

Jahresbericht 2021 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 November 2021

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/innen des Vorstands, des Wiss. Beirates und Kooperationspartner der VOD

Fotos: © B. Chaudhry, DVR, Gerhard G./Pixabay, D. Müller,

MH-Konzept, RoadPeace, VOD, W. Hell

Inhalt

Vorwort

10 Jahre VOD – Dank für erfolgreiches Wirken.....	3
---	---

Aktuelle Themen der Verkehrsunfall-Opferhilfe 5

Trauerzeit ist Abschiedszeit	5
VOD und Bayern schließen Kooperationsvertrag	7
Mitwirkung der VOD an der Fachtagung Verkehr Frühjahr 2021 des Innenministeriums NRW	8
Opferschutzfonds in NRW	10
„Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsunfallopfer“	13

Die VOD bezieht Stellung 14

VOD: Fahrverbote sind wirksam – Bußgelder nur begrenzt	14
VOD: Mehr Rechtssicherheit auf deutschen Straßen	16
VOD: Auch im Straßenverkehr – Sicherheit zuerst!	19
VOD: Deutliche Unterschiede bei den Bundesparteien	21
VOD: Ein Tag ohne tödlichen Verkehrsunfall	31

Internationales, Europa und Opferhilfe-Partnerschaften

VOD im Europäischen Verband der Verkehrsoffer FEVR	33
Keine Leben zerschmettern im Straßenverkehr – Antrieb für niedrigere Geschwindigkeiten und weniger schwere Folgen	36

MITGLIEDER DER VOD

E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD	41
Gründungsmitglieder, Mitglieder des Vorstands und des Wissenschaftlichen Beirats der VOD	44

ZAHLEN UND FAKTEN

Einnahmen und Aufwendungen	46
----------------------------------	----

Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

als wir, nach einigen Startversuchen, die Verkehrs-unfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) 2011 endlich als gemeinnützigen Verein eintragen lassen konnten, haben wir uns die in den darauf folgenden zehn Jahren eingetretenen Erfolge nicht vorstellen können. Die Arbeitsergebnisse sind auf unserer Internet-Präsentation im Einzelnen aufgeführt. Als Besonderheiten hebe ich hier hervor:

- die regelmäßige Durchführung des Deutschen Verkehrsexpertentags (VET),
- die kontinuierliche und hervorragende Mitwirkung von namhaften Verkehrswissenschaftlern und Juristen verschiedener Fachrichtungen, vor allem über den Wissenschaftlichen Beirat der VOD,
- die noch weiter zunehmende Kooperation mit Fachgremien, Forschungseinrichtungen und politischen Institutionen,
- den Abschluss von Kooperationsverträgen mit dem Land Nordrhein-Westfalen und mit dem Freistaat Bayern,
- die Einrichtung eines Beratungsnetzwerks für Verkehrsunfallopfer auf der Grundlage der UN-Charta aus dem Jahr 2021 für den Umgang mit Verkehrsunfallopfern,
- die Einrichtung eines „Hilfefinders“ als Internetportal zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR),
- die Mitgestaltung des Umgangs mit Verkehrsunfallopfern auf europäischer Ebene über unseren europäischen Dachverband European Federation of Road Traffic Victims (FEVR),
- die Aufnahme weiterer Mitglieder (das sind gemäß unserer Satzung ausschließlich Institutionen),
- eine nun endlich realisierte professionelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit,
- und – zum Glück – eine finanzielle Situation, die uns für Vieles handlungsfähig macht und die neben den Geldzuweisungen vor allem von Gerichten und überraschenderweise auch in erheblichem Umfang von Privatpersonen aufgebaut worden ist.



Ein Weiteres – auch zum Glück: Unser Verband blieb von Belastungen sowie von internen und externen Auseinandersetzungen verschont, die uns sicher geschwächt hätten. Dadurch sind wir dem satzungs-

gemäß Ziel der VOD, der Verbesserung der Verkehrsunfallverhütung sowie der Milderung der Folgen von Verkehrsunfällen für die Opfer, in den vergangenen zehn Jahren spürbar näher gekommen, obwohl noch wichtige Aufgaben vor uns liegen. So blicken wir nicht nur dankbar zurück auf bisher Geschaffenes, sondern gehen mit großer Zuversicht weiteren, künftigen Herausforderungen entgegen. Wir wollen an der Umsetzung der Vision Zero mit dem Ziel „keine Toten im Straßenverkehr“ erfolgreich mitwirken und zugunsten der psychisch und physisch verletzten Verkehrsunfallopfer dazu beitragen, dass sie die bestmögliche Rehabilitation erhalten.



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

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

Trauerzeit ist Abschiedszeit

... immer und irgendwo nach einem tödlichen Verkehrsunfall in Deutschland.

Das vergangene Sommerwochenende wird dann vielen Menschen in schrecklicher Erinnerung bleiben.

Ein geliebtes Mitglied einer Familie wurde durch einen tödlichen Verkehrsunfall mitten aus seinem Leben gerissen. Dieser so gänzlich unerwartete und schreiend ungerechte Tod wird eine tiefe, niemals heilende Wunde in so vielen Herzen hinterlassen.



Schöne, gute und bis gestern noch lebendige Erlebnisse mutieren schmerzhaft passiv zu Erinnerungen, weil sie nicht mehr gemeinsam geteilt und mit einem herzhaften gemeinsamen Lachen in Übereinstimmung von Gedankenbildern nacherlebt werden können.

Alles ist anders.

Vieles wird sich noch ändern.

Nichts davon war gewollt.

Das Schicksal ist ein scharf trennendes Schwert zwischen dem Gestern und Heute.

Eine Seele geht, schmerzhaft getrennt von Körper und Geist, auf ihre Reise ohne Wiederkehr in das Bisher. Sie ahnt zwar, wohin die Reise geht, aber sie geht nur den ersten Schritt allein; denn dieser Weg hat Begleiter, die das Ziel kennen und Seelen führen können.

Niemand ist ganz allein, zu keiner Zeit und auch nicht beim letzten Weg, von dem niemand weiß, ob es überhaupt der letzte ist.

Und es wird ein Wiedersehen geben, zwar erst in der Ewigkeit, die noch so weit, aber aufs große Ganze gesehen, doch nur einen Steinwurf entfernt ist. Eine kleine Hoffnung bleibt!

Und doch keimt die quälende Frage: WARUM? setzt sich unbeantwortet in den Gedanken fest wie ein schmerzhaft eiterndes, sich auf Körper, Seele und Geist ausbreitendes Geschwür – und es gibt keine heilende Medizin und Betäubung ist auf Dauer auch keine Lösung.

Die Zahl der Opfer kennt nicht nur die Zahl der Getöteten und Verletzten – es sind so viele mehr, die lebenslang leiden.

Eltern verlieren Kinder.
Kinder verlieren Eltern.
Geschwister verlieren einander.
Die große Familie verliert eines ihrer Glieder.
Es gibt – wie es scheint – überhaupt nur VERLIERER.
... und auch Freunde werden nie wieder gemeinsam lachen.

Der Schmerz besiegt für lange Zeit jede noch so schöne Erinnerung – bis ein wenig Heilung kommt.

Gemeinsam in Stille zu weinen und zu gedenken kann helfen, die seelische Not zu lindern.

In den Arm zu nehmen und dies zuzulassen kann helfen, die unbändige und ohnmächtige Wut auf das Schicksal für einen kurzen Moment zu fesseln.

Ein hilfreiches tröstendes Wort zur richtigen Zeit kann einen der vielen großen und kleinen Knoten im Herzen vielleicht sogar dauerhaft lösen.

Aber: Kein „Happy End“ ist in Sicht, auch nicht dieser Gedanken.

Zeit zu trauern ist Zeit zum Trauern und nicht die Zeit, nach Lösungen zu suchen, die es in dieser Zeit nicht geben kann, nicht geben darf und nicht geben soll.

Fragen bleiben unbeantwortet, weil die Logik schläft.

Trauerzeit ist Abschiedszeit für die Seelen beim Kommen und beim Gehen.

Beitrag von Prof. Dr. Dieter Müller, Hochschule der Sächsischen Polizei, Rothenburg

VOD und Bayern schließen Kooperationsvertrag

Die Freistaat Bayern kooperiert mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD), um die Verkehrsunfallprävention zu verbessern und die Betreuung von Unfallopfern auszubauen. Die VOD, vertreten durch den Vorsitzenden des Vorstands Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, hat am 5. August 2021 in München einen Kooperationsvertrag mit dem Freistaat Bayern, vertreten durch Staatsministerin Kerstin Schreyer, abgeschlossen. Der Freistaat Bayern und VOD werden sich gemeinsam bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit unterstützen und sich um die Belange von Verkehrsunfallopfer kümmern.

Ansprechpartner für VOD im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ist Ministerialrat Thomas Hölzl, der Ansprechpartner von Seiten der VOD ist Dr. med. Wolfram Hell, München.

Es besteht darüber Einigkeit, das Konzept der verkehrstechnisch „gebauten Sicherheit“ weiter zu realisieren und weiter zu entwickeln. In der VOD können dazu neben dem Vorstand unter anderem der Wissenschaftliche Beirat (Präsident Prof. Dr. Bernhard Schlag) und die Arbeitsgruppe „Hilfennetzwerk der VOD für Verkehrsunfallopfer“ (Kordinatorin Heidrun Schell) ihre jeweiligen Beiträge leisten.

Bereits im Jahr 2017 schlossen das Land Nordrhein-Westfalen und die VOD einen ähnlichen Kooperationsvertrag ab.



Mitwirkung der VOD an der Fachtagung Verkehr Frühjahr 2021 des Innenministeriums NRW

Die VOD hatte für den Verkehrsgerichtstag 2020 in Goslar einen Arbeitskreis zu der Thematik „Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen“ initiiert. Das Mitglied des wissenschaftlichen Beirates der VOD, RaOLG a. D. Rolf Krücker, hat am 19. Mai 2021 als Referent problematische Teilaspekte dieser Thematik für die Fachtagung Verkehr Frühjahr 2021 im Rahmen der Dienstbesprechungen des Ministeriums der Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen beleuchtet. Wegen der Corona-Pandemie musste die Veranstaltung als Videoschaltkonferenz durchgeführt werden.



Vortragsgegenständlich war die Erörterung von Schadensersatzproblemen bei Einsatz eines Fahrzeugs als Waffe – u. a. auf dem Hintergrund des terroristischen Anschlages auf dem Breitscheidplatz in Berlin 2016 und der Amokfahrt in der Trierer Fußgängerzone 2020. Dem Referenten kam es darauf an, seiner überwiegend dem polizeilichen Dienst angehörenden Zuhörerschaft zu verdeutlichen, dass die Opfer bzw. ihre Hinterbliebenen allein wegen der Gemeingefährlichkeit und der Heimtücke des Waffeneinsatzes eines Fahrzeuges nicht automatisch Entschädigungsansprüche gegen die öffentliche Hand haben, etwa nach dem Opferentschädigungsgesetz (OEG). Schlaglichtartig hatte der Opferschutzbeauftragte des Landes Berlin die Entschädigungsproblematik auf dem Verkehrsgerichtstag mit der provokanten These auf den Punkt gebracht, es sei am besten für Geschädigte und Hinterbliebene nach dem vorsätzlichen Gewalteinsatz eines Fahrzeuges, wenn sich der Schädiger sogleich als Extremist ausbebe.

