

# Jahresbericht 2022 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](mailto:info@vod-ev.org)

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

SPK Münsterland Ost, BIC: WELADED1MST

IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im Juli 2023

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 31.01.2022 anerkannt.

Der Jahresbericht 2022 enthält auch wichtige Ereignisse / Erfolge / Entwicklungen aus der  
ersten Jahreshälfte 2023, die ihren Schwerpunkt oder Ausgangspunkt im Vorjahr hatten.

Beiträge: Autoren/innen Mitglieder des Vorstands und des Wissenschaftlichen Beirates der VOD

Fotos: © Bosch, DVR, Ellen Haase, MH-Konzept, MI LSA, Justo Garcia Pulido, VOD, StMI/Sebastian Widmann

# Inhalt

<b>Vorwort .....</b>	<b>3</b>
<b>Grußwort .....</b>	<b>5</b>
<b>Doppeljubiläum: 10 Jahre VOD und 20. Deutscher Verkehrsexpertentag.....</b>	<b>7</b>
Verkehrsunfälle und Prävention: Vision Zero .....	7
Unfallrettung in Deutschland.....	7
Notaufnahme und Versorgung von Unfallopfern .....	8
Rehabilitation von Unfallopfern in Deutschland .....	9
Rechtliche Situation von Verkehrsunfallopfern in Deutschland .....	9
Mangelnde Umsetzung des EU-Opferschutzrechts .....	10
Hilfe bei psychischen Schäden.....	11
UN-Charta der Rechte von Straßenverkehrsoffern.....	11
Dank für Verkehrsunfall-Unfallopferhilfe .....	12
VOD: Die Verkehrssicherheit in Deutschland erhöhen!.....	13
<b>Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsofper .....</b>	<b>15</b>
<b>Wirksamkeit einer unterrichtlichen Nachbereitung von Verkehrssicherheitskampagnen.....</b>	<b>16</b>
<b>Die Legalisierung von Cannabis – ein unkalkulierbares Risiko für den Straßenverkehr .....</b>	<b>17</b>
<b>Moderne Bedienkonzepte in Kraftfahrzeugen und ihre möglichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit .....</b>	<b>22</b>
<b>Die Rolle der Rechtsmedizin bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen .....</b>	<b>29</b>
<b>Opferschutz versus Datenschutz.....</b>	<b>32</b>
<b>Mehr Verkehrssicherheit durch Entschleunigung .....</b>	<b>35</b>
<b>Die VOD bezieht Stellung.....</b>	<b>38</b>

Neue Schriftenreihe der VOD.....	42
Verkehrssicherheitsdialog in Bayern .....	44
Auf NRW-Straßen weniger Unfälle und Tote in 2022 als vor der Pandemie .	46
Kooperationsvereinbarung der VOD mit dem Land Sachsen-Anhalt .....	49
Verkehrsunfallprävention in Zusammenarbeit mit dem ETSC.....	51
Entwicklungen in der Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR) .....	54
E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD .....	56
Personen in der VOD.....	59
Einnahmen und Aufwendungen .....	62

# Vorwort

Liebe Vorstandskolleginnen und -kollegen,  
liebe Kolleginnen und Kollegen des  
wissenschaftlichen Beirates,  
liebe Unterstützende aus Mitgliederorganisationen  
der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD)  
und der Gesellschaft,

seit nunmehr elf Jahren darf ich in unserem Dachverband mitwirken und dazu beitragen, die Situation von Verkehrsunfallopfern zu verbessern.

Mit großer Dankbarkeit und Freude habe ich im Jahr 2022 den Vorsitz der VOD übernommen. Unser Auftrag und unser Ziel ist es, die Verkehrsunfallverhütung zu optimieren sowie die Folgen von Verkehrsunfällen für die Opfer zu mildern.



Einen zentralen Schwerpunkt dieser Aufgabe haben wir inzwischen auf die konkrete Unterstützung von Unfallbetroffenen gelegt. Dafür steht unser leistungsstarkes und fachkompetentes Hilfenetzwerk mit seinen engagierten Mitwirkenden bereit. Mein persönliches Anliegen ist es, das Hilfenetzwerk der VOD weiterhin zu stärken und zu fördern.

Es steht den betroffenen Menschen in jeder Phase der Regulierung eines Schadens oder ihrer Genesung mit all den damit in Zusammenhang befindlichen speziellen Fragestellungen als Lotsenhilfe bei und vermittelt bei Bedarf weitere Fachleute.

Im juristischen Dschungel bietet das VOD-Hilfenetzwerk zielgenaue und individuelle Beratung und im Einzelfall auch emotionalen Beistand. Wir möchten Betroffenen von Verkehrsunfällen ein Gefühl von Sicherheit, Vertrauen und Hoffnung vermitteln, während sie den Weg ihrer Wiedergutmachung und Heilung beschreiten.

Ein besonderer neuer Schwerpunkt, den wir in jüngster Vergangenheit als weiteren elementaren Baustein der konkreten Unterstützung für Opfer von Verkehrsunfällen lanciert haben, liegt in der Prüfung des Einsatzes einer Schiedsstelle für langjährig andauernde und „schwierige“ materielle Regulierungsfälle.

In diesem Zusammenhang ist es uns gelungen, gute Kontakte zum Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zu knüpfen. Unsere Anstrengungen zielen darauf ab, für kaum oder nur schleppend lösbare, schwerwiegende Fälle eine unabhängige Instanz zu etablieren, die als Vermittler zwischen den Verkehrsunfallopfern und den Versicherungsgesellschaften agiert.

Im Ergebnis sollen dadurch gerechte und für beide Seiten faire Entscheidungen unter Einbindung und Mitwirkung der Betroffenen selbst gefunden werden. Unbefriedigend langjährige und ermüdende Rechtsstreitigkeiten sowie oftmals damit einhergehende Retraumatisierungsdynamiken ließen sich dadurch vermeiden.

Als VOD sind wir bestrebt, uns nicht nur innerhalb der Mitglieder unseres Dachverbands, sondern auch in der Gesellschaft stärker zu vernetzen. Wir sind offen für Partnerschaften und Kooperationen, um unsere Ziele gemeinsam zu verwirklichen.

Die Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen und Bildungseinrichtungen spielt dabei eine wichtige Rolle. Durch den Austausch von Wissen und Erfahrungen wollen wir die bestmögliche Unterstützung für Verkehrsunfallopfer gewährleisten und gleichzeitig zu einem besseren Verständnis ihrer Bedürfnisse in der Gesellschaft und in der Politik beitragen.

Es erfüllt mich mit großer Freude und Stolz, ein Mitglied dieser wertvollen Gemeinschaft zu sein, und ich möchte allen Beteiligten von ganzem Herzen für das geleistete Engagement und die wertvolle Unterstützung danken. Ihre Beiträge ermöglichen es uns, die Arbeit fortzuführen und wirkungsvolle Veränderungen in der Verkehrsunfallprävention und der Verkehrsunfall-Opferhilfe zu leisten. Gemeinsam vermögen wir, das Bewusstsein für die Belange von Verkehrsunfallopfern zu schärfen und ihnen eine kraftvolle Stimme zu verleihen.



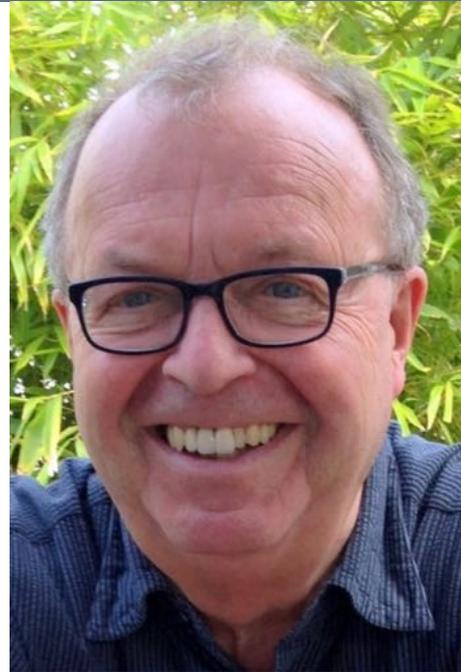
Silke von Beesten

# Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Es ist deutlich wahrzunehmen: Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) wächst und gewinnt weiter an Bedeutung. Darüber freue ich mich sehr aus meiner neuen Rolle als Ehrenvorsitzender.

Der VOD-Vorstand, der Wissenschaftliche Beirat, die Beratungsgruppe für individuelle Hilfe und die vielen weiteren Ehrenamtler stellen mit ihrer Kompetenz und ihrer Motivation die Basis des Erfolgs dar. Als früherer Vorstandsvorsitzender habe ich immer darauf geachtet, Autokratie zu verhindern, denn motivierte Fachleute benötigen keine Vorgaben. Mit dieser Ausrichtung der Organisationskultur sah und sehe ich die Basis für die bisherigen Erfolge der VOD.



Ich nehme dieses Grußwort gerne als Möglichkeit, Fachleute zu motivieren, sich dem mittlerweile großen Netzwerk der VOD anzuschließen, wie andere auch ohne Vergütung Aufgaben zu übernehmen und somit die Nachhaltigkeit der Arbeit von VOD zu sichern.

Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff  
Ehrenvorsitzender der VOD



# Doppeljubiläum: 10 Jahre VOD und 20. Deutscher Verkehrsexpertentag

Die Jubiläumsveranstaltung der VOD unter dem Titel „Die Rechte von Unfallopfern stärken“ fand im Sommer 2022 in Münster unter der Schirmherrschaft von Herbert Reul, Minister des Innern des Landes NRW, statt. Inhalt und Verlauf der Veranstaltung zum 10-jährigen Jubiläum der VOD, in deren Mittelpunkt das Schicksal von Verkehrsunfallopfern stand, sind dem Bericht über die Pressearbeit der VOD zu entnehmen.

## Verkehrsunfälle und Prävention: Vision Zero

Zum VOD-Jubiläum und Verkehrsexpertentag wurden kurze und prägnante Vorträge von Fachleuten aus Unfallrettung, Notfallmedizin, Rehabilitation, Justiz und Unfallopferhilfe im Rahmen eines Trauma-Trails mit den darauf abgestimmten Beiträgen zum optimalen Versorgungsablauf in die Unfallgeschichte eingebettet, um positive Muster der Opferbetreuung und -versorgung aufzuzeigen. Die VOD ist bestrebt, Vorschläge zu entwickeln, wie die Bedingungen der Verkehrsunfallopferbetreuung und -versorgung in Deutschland so optimiert werden, dass die bestmögliche gesundheitliche und angemessene finanzielle Wiederherstellung der Opfer gewährleistet ist. Schließlich lässt sich nur auf diese Weise eine sekundäre Viktimisierung der Betroffenen vermeiden.

## Unfallrettung in Deutschland

Aus Sicht eines Unfallopfers geht es beim Ablauf eines modernen Rettungseinsatzes im ersten Schritt, wie es Frank Drescher, Betriebsleiter beim Malteser Rettungsdienst, ausführte, um die Chance des Überlebens – bis am Schluss die Rehabilitation und die 100-prozentige Wiederherstellung als Ziel steht. Dazu bedarf es eines gesamten Systems, um Überleben bis hin zur Rehabilitation zu ermöglichen. In der Struktur des deutschen Rettungswesens gibt es jedoch nicht „das existierende Rettungswesen“, sondern mindestens 16 verschiedene Systeme, da die Bundesländer durchaus die Gestaltungsspielräume an die Kreise und kreisfreien Städte weitergeben. So bestehen Spielräume, den Rettungsdienst auszugestalten, die sich auf die Versorgungsqualität auswirken. Beispielhaft sei die Hilfsfrist genannt.



Hilfsfristen haben die Berechtigung bei der Berechnung der flächendeckenden Versorgung mit Rettungsfahrzeugen. Sie sagen jedoch nichts aus über die Qualität der medizinischen Versorgung. Drescher betonte, dass in der Versorgungskette „unterbrechungsfrei“ und ohne Informationsverluste gearbeitet werden müsse. Zielkrankenhäuser sollten sich frühzeitig auf den Zustand des Patienten einstellen können. Der Rettungsdienst müsste unverzüglich bei Transportbeginn das versorgungs-

berite Krankenhaus kennen und erreichen können. Entscheidend sei dabei, dass die Versorgung im Schockraum innerhalb einer Stunde nach Ereignis beginne („Golden Hour of Shock“), da in dieser Zeit der Traumatherapie die Überlebenschancen von Patientinnen und Patienten nach einem Unfall am besten sind.

