten im Straßenverkehr haben nicht nur Kinder beim Spielen in ihrem Wohnumfeld oder auf dem Weg zur Schule, nicht nur Radfahrer, mobilitätseingeschränkte Menschen und Fußgänger. Den Nutzen haben wir alle: indem weniger schwere und tödliche Unfälle passieren und zugleich die Wohn- und Lebensqualität in Städten und Dörfern zunimmt.

Deutschland war bislang ein „Billigland für Knöllchen“. Mit einem Verwarnungsgeld von 35 Euro für eine Tempoüberschreitung von 20 km/h stand die Bundesrepublik bei den Sanktionshöhen im unteren Bereich des europäischen Rankings. Es ist nach Auffassung der VOD eine richtige Konsequenz, auch in Deutschland höhere Bußgelder und Fahrverbote für zu schnelles Fahren gelten zu lassen und wenigstens eine gewisse Anpassung der Tempo-Sanktionen an höhere Sätze anderer Mitgliedstaaten der EU vorzunehmen.

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, Mitglied in der European Federation of Road Traffic Victims (FEVR), der europäischen Dachorganisation für Verkehrsoffer mit derzeit 18 Verkehrsofferverbänden aus 14 europäischen Staaten sowie zwei Organisationen aus dem Libanon.

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 Commission for Europe).

Künftig soll die FEVR als europäische Vereinigung nach belgischem Recht eingetragen werden, um näher an die EU – Kommission platziert zu sein. Da in Belgien über 600 Tage bis September 2020 keine zentrale Regierung existierte, konnten die erforderlichen Schritte zur Registrierung bislang noch nicht abgeschlossen werden.

Durch die Mitgliedschaft in FEVR kann die VOD sich für ihre Mitglieder auch auf europäischer und internationaler Ebene engagieren.

Aufgrund der Corona-bedingten Einschränkungen 2020 wurde die in der polnischen Stadt Krakau geplante Jahreshauptversammlung und die vorgeschaltete Fachkonferenz erstmalig virtuell durch ein Webinar und eine Videokonferenz (Virtual GENERAL ASSEMBLY 2020) ersetzt.

Für das anstelle der Fachkonferenz durchgeführte Webinar „Post Crash Response in Europe“ hat VOD-Vorstandsmitglied Prof. Dr. André Bresges einen Vortrag zu den heutigen Datenaufzeichnungsmöglichkeiten moderner Kraftfahrzeuge („Data recording capabilities of modern cars“) beigetragen.

Unter www.fevr.org/webinar-pcr/ sind alle Beiträge verlinkt; die Präsentation von Prof. Dr. Bresges ist unter www.youtube.com/watch?v=cgU5xHhhjFw eingestellt.



Weltgedenntag der Unfallopfer im Straßenverkehr

Der internationale Gedenktag „World Day of Remembrance for Road Traffic Victims“ (WDR) wird jedes Jahr am dritten Sonntag im November begangen. Es handelt sich um ein internationales Ereignis mit großer Öffentlichkeitswirkung zum Gedenken an die vielen Millionen Menschen, die auf den Straßen der Welt getötet oder schwer verletzt wurden.

Dieser Tag ist zu einem wichtigen Instrument für all jene geworden, die sich für die Unfallverhütung einsetzen oder mit der Nachsorge von Verkehrsoptionen befassen. Zumindest einmal jährlich soll auf die enorme Anzahl der im Straßenverkehr getöteten oder verletzten Opfer erinnert und an die damit verbundenen vielfältigen und oftmals gravierenden Folgen und Belastungen hingewiesen werden, um die oftmals trivialen und unangemessenen Reaktion auf das Geschehen auf unseren Straßen zu durchbrechen und sich für dringend notwendige konzertierte Aktionen zur Beendigung dieses schrecklichen Blutzolls einzusetzen.

Mit dem Weltgedenntag der Verkehrsoptionen soll aber auch der unermüdliche Einsatz der engagierten Rettungskräfte, Polizisten und Mediziner gewürdigt werden, die täglich mit den traumatischen Folgen von Verkehrsunfällen zu tun und dabei emotional belastende Situationen zu bewältigen haben.