Mit einem Streifzug durch die deutsche Gesetzeslandschaft hat sich der Referent nachdrücklich darum bemüht, die sachliche Richtigkeit der zunächst befremdlich anmutenden Einschätzung des Opferschutzbeauftragten aufzuzeigen. Ist es doch nach der momentanen Rechtslage für den Zugang zu den in Betracht kommenden Entschädigungsmöglichkeiten von entscheidender Bedeutung, mit welcher Motivation ein Angreifer in einem Kraftfahrzeug auf nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer in Tötungs- oder zumindest Verletzungsabsicht zufährt. So sind die Geschädigten bzw. Hinterbliebenen eines Angriffs mit terroristischem oder extremistischem Hintergrund, wie nach dem Breitscheidplatz-Attentat, entschädigungs-rechtlich deutlich besser gestellt als die Opfer eines Amokangriffs eines gestörten Einzeltäters, wie im Falle der Fahrt durch die Trierer Fußgängerzone mit einem SUV.

Diese eigentlich kaum nachzuvollziehende Differenzierung hat der Referent seinem Publikum mit gesellschaftspolitischen und rechtshistorischen Ausführungen zu erklären versucht.

Die Breitscheidplatz-Geschädigten sind eigentlich nur zufällige Opfer eines institutionellen Angriffs, der sich im Kern gegen Staat und Gesellschaft richtet. Der Staat hat bei der Erfüllung seiner Aufgabe versagt, seine Bürgerinnen und Bürger vor äußeren Angriffen auf Leib und Leben zu schützen. Deshalb muss der Staat auch irgendwie dafür sorgen, dass die eingetretenen Schadensfolgen im Rahmen des Möglichen ausgeglichen werden. Konkret mit einem durch das Bundessozialgericht statuierten besonderen Aufopferungsanspruch und notfalls auch auf unbürokratischem Weg.

Hingegen sind die Geschädigten einer Amokfahrt willkürlich ausgewählte Opfer einer im Straßenverkehr ausgelebten Aggression, die sich in einem Fahrer mit einem Kontrolldefizit bis hin zu einem Gewaltexzess gegen nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer potenziert. Die in der Trierer Fußgängerzone angefahrenen Passanten waren – wie die im Straßenverkehr alltäglich Geschädigten auch – zur falschen Zeit am falschen Ort, ohne dass eine ideologisch-extremistische Motivation eine Rolle spielte. Entsprechend sind die Trierer Opfer, was ihre Schadensersatzmöglichkeiten anbelangt, im Kern ebenso zu behandeln wie „gewöhnliche“ Straßenverkehrsoffer,

konkret ohne die Wohltat eines öffentlich-rechtlichen Aufopferungsanspruches. Der Gesetzgeber hat insbesondere bei der Schaffung des Opferentschädigungsgesetzes schlicht und einfach nicht mit dem gezielten Tötungseinsatz von Kraftfahrzeugen gerechnet.

Es ist ein Grundanliegen der VOD, den unterschiedlichen entschädigungsrechtlichen Status von Straßenverkehrsoffern zu überwinden. Denn letztlich kann es einem Geschädigten gleichgültig sein, ob er infolge eines terroristischen Angriffs, einer Amokfahrt oder wegen einer Fahrlässigkeit mit einem Kraftfahrzeug an Leib und Leben beeinträchtigt wird. Ihm geht es vordringlich um einen raschen und unkomplizierten Ersatz für die erlittenen Schäden. Es darf – wie der Referent das Postulat der VOD zusammengefasst hat – keine Opfer erster und zweiter Klasse geben.

Ein Lichtblick jedenfalls für die Opfer vorsätzlicher Gewalttaten, und zwar unabhängig von den Beweggründen des Täters und der Verwendung des Tatmittels, folgte am Ende des Vortrages mit einem Hinweis des Referenten auf die zukünftigen Vorschriften des Sozialgesetzbuches XIV. Leistungen der Sozialen Entschädigung werden dann Personen erhalten, die einem vorsätzlichen, rechtswidrigen, unmittelbar gegen ihre oder seine Person gerichteten Angriff ausgesetzt waren. Konkret wird eine Anspruchsberechtigung auch dann bestehen, wenn eine Gewalttat durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers verübt wird. Aus verwaltungstechnischen Gründen wird die Neuregelung erst ab dem 1. Januar 2024 in Kraft treten.

Opferschutzfonds in NRW

Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat mit einhelligem Beschluss zum fraktionsübergreifenden Antrag „Zehnter Jahrestag der Loveparade-Katastrophe in Duisburg – Erinnerung bewahren und Lehren für die Zukunft ziehen“ (Drucksache 17/9799) die Landesregierung beauftragt, u. a. „...zusätzlich einen Opferschutzfonds für Opfer von Katastrophen und Gewalttaten in unserem Land einzurichten...“

Die Zuständigkeit für Einrichtung des Opferschutzfonds liegt innerhalb des Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales (MAGS NRW). Bei dem Opferschutzfonds soll es sich um ein Instrument handeln, das eine möglichst breite politische, fachliche und gesellschaftliche Akzeptanz findet. Um dies zu gewährleisten, sollte insbesondere die Expertise derjenigen Berücksichtigung finden, die mit dem Personenkreis Erfahrungen haben, der von Gewalttaten und anderen schwerwiegenden Ereignissen betroffen ist, und deren Nöte, Sorgen und Erwartungen kennen.

Die VOD hat sich an die beschlussfassenden Fraktionen der demokratischen Parteien des Landtags gewandt und deren Initiative sehr begrüßt. Zudem wurden folgende Informationen und Anregungen seitens der VOD gegeben.

Es geht immer wieder um die Frage, inwieweit die Ursache einer Viktimisierung die notwendige Kompensation steuert. Derzeit werden insbesondere Opfer von Terroranschlägen rechtlich oder durch einen Entschädigungsfonds des Bundes gesondert behandelt.

Das Opferentschädigungsgesetz (OEG) aus dem Jahr 1976 folgte der Einsicht, dass der Staat leider seine Bürger nicht in dem gewünschten Maße vor Straftaten schützen kann und regelt über das Bundesversorgungsgesetz Restitutionsleistungen für Opfer. Auch bezogen auf einen ganz wesentlichen Bereich des öffentlichen Lebens, nämlich den des Individual- und Massenverkehrs, vermag der Staat seine Bürger nicht in dem gewünschten Maße vor gesundheitlichen Schäden durch Unfälle zu schützen. Nach Verkehrsunfällen bleibt leider in zu vielen Streitsituationen der Ausgleich für erlittene Körper-, Sach- und Vermögensschäden der zivilrechtlichen Auseinandersetzung zwischen dem Schädiger und seiner Haftpflichtversicherung einerseits und dem Geschädigten bzw. seinen Hinterbliebenen andererseits vorbehalten. Das OEG schließt ausdrücklich durch ein Kraftfahrzeug verursachte Schäden von Leistungen der öffentlichen Hand aus. Die rein zivilrechtliche Regelung führt, wie sich anhand zahlreicher Einzelschicksale von Verkehrsunfallopfern nachvollziehen lässt, in vielen Fällen zu Härten wegen nicht oder zumindest nicht ausreichend ausgeglichener Körper-, Gesundheits- und Vermögensschäden. Die forensische Erfahrung lehrt, dass die jeweilige Leistungsbereitschaft von Haftpflichtversicherungen sehr unterschiedlich ausfällt. Die Skala reicht von mehr oder weniger hinreichenden Regulierungsbemühungen bis hin zu einer Totalverweigerungshaltung. Der VOD sind Verschleppungen über Jahrzehnte bekannt.

Gängige Praxis ist jedenfalls das folgende Muster:

1. Der Schadenverursacher übergibt das Problem seiner Haftpflichtversicherung und hat damit die bequemere Ausgangsposition.
2. Bei der geschädigten Person bzw. deren Hinterbliebenen landet die gesamte Last der Schwierigkeiten der zivilrechtlichen Durchsetzung ihrer Ersatzbegehren. Je größer das Ausmaß der Körper-, Sach- und Vermögensschäden, desto größer die Schwierigkeiten.

Die oft unüberwindliche prozessuale Hürde für jedes Unfallopfer bzw. dessen Hinterbliebenen besteht darin, dass die klagende Person die volle Beweislast sowohl für die haftungsbegründende als auch die haftungsausfüllende Kausalität in der Abfolge-Kette „Unfall – Rechtsgutverletzung – Schadensfolgen“ trägt. Insbesondere im Falle gravierender Körper- und Gesundheitsschäden muss sich ein Unfallopfer teilweise extensiven medizinischen Begutachtungen unterziehen. Es ist ein offenes Geheimnis, dass manche – selbst vom Gericht beauftragte – Gutachter sich zum Nachteil des oder der Geschädigten von einer ausgesprochen versicherungsfreundlichen Tendenz leiten lassen.

Ein Unfallopfer ist nicht nur in rechtlicher Hinsicht in der schwächeren Ausgangsposition. Im Falle erheblicher Körper- und/oder Gesundheitsschäden kann es sich oft nicht in dem gebotenen Umfang um die eigenen Angelegenheiten kümmern und ist zumeist – auch das zeigt die forensische Erfahrung – nach langen Begutachtungen und gerichtlichen Auseinandersetzungen ebenfalls psychisch am Ende. Ein Rechtsanwalt vermag ein Unfallopfer nicht vollständig aufzufangen, denn er kann nicht für alle persönlichen Angelegenheiten Sorge tragen. Deshalb benötigen Verkehrsunfallopfer in schwierigen Situationen auch den Schutz des Staates. Das gilt vor allem für Kinder, behinderte Menschen, alte Menschen und Menschen, die wegen der Unfallfolgen zum Kämpfen zu schwach sind. Viele Verkehrsunfallopfer fühlen sich allein gelassen und beklagen die Unzulänglichkeit staatlicher Rechtspflege. Sie verlieren schlicht den Glauben an Gerechtigkeit. Das oftmals durch einen Unfall



hervorgerufene durchdringende Gefühl von Hilflosigkeit und Ohnmacht wird durch die komplexen Regelungen oder Widerstände von Behörden, des Arbeitgebers sowie der unklaren Zuständigkeiten aufrechterhalten oder gar verstärkt. Das gilt genauso für Angehörige des Unfallopfers.

Der Opferschutzfonds des Landes Nordrhein-Westfalen sollte nach dem Postulat der VOD so ausgestaltet werden, dass er auch Verkehrsunfallopfern, die sich in Not befinden, Unterstützung leisten kann.

Zu dieser Unterstützung gehört nach Auffassung der VOD Folgendes:

1. Vorübergehende finanzielle Unterstützung der Opfer und ihrer Familien in zeitlich begrenzten Notlagen, z. B. bei Schwerstverletzungen,
2. Bereitstellung oder Finanzierung eines Verfahrensbegleiters in denjenigen Fällen, in denen das Opfer gesundheitlich (somatisch oder psychisch) nicht in der Lage ist, die neue, schwierige Lebenssituation organisatorisch und administrativ zu bewältigen.

Gemäß der Beschlussfassung des Landtags NRW (Drucksache 17/9799) soll der einzurichtende Opferschutzfonds u. a. den Opfern von Katastrophen und Gewalttaten zugutekommen. Einerseits sind Verkehrsunfallopfer nicht katastrophengeschädigt, und sie sind auch nicht Betroffene einer vorsätzlich begangenen Gewalttat. Sie sind in aller Regel durch Fahrlässigkeit – im Extremfall bis zur groben Rücksichtslosigkeit – des Unfallgegners geschädigt. Hilfreich ist in diesem Zusammenhang andererseits der Rekurs auf die Legaldefinition des „Opfers“ in Artikel 2 Ziffer 1 lit a) i) der Opferschutzrichtlinie 2012/29/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012. Danach ist „Opfer“ eine natürliche Person, die eine körperliche, geistige oder seelische Schädigung oder einen wirtschaftlichen Verlust, der direkte Folge einer Straftat war, erlitten hat. Im Beschluss des Landtags sind als „Opfer“ Familienangehörige als mittelbar Geschädigte eines zu Tode gekommenen Geschädigten erwähnt. Gewalttat ist jede, nicht zwangsläufig schuldhaft-vorsätzlich begangene, physische Krafteinwirkung auf den menschlichen Körper, die geeignet ist, die körperliche Unversehrtheit in erheblicher Weise zu beeinträchtigen. Wird ein Verkehrsteilnehmer durch das fahrlässige Fehlverhalten des Unfallgegners körperlich verletzt oder gar getötet, ist dies nach dem deutschen Strafgesetzbuch eine Straftat (§§ 222, 223 StGB). Ein Verkehrsunfallgeschädigter ist somit rechtlich als Opfer im Sinne der o. g. Opferschutzrichtlinie zu qualifizieren und gleichzeitig Geschädigter einer Gewalteinwirkung.