## Notaufnahme und Versorgung von Unfallopfern

2021 wurden über 35.000 schwerverletzten Personen im TraumaRegister (TR) der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU) registriert. Verunglückte Patienten versterben nicht nur am Unfallort, sondern gegenwärtig mit einem Anteil von rund 13 Prozent im Krankenhaus. Diese Quote steige leider mit zunehmendem Lebensalter, berichtete Prof. Dr. med. Sabine Ochman. Häufig seien es jedoch junge Patienten, die verunfallen und die Verletzungen zwar überleben, aber entscheidend sei auch für diese die Qualität der medizinischen Versorgung. Dem Faktor Zeit komme dabei eine ganz entscheidende Bedeutung



zu, erklärte die stellvertretende Direktorin des Universitätsklinikums Münster. Das gelte nicht nur von der Unfallstelle in die Klinik, sondern in der Klinik ticke die Uhr ebenso weiter: „Pro drei Minuten bis zur Notoperation steigt die Letalität um ein Prozent an“, berichtete die Chirurgin. Das heiße, die Rettungswege müssten kurz sein, und dies gelte auch in der Klinik.

„Die Versorgungsstruktur ist mittlerweile hervorragend in Deutschland“, lobte die Geschäftsführende Oberärztin der münsterschen Uniklinik. Jeder Patient bekomme innerhalb von Deutschland das geeignete Krankenhaus, und dies grundsätzlich innerhalb der gleichen Zeit. Unter den Krankenhäusern werde kommuniziert, um bei unterschiedlichen Versorgungsstrukturen die Rettungskette optimal fortzuführen. Innerhalb von 30 Minuten erreiche jeder Patient mittlerweile eine Klinik in Deutschland. Es gebe ganz klare Kriterien, einerseits nach Unfallmechanismus, wann ein Schockraum alarmiert werde, z. B. bei Hochrasanz, bei schwerer Verletzung von Fußgängern oder Zweiradfahrern oder Tod eines (anderen) Fahrzeuginsassen, und andererseits nach Verletzungsmuster, z. B. instabile Beckenbrüche, mehrere Extremitätenbrüche, Penetration oder Schädigung des Rückenmarks.

Wenn ein Patient verunfallt sei, werde, wie Ochmann berichtete, eine Trauma-Hotline angerufen, wobei der Notarzt vor Ort einem verantwortlichen Arzt in der Klinik unmittelbar klare Informationen weitergeben könne. Sodann werde sofort ein Schockraum eröffnet, und sämtliche Kollegen verschiedener Disziplinen würden direkt zusammenkommen, den Patienten zu versorgen. Im interdisziplinären Team herrschten sodann vorbereitete klare Absprachen, eine eindeutige Aufgabenverteilung, eine unmissverständliche Kommunikation, ein interdisziplinär standardisiertes Versorgungsverfahren und ein prioritätsorientiertes Handeln zugunsten des Patienten. Das Universitätsklinikum Münster habe ein eigenes Trainingszentrum eingerichtet, bei dem das gesamte Personal regelmäßig für die Abläufe im Schockraum trainiere und dabei – zur Vermittlung ggf. erforderlicher Rückmeldungen – überwacht werde.

## Rehabilitation von Unfallopfern in Deutschland

Das Erreichen des Ziels der Unfallopfer, möglichst alle Fähigkeiten vor dem Unfall wiederzuerlangen, erfordert, so der ehemalige Abteilungsleiter der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), Prof. Dr. Andreas Kranig, das Opfer professionell zu rehabilitieren. Gesundheitliche, mentale, physische und psychische Fähigkeiten nach Möglichkeit schon von Anbeginn zu erhalten, indem ganz früh, schnell, planmäßig geholfen werde, und zwar schon am Unfallort bei der Bergung, Rettung und der Ersten Hilfe, den Untersuchungen und der Priorisierung sowie der erforderlichen Operationen, seien der Grundstock für den Erfolg der Wiederherstellung der Gesundheit.



Die Klassifizierung in einen Dienstwegeunfall oder in einen Verkehrsunfall im privaten Lebensbereich, wobei letzteres die Regel darstellt, ist entscheidend für die rechtliche Kostentragungspflicht und hat Auswirkungen auf die Versorgung der Verunglückten. Wer in einem Arbeits-, Ausbildungs- oder Dienstverhältnis steht und sich auf dem Weg dahin oder zurück verletzt, bekommt von der gesetzlichen Unfallversicherung der Berufsgenossenschaften (BG) Leistungen aus einer Hand, die z. B. deutlich großzügiger sind als die der normalen Krankenversicherung. Schließlich soll der Patient ja schnell wieder auf die Beine kommen und weiterhin arbeiten können. Demgegenüber existiert für das „normale“ Verkehrsunfallopfer, welches keinen BG-Unfall geltend machen kann, eine Viergliederung der Verantwortungsträger einer möglichen Rehabilitation mit oftmals erforderlichem Abstimmungsbedarf. Neben der Krankenversicherung sind dies die Rentenversicherung, die Arbeitsverwaltung und die Pflegeversicherung, die jeweils bemüht sind, sich die entstehenden Behandlungskosten von der gegnerischen Haftpflichtversicherung erstatten zu lassen. Opfer stehen sich bei einem BG-Unfall deutlich besser. Denn die gesetzliche Unfallversicherung zahlt z. B. bei dauerhafter Minderung der Erwerbsunfähigkeit eine Verletztenrente auf das normale Gehalt obendrauf oder ein Übergangsgeld bei Maßnahmen zur Teilhabe am Arbeitsleben sowie Pflegegeld bei erheblichem Hilfebedarf. Zudem bestehen ggf. weitere Ansprüche auf Sach- oder Dienstleistungen, insbesondere ambulante und stationäre ärztliche Behandlungen, Psychotherapien, häusliche Krankenpflege, Haushaltshilfen, sogenannte Teilhabeleistungen, Heil- und Hilfsmittel – und dies, anders als bei der gesetzlichen Krankenversicherung, ohne Budgetierung der einzusetzenden Mittel.

## Rechtliche Situation von Verkehrsunfallopfern in Deutschland

Aus seiner in langjähriger Praxis als stellvertretender Vorsitzender Richter beim 1. Zivilsenat des OLG Düsseldorf gewonnenen Erfahrung bewertet Rolf Krücker die rechtliche Situation von Verkehrsunfallopfern als ambivalent. Die gute Nachricht sei, dass nur etwa 10 Prozent der Verkehrsunfälle mit Sach- oder Personenschäden streitig durch die Gerichte



zu entscheiden seien. D. h. in rund 90 Prozent der Fälle komme es zu einer Regulierung durch die zuständige Kfz-Haftpflichtversicherung. Die schlechte Nachricht: „Die freiwillige Regulierungsbereitschaft von Kfz-Haftpflichtversicherungen ist sehr unterschiedlich“, erklärte der Richter a.D. Einige Versicherer leisteten, wenn überhaupt, allenfalls „symbolische Beträge“. Oft würden Mitverschuldens- einwände geltend gemacht oder man berufe sich darauf, „das Ausmaß als unfallbedingt behaupteter Körperschäden sei altersbedingten Vorbeeinträchtigungen geschuldet, die mit- oder alleinursächlich gewesen“ seien, tadelte Krücker. In diesen problematischen Fällen habe nicht das Opfer, sondern der Unfallverursacher die bessere Ausgangsposition. Nachdem dieser die Sache seiner Haftpflichtversicherung übergeben und deren Fragen zum Schadenshergang beantwortet habe, sei er erst einmal aus dem Schneider. Denn die Versicherung setze sich danach mit den Forderungen der unfallgeschädigten Person auseinander. Beim Geschädigten liege nun die gesamte Beweislast für die Richtigkeit aller Ansprüche. Oft könne aber ein komplexe Unfallsache mit vielen Streitpunkten zum Kollisionshergang und zu den körperlichen und psychischen Folgen nur mit Hilfe von Sachverständigengutachten aufgeklärt und gerichtlich entschieden werden.

Krücker beklagte, es sein ein offenes Geheimnis, dass es medizinische, insbesondere orthopädische Sachverständige gebe, die – trotz ihrer gerichtlichen Bestellung – mehr oder weniger subtil eine versicherungsfreundliche Tendenz zum Nachteil der Verkehrsunfallopfer verfolgen. Oft gebe es auch keinen eindeutigen Nachweis einer Körpverletzung durch röntgenologische Bildgebungsverfahren – und schon sei ein Opfer vor Gericht mitten in den Beweisschwierigkeiten. „Im Fall erheblicher Körpverletzungen und bzw. oder Gesundheitsschäden ist ein Unfallopfer nach langen Begutachtungen und gerichtlichen Auseinandersetzungen oft psychisch am Ende“, resümierte der ehemalige Richter am Oberlandesgericht.

Die VOD ist bemüht, einem geschädigten Unfallopfer Härten durch ein zögerliches Regulierungs- verhalten der Versicherung oder durch eine überlange Prozessdauer zu ersparen. Dazu sind in der Vergangenheit verschiedene Initiativen ergriffen worden, bislang jedoch ohne durchgreifenden Erfolg beim Gesetzgeber. Zwar könnten bei Verkehrsunfällen grundsätzlich finanziell leistungsfähige Versicherungen in Anspruch genommen werden. Ob diese Versicherungen jedoch immer von ihrer Leistungsfähigkeit Gebrauch machen, sei eine andere Frage, betonte Krücker. Ein Lichtblick ergebe sich, so der Jurist, aus der EU-Opferschutzrichtlinie (2012/29/EU), nach der die Mitgliedstaaten u. a. dafür Sorge tragen sollen, dass Opfern zur Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen in der Rechtspraxis Hilfeleistungen angeboten werden.

## **Mangelnde Umsetzung des EU-Opferschutzrechts**

Auf Veranlassung der VOD hat der EU-Kommissar für Justiz, Didier Reynders, mit einem Schreiben vom 26.02.2021 klargestellt, dass auch von Verkehrsstraftaten (wie z. B. fahrlässige Körperverletzung, § 229 StGB) betroffene Unfallgeschädigte unter den Schutz der EU-Opferschutzrichtlinie fallen. Allerdings sei eine Umsetzung dieser auch für Deutschland verpflichtende Richtlinie bisher weder in das öffentliche noch in das politische Bewusstsein vorgedrungen. Erst recht gelte dies für die juristische Praxis, bedauerte der Ex-Oberlandesrichter.

## Hilfe bei psychischen Schäden

Leider ist in Deutschland die nötige Inanspruchnahme zeitnah erforderlicher Hilfeleistungen für Verkehrsunfallopfer häufig mit erheblichen rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten verbunden. Denn Therapieplätze sind knapp, zumindest bei Kassen-Therapeuten. Verkehrsunfallopfer, die nicht in den Genuss einer privatärztlichen Psychotherapie oder in den privaten Schutz einer gesetzlichen Unfallversicherung (insbesondere für Unfälle am Arbeitsplatz und auf dem Weg von und zur Arbeit) fallen, benötigen deshalb in der Regel einen rechtlichen Beistand, um psychotherapeutische Hilfen zu erhalten.



Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat die VOD deshalb das bislang einzigartige Internetportal zu psychischen Unfallfolgen [„www.hilfefinder.de“](http://www.hilfefinder.de) entwickelt. Vorgestellt wurde das Portal durch Silke von Beesten, VOD, und Jacqueline Lacroix, DVR. Hier finden Verkehrsunfallopfer, deren Angehörige, Zeugen oder Helfer umfassende Informationen zum Thema psychische Unfallfolgen sowie Kontaktadressen zu Institutionen, die erste Unterstützung bieten. Durch einen frühzeitigen und unbürokratischen Zugang zu professionellen Hilfsangeboten können psychische Unfallfolgen reduziert werden.

## UN-Charta der Rechte von Straßenverkehrsoffern

Verkehrsunfallopfer, insbesondere diejenigen mit körperlichen und seelischen Gesundheitsschäden, haben oftmals einen schweren Kampf mit Versicherungen zu führen. Stellvertretend für die Versicherungen kämpfen Rechtsanwälte mit manchmal herabwürdigenden und unsachlichen Mitteln für ihren fragwürdigen Erfolg zu Lasten von Unfallopfern. Einige Verkehrsunfallopfer erleiden durch die Belastungen bei der Auseinandersetzung mit den Versicherern deutlich nachweisbare gesundheitliche Schäden. Die Ursachen für das teilweise verschleppende Regulierungsverhalten der Versicherer sieht Rechtsanwalt Bernd Höke, bis 2010 Vorsitzender der Kraftfahrt-Schadenkommission des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) im knallharten Wettbewerb unter den Versicherern, der immer rigoroser geworden sei und in der Folge zu Kostenspareffekten geführt habe. Dies sei bis heute nicht viel bessergestellt. Höke bezog deshalb vor zwölf Jahren wegen des fehlenden fairen Ausgleichs beim Umgang mit Opfern, der „immer stärker gelitten“ habe, einen bemerkenswerten Seitenwechsel. Er verließ seinen bisherigen Aufgabenbereich und wirkt seither mit einer expandierenden Anwaltskanzlei - im Gegensatz zu vielen seiner Kollegen im Markt - nur noch als „Stimme der Geschädigten“ für Verkehrsunfallopfer und nimmt keine Aufträge aus der Versicherungswirtschaft mehr an.