In diesem Jahr ist es 25 Jahre her, dass ein solcher Gedenktag für Straßenverkehrsoptionen international (1995) eingeführt wurde – in den ersten zehn Jahren von der Europäischen Föderation der Straßenverkehrsoptionen (FEVR) und ihren zahlreichen Mitgliedsorganisationen, darunter insbesondere RoadPeace, die nationale Hilfsorganisation für Verkehrsunfalloptionen in Großbritannien.

Mit starker Unterstützung von WHO- und UNRSC-Mitgliedern verabschiedeten die UN-Mitgliedstaaten am 26. Oktober 2005 die Resolution zur Einführung eines jährlichen Gedenktags für Straßenverkehrsoptionen als „angemessene Anerkennung für die Opfer im Straßenverkehr und ihre Familien“.

Auf der eigens für diesen Gedenktag eingerichteten Website www.worlddayofremembrance.org/#info werden die Ziele des diesjährigen Gedenkens zusammengefasst. Zweck des WDR 2020 ist es, den Opfern des Straßenverkehrs und ihren Angehörigen eine Plattform zu bieten um:

- aller im Straßenverkehr getöteten und schwer verletzten Menschen zu gedenken,
- die unverzichtbare Arbeit der Rettungsdienste zu würdigen,
- die Aufmerksamkeit auf die im Allgemeinen unzulängliche juristische Reaktion auf schuldhafte Verkehrstote und -verletzungen zu lenken,
- sich für eine bessere Unterstützung der Opfer des Straßenverkehrs und der Familien der Opfer einzusetzen und
- wissenschaftlich fundierte Maßnahmen zu fördern, um künftige Verkehrsoptionen zu vermeiden.



E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD



**AUTOMOBIL-CLUB
VERKEHR**

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

BetterDoc.

BetterDoc GmbH
Mail: info@betterdoc.org

biomed-tec



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



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



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

DGVVP

Deutsche Gesellschaft
für Verkehrspsychologie

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



**Deutsche
Hochschule der Polizei**

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
Mail: hochschule@dhpol.de



Die Kindervertreter

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



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



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



Fachverband
Psychologie für Arbeitssicherheit
und Gesundheit e.V.

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



Gesellschaft für
Medizinische und Technische
Traumbiomechanik e.V.
www.traumbiomechanik-gmttb.de

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



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

Gezeiten Haus



Gezeiten Haus
Mail: info@gezeitenhaus.de



Gesellschaft für Ursachenforschung bei
Verkehrsunfällen e.V.
Mail: guvu@guvu.de



Hellwach mit 80 km/h e. V.
Mail: info@hellwach-mit-80-kmh.de

Hilfe Für Helfer In Not/Polizei-Feuerwehr-



Rettungsdienst e.V.
Mail: info@hilfe-fuer-helfer-in-not.de



HSPVNRW

Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung
Nordrhein-Westfalen

Hochschule für Polizei und öffentliche
Verwaltung Nordrhein-Westfalen (HSPV NRW)
Mail: poststelle@hspv.nrw.de



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



Personenbündnis für ein Mahnmal für die
Verkehrstoten

Mail: kontakt@mahnmal-verkehrstote.de



subvenio e.V. Unfallopferhilfe Deutschland

Mail: ssd@subvenio-ev.de



TÜV Rheinland

Mail: internet@de.tuv.com

Personen in der VOD

Gründungsmitglieder der VOD im Jahr 2011

Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, Bergische Universität Wuppertal

LPD a. D. Wolfgang Blindenbacher, ehemals Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

POR Dr. Thomas Bastian (†), Deutsche Hochschule der Polizei, Münster

PD Wulf Hoffmann, ehemals Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg

PD Martin Mönnighoff, Polizeipräsidium Münster

EPHK Peter Schlanstein, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen, Münster

Vorstandsmitglieder der VOD

Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, Vorsitzender, Bergische Universität Wuppertal