Letztlich ist auf eine Rechtsanalogie zur Beschlussfassung des Landtags NRW hinzuweisen. Danach soll für Loveparade-Opfer und deren Angehörige der bereits bestehende Soforthilfe-Fonds fortgeführt sowie ein ergänzender Hilfsfonds eingerichtet werden. Wie der Einstellungsbeschluss des Landgerichts Duisburg erkennen lässt, erachtete es eine mögliche individuelle Schuld der Angeklagten als zu gering, um eine strafrechtliche Verurteilung zu rechtfertigen. Daraus ist die Schlussfolgerung zu ziehen, dass nach Ansicht des Gerichts jedenfalls keine grob fahrlässigen Versäumnisse und erst recht keine bedingt vorsätzlichen Unterlassungen ursächlich für die Vielzahl der Todes- und Verletztenfälle waren. Der einzurichtende Hilfsfonds knüpft also nicht an eine vorsätzliche Gewalttat an. Dann sollten von einem Fonds auch hilfebedürftige und fahrlässig geschädigte Opfer von Straßenverkehrsunfällen profitieren können.

„Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsunfallopfer“

Für das Jahr 2020 hat das Statistische Bundesamt 2.245.245 polizeilich erfasste Straßenverkehrsunfälle registriert. Hinter dieser Zahl verbergen sich Verkehrsunfallopfer und deren Angehörige, für die dieses Geschehen ein einschneidendes Erlebnis bedeutet. Neben der in vielen Fällen langwierigen Behandlung der Unfallfolgen, müssen sich die Betroffenen mit Unfallgegnern, Versicherungen, Gutachtern und Rechtsanwälten auseinandersetzen.

Um Verkehrsunfallopfer, die Hilfe benötigen, individuell zu unterstützen, hat der Vorstand der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) die Arbeitsgruppe „Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsunfallopfer“ im Frühjahr 2021 ins Leben gerufen. Diese wird koordiniert durch Heidrond Schell.

Das Handeln der Mitwirkenden basiert auf den Grundsätzen der „Charter of Road Traffic Victims' Rights“, die durch eine gemeinsame Initiative und Zusammenarbeit des Sekretariats der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE-Sekretariat), des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IETL) und des Council of Bureaux (COB) im März 2021 entstand.



Die Arbeitsgruppe unterstützt die Betroffenen nach dem Prinzip Menschlichkeit. Ihr Anliegen ist, wie in der „Charter of Road Traffic Victims' Rights“ beschrieben, ein Zusammenwirken aller beteiligten Parteien, das von Fairness, Würde, Respekt und Einfühlungsvermögen geprägt ist und die Situation, in der sich Menschen nach einem Verkehrsunfall befinden, berücksichtigt. So setzt sich die Arbeitsgruppe für eine transparente und zeitnahe Schadensabwicklung ein, hilft ganz konkret bei der Suche nach psychotherapeutischer Unterstützung oder beantwortet Fragen zu diversen Anliegen, wie beispielsweise einer Schadensanzeige, Kostenübernahme einer Hilfe im Haushalt, Absprachen mit dem Arbeitgeber.

Die Arbeitsgruppe ist unabhängig. Die Leistungen sind für alle, die sich mit einem Anliegen an die VOD wenden, kostenfrei. Bei Interesse an einer Mitwirkung in der Arbeitsgruppe, bittet der Vorstand der VOD um Kontaktaufnahme unter: beratung@vod-ev.org.

Die VOD bezieht Stellung

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland ist bestrebt, Unfälle 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 auf 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: Fahrverbote sind wirksam – Bußgelder nur begrenzt

Bundesverkehrsminister Scheuer war durch einen handwerklichen Fehler seines Ministeriums gezwungen, die erst im April 2020 in Kraft getretenen Änderungen in der Straßenverkehrsordnung erneut zu überarbeiten. Im Zuge dieser Änderungsverordnung wollte der Minister die einmonatigen Fahrverbote bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von 21 km/h innerorts und 26 km/h außerorts wieder aufheben und durch leicht erhöhte Bußgeldsätze ausgleichen.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. hat das Verkehrsministerium und die Bundesländer aufgefordert, lediglich den Formfehler (beim Zitieren eines Paragraphen) zu korrigieren. Die neuen Vorschriften im Bußgeldkatalog – u.a. zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern – müssten 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. Dabei hat sich der Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer an den Getöteten 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.

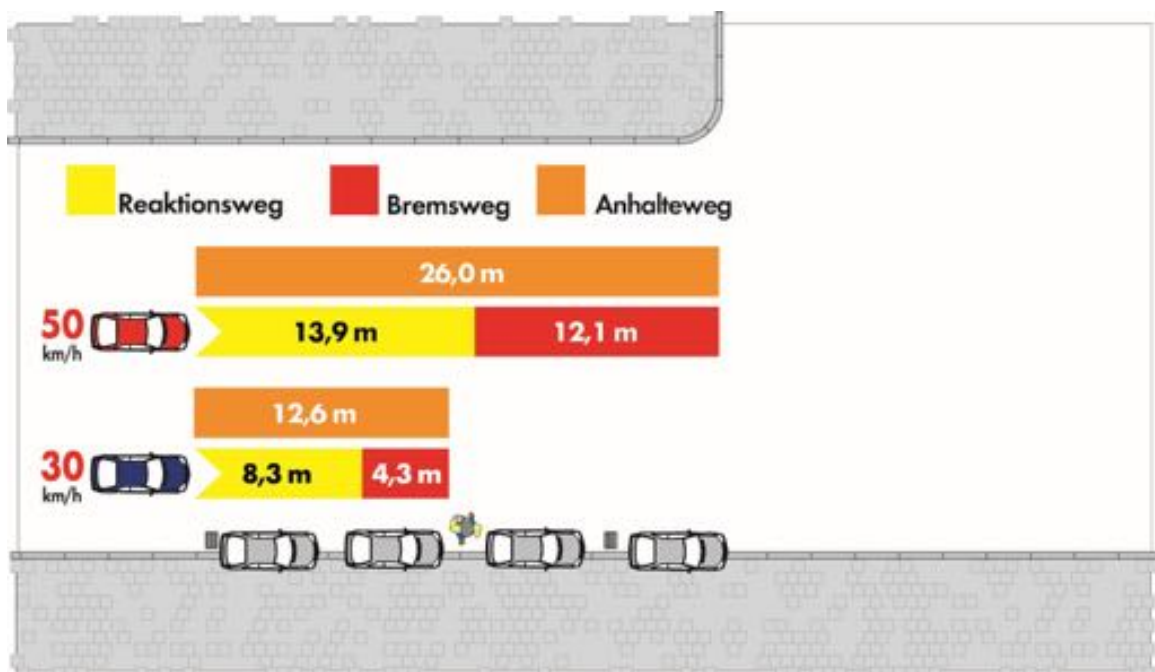
Wie viel ist ein Menschenleben wert?

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.



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, betont die VOD, haben wir alle: indem weniger schwere und tödliche Unfälle passieren und zugleich die Wohn- und Lebensqualität in Städten und Dörfern zunimmt.

VOD: Mehr Rechtssicherheit auf deutschen Straßen

Darf Datenschutz der Aufklärung von Verkehrsunfällen und der Gerechtigkeit für Unfallopfer entgegenstehen? Der Event Data Recorder (EDR) muss bei schweren Verkehrsunfällen gerichtsverwertbare Daten liefern dürfen.

Laut Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. würde mit der geplanten EU-Verordnung zum Event Data Recorder eine große Chance vertan, für mehr Rechtssicherheit auf deutschen Straßen zu sorgen. Betroffen sind neu-typgenehmigte Fahrzeuge, die ab Juli 2022 auf den Markt kommen.

Restriktive Entwurfsvorgaben für die geplante EU-Durchführungsverordnung EDR

Laut Entwurf der Durchführungsverordnung sollen Halter oder Eigentümer von Fahrzeugen, die an einem Unfall beteiligt waren, nicht aus den EDR-Daten identifizierbar sein. Auch Ort, Datum und Zeit eines Unfalls dürfen nicht notiert werden, obwohl dies technisch möglich ist. Aber gerade die Zeit der Speicherung ist zwingend erforderlich, um die Fahrdaten aus dem EDR einem konkreten Unfallereignis zuordnen zu können. Nur so kann mithilfe von Event Data Recordern nach einem schweren Unfall beweissicher festgestellt werden, wie schnell etwa die Fahrzeuge waren, ob sie gebremst haben und ob sie eventuell bei Rot über eine Ampel gefahren sind. Damit könnte EDR dazu beitragen, dass Unfallopfer und Angehörige nach einem schweren Verkehrsunfall Gerechtigkeit erfahren. Eine Umsetzung der geplanten restriktiven Entwurfsvorgaben für den Event Data Recorder in das europäische Recht könnte zur Folge haben, dass der EDR für die Unfallrekonstruktion im Einzelfall nicht eingesetzt werden kann, obwohl dies technisch möglich wäre.

Der Event Data Recorder und die Unfallrekonstruktion

Für die Rekonstruktion eines Verkehrsunfalls und dessen juristische Bewertung werden Fakten in hinreichender Qualität und Quantität benötigt. Die konventionelle Unfallaufnahme durch die Polizei reicht mittlerweile oft nicht mehr aus, um die realen Anteile an der Verursachung ermitteln zu können. Spuren auf der Fahrbahn etwa, die Rückschlüsse auf den Unfallhergang bieten, sind wegen der Ausstattung moderner Fahrzeuge mit elektronischen Assistenzsystemen oft wenig bis gar nicht sichtbar. Zeugenaussagen haben in Straf- oder Zivilprozessen meist keinen hohen Beweiswert, besonders dann, wenn es dabei um Zeit- und Geschwindigkeitswahrnehmungen geht. Digitale Spuren über den Verlauf der Geschwindigkeit hingegen, wie sie im EDR erfasst werden können, ermöglichen die Klärung dieser Fragen.



EDR und Unfallopferschutz

Verkehrsunfallopfer müssen aufgrund von Ungenauigkeiten oder Zweifeln bei Zeugenaussagen oder aufgrund von zu wenigen aussagekräftigen Unfallspuren oft jahrelang – oftmals vergeblich – um ihr Recht kämpfen.

Deshalb müssen laut VOD wichtige digitale Unfallspuren, die in neu-typzugelassenen Fahrzeugen ab Juli 2022 gespeichert sind, auch ausgewertet werden dürfen. Nur so können objektive und zuverlässige Beweise zur Unfallverursachung ermittelt und die Rechte der Unfallbeteiligten und Unfallopfer gewährleistet werden. Ein Unfalldatenspeicher erfasst Daten wie Geschwindigkeit oder Beschleunigung lediglich einige Sekunden vor einem Unfallereignis. Wenn auf diese gespeicherten Daten nicht zugegriffen werden kann oder die Fahrdaten einem konkreten Unfallereignis zeitlich nicht zugeordnet werden können, werden Möglichkeiten der Unfallrekonstruktion vertan. Auch heute schon sind fast alle Pkw mit Datenspeichern in diversen Steuergeräten versehen. Der Zugriff auf diese Daten muss aber laut VOD gerecht geregelt werden, damit Berechtigte die Daten auslesen und die digitalen Spuren verwenden können. Datenschutz darf kein Hindernis sein, wenn berechtigte Interessen von Verkehrsunfallopfern bestehen.



Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmergruppen

Auch der EDR, der ab 2022 verpflichtend ist, wird Unfälle mit Fußgängern oder Radfahrern in der Regel nicht erkennen, weil die physikalischen Kräfte bei einer Kollision zu gering sind und Airbags meist nicht ausgelöst werden. Technisch wäre es aber möglich, selbst leichte Anstöße im EDR zu erkennen. Die VOD fordert deshalb, Schwellenwerte zu definieren und rechtlich vorzuschreiben. Sie sollen bewirken, dass Aufzeichnungen mit dem EDR auch bei Kollisionen mit vulnerablen Verkehrsteilnehmenden erfolgen. Technisch ist dies zum Beispiel durch Auswertung von Beschleunigungs- und Kameradaten möglich. Auch Sensoren in Stoßfängern, wie sie heute schon in Fahrzeugen mit aktiven Fußgängerschutz-Systemen verbaut sind, können eine Lösung sein.

Der EDR und die Vision Zero

Jeder Mensch kann unvorhergesehen in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt werden. Nicht zu wissen, was genau bei einem Unfall passiert ist oder dies nicht beweisen zu können, kann zu schweren psychischen Belastungen führen.

Die Europäische Kommission möchte gemäß „Vision Zero“ die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 auf null reduzieren. Menschen, die wissen, dass ihr Fahrzeug mit einem Unfalldatenspeicher ausgestattet ist, fahren vorsichtiger: Fallstudien aus Europa und den USA zeigen, dass in Fahrzeugflotten, die mit Black Boxes ausgestattet wurden, die Anzahl der Unfälle um 20 bis 30 Prozent reduziert werden konnte, ebenso die Schwere der Unfälle.

Eine EU-Verordnung zu den Event Data Recordern mit den bislang vorgesehenen Einschränkungen würde, so die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland, der Vision Zero deutlich widersprechen.

VOD: Auch im Straßenverkehr - Sicherheit zuerst!

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland fordert, besonders vulnerable Gruppen stärker zu schützen, die Inzidenz zu senken und die Resilienz des Verkehrssystems zu verbessern.

Die Zeit der Einschränkungen und des Leids durch die Corona-Pandemie ist zugleich eine Zeit intensiven Lernens und ein Anlass, über notwendige Konsequenzen nachzudenken. Wie kann sich die Gesellschaft in Zukunft besser gegen solche umfassenden Bedrohungen wappnen? Wie kann sie ihre Resilienz – also die Fähigkeit, schwierige Lebenssituationen ohne anhaltende Beeinträchtigung zu überstehen – verbessern? Wie können die besonders vulnerablen Gruppen effektiver geschützt werden?

Vulnerable Gruppen im Straßenverkehr schützen

Auf den Straßenverkehr übertragen sind besonders vulnerable Gruppen: Kinder, ältere Menschen sowie alle Personen, die zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind. Sie müssen nach Auffassung der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) besser geschützt werden. Die Anforderungen dieser gefährdeten Gruppen müssen stärker als bisher den Ablauf des Verkehrsgeschehens bestimmen.



Die Inzidenz verringern

Die Inzidenz, also die relative Häufigkeit der schweren und tödlichen Verkehrsunfälle in Deutschland, muss durch wissenschaftlich fundierte Maßnahmen Jahr für Jahr weiter verringert werden. Das Ziel muss sein, diese Unfälle irgendwann ganz zu vermeiden. Die „Vision Zero“, das anerkannte Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit, fügt sich damit in einen größeren Zusammenhang ein. Die drei Ebenen der Unfallprävention „Vermeiden – Helfen – Rehabilitieren“ gewinnen so umfassendere Bedeutung. Im Straßenverkehr hat das Geschwindigkeitsmanagement eine zentrale Bedeutung bei der Unfallvermeidung, dem primären Präventionsziel. Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Die VOD stellt im Einklang mit den meisten Verkehrssicherheitsorganisationen hierzu klare Forderungen: Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h innerorts, 80 km/h auf Landstraßen und 130 km/h auf Autobahnen. Ein resilientes System ist in der Lage, die Inzidenz kritischer Ereignisse zu verringern und den Schaden zu mindern, den diese anrichten.

Die Resilienz des Verkehrssystems verbessern

Inzwischen hat die Bundesregierung ein Verkehrssicherheitsprogramm 2021 – 2030 erarbeitet. Es soll das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 des Bundes fortführen. Dieses hatte angestrebt, innerhalb von zehn Jahren die Verkehrstoten um 40 Prozent zu reduzieren. Herausgekommen ist lediglich eine Verringerung um 25 Prozent, obwohl hinlänglich bekannt war, wie schwere Unfälle mit angemessenen Mitteln wirksam reduziert werden können. Ein gelungenes Beispiel zielführender Vorschläge ist das Gutachten „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“¹, das der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010 veröffentlicht hat. Dessen begründete Vorschläge wurden allerdings bis heute nicht umgesetzt.

Ein Masterplan „Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Bundes und der Länder“ mit konkreter und einklagbarer Zielsetzung wäre nach Auffassung der VOD ein wesentlicher Schritt in Richtung erhöhter Resilienz des Verkehrssystems.

¹ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2010.pdf?__blob=publicationFile



VOD: Deutliche Unterschiede bei den Bundesparteien

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland hat Bundesparteien nach ihren Stellungen zur Verbesserung der Unfallprävention und des Unfallopferschutzes befragt.

Die VOD betreibt mit diesen „Wahlprüfsteinen“ keine Lobbyarbeit für eine kleine Interessensgruppe. Jahr für Jahr werden in Deutschland fast 400.000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen verletzt. Jeder Mensch kann jederzeit zum Unfallopfer werden. Die VOD bittet Bürgerinnen und Bürger deshalb, die Antworten der Parteien auch mit den Augen und Emotionen von Verkehrsunfallopfern zu lesen: „Wie geht es Menschen nach einem schweren Verkehrsunfall? Was ist, wenn ich selbst in eine so furchtbare Situation gerate? Wäre der Unfall durch bessere staatliche Regelungen vermeidbar gewesen? Wer hilft mir in der Not, wenn Versicherungen mich im Stich lassen?“

Jeder Mensch hat laut Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ein Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Deshalb muss der Staat alles, was möglich und verhältnismäßig ist, unternehmen, um seine Bürgerinnen und Bürger zu schützen – auch im Straßenverkehr.

Eine Nagelprobe für die Beurteilung von Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung von schweren Unfällen ist nach Auffassung der VOD das Verhältnis der Parteien zu Geschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Dies gilt besonders für die vulnerablen Gruppen im Straßenverkehr: Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind – und hier nochmals besonders Kinder, Jugendliche und Ältere. Bedeutsam ist deshalb auch, ob die Antworten der Parteien hauptsächlich die Sicht der Autofahrenden wiedergeben oder ob sie sich auf den Schutz aller Menschen im Straßenverkehr beziehen.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland hat die Parteien zur Beantwortung von acht Fragen und Forderungen zur Unfallprävention und zum Unfallopferschutz gebeten:

1. Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Wie steht Ihre Partei zur Einführung eines generellen Tempolimits von 30 km/h innerorts (mit der Möglichkeit für begründete Ausnahmen)?



Die geltende Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts hat sich bewährt. Eine Absenkung auf 30 km/h sollte nur dort erfolgen, wo es auch tatsächlich Sinn macht, z. B. vor Schulen oder Kitas. Das ist bereits heute möglich.



Wir wollen in Modellprojekten Tempo 30 km/h als neue Regelgeschwindigkeit testen.



Ja, ein generelles Tempolimit von 30 km/h innerorts ist grüne Programmatik. In der Tat minimiert Tempo 30 km/h innerorts Anzahl und Schwere von Unfällen. Dass Deutschland sein Verkehrssicherheitsziel 2020 so deutlich verfehlt hat und immer noch viel zu viele Menschen Opfer von Verkehrsunfällen werden, ist ein andauernder Skandal der deutschen Verkehrspolitik! Das allgegenwärtige Bekenntnis zur „Vision Zero“ muss endlich politisch unterfüttert und konkret umgesetzt werden. Deswegen wollen wir GRÜNE die Straßenverkehrsordnung reformieren und dabei u.a. das Regel-Ausnahme-Verhältnis in Bezug auf Tempo 30 ändern. Tempo 30 soll innerorts Regelgeschwindigkeit werden und Städte und Gemeinden sollen über begründete Ausnahmen entscheiden können.



Ein pauschales Tempolimit innerorts von 30 km/h löst die Probleme nicht. Vielmehr führt es zu mehr Staus, Verstößen und weniger Akzeptanz. Damit ist der Verkehrssicherheit nicht gedient. Wir wollen stattdessen den Kommunen mehr Möglichkeiten geben, gezielt Verkehrsmaßnahmen zu treffen. Das kann auch in Einzelfällen lokale Geschwindigkeitsbeschränkungen einschließen. Gleichzeitig setzen wir auf die Nutzung intelligenter Verkehrslenkung, damit insbesondere Innenstädte entlastet werden und Risiken sinken.



Das entspricht unseren Forderungen. Wir wollen innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einführen, um die Städte lebenswerter zu machen und den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer zu machen. Ausnahmen hiervon für einige Hauptverkehrsstraßen sollen möglich bleiben. Leider wird in den Städten derzeit eher auf- als abgerüstet, wenn man sich die immer größer werdenden Fahrzeuge anschaut. Insbesondere in den Städten braucht es ein achtsames Miteinander auf den Straßen, teilen sich die verschiedenen Verkehrsmittel den knappen Raum, benötigen Radfahren und zu Fuß gehen dringend mehr Platz.

2. Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Wie steht Ihre Partei zur Senkung des Tempolimits für Pkw und Motorräder auf Landstraßen auf 80 km/h?



Eine generelle Absenkung des Tempolimits für Pkw und Motorräder auf Landstraßen auf 80 km/h lehnen CDU und CSU ab. Eine Absenkung sollte nur dort erfolgen, wo es aus Sicherheitsgründen Sinn macht, z. B. auf schmalen Teilstücken von Landstraßen.



Auf schmalen und damit insbesondere in Begegnungssituationen besonders gefährlichen Landstraßen sind wir für eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Die Effekte einer allgemeinen Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen sollen unserer Meinung nach in einem Modellversuch untersucht werden.



Landstraßen sind die gefährlichsten Straßen mit den meisten tödlichen Unfällen. Oft wird dort unverhältnismäßig gerast und gefährdend gefahren. Aus Gründen der Verkehrssicherheit aber auch den Klimaschutzes setzen wir GRÜNE uns für Tempo 80 auf zweispurigen Landstraßen ein.



Ein generelles Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen wird nur wenig Wirkung zeigen, da die größte Gefahr für die Verkehrssicherheit von Fahrerinnen und Fahrern ausgeht, die sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Das wichtigste Instrument zur Erhöhung der Sicherheit auf Landstraßen ist die konsequente Geschwindigkeitskontrolle und Sanktion durch die Polizei. Zusätzlich muss dafür Sorge getragen werden, dass Risikostellen mit niedrigeren Tempovorgaben und gut sichtbaren Hinweisen neutralisiert werden. Insbesondere für bekannte Motorradstrecken gilt es zudem, passive Schutzplanken zu ergänzen.



Ja. Wir wollen für die überwiegende Mehrheit der Landstraßen ohne bauliche Trennung der Fahrspuren Tempo 80 als Höchstgeschwindigkeit einführen. Dies empfiehlt auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag. Nur wenige Prozent der zweispurigen Straßen sind bezüglich der Sicherheitsstandards unbedenklich. Wir wollen ein umfangreiches Sanierungsprogramms für Straßen, das mit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie Schutzplanken an Alleen, Rüttelstreifen am Fahrbahnrand und flächendeckendem Unterfahrschutz für Motorradfahrer:innen verbunden wird.

3. Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Wie steht Ihre Partei zur Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen?



An Gefahrenstellen oder aus Gründen des Lärmschutzes kann bereits heute die Geschwindigkeit beschränkt werden. Dies ist auch richtig und wichtig. Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen lehnen CDU und CSU dagegen klar ab. Stattdessen setzen wir auf innovative, moderne und smarte Verkehrssteuerung.



Die SPD setzt sich für eine allgemeine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen von 130 km/h ein.



Umfragen zeigen regelmäßig, dass sich eine Mehrheit der Bürger*innen die Einführung eines Sicherheitstempos auf allen Autobahnen wünscht. Die Einführung von 130 km/h auf Autobahnen würde die subjektive wie objektive Sicherheit deutlich erhöhen. Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit verhindert krasse Geschwindigkeitsunterschiede und dadurch verursachte gefährliche Verkehrssituationen, es sorgt für einen ruhigeren, entspannteren und effizienteren Verkehrsfluss und verringert Staus. Weiterhin unterstützt ein Tempolimit die Ausweitung von Elektromobilität und Automatisierung sowie grundsätzlich eine Veränderung der Verkehrskultur, die nicht länger auf das mögliche Ausfahren von PS- und Geschwindigkeitspotenzialen abzielt. Jeder schwere Verkehrsunfall ist eine menschliche Tragödie und zieht hohe gesellschaftliche Kosten nach sich. Deutschland sollte seinen klima- und verkehrssicherheitspolitischen Sonderweg endlich aufgeben.



Wir brauchen keine generellen Tempolimits, sondern eine sachliche Debatte über die Chancen der digitalen Verkehrssteuerung, die sich nach Verkehrsaufkommen und Wetterverhältnissen richtet. Das ist eine mögliche Basis für einen gesellschaftlichen Konsens. Gerade auf den Autobahnen und in den Städten bieten intelligente Anwendungen für Verkehrsschilder oder Ampeln ein enormes Potential, Gefahrenzonen zu entschärfen und auch kurzfristig auftretenden Problemen, etwa nach Unfällen, schnell und gezielt entgegenzuwirken.



Ja, wir setzen uns seit Jahren sogar für ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern auf Autobahnen als Höchstgeschwindigkeit ein. Ein Tempolimit rettet Menschenleben und schützt das Klima - und ist eine der kostengünstigsten Maßnahmen überhaupt. Es ist völlig unverständlich, warum Deutschland hier weiterhin weltweit die absolute Ausnahme ist. Die Wirksamkeit eines solchen Tempolimits ist völlig unstrittig, dies zeigt u.a. die Einführung von Tempo 130 auf der BAB A 24 zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Autobahndreieck Wittstock/Dosse auf einem Streckenabschnitt von 62 km, die zu einer deutlichen Reduzierung der Zahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten - es wurde annähernd eine Halbierung der Zahl der Verletzten erreicht - führte. Zudem ermöglicht es den meisten ein stress- und angstfreieres Fahren.

4. Repräsentative Umfragen zeigen, dass eine deutliche Mehrheit in der Bevölkerung der Ansicht ist, dass der Konsum von Alkohol und das nachfolgende Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr zu verbieten sind. Wie steht Ihre Partei zu einem Alkoholverbot am Steuer?



Die bestehenden Promillegrenzen sind aus unserer Sicht sachgerecht und für die Verkehrssicherheit ausreichend.



Alkohol trinken und ein Auto führen gehören nicht zusammen. Wir wollen daher den Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen für alkoholauffällige Autofahrer*innen in Pilotprojekten testen. Wir wollen außerdem einen mit einer Geldbuße zu ahnenden Ordnungswidrigkeitstatbestand für Radfahrer*innen bei 1,1 Promille im Straßenverkehr einführen.



Alkohol hat beim Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr nichts zu suchen. Insbesondere wer mit Auto, Motorrad oder Lkw unterwegs ist, trägt eine besondere Verantwortung für andere, mutmaßlich „schwächere“ Verkehrsteilnehmer. Wir GRÜNE setzen uns daher dafür ein, die Promille-Grenze weiter abzusenken.



Die 0,5 Promille-Grenze hat sich in Deutschland bewährt. Durch das komplette Alkoholverbot für Fahranfänger sowie Fahrer unter 21 Jahren sowie die Möglichkeit, bereits bei 0,3 Promille einzugreifen, wenn Gefahr droht, ist eine weitere Verschärfung nicht nötig. Wichtig ist vielmehr, geltendes Recht durchzusetzen und betrunkene Fahrerinnen und Fahrer effektiv aus dem Verkehr zu ziehen. Statt Bürgerinnen und Bürger durch Verbotspolitik zu verunsichern, braucht es daher vor allem eine personell besser ausgestattete Polizei.



Ja, die 0,0-Promille-Grenze im Straßenverkehr muss endlich kommen - dafür hat sich auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium schon vor einiger Zeit ausgesprochen. Mit der derzeitigen Regelung, dass erst ab 0,5 Promille das Fahren eines Kraftfahrzeugs bestraft wird, täuscht man vor, dass das Fahren unter diesem Wert ungefährlich und legal sei. Das ist ein Trugschluss, den viele mit ihrer Gesundheit oder sogar mit ihrem Leben bezahlen - und nicht selten trifft es vollkommen Unbeteiligte. Es ist besser, wenn Klarheit herrscht und es eben nicht heißt, ein Bier (oder ein Wein) geht noch - und dann ist es eben doch das Glas zu viel. Aber auch die unzureichende Kontrolldichte wegen der vielfach erfolgten Einsparungen bei der Polizei sind ein großes Problem. Denn die Chancen, z.B. mit Alkohol am Steuer nicht „erwischt“ zu werden, sind so groß, dass dies viele dazu verleitet, es zu probieren - und damit andere zu gefährden.

5. Ein Masterplan wäre ein wesentlicher Schritt in Richtung erhöhter Resilienz des Verkehrssystems. Wie steht Ihre Partei zur Erstellung eines Masterplans „Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Bundes und der Länder“ mit konkreten, einklagbaren Zielsetzungen?



Das Bundeskabinett hat Anfang Juni dieses Jahres das neue Verkehrssicherheitsprogramm der unionsgeführten Bundesregierung für die Jahre 2021 bis 2030 beschlossen. Im vergangenen Mai haben Bund, Länder und Gemeinden zudem den „Pakt für Verkehrssicherheit“ ins Leben gerufen. Es kommt nun darauf an, die geplanten Maßnahmen umzusetzen, um der „Vision Zero“ einen weiteren Schritt näher zu kommen.



Die SPD setzt sich für ein verbindliches, mit konkreten Maßnahmen hinterlegtes Verkehrssicherheitsprogramm ein. Bereits im Erarbeitungsprozess des kürzlichen vorgelegten Verkehrssicherheitsprogramms 2030 haben wir uns dafür stark gemacht, das BMVI ist hier aber trotz guter Ansätze hinter den Möglichkeiten zurückgeblieben.

Die Definition eines einklagbaren Zielwertes, etwa hinsichtlich der Reduktion der Anzahl im Straßenverkehr verletzter Personen, ist nicht sinnvoll, da in diese von Bund und Ländern nicht beeinflussbare Variablen eingehen.



Das neue Verkehrssicherheitsprogramm 2030 der Bundesregierung ist aus unserer Sicht nicht ausreichend konkret und wird erneut nicht zu einer signifikanten Absenkung der Verkehrsofferzahlen führen. Wir GRÜNE setzen uns stattdessen dafür ein, im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrsordnung den Aspekt der Verkehrssicherheit und das Ziel der „Vision Zero“ fest zu verankern. Die Bund-Länder-Kooperation wollen wir verstärken und bundesseitig Länder und Kommunen bei der Arbeit für mehr Verkehrssicherheit unterstützen.



Bund und Länder sind bestrebt, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die konsequent sinkenden Todeszahlen im Verkehr sind ein Zeichen für den Erfolg dieses Vorgehens. Die Ausweitung des bisherigen Handelns, etwa durch eine konsequente Beschleunigung bei Planung und Bau, ist für uns wichtig und richtig. Die Schaffung zusätzlicher Rechtsansprüche dagegen lehnen wir ab, denn so droht der bisherige Prozess durch Klagewellen und Verteilungskämpfe lahmgelegt zu werden.



Wir würden einen solchen Masterplan begrüßen. Klar ist, dass wir eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern brauchen, und eine Bundesregierung, die mutig voranschreitet und die nicht länger politisch auf der Bremse steht und die Verkehrssicherheit nur unter ferner liefen behandelt. Wir brauchen vor allem mehr Verbindlichkeit, Schluss mit den Absichtserklärungen, die dann doch meist folgenlos bleiben. Erforderlich ist eine klare Verpflichtung der Akteure aller politischen Ebenen für die Vision Zero mit eindeutigen und anspruchsvollen Zwischenzielen. Werden diese gesetzlich klar definiert, dann bei deren nicht-Erreichen zusätzliche Maßnahmen prinzipiell auch einklagbar sein, wie das aufsehenerregende Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 29. April diesen Jahres zum Klimaschutzgesetz gezeigt hat.

6. Verkehrsunfallopfer, die faktisch die Beweislast tragen für die ihnen zugefügten Schäden, müssen in Deutschland manchmal Jahre um Versicherungsleistungen kämpfen. Plant Ihre Partei zur Verbesserung der Rechtsstellung sowie der Rehabilitation von Verkehrsunfallopfern Verbesserungsmaßnahmen?



Es ist ein Grundsatz des deutschen Zivilprozessrechtes, dass derjenige, der einen Anspruch geltend macht, die anspruchsbegründenden Tatsachen beweisen muss. Ob jemand „Opfer“ ist, kann nicht alleine anhand von Schäden oder Verletzungen beurteilt werden, da auch der am Körper Verletzte alleine oder zum Teil am Unfall schuld sein kann. Änderungen sind daher nicht geplant.



Das bestehende System bietet mit der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr bereits einen guten Schutz für Betroffene. Wird bei einem Unfall ein Mensch verletzt, haftet grundsätzlich der Halter des Fahrzeuges. Wenn dieser das Mitverschulden des Opfers sieht, muss er es beweisen. Dennoch sehen wir, dass es immer wieder Fälle gibt, in denen in langwierigen Verfahren Auseinandersetzungen zum Beispiel über die Höhe der Schäden des Opfers geführt werden. Kann ein Opfer die Kosten für einen Verfahrensbeistand in diesen Prozessen nicht selbst tragen, weil z.B. das Einkommen zu gering ist, hat es die Möglichkeit, Prozesskostenhilfe zu beantragen. Wichtig wird sein, Versicherte künftig noch besser über ihre bestehenden Rechte aufzuklären. Außerdem werden wir prüfen, inwiefern wir die Rechtsstellung von Verkehrsopfern insbesondere in Rechtsstreitigkeiten mit Versicherungen in Zukunft weiter stärken können.



Das Unfallopfer braucht in dieser Situation ohne Frage einen spezialisierten Rechtsbeistand, denn die Regulierung von Personenschäden gestaltet sich oft schwierig und die erfolgreiche Geltendmachung aller bestehenden Ansprüche gelingt nur, wenn von Anfang an die notwendigen Schritte eingeleitet wurden, und alles richtig bedacht worden ist. Diese komplexe Aufgabe ist bei einer entsprechend spezialisierten Anwält*in in den richtigen Händen, denn das Recht bietet für viele der hier relevanten Problemlagen gute Instrumente. Dazu gehört auch, dass die Kosten des Rechtsbeistands bei einem unverschuldeten Unfall im Rahmen der Haftung zulasten der Unfallverursacher*in gehen. Dennoch muss es unser Bestreben sein, bestehende Lücken zu schließen und Verfahren soweit möglich zu beschleunigen, damit die oder der Geschädigte möglichst umfassend und möglichst schnell zu ihrem oder seinem Recht kommt.