Noch heute sei die Polemik in Schriftsätzen und auch vor Gericht bei Versicherern oft beschämend, urteilte der erfahrene Jurist. So werde z. B. schon in den ersten Schriftsätzen von Versicherungsanwälten alles bestritten, was in irgendeiner Weise zu Forderungen führen könnte.

Um die Sachlichkeit im gegenseitigen Austausch bei Streitfällen zu fördern, hat Höke sich als Vorstandsmitglied des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (Institute for European Traffic Law – IETL) über sieben Jahre durch hartnäckiges Drängen mit langem Atem dafür eingesetzt, eine Charta der Vereinten Nationen (UN-Charta) über die Rechte von Straßenverkehrsoffern zu initiieren und zu entwickeln, bis diese schließlich im März 2021 ([ECE/TRANS/WP.1/2021/1](#)) in Genf verabschiedet worden ist.

In der UN-Charta geht es nicht um das Straßenverkehrsrecht oder das Haftungsrecht, welches weitgehend staatlich geregelt ist, sondern um das bislang nicht geregelte Verhalten in der Regulierung. Bei der Charta handelt es sich also nicht um ein Gesetz, vielmehr um einen Appell von höchster Stelle, zu den Rechten von Verkehrsunfallopfern weltweit einen ethischen Verhaltenskodex zu schaffen. Ein wesentlicher Grundsatz sei die Ziffer 4 der Charta, in der es heißt: „Die Anzeige des Opfers soll sowohl proaktiv als auch sorgfältig und respektvoll behandelt werden. Innerhalb eines angemessenen Zeitraums sollte das Opfer Informationen darüber erhalten, wie und von wem sein Anspruch bearbeitet wird.“

Hiervon sei in Deutschland gegenwärtig noch zu wenig zu spüren, kritisierte der Anwalt der Geschädigten, der in nur zehn Jahren die größte Spezialkanzlei Deutschlands in Sachen Verkehrsrecht mit einem bundesweiten Niederlassungsnetz geschaffen hat. Ein weiterer wichtiger Punkt sei auch die Ziffer 5 der UN-Charta, die fordert: „Das Opfer und sein ordnungsgemäß bestellter Vertreter sollen mit Fairness, Würde, Respekt und Einfühlungsvermögen behandelt werden, wobei die Situation, in der sich das Opfer nach dem Verkehrsunfall befinden kann, gebührend zu berücksichtigen ist.“ Auch Vorschusszahlungen sollten, wie es Ziffer 7 der Charta fordert, idealerweise den bereits erlittenen Schaden abdecken, der nicht von einer anderen Stelle entschädigt wird. Die Notwendigkeit von Vorschüssen habe, so Höke, der zu diesem Thema beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2018 einen Vortrag gehalten hat, inzwischen auch Unterstützung bei Richtern des BGH gefunden. Man dürfe Geschädigte nicht länger „am langen Arm verhungern lassen“.



## Dank für Verkehrsunfall-Unfallopferhilfe

Die Laudatio zum zehnjährigen Bestehen der VOD hielt Jürgen Mathies, Staatssekretär im Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen: „Das bemerkenswerte Engagement der VOD wird deutlich, wenn man sich vor Augen führt, was in den letzten zehn Jahren seit Gründung des Vereins alles bewegt wurde. Angefangen mit der Einrichtung eines Beratungsnetzwerkes bis hin zum Internetportal [„helfefinder.de“](#). Wir brauchen die Unterstützung der VOD, denn sie bietet in einer solchen Ausnahmesituation Halt und Hilfe an.

Ich möchte ganz herzlich – auch im Namen von Minister Reul und im Namen des Landes Nordrhein-Westfalen – Danke sagen für die Arbeit der VOD.“

Moderiert wurde die Jubiläumsveranstaltung der VOD von Kirsten Lühmann, Mitglied im Deutschen Bundestag und Sprecherin der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD von 2011 bis 2021.

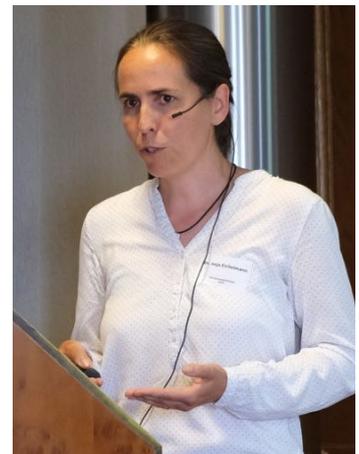
## VOD: Die Verkehrssicherheit in Deutschland erhöhen!

Auch der zweite Teil der Veranstaltung der VOD im Juni 2022 war ein Jubiläum: Der Deutsche Verkehrsexpertentag wurde zum 20. Mal durchgeführt. Moderiert von Prof. Dr. André Bresges von der Universität zu Köln referierten Fachleute zu der Frage, wie in Deutschland die Vision Zero mit dem Ziel "Keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr!" verwirklicht werden kann.

Die VOD plädierte bei der Veranstaltung – wie seit Jahren – für niedrigere Fahrgeschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Prof. Dr. Bernhard Schlag, Präsident des Wissenschaftlichen Beirates der VOD: „Weniger Tempo gibt mehr Zeit, Fehler zu korrigieren, und macht so den Verkehr gleichmäßiger, sicherer und umweltverträglicher. Niedrigere Geschwindigkeiten schützen besonders vulnerable Gruppen: Kinder, ältere Menschen und Personen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.“ Schlag plädierte zur Verwirklichung der Vision Zero außerdem dafür, Verkehrsaufwand stärker zu vermeiden, sichere Verkehrsmittel zu fördern und die Entdeckungswahrscheinlichkeit bei Regelübertretungen zu erhöhen.

Dr. Anja Eichelmann von der Fahrzeugsystemdaten GmbH in Dresden erläuterte den Beitrag der Fahrzeugtechnik zur Vision Zero durch (Weiter-)Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen und betonte die Bedeutung der regelmäßigen Untersuchung der Leistungsfähigkeit von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen.

Nach Auffassung von Prof. Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei stehen die Gesetzgeber in Europa, im Bundestag und in den Landtagen gemeinsam in der politischen Verantwortung, den Straßenverkehr durch passende gesetzliche Regelungen sicherer zu machen. Gesetze müssten verständlich und mit klaren Pflichten formuliert sein, damit sie von den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern akzeptiert würden. Und sie müssten regelmäßig auf den Prüfstand gestellt werden, um zu sehen, ob sie noch zu aktuellen Entwicklungen passen.





Beim Thema „Straße“ demonstrierte Prof. Dr. Uwe Plank-Wiedenbeck von der Universität Weimar typische Sicherheitsdefizite bei Vorentwürfen, Ausführungsentwürfen und Verkehrsfreigaben und plädierte eindringlich für die Durchführung von Sicherheitsaudits. Mit diesem systematischen und formalisierten Verfahren, das die Belange der Verkehrssicherheit bei der Planung und beim Entwurf von Straßen optimal berücksichtigen soll, könnten Sicherheitsaspekte überprüft und Sicherheitsdefizite identifiziert werden.



Den Themenkatalog rundete Dr. Wolfram Hell von der Universität München ab mit seinem Referat zur Vision Zero auf nationaler und internationaler Ebene. Die Datenerfassung von Schwer(st)verletzten im Straßenverkehr – etwa Querschnittsgelähmte, Menschen im Koma oder Brandverletzte – müsste verbessert und diese gewonnenen Daten müssten mit dem Traumanetzwerk der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie verbunden werden. Außerdem forderte Hell, dass Landstraßen wie in Schweden in der Fahrbahnmitte getrennt werden sollten, was etwa 90 Prozent weniger tödliche Unfälle zur Folge hätte. Einen ähnlich positiven Aspekt sah er darin, wenn alle Menschen auf dem Fahrrad und E-Bike einen Helm tragen würden.

Mit der Doppelveranstaltung hat die VOD ihre zwei Aufgabenschwerpunkte verdeutlicht: Unfallopferschutz und Unfallprävention.

*Autoren: Michael Hess und Peter Schlanstein*

# Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsoffer

„Wie erhalte ich Informationen über den Ermittlungsstand der Polizei? Gibt es überhaupt Möglichkeiten Forderungen zu stellen, wenn man den Unfall eventuell (mit)verschuldet hat? Können Sie mich bitte bei der Suche nach einem Psychotherapieplatz unterstützen, damit schnellstmöglich mit der Behandlung begonnen werden kann? Ich habe das Gefühl juristisch nicht gut vertreten zu werden und fühle mich mit allem allein gelassen.“

Diese und viele ähnliche Anfragen und Aussagen von Menschen, die an einem Verkehrsunfall beteiligt waren oder die Angehörige von Verkehrsoffern sind, erreichen das Hilfenetzwerk der VOD, das im Frühjahr 2021 gegründet wurde, regelmäßig.

Die zwischenzeitlich 15 Mitwirkenden der Arbeitsgruppe sind unabhängig und helfen Verkehrsoffern nach dem Prinzip der Menschlichkeit. Ihr Anliegen ist ein Zusammenwirken aller beteiligten Parteien, das von Fairness, Würde, Respekt und Einfühlungsvermögen geprägt ist. Dabei soll das Hilfeangebot keine Rechtsberatung ersetzen. Die Unterstützung erfolgt in einer Lotsenfunktion und ist für die Menschen, die sich mit einem Anliegen an die Arbeitsgruppe wenden, kostenfrei.

Im Jahr 2022 hat die Arbeitsgruppe 68 Anfragen bearbeitet, davon konnten 47 bereits beendet werden. Es handelt sich dabei sowohl um Fälle, die nach wenigen Gesprächen abgeschlossen werden konnten, als auch um Unterstützungsleistungen, die sich über einen längeren Zeitraum erstrecken. Das kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn es darum geht, Ansprüche gegenüber Kostenträgern geltend zu machen und diese Auseinandersetzungen schon Jahre andauern. Für die Verkehrsoffer und deren Angehörige ist das oft sehr belastend und manchmal auch existenzbedrohend.

Da die Mitwirkenden im Jahr 2022 gegenüber dem Gründungsjahr deutlich mehr Anfragen bearbeitet haben, ist davon auszugehen, dass sich auch im Jahr 2023 die Zahl der Betroffenen, die sich an das Hilfenetzwerk wenden, steigern wird.

Das Team freut sich über weitere Mitwirkende, die sich mit ihrer Erfahrung und Fachkompetenz für Verkehrsoffer einsetzen möchten.

Kontakt: [leitung.beratung@vod-ev.org](mailto:leitung.beratung@vod-ev.org)

Autorin: Heidrun Schell



# Wirksamkeit einer unterrichtlichen Nachbereitung von Verkehrssicherheitskampagnen

Die Zusammenarbeit der VOD mit der Polizei Paderborn hat wichtige Erkenntnisse darüber geliefert, wie eine gezielte Nachbereitung von Verkehrssicherheitskampagnen im schulischen Kontext effektiv gestaltet werden kann. Im Fokus stand dabei die Beantwortung verschiedener Forschungsfragen, die darauf abzielten, die Wirksamkeit bestimmter Maßnahmen und die Eignung spezifischer Konzepte zu untersuchen.

Ein zentraler Aspekt der Forschung bestand darin, das erfolgreiche Konzept der seit 2010 bestehenden Verkehrsunfallpräventionskampagne „Crash Kurs NRW“ mit einem veränderten Ansatz zu vergleichen. Dabei wurde ein Unfallauto-Exponat als zentrales Element eingesetzt, um die Teilnehmenden direkt mit den Folgen von Verkehrsunfällen in Verbindung zu bringen. Dieser innovative Ansatz ermöglichte es den Teilnehmenden, beispielsweise das Ausmaß der Verformung in Zusammenhang mit dem Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit zu thematisieren und zu verstehen.

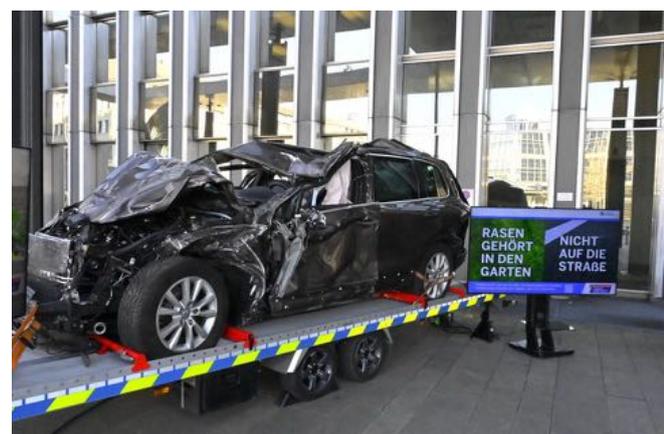
Ein weiterer Schwerpunkt der Forschung lag auf der Rolle der Polizei bei der Vermittlung von Verkehrssicherheitsbotschaften. Die Anwesenheit von Polizeibeamt\*innen während der Nachbereitungsveranstaltung sollte untersucht werden, um festzustellen, ob sie einen Einfluss auf die Reaktanz der Teilnehmenden haben und inwiefern sie das Sicherheitsbewusstsein stärken können.