Prof. Dr. André Bresges, Geschäftsführender Direktor des Instituts für Physik und ihre Didaktik, Köln

LPD a.D. Rüdiger Wollgramm, ehemals Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

LPD Martin Mönnighoff, Polizeipräsidium Münster

PD Wulf Hoffmann, ehemals Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg

EPHK Peter Schlanstein, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen, Münster

Silke von Beesten, Gesundheitspsychologie und Prävention M.Sc. Fachpädagogin Psychotraumatologie, Polizei Köln

Wissenschaftlicher Beirat der VOD

Prof. Dr. Wolfgang Schubert, Präsident, Bonner Institut für Rechts- und Verkehrspsychologie e.V.

Silke von Beesten, Gesundheitspsychologie und Prävention M.Sc. Fachpädagogin Psychotraumatologie, Polizei Köln

Dipl.-Päd. Andreas Bergmeier, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Referatsleiter Kinder und Jugendliche

Rechtsanwältin Anja Bollmann, Anwaltskanzlei für Sozial- und Gesundheitsrecht, Bergisch Gladbach

Dipl.-Psych. Monika Dreiner, Psychologin und psychologische Psychotherapeutin, Hürth

Dipl.-Päd. Michael Heß, ehemals Geschäftsführer Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM) im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR)

Dr. med. Wolfram Hell, Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München

Dr. med. Christian Juhra, Universitätsklinikum Münster

Prof. Dr. Andreas Kranig, Hochschule Bonn-Rhein-Sieg

RaOLG a. D. Rolf Krücker, ehemals Stellv. Vors. Richter am 1. Zivilsenat des OLG Düsseldorf

Prof. Dr. Dieter Müller, Fachbereichsleiter für Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) und wissenschaftlicher Leiter des Instituts für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten, Bautzen

Prof. Dipl.-Ing. Dietmar Otte, Ingenieurbüro BIOMED-TEC, Wissenschaftliche und forensische Expertisen, Hannover

Dipl.-Betriebsw. Heidrun Schell, Inhaberin des Instituts für Psychologische Unfallnachsorge (ipu), Köln

Prof. Dr. Bernhard Schlag, ehemals Leiter der Professur für Verkehrspsychologie an der TU Dresden

Dipl.-Psych. Thomas Weber, Geschäftsführer Zentrum für Trauma- und Konfliktmanagement ZTK, Köln

Einnahmen und Aufwendungen

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden (insgesamt 30.863,02 Euro), waren im jüngsten Geschäftsjahr, neben den Spenden (insgesamt 13.203,03 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD.

Nach den Ausgaben in Höhe von 17.693,21 Euro, seit Stand 17.10.2019 für den Bericht in der letzten Mitgliederversammlung der VOD, am 18.11.2019, bis zur Berechnung des Kassenbuchs, am 05.10.2020 zwecks Vorlage zur Kassenprüfung, sind insgesamt 45.043,73 Euro eingegangen.

Die Ausgaben der VOD im Berichtsjahr gliedern sich wie folgt:

Druckkosten	3.570,46 €
Personalkosten, Gehälter, Löhne:	3.766,62 €
Geschäftsführung	1.237,05 €
Internetpräsenz/Telekom	1.878,11 €
Knappschaft-Bahn-See	426,60 €
Kontoführungsgebühren	315,16 €
Porto	431,03 €
Reisekosten	2.818,14 €
Steuerberatung	436,13 €
Deutscher Verkehrsexpertentag 2019	333,91 €
Mitgliedschaft in der FEVR	300,00 €
Projekte	1.180,00 €
Sonstiges (Irrläufer eines Bußgeldes an RA gezahlt)	1.000,00 €
Summe der Ausgaben	17.693,21 €

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt, unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 13.03.2020 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.



VOD · Postfach 1134 · DE 53852 Niederkassel

Telefon: +49 (0) 800 806 33 38

Sitz des Vereins:

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Münster (Westf.)

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 13.03.2020 anerkannt.