Unnötige bürokratische Hürden, die eine Wiedergutmachung verzögern, wollen wir abbauen. Darüber hinausgehend prüfen wir weitere Verbesserungsmaßnahmen.



Das deutsche Zivilrecht beruht auf dem Grundsatz, dass der/die Anspruchsteller*in die Rechtmäßigkeit seines/ihres Anspruchs beweisen muss, gleich ob er/sie Verbraucher*in oder Unfallgeschädigte ist. Diesen Grundgedanken stellen wir nicht in Frage. Gleichwohl sehen wir Verbesserungsbedarf bei der Anspruchsdurchsetzung nach einem Verkehrsunfall gegenüber einer Versicherung. Wichtig für DIE LINKE ist,

dass Unfallopfer schnell und unbürokratisch Unterstützung und Entschädigungsleistungen erhalten. Langjährige Kämpfe um Versicherungsleistungen sind für uns nicht akzeptabel. Über das WIE bedarf es weiterer Diskussionen. So könnten wir uns eine Frist für die Zahlung der Entschädigungsleistung nach Eingang eines Versicherungsfalles vorstellen, wenn der/die Geschädigte alle formalen Voraussetzungen erfüllt hat, auch wenn der Versicherungsfall noch nicht abschließend geprüft ist. Ebenso könnte geregelt werden, dass ein einfaches ärztliches Gutachten für den Nachweis ausreicht, dass ein Personenschaden entstanden ist, der mit großer Wahrscheinlichkeit auf den Unfall zurückzuführen ist. Der Versicherung sollte es dann jedoch auch zustehen, das Gegenteil zu beweisen und unberechtigte Zahlungen zurückfordern zu können.

7. Unfallopfer können sich im Falle erheblicher gesundheitlicher Schäden oft nicht in dem gebotenen Umfang um die eigenen Angelegenheiten kümmern und benötigen den Schutz des Staates. Wie steht Ihre Partei zur Einrichtung eines Verkehrsunfall-Opferfonds (Straße, Schiene, Luft, Wasser) des Bundes?



Es gibt in Deutschland bereits viele zivilgesellschaftliche Opferschutzorganisationen, die exzellente Arbeit leisten und Opfer unterstützen. Sollte jemand aufgrund erheblicher gesundheitlicher Schäden nicht mehr in der Lage sein, sich um seine eigenen Angelegenheiten kümmern zu können, wird durch das Instrument der Betreuung demjenigen Hilfe zuteil.



Der von den Auto-Haftpflichtversicherungen getragenen Verkehrsofferhilfe wurde von der Bundesrepublik die Aufgabe des „Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen“ zugewiesen. Der Fonds springt vor allem dann ein, wenn Schäden, die durch den Gebrauch eines nicht zu ermittelnden oder pflichtwidrig nicht versicherten Kraftfahrzeuges entstanden sind oder mit einem Kraftfahrzeug vorsätzlich und rechtswidrig herbeigefügt wurden. Dieses System hat sich bewährt.



Wir GRÜNE wollen nicht, dass Opfer von Verkehrsunfällen mit ihrem Leid im Stich gelassen werden. Die Einrichtung eines staatlichen Verkehrsunfall-Opferfonds wollen wir prüfen.



Durch die Versicherungspflicht der Verkehrsteilnehmer sowie die generell gegebene Möglichkeit, den Rechtsweg zu beschreiten, sehen wir eine angemessene Entschädigung für Unfallopfer schon heute als gegeben.



DIE LINKE unterstützt die Einrichtung eines verkehrsmittelunabhängigen Verkehrsunfall-Opferfonds, der sich aus den Beiträgen entsprechend der Beurteilung des Gefährdungspotentials der Verkehrsmittel finanzieren müsste.

8. Welche Maßnahmen sind aus Sicht Ihrer Partei die wichtigsten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland?



Es sollten u. a. die Potenziale des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aktiv genutzt werden. Zusätzlich sollte die weitere Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen – insbesondere bei Lkws und Bussen – unterstützt werden. Außerdem ist es wichtig, den Bau von sicheren Radwegen weiter voranzutreiben.



Aus Sicht der SPD sind - neben den bereits genannten - weitere wichtige Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland:

- die Verstärkung der Verkehrsüberwachung sowohl durch eine entsprechend angemessene Ausstattung der Polizei als auch durch technische Hilfsmittel wie die gerade in einem Modellversuch erprobte ‚Abschnittskontrolle‘,
- die Stärkung der Instrumente der Verkehrsschau, der Unfallkommissionen, des Bestands- und Sicherheitsaudit,
- die Förderung des automatisierten und vernetzten Fahrens,
- die Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen,
- die hindernisfreie Gestaltung des Seitenraums von Landstraßen bzw. der Einsatz von passiven Schutzeinrichtungen,
- die Einrichtung einer allgemeinen zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen von 130 km/h,
- die Durchführung von Modellprojekten für die Möglichkeit auf kommunaler Ebene einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 km/h in Städten,
- die Förderung freiwilliger Rückmeldefahrten für ältere Fahrzeugführer*innen
- die verstärkte Förderung von Abbiegeassistenzsystemen und das Abschaltverbot für Notbremsassistenten.



Wir GRÜNE wollen das Straßenverkehrsrecht u.a. in Hinblick auf Geschwindigkeiten und angemessene Bußgelder anpassen, den Abbiegeassistenten in Städten für LKW vorschreiben, die Verkehrserziehung ausbauen, städtebauliche Veränderungen zugunsten der Sicherheit vor allem von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und mehr Übersichtlichkeit von Verkehrssituationen fördern und zudem die Integration von Fahrerassistenzsystemen vorantreiben (u.a. Einführung von Intelligent Speed Limiter).



Die wichtigste Maßnahme ist die konsequente Durchsetzung der bestehenden Regeln und die entsprechende Sanktionierung bei Verstößen. Aber auch die kontinuierliche Weiterentwicklung bestehender Sicherheitskonzepte und die verstärkte Nutzung der Digitalisierung sind wichtige Elemente. Statt Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen, setzen wir auf konstruktive Prozesse aller Beteiligten. Hierfür bedarf es neben verstetigter Ausgaben im Verkehrsetat für bessere Verkehrswege auch ausreichend politischen Willen, damit wichtige Reformvorhaben

wie zuletzt die Novelle der Straßenverkehrsordnung nicht zum parteipolitischen Spielball auf Kosten der Verkehrssicherheit werden. Zudem sehen wir gerade in der Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur sowie neuer Anwendungen ein enormes Potential, um Risiken zu verringern. Vernetzte Ampeln und intelligente Leitsysteme bieten dabei ebenso wie automatisierte Fahrfunktionen, moderne Fahrassistenzsysteme oder bessere Bremsen eine Chance der Vision Zero näher zu kommen.

DIE LINKE.

Zuvorderst sind aus unserer Sicht nicht die eine oder die andere ganz konkrete Maßnahme entscheidend, sondern eine neue Philosophie im Straßenverkehr - die Vision Zero, dem alle verkehrspolitischen Maßnahmen untergeordnet werden müssen. Denn jede:r Verkehrstote ist eine:r zu viel! Zwar hat sich die noch regierenden Koalition erstmals der Vision Zero verpflichtet, doch krankt die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung weiterhin an akuter Mutlosigkeit - wofür auch das kürzlich veröffentlichte Verkehrssicherheitsprogramm 2021-2030 der Bundesregierung Beleg ist. Wir brauchen ein ganz breites Bündel von Maßnahmen, das Ordnungsrecht für Tempolimits, infrastrukturelle Maßnahmen wie flächendeckenden Unterfahrschutz für Motorradfahrer:innen, technische wie Fahrassistenzsysteme, mehr polizeiliche Kontrollen, mehr Aufklärungsarbeit und auch mehr Alternativen zum Autoverkehr, Ausbau von kostenfreiem ÖPNV und der Bahnstrecken, Absenkung der Bahnpreise usw.

VOD: Ein Tag ohne tödlichen Verkehrsunfall

Die ROADPOL Safety Days wollen dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten zumindest an einem Tag im Jahr auf Null zu reduzieren.

Ist ein Tag ohne tödlichen Verkehrsunfall ein deutscher, gar ein europäischer Traum? Vielleicht. Aber Träumen muss nach Ansicht der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland erlaubt sein. Wenn sich alle Menschen, die an einem bestimmten Tag im Jahr im Straßenverkehr unterwegs sind, ganz bewusst so verhalten, dass sie selbst einen schweren Unfall vermeiden können, kann dies ein Tag ohne tödlichen Verkehrsunfall werden. Das wäre traumhaft.

Dienstag, 21. September 2021 – ein Tag ohne tödlichen Verkehrsunfall

Europaweit sterben täglich annähernd 70 Menschen im Straßenverkehr. Die ROADPOL Safety Days, die jedes Jahr vom 16. – 22. September stattfinden, wollen an ihrem Hauptaktionstag dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten europaweit auf Null zu reduzieren. Niemand soll an diesem Tag bei der Verkehrsteilnahme sterben – angelehnt an die Vision Zero: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Die VOD, die sich für die Rechte von Verkehrsunfallopfern einsetzt, unterstützt die Aktion und hofft auf einen großen Erfolg in Deutschland und Europa.

Erfolge der Aktion machen Mut

Im vergangenen Jahr konnten 16 europäische Länder tatsächlich NULL Verkehrstote am Hauptaktionstag verzeichnen. Die Gesamtzahl der an diesem Tag im Straßenverkehr Getöteten lag mit 34 auf dem niedrigsten Stand seit Jahren. Trotz der pandemiebedingten Einschränkungen haben 18 europäische Länder mit 336 Veranstaltungen die Aktionswoche mit Leben erfüllt. 2021 haben bereits 28 europäische Staaten ihre Teilnahme zugesagt.

ROADPOL Safety Days

Initiiert werden die Safety Days (www.roadpolsafetydays.eu) von ROADPOL, dem Netzwerk der europäischen Verkehrspolizeien. Unterstützt wird die Aktionswoche unter anderem von der Europäischen Kommission, der World Health Organisation (WHO) und dem European Transport Safety Council. Die Polizeien in den beteiligten europäischen Staaten werden ihren Teil zum Gelingen beitragen durch Informationen für Verkehrsteilnehmende, um das Bewusstsein für Risiken im Straßenverkehr zu erhöhen, sowie zahlreiche Kontrollmaßnahmen. Schwerpunkte sind die so genannten „Fatal Four“: unangepasste und überhöhte Geschwindigkeit, Ablenkung, Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes sowie Alkohol und Drogen.

Was heißt das konkret für Verkehrsteilnehmende?

Rücksichtsvoll fahren und die Verkehrsregeln befolgen - Sich insbesondere an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten - Einen Sicherheitsgurt oder Helm tragen - Auf den Konsum von Alkohol und Drogen völlig verzichten - Aufmerksam auf die Straße und andere Verkehrsteilnehmende achten und sich nicht vom Handy ablenken lassen.

Wenn der 21. September 2021 erfolgreich ist - vielleicht sogar mit NULL Verkehrstoten europaweit - gibt es laut VOD kein vernünftiges Argument, dieses umsichtige und verantwortungsbewusste Verhalten im Straßenverkehr nicht auch zukünftig beizubehalten: Stay alive and save lives.



VOD im Europäischen Verband der Verkehrsoffer FEVR

Die VOD ist seit 2016 Vollmitglied in der am 6. Juli 1991 gegründeten europäischen Dachorganisation für Verkehrsoffer „European Federation of Road Traffic Victims (FEVR)“. Die FEVR strebt als eine von der Europäischen Union geschätzte Nichtregierungsorganisation die Erreichung der Vision Zero an, d. h. eine Vermeidung von Verkehrsoffern. Die Europäische Union besitzt in weiten Bereichen Zuständigkeiten und damit Verantwortung für die Verkehrssicherheit und den Opferschutz.