Darüber hinaus wurde das unterrichtliche Nachbereitungskonzept selbst analysiert, um festzustellen, inwieweit es erfolgreich ist, Verhaltensänderungen bei den Teilnehmenden zu initiieren. Dabei wurden Methoden aus der kognitiven Verhaltenstherapie und gängigen Verkehrssicherheitsprogrammen adaptiert, um die Werte, Normen und Einstellungen der Teilnehmenden zu beeinflussen und sicherheitsadäquates Verhalten zu fördern.

Die Ergebnisse dieser spannenden Forschungs Kooperation werden in Kürze in der renommierten Fachzeitschrift „Frontiers in Psychology“ publiziert. Durch die Veröffentlichung der Ergebnisse wird die wissenschaftliche Gemeinschaft von den Erkenntnissen profitieren und weitere Diskussionen und Forschungen in diesem Bereich anregen.

Die Zusammenarbeit mit der Polizeibehörde Paderborn stellt einen wichtigen Schritt zur Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit dar. Die gewonnenen Erkenntnisse können als Grundlage dienen, um gezielte Nachbereitungsmaßnahmen in Schulen und Bildungseinrichtungen zu implementieren und somit die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern.

*Autorin: Silke von Beesten*



# Die Legalisierung von Cannabis – ein unkalkulierbares Risiko für den Straßenverkehr

Die aktuelle Bundesregierung möchte nach einer Vereinbarung in ihrem Koalitionsvertrag den Handel bzw. Umgang mit Cannabis legalisieren. Dabei werden laut amtlicher Aussage <sup>1</sup> des Bundesgesundheitsministeriums „die Grenzwerte im Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr unter Einbeziehung der einschlägigen Fachgremien überprüft. Regelungen über die Zulässigkeit von Fahrten unter Einfluss von Cannabis orientieren sich dabei ausschließlich an den Erfordernissen der Verkehrssicherheit.“

Die möglichen Auswirkungen eine Legalisierung von Cannabis für die Verkehrssicherheit sind jedoch weitestgehend unklar. Die Unklarheiten ergeben sich aus der nicht vorhersehbaren Konsumententwicklung. Es besteht dabei die Möglichkeit, dass einige Menschen den Konsum dieser Droge in Bezug auf deren Auswirkungen auf andere Menschen nicht ernst genug nehmen und zwischen dem Konsum der berauschenden Droge und der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabisinfluss nicht trennen können oder wollen. Dieser Fall dürfte dann eintreten, wenn „Umsteiger“ von der Droge Alkohol probierweise einmal Cannabis konsumieren und sich bei dem Wirkungsgrad und vor allem der Wirkungsdauer auf ihren Organismus verschätzen. Schließlich handelt es sich bei dem derzeit legal als Arzneimittel verkauften Medizinalcannabis um Pflanzen, deren Wirkstoffgehalt um die 20 Prozent Tetra-Hydro-Cannabinol (THC) variiert.

## Wirkungsweise von Cannabis

Die Cannabispflanze und damit auch die Cannabisprodukte mit berauschender Wirkung beinhalten den Wirkstoff THC, der – wie bei der Schwankungsbreite in Naturprodukten üblich – in den neu gezüchteten Pflanzen in unterschiedlicher Konzentration vorhanden ist. Besonders hoch ist die Konzentration von THC bei Pflanzen, die in „Indoor-Plantagen“ auf einen besonders hohen THC-Anteil hochgezüchtet worden sind. Im Vergleich zu den Joints der „Flower-Power-70er-Jahre“ ist der Wirkstoffgehalt gegenüber früheren Jahren ca. 4- bis 5-mal so hoch und damit auch die Wirkung auf den menschlichen Organismus kaum vorherzusagen.

THC wirkt, ebenso wie auch die bisherige Volksdroge Alkohol, psychoaktiv auf das gesamte zentrale Nervensystem, d. h. es beeinflusst sämtliche menschlichen Sinne. <sup>2</sup> Besonders negativ für die Verkehrssicherheit können Störungen in der Motorik, aufkommende Müdigkeit und Verlangsamung der Reaktion sein. Ebenso möglich und in den körperlichen Folgen unberechenbar sind Aufmerksamkeits- und Konzentrationsdefizite. Hinzu tritt regelmäßig eine deutliche Steigerung der Lichtempfindlichkeit, weil infolge des Genusses von THC die Pupillen stark geweitet werden. Schließlich muss man sagen, dass niemand Cannabis konsumiert, dem es nicht auf die beschriebene Rauschwirkung

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/presse/pressemitteilungen/eckpunkte-cannabis-12-04-23.html>

<sup>2</sup> BAST-Bericht M 182: Cannabis und Verkehrssicherheit



ankommt. Es sei denn, man ist Konsument aus medizinischen Gründen, weil ein Arzt den Konsum als ein Arzneimittel zur Behandlung einer schweren Krankheit verordnet hatte und das Cannabis streng nach ärztlicher Verordnung als Medikament eingenommen wird (aktuell nahezu ausschließlich mittels Vaporisation = Vernebelung, niemals aber als „Joint“, z. B. vermischt mit Tabak). Umstritten ist dabei allerdings der tatsächliche Rahmen der ärztlichen Kontrolle, die durchaus auch auf das Abholen des allmonatlichen Rezepts von 100 g aus der Arztpraxis reduziert sein kann, ohne dass eine medizinische Überprüfung des Cannabis-Patienten stattfindet.

## Neue Studien

Aktuell legten zwei Wissenschaftler, die Strafrechtlerin und Kriminologin Prof. Masha Fedorova und ihr Kollege Prof. Piet Hein van Kempen von der Radboud Universität in Nimwegen, in der aktuellen März-Ausgabe 2023 des renommierten *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice* zur möglichen Legalisierung des Handels und Konsums von Cannabis ihre Untersuchungsergebnisse vor.<sup>3</sup> Im Ergebnis halten sie eine Legalisierung völkerrechtlich für rechtmäßig möglich. Die größte Schwäche ihrer Studie: Sie verlieren kein Wort darüber, wie die möglichen Folgen einer solchen Legalisierung für die Verkehrssicherheit auf den Straßen aussehen könnten.

Mit dem Thema Cannabis und Verkehrssicherheit befassten sich in den vergangenen Jahren – veranlasst durch die Legalisierung des Handels mit Cannabis – auch Wissenschaftler aus Nordamerika. Die aktuellste Studie über die Beeinflussung durch Cannabis bei durch einen Verkehrsunfall verletzten Fahrern vor und nach der Legalisierung stammt aus Kanada.<sup>4</sup> Demnach wurde vor der Legalisierung bei 9,2 Prozent der verletzten Fahrer ein THC-Gehalt von mehr als 0 ng/ml Blut festgestellt, bei 3,8 Prozent ein THC-Gehalt von mindestens 2 ng/ml Blut und bei 1,1 Prozent ein THC-Gehalt von mindestens 5 ng/ml Blut. Nach der Legalisierung lagen die Vergleichswerte bei 17,9 Prozent, 8,6 Prozent bzw. 3,5 Prozent. Die Steigerungsraten lagen also bei durchschnittlich 95 Prozent, sodass man mit der

3 Cannabis Regulation Through the "Without Right" Clause in Article 2(1) of EU Framework Decision 2004/757/JHA on Illicit Drug Trafficking

4 Brubacher et al., Cannabis Legalization and Detection of Tetrahydrocannabinol in Injured Drivers, *The New England journal of medicine*, 2022 Jan 13; 386(2): 148 – 156

Legalisierung von Cannabis als deren erwartbare Folge eine Steigerung von THC-Konzentrationen im Blut der durch Verkehrsunfälle verletzten Fahrer festhalten kann.

Die aktuellste Studie aus den USA über den Einfluss von Cannabis auf Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang untersuchte den Einfluss von THC auf Fahrer, die an tödlichen Verkehrsunfällen im US-Bundesstaat Washington beteiligt waren. Die Ergebnisse wurden im Dezember 2021 im *American Journal of Epidemiology* veröffentlicht.<sup>5</sup> Demnach stieg die Anzahl der durch THC beeinflussten und an tödlichen Verkehrsunfällen beteiligten Fahrer (n = 8.282) von 9,3 Prozent vor der Legalisierung auf 19,1 Prozent nach der Legalisierung an, was mehr als einer Verdoppelung entspricht.

Ob sich der legalisierte Konsum von Cannabis ebenso auf negativ die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen auswirken wird, kann damit durchaus prognostiziert werden.

## Aktuelle Rechtslage bei Cannabis im Straßenverkehr in Deutschland

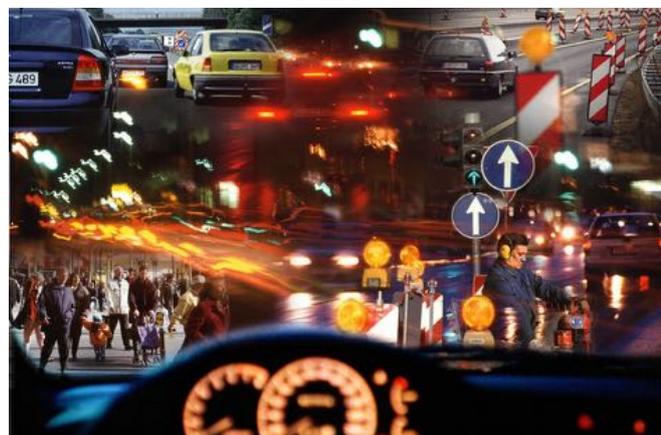
Fahrten unter dem Einfluss von THC berühren das Ordnungswidrigkeitenrecht, das Strafrecht und das verwaltungsrechtliche Fahreignungsrecht.

Nach Sinn und Zweck der Vorschrift des § 24a Abs. 2 StVG erfordert das Vorliegen ordnungswidrigen Handelns eine Konzentration von THC im Blut, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Das wird in der Wissenschaft bei Konzentrationen ab 1 ng/ml THC im Blutserum angenommen und ist vom Bundesverfassungsgericht unter wissenschaftliche Beratung als unterer Grenzwert für das Vorliegen des § 24a Abs. 2 StVG festgelegt worden.<sup>6</sup> Aktuelle verkehrspolitische Bestrebungen u. a. des Verkehrsgerichtstages gehen in die Richtung, diesen Grenzwert auf 3 ng/ml THC im Blutserum anzuheben, weil nach Ansicht einiger Wissenschaftler erst ab Erreichen dieses Grenzwertes mit negativen Auswirkungen auf den Körper zu rechnen ist. Die Grenzwertkommission, ein vom Bundesminister für Verkehr eingesetztes Expertengremium, konnte sich allerdings bislang nicht zu einer solchen Empfehlung entschließen.

Beide Verkehrsstraftaten der §§ 316 StGB (Trunkenheitsfahrt) und § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) fordern ein Führen eines Kfz im fahrunsicheren Zustand, der auch durch sogenannte „Ausfallerscheinungen“, d. h. dem sichtbaren Abweichen vom nicht berauschten Zustand, im Strafverfahren bewiesen werden muss. Bei Feststellung von rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen bedarf es bei anderen berauschedenden Mitteln wie Cannabis,

5 Tefft/Arnold, Estimating Cannabis Involvement in Fatal Crashes in Washington State Before and After the Legalization of Recreational Cannabis Consumption Using Multiple Imputation of Missing Values, 2021 Dec 1;190(12): 2582 – 2591

6 BVerfG, Beschluss vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03, juris



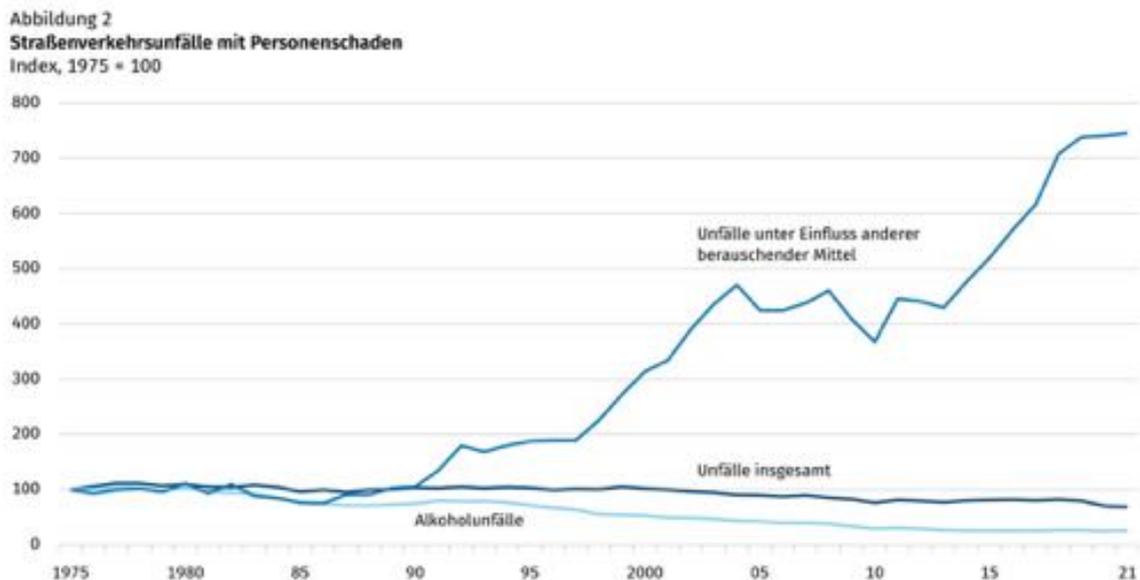
anders als bei alkoholischer Beeinflussung, bislang keines unteren Grenzwertes, um eine strafbare relative Fahrunsicherheit zu begründen. Der Grund dafür liegt in der bereits vom BVerfG angesprochenen differierenden Dosiswirkungsbeziehung begründet. Bei einer rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit ist es nicht unbedingt erforderlich, dass sich die körperlichen bzw. geistigen Mängel in Fahrfehlern ausgewirkt haben. Unter Umständen können zum Nachweis der Fahrunsicherheit auch sonstige Auffälligkeiten im Verhalten des Fahrzeugführers genügen, sofern sie konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung seiner psychophysischen Leistungsfähigkeit, insbesondere seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben.<sup>7</sup>

Wer aus medizinischen Gründen Cannabis konsumieren muss, handelt zwar nicht ordnungswidrig (sog. „Medikamentenprivileg“), würde aber bei Vorliegen von Ausfallerscheinungen strafbar handeln.