Als 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) hat sich FEVR in die internationale Arbeit integriert. Darüber hinaus ist die FEVR als Mitbegründerin im Vorstand der „Global Alliance for Road Safety and Road Victims“ vertreten. Die FEVR besitzt überdies einen Beraterstatus bei der UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). Über den Sonderbeauftragten der UNECE für Verkehrssicherheit Jean Todt besteht auch eine Kooperation zur FIA (Fédération Internationale de l'Automobile).

Seit 2020 wird der Weltgedenktag für die Verkehrstoten von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) koordiniert, FEVR ist als Initiator dieses Gedenktages in der entsprechenden Arbeitsgruppe der WHO vertreten. Ferner bestehen Assoziationen und Kooperationen zu einer Vielzahl von europäischen und internationalen Organisationen, die sich für die Verkehrssicherheit und den Opferschutz engagieren. Beispielhaft seien aufgeführt: RoadPol, Towards Zero Foundation (TZF), Victim Support Europe, the voice of victims in europe (VSE), EC High Level RS group (Vulnerable WG, Motorcycle WG), EuroSafe Institute of European Traffic Law (IETL), PEOPIL EU lawyers, EFA Driver Instructors oder auch der Europäische Automobil Club (EAC).

Aktivitäten

In Mitgliedschaft zur FEVR war die VOD, vertreten durch das Vorstandsmitglied Wulf Hoffmann, 2021 auch auf europäischer und internationaler Ebene in verschiedenen Projekten aktiv.

Die INTERNATIONAL ROAD VICTIMS' PARTNERSHIP (IRVP) ist eine globale Partnerschaft von über 125 NGO-Mitgliedern aus allen Regionen der Welt. deren gemeinsames Anliegen es ist, gemeinsam die Gefahren im Straßenverkehr zu reduzieren, die Notfallmaßnahmen nach Unfällen zu verbessern und für die Rechte der Opfer auf regionaler und globaler Ebene einzutreten. Für die Entwicklung eines Leitfadens für die jeweils nationale Unterstützung der Verkehrsoffer wurden weltweit die verschiedenen Aspekte des Umgangs mit den Verkehrsoffern bei tödlichen Ereignissen im Straßenverkehr erhoben und in einem Leitfaden zusammengefasst. Bei der Erhebung hat die VOD den deutschen Umgang mit solchen Vorfällen eingebracht und dabei festgestellt, dass die Verkehrsunfallaufnahme in Deutschland länderspezifisch sehr unterschiedlich ausfällt. Die in manchen Ländern generell übliche Blutentnahme zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit ist in Deutschland nur bei Vorliegen eines



Verdacht bei einem Beschuldigten möglich, damit werden in vielen Fällen die wirklichen Ursachen nur sehr bedingt erhoben, was sich im Zweifelsfall durchaus zum Nachteil der Verkehrsopten auswirkt. Der umfangreiche Leitfaden wurde in viele Sprachen übersetzt, seitens der VOD geschah dies durch Wulf Hoffmann mit Hilfe des Mitglieds des Wissenschaftlichen Beirates Rolf Krücker. Diesem nationalen Leitfaden lassen sich nun Anregungen für die verschiedenen Themenfelder, wie z. B. Unfallaufnahme, Unfallermittlung, Rettungskette, Rechte der Opfer, justizielle Aufarbeitung, für die Entwicklung von besserem Verkehrsunfall-Opferschutz in Deutschland entnehmen. Der Leitfaden für jede Organisation oder betroffene Familien steht in deutscher Übersetzung unter <https://www.irvp.org/news/Writing-a-Guide-for-Families-Be-reaved-by-Road-Crashes-ge.pdf> kostenfrei zum Download zur Verfügung.



Durch den Präsidenten der FEVR und den VOD-Vertretern Wulf Hoffmann und Rolf Krücker wurden in einem Video-Meeting erste Kontakte zu der europäischen Vereinigung der Juristen PEOPIL (Pan European Organisation of Personal Injury Lawyers) aufgenommen. Gerade bei der grenzüberschreitenden Unterstützung von Verkehrsopten könnte die Zusammenarbeit mit dieser Organisation an Bedeutung gewinnen.

Die VOD, FEVR und das VOD-Mitglied DPoIG haben an der EVALUATION STUDY ON THE APPLICATION OF THE DIRECTIVE 2011/82/EU FACILITATING THE CROSS-BORDER EXCHANGE OF INFORMATION ON ROAD SAFETY RELATED TRAFFIC OFFENCES und der RICHTLINIE (EU) 2015/413 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte der EU KOM teilgenommen und die Belange der Verkehrsopten und der Polizei in Form einer schriftlichen Stellungnahme und durch Teilnahme an einem virtuellen Workshop eingebracht.

Mit dem europäischen Netzwerk der Verkehrspolizeien ROADPOL (European Roads Policing Network, vormals TISPOL) wurden seitens der VOD erste Gedanken zu einem gemeinsamen Projekt zur Verkehrsunfallaufnahme ausgetauscht, mit dem die Unfallaufnahme in all seinen Facetten nach dem Prinzip der „best practice“ erhoben werden soll, um Vorschläge für eine europaweite Implementierung zu entwickeln.

Dieser Forschungsbedarf wurde von der VOD auch in den Aktionsplan des europäischen Forschungsbeirates für Straßenverkehrsforschung ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council) eingebracht. VOD-Vorstandsmitglied Wulf Hoffmann ist als Mitwirkender für dieses Forschungsvorhaben bei ERTRAC registriert.

Vorstandswahlen FEVR

Pandemiebedingt waren die Aktivitäten der FEVR in der zurückliegenden Zeit auf virtuelle Aktivitäten beschränkt. Selbst die Jahreshauptversammlung mit den Vorstandswahlen musste im Rahmen einer Videokonferenz durchgeführt werden. Dabei wurde Filippo Randi von der italienischen Verkehrsofferorganisation zum neuen Präsidenten gewählt. Im neuen Vorstand ist von den bisherigen Vorstandsmitgliedern Yolanda Domenech, Spanien, vertreten. Neu hinzugekommen sind Katarzyna Dobrzańska-Junco aus Polen, Bertrand Jardon aus Belgien und Nikos Moutsakis aus Griechenland, der mit 24 Jahren den Altersdurchschnitt erheblich senkt.

Der Vorschlag der VOD zur Schaffung des Amtes eines Ehrenpräsidenten für langjährige Vorsitzende wie z. B. Jeannot Mersch und Brigitte Chaudhry wurde aufgrund der Auslegung der Statuten nach belgischem Recht bislang leider als nicht realisierbar angesehen. Die VOD wird an diesem Vorschlag festhalten und in die nächste Mitgliederversammlung einbringen.

Dem ehemaligen Präsidenten Jeannot Mersch aus Luxemburg, der bis 2021 ununterbroch elf Jahre an der Spitze der europäischen Vereinigung stand, dankt die VOD für seine, in der FEVR geleistete umfangreiche Arbeit herzlich, die als hohe Lebensleistung zu würdigen ist.

Die VOD wünscht dem neuen Vorstand der FEVR viel Erfolg bei ihrem Einsatz für die Verkehrsoffer Europas.

Keine Leben zerschmettern im Straßenverkehr

- Antrieb für niedrigere Geschwindigkeiten und weniger schwere Folgen

Gastbeitrag von Brigitte Chaudhry¹ anlässlich der UN Global Road Safety Week 2021

Im Jahr 1896 wurde erstmals eine Fußgängerin von einem Auto getötet. Da wir in diesem Jahr den 125. Jahrestag des ersten Verkehrstodes begehen, halte ich es für angebracht, einige Details aus einer Pressemitteilung der Vereinten Nationen vom 14. April 2004 (GA/10236) zu zitieren:

„LEE JONG-WOOK, Generaldirektor der Weltgesundheitsorganisation (WHO), erinnerte daran, dass der erste Mensch, der durch ein Auto getötet wurde, Bridget Driscoll war, eine 44-jährige Mutter von zwei Kindern, die am 17. August 1896 im Londoner Crystal Palace überfahren wurde. Das Auto war mit einer Geschwindigkeit von 12 km/h unterwegs. Bei der Untersuchung hatte der britische Gerichtsmediziner gewarnt: *„So etwas darf nie wieder passieren.“* Die Welt hat bedauerlicherweise seinen Rat nicht befolgt.“

Trotz der Worte des Gerichtsmediziners wurden weder der Fahrer noch seine Arbeitgeber angeklagt, den Tod von Frau Driscoll verursacht oder eine andere Straftat begangen zu haben; das Urteil der Untersuchung bezeichnete ihren Tod als „zufällig“, mit anderen Worten, durch Zufall oder Pech herbeigeführt. Uns sind keine Schritte bekannt, die für eine gründliche Untersuchung von Ursache, Wirkung und möglicher Abhilfe unternommen wurden, die einen ähnlichen Todesfall in der Zukunft verhindern könnten.

Vor all diesen Jahren wurde ein sehr gefährlicher Präzedenzfall geschaffen, und das Ergebnis war ein Blutbad von erschreckendem Ausmaß, das immer noch tagtäglich andauert. Obwohl die wahren Zahlen der seit 1896 weltweit getöteten, verstümmelten und verletzten Menschen nie völlig bekannt sein werden, schätzt man, dass über 50 Millionen getötet und Hunderte von Millionen verletzt wurden. Heathcote Williams bezeichnet diese globale Zahl in seinem Gedicht „Autogeddon“ als „the third world war nobody bothered to declare“ (den dritten Weltkrieg, den niemand erklärt hat).

Heute könnten wir es mit einer permanenten Pandemie vergleichen, die vor allem unsere Schwachen und unsere Jugend betrifft.

Eine Pandemie, die neben den Ausprägungen von Trauer und Verletzungstraumata auch verheerende wirtschaftliche Folgen hat. Eine Pandemie, die vor allem Länder mit niedrigem und mittlerem Ein-

¹ Brigitte Chaudhry, MBE (Member of the Order of the British Empire) ist Gründerin und Präsidentin von RoadPeace, ehemalige Präsidentin der European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) und Initiatorin des Weltgedenktes für Verkehrstote.

kommen trifft, die angeblich mehr kostet als sie an Entwicklungshilfe erhalten ² und viele Familien in die Armut stürzt ³.

Eine Pandemie, die – 108 Jahre nach Bridget Driscolls Tod – im Jahr 2004 auf die Tagesordnung der WHO gesetzt und als wichtiges Problem der öffentlichen Gesundheit anerkannt wurde.

In der Folge wurden die United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC) gegründet und Verkehrssicherheitstage, -wochen und -konferenzen eingeführt. Der Weltgedenktag für Straßen- und Verkehrstopfer (der dritte Sonntag im November jeden Jahres), den Verkehrstopferorganisationen unter dem Dach der European Federation of Road Traffic Victims (FEVR), angeführt von RoadPeace, seit 1995 in vielen Ländern begangen hatten, wurde mit Unterstützung der WHO, insbesondere von Dr. Etienne Krug, von der Generalversammlung der Vereinten Nationen in der Resolution 60/5 vom 26. Oktober 2005 verabschiedet. Auch die Aktionsdekade für Verkehrssicherheit 2011 bis 2020 mit einem eigenen globalen Plan wurde gestartet und abgeschlossen.

Doch bis heute gab es wenige oder gar keine Fortschritte bei der Reduzierung der jährlichen 1,35 Millionen Verkehrstoten (3.700 pro Tag) und 20 bis 50 Millionen Verletzten. Deprimierend ist, dass in den letzten zehn Jahren kein einziger Prozentsatz des 50-Prozent-Reduktionsziels erreicht worden ist. Dieses Ziel wurde als „ehrgeizig“ bezeichnet, aber für Verkehrstopfer und Verkehrstopferanwälte ist nur ein 0-Prozent-Ziel akzeptabel – die „Vision Zero“ –, da ein 50-Prozent-Ziel eigentlich bedeutet, dass jedes Jahr 700.000 Verkehrstote und Millionen von Verkehrsverletzungen erwartet und eingeplant werden, was bei anders verursachten Todesfällen und Verletzungen undenkbar wäre.