Liegt bei einem gelegentlichen Konsumenten von Cannabis eine Fahrt unter der Wirkung von THC vor, darf sofort eine MPU angeordnet werden.<sup>8</sup> Regelmäßige Konsumenten, die täglich oder nahezu täglich konsumieren, gelten allesamt als fahrungseignet und riskieren bei Bekanntwerden ihre Fahrerlaubnis.

## Cannabis und Verkehrsunfälle in Deutschland

Durch Cannabis negativ beeinflusste Fahrer sind ein stetig zunehmendes Problem für Leib und Leben der Menschen auf den Straßen in Deutschland. Dazu die folgende Statistik des Deutschen Statistischen Bundesamtes (Destatis)<sup>9</sup> über das Jahr 2021:



7 BGH, Urteil vom 15.4.2008 – 4 StR 639/07, juris

8 BVerwG, Urteil vom 11.4.2019 – 3 C 9/18, juris

9 Quelle: Destatis, Alkoholunfälle 2021, Wiesbaden 2022, S. 7

In dieser Darstellung der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle wird zwar nicht zwischen Cannabis und anderen berauschenden Mitteln unterschieden. Die Ursache dafür liegt in der statistischen Erfassung, die nicht zwischen illegalen Drogen unterscheidet, sondern nur in Summe unter dem Begriff „andere berauschende Mittel“ erfasst. Genauso indifferent verläuft die statistische Erfassung bei Drogenfahrten, die nicht zu einem Verkehrsunfall geführt haben.

Dass die meisten der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss durch THC verursacht wurden, beruht auf der Annahme, dass nach Erhebungen der Deutschen Hauptstelle für Suchtgefahren im Jahr 2021 rund 3,7 Millionen Erwachsene im Alter von 18 bis 64 Jahren Cannabis konsumierten und ca. 309.000 von ihnen sogar von dieser Droge abhängig sind.<sup>10</sup> Cannabis ist damit nach wie vor die am meisten konsumierte illegale Droge in Deutschland.

Auch das vom Bundeskriminalamt alljährlich ermittelte Bundeslagebild Rauschgiftkriminalität weist für das Jahr 2021 Cannabis, mit 59,1 Prozent Anteil an den Handelsdelikten, als das mit Abstand am häufigsten gehandelte Betäubungsmittel aus.<sup>11</sup> An der Verfügbarkeit wird ein Konsum also niemals mangeln. Da zu erwarten ist, dass bei einer Legalisierung die illegalen Produzenten und Dealer nicht auf ihre lukrative Einnahmequelle verzichten wollen, dürfte es sogar zu einem Überangebot an Cannabis und damit zu einem Preiskampf zwischen legalen Händlern und illegalen Dealern kommen.

## Fazit

Die Legalisierung des Handels mit Cannabis wird voraussichtlich die Verfügbarkeit der Droge nochmals steigern. Ein großes Angebot wird zu einem gesteigerten Konsum, auch unerfahrener neuer Konsumgruppen (sog. Experimentierkonsum) führen.

Weil Cannabis von Nichtpatienten ausschließlich zum Zweck eines Rauscherlebnisses konsumiert wird, handelt es sich um eine andere subjektive Qualität als der des Genusses von Alkohol.

Zahlreiche Neukonsumenten werden die Wirkung von THC auf ihren Organismus unterschätzen und am Straßenverkehr teilnehmen, obwohl die Droge noch nicht vom Körper abgebaut worden ist. Dabei spielt es eine große Rolle, dass THC nicht linear – wie beim Alkohol – vom Körper abgebaut wird.

Die Anzahl von Verkehrsunfällen durch unter dem Einfluss von THC stehenden Fahrern dürfte steigen. Die THC-Werte der Fahrer dürften ebenfalls steigen.

Die Legalisierung des Handels von Cannabis ist mit unkalkulierbaren Risiken für die Verkehrssicherheit verbunden. Die politische und moralische Verantwortung für die prognostizierten Entwicklungen tragen die Politiker, die für die Legalisierung im Deutschen Bundestag verantwortlich sind.

*Autor: Prof. Dr. Dieter Müller*

---

10 DHS Jahrbuch Sucht 2021

11 BKA, Rauschgiftkriminalität, Bundeslagebild 2021, S. 14

# Moderne Bedienkonzepte in Kraftfahrzeugen und ihre möglichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

## Ist der Touchscreen ein Risiko für die Verkehrssicherheit?

Ablenkung ist eine der häufigsten Ursachen schwerer Verkehrsunfälle. Das Unfallrisiko erhöht sich im Kontext mit unangemessener Geschwindigkeit und der Unterschreitung des Sicherheitsabstandes, letzteres möglicherweise aufgrund der Ablenkung selbst. Jeder 10. Verkehrsunfall in Deutschland ist auf Ablenkung zurückzuführen. Alleine der 3-sekündige Blick weg von der Straße führt bei 100 km/h zu einem fast 100 Meter langen Blindflug. Bei einer Blickabwendung von nur 1 Sekunde werden bei 40 km/h 11,1 Meter, bei 80 km/h 22,2 Meter und bei 130km/h 36,1 Meter im Blindflug zurückgelegt. Defizite beim Einhalten der Fahrspur oder vergleichbare Unsicherheiten sind zu beobachten.

Ablenkung wird oftmals durch die Bedienung eines elektronischen Gerätes während der Fahrt verursacht. Der Gesetzgeber hat dementsprechend reagiert und bereits vor geraumer Zeit die Regelungen des § 23 StVO verschärft. Die verbotene Nutzung von Smartphones oder vergleichbaren elektronischen Geräten steht dabei besonders im Fokus. Neben umfangreichen Präventions- und Repressionskonzepten hat man sich hier auch umfassend mit der Motivation für dieses gefährliche Verhalten auseinandergesetzt.

Prof. Schlag geht davon aus, dass die Abwendung vom Verkehr von Innen kommt. Sie ist nach seiner Auffassung „top-down“ gelenkt. Der Fahrer will seine Aufmerksamkeit bestimmten Dingen zuwenden. Was ist im Moment für ihn das Wichtigste? Dies sollte eigentlich die Fahraufgabe sein, tatsächlich aber ist es das Checken von E-Mails, das Tätigen von Anrufen oder das Bedienen des Navigationssystems. Die Fahraufgabe wird als leicht bewertet, und damit ist Raum für Anderes, was dem Fahrer wichtig ist. In der Selbsteinschätzung wird auf die Fähigkeit zum Multitasking vertraut. Da die Fahrtätigkeit in ihren motorischen Anteilen teilweise automatisiert abläuft, ist tatsächlich eine verführerische Voraussetzung gegeben, gleichzeitig andere Dinge zu tun.<sup>12</sup>

Parallel hierzu verändert sich derzeit die Bedienung und Ergonomie der Kraftfahrzeuge grundlegend. Wurden bisher die für die Fahraufgabe wichtigen Grundfunktionen über klassische Schalter oder Bedienhebel bedient, so erfolgt zunehmend eine Verlagerung und Integration der Bedienelemente in die in den Fahrzeugen verbauten Touchscreens.

Die Bedienabläufe sind grundsätzlich mit denen eines Tablet-PCs vergleichbar. So findet sich teilweise die von verschiedenen Betriebssystemen her bekannte Menüstruktur wieder. In der Praxis bedeutet dies, dass bestimmte Funktionalitäten des Fahrzeuges erst in einem Untermenü verändert werden können. Soweit es sich hierbei um Grundeinstellungen des Fahrzeuges, wie z. B. Öffnungs-

---

<sup>12</sup> Schlag, Prof. Dr. Bernhard, DVR-Schriftenreihe 20: Silent Killer - Wie kann die Unfallgefahr „Ablenkung im Straßenverkehr“ verringert werden?

winkel der elektrischen Heckklappe, Schließ- und Beleuchtungsroutinen oder ähnliche Funktionalitäten handelt, die während der Fahrt nicht verändert werden müssen, ist dies unproblematisch, da sie nicht im unmittelbaren Bezug zum Fahrvorgang stehen.

Zunehmend werden aber auch diese Grundfunktionen der Fahrzeugbedienung in die größer werdenden Bildschirme mit Bedienoberfläche verlagert und hier mit der Bedienung von Kommunikations- und Navigationsfeatures zusammengeführt. Je nach Herstellerphilosophie führt dies zu einer Konzentration von Bedienvorgängen auf dem Touchscreen, woraus sich eine sehr komplexe Bedienung ergibt. Eine intuitive Anwendung ist in diesen Fällen kaum noch möglich. Zur Handhabung muss der Fahrzeugführer auf den Bildschirm blicken und seine Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen abwenden. Erfolgt die Bedienung in einer nach Funktionsgruppen gegliederten Menüstruktur, so kann dies dazu führen, dass auch für die Fahraufgabe bedeutsame Funktionalitäten in Untermenüs abgebildet werden, was in der Praxis eine noch längere Ablenkungsphase darstellt.

Stellt man diese Ablenkung nun in den Kontext zu den bekannten Fakten, die belegen, dass bei einer Blickabwendung von nur 1 Sekunde bei 40 km/h 11,1 Meter, bei 80 km/h 22,2 Meter und bei 130km/h 36,1 Meter im Blindflug zurückgelegt werden und neben dem fehlenden Blickkontakt auf die Fahrbahn Defizite beim Einhalten der Fahrspur oder vergleichbare Unsicherheiten zu beobachten sind, wird die Problemstellung deutlich.

Bisher haben Entwicklungen bei der Gestaltung der Fahrzeugbedienung gezeigt, dass die Bemühungen der Fahrzeugindustrie um eine benutzerfreundliche Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle erfolgreich waren. Weiterhin fließen viele Aspekte der Unfallforschung der Fahrzeughersteller und deren Zulieferer in die Konzeption neuer Fahrzeuge ein und Fahrdynamiksysteme und Sicherheitsassistenten wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Bei der Integration, der auf einen Touchscreen basierenden Bedienung, scheint dies aber nicht bei allen aktuellen Lösungen der Fall zu sein. Viel Licht wenig Knöpfe. Bei Klimabedienung und Infotainment, aber auch Grundfunktionen des Fahrbetriebs, ist Ablenkung vorprogrammiert.<sup>13</sup>



Die Gründe für eine auf Touchscreens basierende Fahrzeugbedienung sind vielfältig. Zum einen treffen sie aus Marketingaspekten den Zeitgeist der „Generation Smartphone“, zum anderen wird die Bedienung moderner Kraftfahrzeuge immer komplexer, so dass auf diesem Weg die Anzahl der Bedienelemente im Fahrzeug sinnvollerweise reduziert wird. Sprach- und Gestensteuerung sollen verstärkt etabliert werden. Der Touchscreen ist gegenüber einer Vielzahl klassischer Schalter und Bedienelemente oft kostengünstiger und vor allem updatefähig. Damit wird das Spektrum für „Over-the-Air-Updates (OTA)“ und die nachträgliche oder temporäre Freischaltung bedeutsamer Fahrzeugextras deutlich erweitert. Im Kontext mit der Elektromobilität ergeben sich grundsätzlich

13 Schönfeld, Markus, Autozeitung, Heft 25, 24.11.2021

weitere konstruktive Vorteile bei der Implementierung einer solchen Bedienstruktur. Weiterhin kann die Wandlung von „DIGITAL“ auf „ANALOG“ eingespart werden!