Wir begrüßen das Thema von reduzierten Geschwindigkeiten – „Streets for Life: #Love30“ für die diesjährige UN Global Road Safety Week, denn wir wissen, dass niedrige Geschwindigkeiten Leben retten. Dieses Potenzial wird jedoch nur erreicht, wenn neben der Prävention auch die Einhaltung der niedrigeren Geschwindigkeiten durch konsequente Verkehrsüberwachung und dem Gefährdungsgrad entsprechende Sanktionen sichergestellt ist.

Die Nichteinhaltung von Verkehrsregeln ist die Hauptursache für Tote und Verletzte im Straßenverkehr; daher sollte eine seriöse Untersuchung von Unfällen mit Toten und Verletzten zur Ermittlung der Hauptverursachungsfaktoren, gegebenenfalls gefolgt von rechtlichen Maßnahmen, ein wesentlicher Bestandteil der Präventionsarbeit bei Verkehrsunfällen sein. Erstaunlicherweise ist dies jedoch nicht der Fall, was wahrscheinlich genau der Grund für dieses exorbitante Ausmaß ist.

Für den letzten Global Road Safety Plan setzte sich die FEVR als Mitglied des UNRSC erfolgreich dafür ein, dass Aktivität 5 zur Säule 5 – Reaktion nach einem Unfall – hinzugefügt wird: „Förderung einer gründlichen Untersuchung des Unfalls und der Anwendung einer wirksamen rechtlichen Reaktion auf Verkehrstote und -verletzte und damit Förderung fairer Abfindungen und Gerechtigkeit für die

² Koustuv Dalal und andere, „Economics of Global Burden of Road Traffic Injuries and Their Relationship with Health System Variables“, International Journal of Preventive Medicine, 4(12) (Dezember 2013) S. 1442-1450. Verfügbar unter <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3898451/>.

³ Poverty & Road Safety: A Global Road Safety Partnership Positioning Paper, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies. Verfügbar unter <https://www.gsrproadsafety.org/wp-content/uploads/New-Fact-Poverty-PDF.pdf>.

Hinterbliebenen und Verletzten".⁴ Leider scheint es, dass Aktivität 5 weltweit noch nicht aktiviert wurde.

Verkehrsüberwachung, stringente Ermittlungen der Unfallursachen und angemessene rechtliche Reaktionen sollten ein integraler Bestandteil der Präventionsarbeit bei Verkehrsunfällen werden, um endlich eine Abkehr von dem derzeitigen inakzeptablen Blutbad zu erreichen. Sie müssen Teil der „Post-Crash-Reaktion“ im neuen Globalplan sein und in die Praxis umgesetzt werden.

„Brüsseler Erklärung“ der Nichtregierungsorganisationen

Für die erste Aktionsdekade für Verkehrssicherheit 2011-2020 haben Nichtregierungsorganisationen (NGOs), die sich für Verkehrsoffer und die Reduzierung von Gefahren im Straßenverkehr einsetzen, in der von den NGO verfassten „Brüsseler Erklärung“ 33 Empfehlungen an die Regierungen zusammengestellt.

Die Erklärung wurde von 70 NGOs aus 40 Ländern unterzeichnet, die im Mai 2009, also vor 12 Jahren, bei einem von der WHO veranstalteten Treffen in Brüssel zusammenkamen und anschließend im Laufe von sechs Monaten ihre Vorschläge, Kommentare und Zustimmung zu den Empfehlungen in fünf Hauptthemenbereichen erarbeiteten: allgemeiner Ansatz, Prävention, Reaktion nach einem Unfall, weltweites Lernen sowie gemeinsame Initiativen und Aktionen.

Neubelebung der NGO-Empfehlungen für die Dekade 2021-2030

Diese wichtigen Empfehlungen sind für die Dekade 2021-2030 noch nicht umgesetzt worden. Sie verdienen und erfordern daher einen Neustart für das kommende Jahrzehnt – mit dem Appell, sie in die Tat umzusetzen.

Zusammenfassung der Brüsseler Erklärung – NGO-Empfehlungen für die Aktionsdekade

NGOs, die Verkehrsoffer und Verkehrsteilnehmer vertreten, haben ein besonderes Interesse an einer verbesserten Verkehrssicherheitssituation, ja an einem globalen Straßenverkehrsnetz ohne Todesopfer. Viele solcher NGOs wurden von Menschen gegründet, die einen Todesfall oder eine Verletzung durch einen Verkehrsunfall erlitten haben und durch ihr persönliches Leid motiviert wurden, anderen Opfern zu helfen oder sich für die Verkehrssicherheit zu engagieren.

Nachfolgend findet sich eine Zusammenfassung der wichtigsten Empfehlungen an die Regierungen.

⁴ 4 World Health Organization, Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, S. 17. Verfüg-bar unter https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1.

ALLGEMEINES VORGEHEN

Die Straße ist sowohl öffentliches Eigentum als auch ein Netzwerk zur Verbindung von Menschen.

Daher fordern die NGOs die Regierungen auf,

- die Verkehrspolitik drastisch zu ändern und der Sicherheit und nachhaltigen Mobilität höchste Priorität einzuräumen,
- verkehrsbedingte Verletzungen und Mobilität als Thema der öffentlichen Gesundheit und der Menschenrechte zu behandeln,
- Straßen unter Berücksichtigung der Rolle des öffentlichen Raums und der Rechte/Bedürfnisse schwächerer Verkehrsteilnehmer zu behandeln und
- die Verwendung des Wortes „Unfall“ soweit wie möglich zu vermeiden, da es ein Ereignis impliziert, das ohne ersichtlichen Grund geschieht.

PRÄVENTION

Es ist unsere Pflicht, die Zahl der Verkehrstoten so weit wie möglich zu reduzieren.

Daher fordern die NGOs die Regierungen auf,

- beim Risikomanagement mit gutem Beispiel voranzugehen,
- Ressourcen für die Forschung und die strikte Durchsetzung und Reform der Verkehrsgesetze bereitzustellen,
- einen nachhaltigen Finanzierungsmechanismus für die Verkehrssicherheit zu etablieren und
- globale Standards für die Ausbildung von Verkehrspolizisten, die Ausbildung von Fahrern und die Erteilung von Lizenzen zu übernehmen.

REAKTION NACH DEM EREIGNIS

Notwendige Maßnahmen nach einem Unfall sind ein wesentlicher Bestandteil einer effektiven Verkehrssicherheitspolitik und umfassen sofortige Rettungsmaßnahmen, gründliche Untersuchungen, ggf. straf- und zivilrechtliche Verfahren sowie langfristige Rehabilitation bzw. Unterstützung.

Deshalb erwarten die NGOs von den Regierungen eine Garantie:

- für verbesserte Notdienste und frühe Rehabilitation zur Minimierung von Straßenverkehrstraumata,
- nationale Standards für die soziale, medizinische und rechtliche Betreuung von Verletzten und Hinterbliebenen,
- gründliche Untersuchungen, um alle vermeidbaren Ursachen zu identifizieren und Gerechtigkeit für die Opfer zu gewährleisten sowie
- eine wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Reaktion auf Verkehrsrechtsverletzungen mit Todesfolge oder Verletzungen.

WELTWEITES LERNEN

Angesichts der enormen Kosten für Menschenleben und der Auswirkungen der Umweltverschmutzung auf den Klimawandel ist es unerlässlich, zu nachhaltigen Mobilitätsformen zurückzukehren.

Daher fordern die NGOs, dass die Regierungen besonders darauf achten,

- alle verschiedenen Mobilitätsarten bei der Gestaltung von Straßen zu berücksichtigen und zu integrieren sowie
- die Sicherheit und Komfort für schwächere Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

GEMEINSAME INITIATIVEN UND AKTIONEN

NGOs bieten Regierungen ihre Zusammenarbeit, ihr Fachwissen und gemeinsame Initiativen an, um im Gegenzug eine Partnerschaft, eine gesicherte Finanzierung und Unterstützung für ihre Arbeit zu erhalten.

Die NGOs schlagen vor,

- nationale Advocacy-Netzwerke einzurichten, um eine landesweite Lobbyarbeit für Verkehrssicherheit und Verkehrsoffer zu gewährleisten,
- den von den Opfern initiierten Weltgedenktag gemeinsam zu begehen und zu dieser Gelegenheit auf die Folgen der Gefahren im Straßenverkehr und die Auswirkungen von Verkehrstoten und -verletzten hinzuweisen,
- eine nationale Gedenkstätte für die Opfer des Straßenverkehrs in der Hauptstadt eines jeden Landes einzurichten und
- eine internationale Koalition gegen Straßenverkehrsunfälle (ICART) zu gründen, die sich aus nationalen Koalitionen gegen Straßenverkehrsunfälle zusammensetzt.

Möge das Jahr, in dem sich der Tod von Bridget Driscoll zum 125. Mal jährt, mit der diesjährigen sechsten UN Global Road Safety Week und der neuen Aktionsdekade 2021 bis 2030 zum Wendepunkt im Umgang mit schuldhaft Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr werden und damit zu deren endgültigen Beseitigung beitragen.

Und möge die möglichst breite Beachtung des Weltgedenktes dies unterstützen, indem dieser Tag die tiefgreifenden Folgen von Gefahren im Straßenverkehr, d. h. die Auswirkungen traumatischer Verluste und Verletzungen und deren hohe Kosten für Familien, Gemeinden und Länder, in den Mittelpunkt stellt.

Die Reduzierung des Blutzolls würde die beste Unterstützung und Anerkennung für Verkehrsoffer überall darstellen.

E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD



**AUTOMOBIL-CLUB
VERKEHR**

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



Deutsche Gesellschaft
für Verkehrspsychologie

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



Deutsche
Hochschule der Polizei

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



Deutsche Interessengemeinschaft
für Verkehrsunfallopfer e.V.

DIVO - Deutsche Interessengemeinschaft für
Verkehrsunfallopfer e. V.
Mail: info@divo.de



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



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

LPD Martin Mönnighoff, Polizeipräsidium Münster

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

Vorstandsmitglieder der VOD

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

EPHK a.D. Peter Schlanstein, Geschäftsführender Vorstand, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen, Münster

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

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

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

LPD Martin Mönnighoff, Polizeipräsidium Münster

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

Wissenschaftlicher Beirat der VOD

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

Prof. Dr. Rainer Banse, Professor für Sozial- und Rechtspsychologie an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

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

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

Dipl.-Geogr. Jacqueline Lacroix, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

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

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 30.716,70 Euro), waren im jüngsten Geschäftsjahr, neben den Spenden (insgesamt 10.247,50 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD.

Nach den Ausgaben in Höhe von 19.846,18 Euro, seit 01.01.2021 bis zur Berechnung des Kassenbuchs, am 20.10.2021 zwecks Vorlage zur Kassenprüfung, sind in diesem Zeitraum insgesamt 41.194,20 Euro eingegangen.

Die Ausgaben der VOD im für diesen Zeitraum im Jahr 2021 gliedern sich wie folgt:

Druckkosten	-238,98 €
Personalkosten, Gehälter, Löhne:	-2.250,25 €
Geschäftsführung	-3.538,76 €
Internetpräsenz / Telekom	-1.221,71 €
Knappschaft-Bahn-See	-0,00 €
Kontoführungsgebühren	-191,76 €
Porto	-34,77 €
Reisekosten	-117,00 €
Steuerberatung	-41,98 €
Deutscher Verkehrsexpertentag 2019	-333,91€
Mitgliedschaften	-4.200,00 €
Projekte	-1.138,47 €
Summe der Ausgaben	-19.846,18 €

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.