Das Fatale dabei ist, dass der Fahrzeugführer, wie von Prof. Schlag dargestellt, die Fahraufgabe als leicht bewertet, wobei diese Selbsteinschätzung durch automatisierte Abläufe beim Führen eines Fahrzeuges bestärkt wird. Im Ergebnis fehlt das Gefahrenbewusstsein für die durch die Bedienung verursachte Ablenkung.

## Rechtslage

Die Rechtsprechung hat diese Problematik erkannt. Gem. § 23 Abs. 1a StVO darf der Fahrzeugführer ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, nur benutzen, wenn hierfür das Gerät weder aufgenommen noch gehalten werden muss. Weiterhin verlangt die Vorschrift, dass nur eine Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt wird oder zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.

Geräte im Sinne des Satzes 1 sind Geräte der Unterhaltungselektronik oder Geräte zur Ortsbestimmung, insbesondere Mobiltelefone oder Autotelefone, Berührungsbildschirme, tragbare Flachrechner, Navigationsgeräte, Fernseher oder Abspielgeräte mit Videofunktion oder Audiorekorder.

Auch wenn elektronische Geräte zur Bedienung von Funktionalitäten, die der unmittelbaren Fahraufgabe zugerechnet werden im § 23 Abs. 1 a StVO nicht explizit genannt sind, hat das OLG Karlsruhe sich hier eindeutig positioniert und einen Fahrzeugführer wegen eines Verstoßes verurteilt. In diesem Fall befuhr der Betroffene bei starkem Regen eine Bundesstraße. Um ein schnelleres Wischintervall des Scheibenwischers einzustellen, musste der Betroffene bei seinem Fahrzeug zunächst mehrfach den Berührungsbildschirm (Touchscreen) des Fahrzeugs bedienen. Durch die Blickabwendung von der Straße kam der Betroffene von der Fahrbahn ab und kollidierte in einer Böschung mit einem Netzknotenstationierungszeichen und Bäumen. Das OLG hat seine Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 23 Abs. 1a StVO bestätigt. Der Begriff des Berührungsbildschirms werde in § 23 Abs. 1a Satz 2 StVO als Beispiel für ein elektronisches Gerät ausdrücklich genannt. Der Geschwindigkeitsregler des Scheibenwischers als solcher sei zwar kein elektronisches Gerät, welches der „Kommunikation, Information oder Organisation“ diene. Dieser sei jedoch in den Touchscreen des Fahrzeugs fest eingebaut, welcher weitere Funktionen – etwa ein Navigationssystem – beinhalte. Dieser Touchscreen könne jedoch nur einheitlich und nicht für jede Funktion einzeln betrachtet werden.<sup>14</sup> Insoweit gilt es hier auch die Rolle der Verkehrspolitik zu betrachten, da hier derzeit nur der Fahrer für die Nutzung einer ablenkenden Fahrzeugbedienung haftet.

Prof. Dieter Müller unterstreicht die Bindung der Verkehrspolitik in ihren Funktionen als Legislative und Exekutive an die Schutzpflicht des Art. 2 Abs.2 Satz 1 GG, die Menschenrechte auf Leben und

---

<sup>14</sup> OLG Karlsruhe, Beschluss vom 27.03.2020 – 1 Rb 36 Ss 832/19

körperliche Unversehrtheit umfassend zu schützen. Sie muss daher gesetzgeberisch bzw. im Rahmen des Verwaltungshandelns präventiv und repressiv im Sinne einer Berücksichtigung der diversen Implikationen des Verkehrsrechts durch das Phänomen „Ablenkung“ tätig werden. Wie sie dies umsetzen sollte, bedarf einer Erforschung vorhandener gesetzgeberischer Möglichkeiten, bevorzugt beauftragt und begleitet durch die Experten der Bundesanstalt für Straßenwesen.<sup>15</sup>

Es ist nicht sachgerecht, den Fahrzeugführenden in dieser Situation allein die Verantwortung zu überlassen.

## Wissenschaftliche Grundlagen

Es existieren also bereits umfangreiche und belastbare Forschungsergebnisse und Veröffentlichungen zum Thema Ablenkung und Fahrzeuergonomie. Führende Experten, u. a. aus dem Bereich der Verkehrspsychologie, aber auch DVR und BASt beschäftigen sich seit Jahren intensiv mit dem Thema Ablenkung und deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Die aktuellste Studie „Ablenkung und moderne Technik“ stammt von der Allianz Unfallforschung<sup>16</sup> und wurde im Frühjahr 2023 veröffentlicht. Fazit, moderne Technik lenkt Fahrer zu stark ab. Wird das Autoradio über den Bordcomputer im Auto bedient, steigt das Unfallrisiko um 89 Prozent.

Studien zeigen, dass die Verbindung von Sehen, Tasten und Hören für die Konzentration auf das Fahren am besten ist. „Eine Kombination aus visuellem, akustischem und haptischem Feedback ist am geeignetsten, um Fehler zu reduzieren“, schrieb ein internationales Team von Wissenschaftlern der Universität in Pittsburgh.<sup>17</sup>

Die Allianz-Studie fasst die Folgen der Ablenkung sehr eindrücklich zusammen und beschreibt sie als Summe von Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Handlungsfehlern und den damit in kausalen Zusammenhang stehenden nachfolgenden Fahrfehlern. So wird das nutzbare Sehfeld eingeschränkt, die sog. periphere Wahrnehmung leidet, Autofahrer schränken ihren Blick vornehmlich auf die Fahrbahnmitte bzw. den vorausfahrenden Wagen ein, Spurhaltung, Geschwindigkeitskontrolle und Abstand verschlechtern sich, Sicherungsverhalten sowie Kontrollblicke leiden, Orientierungsblicke unterbleiben, kritische Situationen und sich anbahnende Verkehrskonflikte werden zu spät erkannt. Damit wird deutlich: Ablenkung ist kein motorisches Phänomen, sondern ein kognitiv beeinträchtigender Prozess, der letztlich die menschliche Informationsverarbeitungskapazität an die Ressourcenerschöpfung führt.

Es überrascht, dass es Fahrzeughersteller und Zulieferer gibt, bei denen bisher offenbar weder die bestehenden wissenschaftlichen Grundlagen noch Kritiken der Fahrzeug-Nutzenden berücksichtigt werden.

---

15 Müller, Prof. Dr. jur. Dieter, Ablenkung im Straßenverkehr als Problem des Verkehrsrechts, in: DVR Schriftenreihe 20: Silent Killer – Wie kann die Unfallgefahr „Ablenkung im Straßenverkehr“ verringert werden?

16 Allianz Unfallforschung, Ablenkung und moderne Technik, München, 01.03.2023

17 Batavia, P. (1999). Driver-Adaptive Lane Departure Warning Systems. Dissertation, Carnegie Mellon University, Pittsburgh, Pennsylvania



## Lösungsansätze

Es geht nicht darum die in Rede stehenden Bedienkonzepte grundsätzlich in Frage zu stellen, sondern darum, bei deren Realisierung ergonomische und verkehrspsychologische Erkenntnisse einzubeziehen.

Durch die zunehmende Komplexität der Fahrzeugfunktionalitäten ist eine Bedienung über einzelne Knöpfe und Schalter nicht mehr realisierbar. Eine menüorientierte Bediensystematik über Touchscreen ist unter diesem Aspekt eine durchaus sinnvolle Lösungsmöglichkeit. Durch den mit dem Mobilitätswandel verbundenen Weg hin zu alternativen Antrieben und Fahrzeugkonzepten liegt die Integration derartiger Bedienkonzepte geradezu auf der Hand.

Für den Touchscreen zeichnen sich Lösungen ab, die – neben einer Blend- und Reflexionsfreiheit – eine Haptik gewährleisten, die eine Bedienung ohne Abwendung von der Fahraufgabe ermöglichen. So hat zum Beispiel ein deutscher Automobilzulieferer spezielle Aktuatoren entwickelt, die bei Touchscreens eine aktive Haptik realisieren. Grundlage ist hier ein großes Touchpad aus Glas, dessen Oberfläche über dreidimensionale Strukturen als Fühlhilfen verfügt. Der eigentliche Fortschritt sind dabei haptische und akustische Feedbackfunktionen im Bedienfeld. Für die konkrete Anwendung ging es vor allem um zwei Kompetenzen: zum einen um die Auswertung des Drucks, der beim Bedienen auf eine Oberfläche ausgeübt wird, zum anderen um die spezifische Auslegung von Elektromagneten, die durch gezielte Beschleunigung der Bedienoberfläche einen Tastendruck simulieren. Eine haptische Rückmeldung, die die Bedienung mit der Nutzung eines „analogen“ Schalters vergleichbar macht, ist bisher nur bei wenigen, überwiegend hochpreisigen, Fahrzeugen zu finden.

Zahlreiche Entwickler versuchen derzeit stärker die Bedienung durch Sprach – oder Gestensteuerung zu erleichtern, wobei hierbei noch nicht klar ist, wie die Akzeptanz bei den Fahrzeugführern sein wird. Insbesondere Erfahrungen mit den Anfangsgenerationen dieser Technologien haben bei den Nutzern Skepsis verursacht.

Insgesamt gibt es ein enormes präventives Potential, auch durch leichte Erlernbarkeit von Mensch-Technik-Dialogen bzw. der Interaktion zwischen Mensch und Maschine deren Ablenkungswirkung weiter zu verringern und die Bedienung zu optimieren. Sprach- und Gestensteuerungen sind allenfalls als Ergänzung zu sehen und keinesfalls als Ersatz für ein gut verständliches Bediensystem.

Das Touch-Display mit aktiver haptischer Rückmeldung steigert die Ergonomie und ermöglicht die Bedienung ohne Hinsehen. Dabei wird zwischen passiver Haptik durch eine entsprechend gestaltete Oberfläche und aktiver Haptik mit Rückmeldung unterschieden.

„Phyigital Touchpoints“ auf Daumenhöhe links und rechts am Lenkrad, physisch-digitale Schaltflächen, die bei Annäherung „aufwachen“ und entsprechenden Funktionen zugeordnet sind, gewährleisten, dass die Hände am Steuer und die Augen auf der Straße bleiben.

Die vielen Kommunikations-, Informations- und Unterhaltungsfunktionen des Infotainmentsystems im Fahrzeugbediensystem zu bündeln ist eine Herausforderung für die Fahrzeugentwickler. Dies sollte übersichtlich und ergonomisch zu gestaltet werden, um den Fahrer möglichst wenig vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Eine intuitive Bedienung mit geringem Ablenkungspotenzial ermöglicht es dem Fahrer, den Funktionsumfang des Fahrzeugs auszuschöpfen, ohne zum Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer zu werden.

## Fazit

Die Auswirkungen der Ablenkung durch eine mangelhafte oder ungünstige Ergonomie der Fahrzeugbedienung dürfen nicht unterschätzt werden. Für die Verkehrssicherheit ist es unerheblich, wodurch diese Ablenkung verursacht wird.

Für die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme ist die Ablenkung durch Fahrzeugbedienung ein Aspekt, der stärker als bisher berücksichtigt werden sollte und in die digitale Spurensuche und -sicherung zwingend mit einbezogen werden sollte. Der Einfluss des Ablenkungsfaktors „Fahrzeugbedienung“ auf das Unfallgeschehen sollte ein Standardprüfkriterium im Rahmen der Verkehrsunfallforensik sein.

Es überrascht, dass sich selbst große Fahrzeughersteller schwer tun, trotz Update-Fähigkeit Verbesserungen im Rahmen der Modellpflege einfließen zu lassen und diese erst für die sogenannte große Produktaufwertung in Aussicht stellen.

Sollte eine entsprechende Einsicht bei einigen Herstellern nicht einkehren, erscheint es sinnvoll, ggf. die Regularien für das Homologationsverfahren von Kraftfahrzeugen entsprechend anzupassen bzw. zu verschärfen. Es besteht zumindest der Eindruck, dass hier noch Regelungsbedarf auf EU- bzw. UNECE – Ebene besteht.

Eine weiterhin offenbar unterschätzte Gefahr durch den Overkill an Bildschirmen im Fahrzeug sind Nachtfahrten. Lichtquellen im Innenraum verschlechtern die Sicht bei Dunkelheit. Das Auge fixiert den hellsten Punkt. Verantwortlich für schlechteres Sehen bei Dunkelheit ist vor allem die Beschaffenheit des menschlichen Auges. Um das wenig vorhandene Licht zu erfassen, weiten sich die Pupillen. Nicht umsonst wird empfohlen, den Nachtmodus im Auto zu nutzen und jegliche Innenbeleuchtung auszuschalten. Auf diese Weise wird ein starker Kontrast zwischen dem Inneren Ihres Autos und der Umgebung vermieden und die Sicht verbessert.

Das Fahrzeug sollte im Fahrbetrieb nicht zu einem Entertainmentcenter degradiert werden. Einhergehend mit der Sicherheitsassistenz moderner Fahrzeuge ist eine optimale Fahrzeuergonomie ein weiterer Schritt in Richtung der VISION ZERO.

*Autor: Rüdiger Wollgramm*

# Die Rolle der Rechtsmedizin bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen

Jeder, der nach einem Verkehrsunfall einmal erleben musste, dass die Schadenregulierung auf Grund eines nicht oder nur unzureichend aufgeklärten Unfallhergangs zu seinen Ungunsten ausblieb oder unter den Erwartungen blieb, weiß, dass dies selbst bei Sachschäden alleine materiell empfindlich wehtun kann.

Schlimmer noch die Fälle, in denen es um einen zeitweiligen oder gar dauerhaften Personenschaden geht, bei denen Betroffene zeitweilig oder sogar dauerhaft unter Schmerzen oder Behinderungen leiden und einer Erwerbstätigkeit nicht mehr oder nur noch eingeschränkt nachgehen können.

Dann geht es nicht selten darum, dass der Versicherung des Unfallgegners zu beweisen ist, dass die körperlichen Schäden oder Beeinträchtigungen nur durch den Unfall entstanden sind und keine anderen auch nur teilweisen Ursachen haben können.

Da es in solchen Fällen nicht selten um Versicherungsleistungen im fünf- bis sogar siebenstelligen Umfang geht, ist es sogar nachvollziehbar, dass Versicherungen auch in Verantwortung für ihre Beitragszahler die angegebenen Unfallfolgen zumindest gründlich prüfen.

Mittlerweile dürfte das gelegentlich immer wieder hervorgeholte Argument, dass die den Unfall aufnehmende Polizei für die Abwehr von Gefahren und die Verfolgung von Straftaten/Ordnungswidrigkeiten zuständig ist und nicht für die zivilrechtliche Auseinandersetzungen der Unfallparteien hinreichend oft widerlegt sein.

So ist in allen Polizeigesetzen Deutschlands geregelt, dass der Grundsatz der Nichteinmischung in all den Fällen nicht gilt, in denen ohne gerichtlichen Schutz die Gefahr einer Anspruchsvereitelung oder einer wesentlichen Anspruchserschwerung droht.



Dies ist bei Verkehrsunfällen grundsätzlich die Regel, und dies gilt umso mehr bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden.

So gründlich und gut die Mehrzahl der Polizeibeamten Verkehrsunfälle aufnimmt, ist zu konstatieren, dass sie bei der Sachverhaltsaufklärung insbesondere, wenn es um Personenschäden geht, gelegentlich doch unter ihren Möglichkeiten bleibt.

Mittlerweile ist es zwar selbstverständlich geworden, bei Unfällen mit schweren Personenschäden Ingenieure mit einem technischen Gutachten zur Schadensursache und dem Unfallverlauf zu beauftragen, aber die für die Ursachen von Körperschäden hoch spezialisierten Fachärzte für Rechtsmedizin werden hierbei meistens komplett vergessen.

Dabei ist eine frühestmögliche Begutachtung der entstandenen Körperschäden und ihrer ersten Auswirkungen ebenso dringend geboten wie die zum technischen Unfallhergang, wenn nicht später Ansprüche angezweifelt werden sollen.

Vielen Polizeibeamten im Streifendienst ist weniger geläufig, dass Rechtsmediziner nicht nur hoch qualifizierte und spezialisierte Fachärzte sind, die unabhängig die Justiz beraten. Vielmehr arbeiten sie neben der Prüfung ungeklärter Todesfälle auch zusammen mit lebenden Opfern von Straftaten und auch von Verkehrsunfällen. Sie begutachten entsprechende Fälle, wenn sie damit beauftragt werden oder die Betroffenen sie darum ersuchen. So können sie mit dazu beitragen, Unfallhergänge objektiv zu rekonstruieren. Nur am Rande sei daran erinnert, dass auch eine bei einem Verkehrsunfall entstandene fahrlässige Körperverletzung eine Straftat ist. Gerade bei Körperschäden der Opfer kommen häufig die nicht immer vorhersehbare Dynamik des Heilungsverlaufes und mögliche Komplikationen hinzu, die von Experten so früh wie möglich begutachtet und dokumentiert werden sollten.

Wenn es bei der in Auftrag gegebenen Beauftragung eines Rechtsmediziners um Gefahrenabwehr zum Schutz privater Rechte geht und nicht bzw. weniger um die Verfolgung von Straftaten, liegt die Entscheidung hierüber ausschließlich bei den Polizeibeamten vor Ort. Kostenträger der Maßnahme wäre dann natürlich die Wirtschaftsverwaltung der Polizei und nicht die Justizkasse.

Welche Zielrichtung im konkreten Einzelfall den Vorrang haben sollte, ist im Rahmen einer so genannten Dominanzentscheidung zu treffen – d. h. durch die den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten.

Wichtig ist, dass sowohl die Polizeibeamten im Streifendienst selber, aber auch ihre Führungskräfte einen wesentlichen Beitrag dazu leisten könnten, dass Verkehrsunfallopfer in Deutschland zügiger, unproblematischer und angemessener entschädigt werden könnten. Dies würde der Milderung der Unfallfolgen für die Opfer dienen. Deshalb sollte es zum Regelfall werden, in allen Sachverhalten mit Personenschaden, deren Verlauf derartig kompliziert erscheint, dass ein Ingenieur mit einem unfallanalytischen Gutachten beauftragt wird, zugleich auch ein Facharzt für Rechtsmedizin hinzugezogen wird zwecks einer schnellstmöglichen Begutachtung der Unfallopfer.

Für eine qualitativ hochwertige Verkehrsunfallrekonstruktion müssten künftig – am besten schon am Unfallort – ein medizinischer Sachverständiger durch die Ermittlungsbehörden hinzugezogen und auch Verletzungen der Unfallbeteiligten als kriminalistische Spur ausgewertet und in das Geschehen integriert werden. Es ist für eine erfolgreiche Rekonstruktion unverzichtbar, die eingehende forensisch orientierte Untersuchung der beteiligten Personen, d. h. z. B. eine körperliche Untersuchung oder eine Obduktion, durchzuführen, um die Verletzungen detailliert zu erfassen und zu bewerten.

Eine bloße klinische Diagnose reicht hierfür nicht aus. Ebenso sind die biologischen Spuren (Blut, Haare, Gewebe usw.) in die rechtsmedizinische Untersuchung einzubeziehen.

Wesentliche wissenschaftliche und praktische Ziele der Verkehrsunfallrekonstruktion aus rechtsmedizinischer Sicht sind:

- die Klärung der Unfallursache (z. B. schlagartige Einschränkung des Bewusstseins durch Krankheiten des Herzkreislaufsystems, medikamentenbedingte Beeinträchtigung des Reaktionsvermögens und der Verkehrstüchtigkeit, Einfluss von Alkohol oder Drogen),
- die Analyse des konkreten Geschehensablaufs und der Unfallfolgen (d. h. eine umfassende kinematische und schadensspezifisch kausale Rekonstruktion bezüglich aller Beteiligten unter Berücksichtigung des Einflusses von Sicherheitssystemen),
- die Prüfung der Zusammenhänge zwischen dem Unfallgeschehen und den Verletzungen bzw. der Todesursache sowie letztlich
- die Konsequenzen aus den Verkehrsunfällen (prospektive Betrachtung durch Vorschläge zur Vermeidung von Unfällen oder zumindest schwerer Verletzungsfolgen durch entsprechende Präventivmaßnahmen in der Zukunft, z. B. zur Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit).

Was am Unfallort versäumt wird, bekommt man später kaum wieder geheilt. Die Vornahme der nötigen Ermittlungsmaßnahmen dient schließlich insbesondere auch den Belangen des geschädigten Unfallopfers. Das sollten auch die unfallaufnehmenden Polizeibeamten wissen, damit sie die Bereitstellung weiterer rekonstruktiv erforderlicher Fakten gewährleisten können.

*Autoren: Rainer Becker und Peter Schlanstein*



# Opferschutz versus Datenschutz

Die Automobilität unterliegt gegenwärtig einem revolutionären Wandel. Bedeutende Fortschritte in der Entwicklung neuer Fahrerassistenzsysteme und höhere Automationsfunktionen in den Kraftfahrzeugen verändern die Bedingungen sowie die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs stärker als jede andere Technologie zuvor. Sensoren machen die Fahrzeuge sicherer, unterstützen bei der Fahraufgabe, verhindern das Blockieren der Räder bei einer Vollbremsung, indem sie den Bremsdruck regulieren, und sie ermöglichen es, Dinge im Blick zu behalten, die sonst nur schwer erkennbar sind – und helfen somit, kritische Situationen im Straßenverkehr möglichst zu vermeiden.

Allein ist man im modernen Pkw schon lange nicht mehr. Fast jedes Verhalten am Steuer wird aufgezeichnet. Viele Assistenzsysteme wie z. B. der Abstandswarner würden sonst gar nicht funktionieren.

## Wer hat den Zugriff auf die Daten?

An den Daten, die ein Fahrzeug produziert, haben viele Interesse: etwa der Hersteller zur Kontrolle und Fortentwicklung seiner Produkte wie auch zur Haftungsvorbeugung oder die Werkstätten zur Fehlersuche. Entwickler und Dienstleister nutzen Daten zur Verbesserung des Equipments, die Versicherungen zur Kalkulation ihrer Tarife und Prüfung ihrer Einstandspflicht sowie natürlich auch der Staat, der den Verkehr sicher ordnen und Unfälle aufklären muss.

Die Aufnahme bzw. Bearbeitung von Verkehrsunfällen zählt zu den originären gesetzlichen Aufgaben der Polizei. Neben Erster Hilfe und Abwehr von Gefahren für die Verunglückten sowie der Gewährleistung der Sicherheit für übrige Verkehrsteilnehmer an der Unfallstelle werden Grundlagen für die Prüfung geschaffen, ob sich Beteiligte strafbar gemacht oder Verkehrsordnungswidrigkeiten begangen haben. Weiterhin dient die Verkehrsunfallaufnahme der objektiven Klärung des Sachverhaltes, was auch für die Sicherung und Durchsetzung ziviler Ansprüche von Bedeutung ist. Erkenntnisse aus der Unfallaufnahme und -analyse tragen überdies zur Erarbeitung von Konzepten zur Senkung der Schwere und Anzahl von Verkehrsunfällen bei und bilden daher eine wesentliche Grundlage für eine erfolgreiche Verkehrsunfallprävention.

Entscheidungserheblich für die Analyse eines Verkehrsunfalls sind neben Aussagen von Beteiligten oder eventuell vorhandenen Zeugen oftmals technische Fakten, soweit diese gesichert werden oder im Nachhinein noch zu erheben sind. Infolge zunehmender Ausstattung moderner Fahrzeuge mit elektronischen Baugruppen und Fahrerassistenzsystemen wandelt das Kfz sich immer stärker in einen rollenden Computer. Umgekehrt ist die Verkehrsunfallaufnahme schon



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

## „Verbraucherschutz“ verhindert Opferschutz

Bereits seit 50 Jahren fordert der Deutsche Verkehrsgerichtstag aus Gründen der Rechtssicherheit in bislang 15 Jahresveranstaltungen von 1973 bis 2019, einen Unfalldatenspeicher (UDS) oder andere praktikable Möglichkeiten der Auswertung von Fahrzeugdaten für Kfz verbindlich einzuführen, wie zuletzt den kostengünstigeren Ereignisdatenrecorder (EDR), der als Sammelpeicher keine eigene Sensorik benötigt. Ohne eine solche EDR-Aufzeichnung wenigstens der letzten fünf Sekunden zum konkreten Fahr- und Fahrzeugverhalten, einschließlich Datum und Zeit eines Unfallereignisses ergeben sich nach Einschätzung von Experten nicht nur erhebliche Einschränkungen der Möglichkeiten der konkreten Unfallaufklärung, kein Verbraucher- und Opferschutz und keine Rechtssicherheit, sondern auch eine nur mangelhafte Unfallforschung und nur eine schwache Erfüllung der herstellerseitigen Produktbeobachtungspflicht.

Ein Teil der digitalen Kfz-Daten soll deshalb in Zukunft weltweit normiert in den EDR gespeichert und nach Unfällen abgerufen werden können. Dazu hat das EU-Parlament im Rahmen einer Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen bereits Ende 2019 (GSR-VO-[EU] 2019/2144) beschlossen, dass von Juli 2022 an neue Fahrzeugtypen u. a. mit Systemen zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung (EDR) ausgerüstet sein müssen.

Datenschutzrechtlich geäußerte Befürchtungen, dass mit dem EDR Unmengen der in Fahrzeugen aufgezeichneten Fahrdaten den Verfolgungsbehörden zugänglich sein sollen, so dass dringend Beweisverwertungsverbote geschaffen werden müssten, damit strafrechtliche Schutzrechte nicht leerlaufen, sind indes völlig unbegründet. Tatsächlich gestatten die v. g. Daten keine staatliche Ausspähung oder Beobachtung.



Wenn aus einem EDR – neben den Daten der letzten fünf Sekunden zum Fahrverhalten vor dem Crash – nur (wie für die Unfallanalyse und -forschung zwingend notwendig) Datum und Uhrzeit ablesbar wären, ist es auch in einer Verbindung mit vorhandenen Daten der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik absolut unmöglich herauszufinden, um welche Person bzw. um welches Kfz es sich bei einem unfallbeteiligten Fahrzeugführer oder -halter handelt. Anhand der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik existiert keine Möglichkeit der Rückverfolgbarkeit einer Person aufgrund der Kriterien Datum und Uhrzeit des Unfalls.

Doch nach einem am 26.1.2022 gefassten Beschluss der EU-Kommission soll der EDR – aus vorgeblichen Gründen des Datenschutzes – nicht in der Lage sein, Informationen zu Ort, Datum und Zeit von Ereignissen, namentlich Verkehrsunfällen, zu erfassen und zu speichern. Diese Entscheidung geht insbesondere auf eine hartnäckige Forderung der deutschen Dachorganisation der Verbraucherverbände (vzbv) zurück, die einen verpflichtenden Einbau eines Unfalldatenschreibers zur Unfallrekonstruktion als unverhältnismäßig ansieht und diesen daher grundsätzlich ablehnt.

Das ist wirklich ein Eigentor für den Verbraucherschutz und für die Verkehrssicherheit. Der ursprüngliche Zweck der EDR-Vorschrift für Neufahrzeuge war die Bereitstellung einer Datenquelle, die dazu beitragen sollte, der Rechtssicherheit zu dienen und künftige Unfälle zu vermeiden. Durch den Ausschluss des Abrufs von Standort- und Zeitinformationen werden die Gerätedaten für Verkehrsunfallopfer und für die Verkehrssicherheitsforschung praktisch unbrauchbar. Die VOD setzt sich beharrlich dafür ein, dass diese Gesetzgebung so schnell wie möglich überarbeitet und aktualisiert wird.

*Autor: Peter Schlanstein*

# Mehr Verkehrssicherheit durch Entschleunigung

Auf deutschen Straßen sterben Tag für Tag durchschnittlich acht Menschen, über 1.000 werden verletzt. Das Leid der Unfallopfer und ihrer Angehörigen und Freunde, die psychischen und physischen Langzeitfolgen sind für uns Verpflichtung, aktiv für die Verhinderung von Verkehrstopfern einzustehen und die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen zu verbessern.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) fordert deshalb seit Jahren:

## Weniger Verkehrstopfer durch Entschleunigung;

- Allgemeines Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen
- Tempobegrenzung auf 80 km/h auf Landstraßen
- Regelgeschwindigkeit innerorts 30 km/h

Diese Forderungen wurden dann im Juli 2019 auf der Mitgliederversammlung des europäischen Dachverbandes der Verkehrstopfer (FEVR) an der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster eingebracht und als Manifest zur europaweiten Reduzierung der Anzahl der Verkehrstopfer durch Entschleunigung verabschiedet<sup>18</sup>.

## Beschlussvorschlag der VOD für die Jahreshauptversammlung der Deutschen Verkehrswacht (DVW)

Da die auf der Jahreshauptversammlung der DVW im Jahr 2019 beschlossene Aufforderung der Bundesregierung, in einem wissenschaftlichen Feldversuch den Effekt eines generellen Tempolimits auf Autobahnen auf die Unfallzahl und Unfallschwere erforschen zu lassen, erkennbar keinen Erfolg hatte, hatte die VOD als Mitglied in der DVW einen neuen Vorstoß unternommen und kurzfristig einen Antrag entsprechend unserer Forderungen für die Jahreshauptversammlung 2022 eingebracht und u.a. wie folgt begründet:

In den Erläuterungen zum Beschlussvorschlag im Jahr 2019 wurde zutreffend darauf hingewiesen, dass „die physikalischen Grundlagen ... einen klaren Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit, Unfallhäufung und Unfallschwere“ belegen.

Es ist somit hinlänglich bekannt, was zu ändern ist, um den Straßenverkehr sicherer zu machen. Das Geschwindigkeitsmanagement spielt bei der Unfallvermeidung im Straßenverkehr die entscheidende Rolle. Diese Erkenntnis ist wissenschaftlich vielfach belegt. Sie muss beachtet werden, um die Vision Zero konsequent zu verfolgen.

---

<sup>18</sup> <https://fevr.org/fevr-manifesto-for-speed-reduction-on-european-roads/> Deutsche Übersetzung unter <https://fevr.org/manifesto-translate/>



Nach der Europäischen Menschenrechtskonvention wie auch nach unserem Grundgesetz obliegt dem Staat eine Schutzpflicht für die in seinem Staatsgebiet lebenden Menschen. Diese Schutzpflicht wurde im Rahmen verschiedener Verfassungsklagen gegen die pandemiebedingten Grundrechtseinschränkungen seitens des Bundesverfassungsgerichts mehrfach unterstrichen.

Diese Schutzpflicht gebietet den Regierungen, die erforderlichen und wirksamen Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit zu treffen.

Die aktuelle Diskussion zu Einsparpotentialen bei Energie führt neben dem unbestreitbaren Sicherheitsgewinn ein weiteres gewichtiges Argument in die Debatte ein. Die Umweltministerkonferenz der Länder fordert mit Beschluss vom Mai 2022 ein Autobahn-Tempolimit. Angesichts des Ukraine-Kriegs könne man so die Abhängigkeit von Kraftstoffimporten verringern - und gleichzeitig Schadstoff- und Lärmemissionen reduzieren.

Umfragen belegen seit Jahren zudem auch eine stabile Mehrheit der Bevölkerung für eine Beschränkung auf 130 km/h.

Hinsichtlich der Forderung nach 80 km/h ist darauf hinzuweisen, dass damit auch eine Angleichung der zulässigen Geschwindigkeit zwischen LKW und anderen Kraftfahrzeugen gefordert wird, um den Überholdruck auf Landstraßen zu minimieren. Entsprechend ertüchtigte Landstraßen sollen danach auch mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden dürfen.

Niedrigere Fahrgeschwindigkeiten verringern generell die Anzahl und Folgen von Unfällen. Sie geben Zeit, Fehler zu korrigieren, und machen den Verkehr gleichmäßiger, sicherer und umweltverträglicher. Sie dienen innerorts vor allem auch dem Schutz besonders vulnerabler Gruppen, von Kindern, älteren Menschen und Personen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

Innerorts forderten Verkehrsunfälle im Jahr 2021, laut amtlicher Statistik, deutschlandweit 747 Todesopfer und über 206.000 Verletzte. Damit gab es innerhalb geschlossener Ortschaften insgesamt knapp 80 Prozent mehr Verkehrsoffer als außerorts einschließlich der Autobahnen.<sup>19</sup> Mittlerweile fordern über 100 deutsche Städte<sup>20</sup>, die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts neu zu regeln:

30 km/h als Regel, andere Geschwindigkeiten je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme. Das ist die Forderung nach der Umkehr der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h.

Da der Antrag der VOD erst kurz vor Ende der Antragsfrist eingebracht worden war, schlug das Präsidium vor, den Mitgliedsverbänden mehr Zeit für die Diskussion der Themen einzuräumen und auf das nächste Jahr zu vertagen.

## Aktuelle Entwicklung 2023

Für die Jahreshauptversammlung im Juni 2023 wurden unsere Forderungen aufgenommen und entsprechende Anträge eingebracht:

Der Verband fordert ein allgemeines Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen. Auf Landstraßen soll die Regelgeschwindigkeit auf 80 km/h abgesenkt werden und nur auf entsprechend ausgebauten Strecken weiterhin höhere Geschwindigkeiten erlaubt sein. Auch LKW sollen künftig 80 km/h fahren dürfen, um die Differenzgeschwindigkeit auszugleichen und den Überholdruck zu verringern. Ein weiterer Beschluss fordert den Gesetzgeber auf, Kommunen die Möglichkeit zu geben, innerorts Tempo 30 vor Ort selbstständig und bedarfsgerecht auszuweisen.

In einem aktuell vorgelegten Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wurden dafür die Voraussetzungen mit einer entsprechenden Änderung der StVO geschaffen. In der Presseerklärung des BMVD heißt es: Mit der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes wird der Rechtsrahmen geschaffen, um sodann in der StVO den Behörden neue Befugnisse einzuräumen. Das StVG stellt damit die Ermächtigung für Neuregelungen in der StVO zur Verfügung.

Die Umsetzung dieser Möglichkeiten im Rahmen einer Änderung der StVO bleibt allerdings abzuwarten. Hinsichtlich der Forderungen nach einem Tempolimit auf Autobahnen und der Senkung der Regelgeschwindigkeit auf Landstraßen sind noch keine Fortschritte zu erkennen.

*Autor: Wulf Hoffmann*

---

<sup>19</sup> Schlanstein, P. (2022): Städte wünschen: Tempo 30 erleichtern!, in: mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin, Heft 4/2022, S. 26

<sup>20</sup> <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/> zum Zeitpunkt des Antrages 2022, aktuell 811 Kommunen (Abruf am 25.06.2023)

# 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 in politisches Handeln münden sollten.

Eine wesentliche Forderung ist die Senkung der Geschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. So können wirkungsvoll schwere Unfälle verhindert und Unfallfolgen gesenkt werden. Alle weiteren wichtigen Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland, etwa in den Bereichen Infrastruktur, Verkehrstechnik und Fahrzeugtechnik, sind bei niedrigeren Geschwindigkeiten leichter, effektiver und effizienter umzusetzen, das System Straßenverkehr wird resilienter und verzeiht eher menschliche Fehler.

Zentrales Anliegen der VOD ist die Unterstützung von betroffenen Unfallopfern, die nach dem Grundsatz der VOD ein Recht auf Entschädigung je nach Schadenfall haben: ohne Fristen, die verstreichen, ohne jahrelangen Kämpfe mit Institutionen. Unfallopfer sind keine Bittsteller, sondern Menschen, denen ein faires, respektvolles Verfahren mit befristeter Zeitdauer zusteht.

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

## 1. Die Rechte von Unfallopfern stärken

**Jubiläumsveranstaltung der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) unter der Schirmherrschaft von Herbert Reul, Minister des Innern des Landes NRW.**

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) gibt es seit zehn Jahren. Das ist kein Grund zum Feiern, wohl aber ein geeigneter Anlass, auf die Folgen von schweren Verkehrsunfällen hinzuweisen.

### Ein Jubiläum im Zeichen der Unfallopfer

Bei der Jubiläumsveranstaltung am 17. Juni 2022 mit etwa 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern standen folgerichtig nicht die Taten der VOD im Vordergrund, sondern das Leid und die Not von Verkehrsunfallopfern. Stellvertretend



für alle wurde in einem ergreifenden Video die reale Geschichte einer jungen Frau erzählt: vom Unfall als Radfahlerin mit einem abbiegenden Lkw über die Notfallrettung und die Versorgung in Krankenhäusern und Reha-Einrichtungen bis zum jahrelangen Kampf mit einer Versicherung (Video-Unfallgeschichte: <https://vod-ev.org/10-jahre-vod-die-rechte-von-unfallopfern-staerken/>).



Berührender Höhepunkt der Veranstaltung waren die stehenden Ovationen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer für das Unfallopfer. In ihrer kurzen Ansprache wies die Verunfallte darauf hin, dass Unfallopfer eine Minderheit seien, die nur wenige Menschen interessiere: „Und das, obwohl es jeden Menschen treffen kann. Auch ich dachte nie daran, dass mir dieser schlimme Unfall urplötzlich zustoßen würde. Er hat mein Leben von einer auf die andere Sekunde komplett auf den Kopf gestellt. Ich bitte Sie mitzuhelfen, die Verkehrsunfallopfer besser in Schutz zu nehmen.“

Vorträge von Fachleuten aus Unfallrettung, Notfallmedizin, Rehabilitation, Justiz und Unfallopferhilfe rundeten die Veranstaltung inhaltlich ab.

Die Laudatio zum zehnjährigen Bestehen der VOD hielt Jürgen Mathies, Staatssekretär im Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen: „Das bemerkenswerte Engagement der VOD wird deutlich, wenn man sich vor Augen führt, was in den letzten zehn Jahren seit Gründung des Vereins alles bewegt wurde. Angefangen mit der Einrichtung eines Beratungsnetzwerkes bis hin zum Internetportal „[hilfefinder.de](https://www.hilfefinder.de)“. Wir brauchen die Unterstützung der VOD, denn sie bietet in einer solchen Ausnahmesituation Halt und Hilfe an. Ich möchte ganz herzlich – auch im Namen von Minister Reul und im Namen des Landes Nordrhein-Westfalen – Danke sagen für die Arbeit der VOD.“

Moderiert wurde die Jubiläumsveranstaltung von Kirsten Lühmann, Mitglied im Deutschen Bundestag und Sprecherin der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD von 2011 bis 2021.



## Die Rechte von Unfallopfern stärken

Menschen, die Opfer einer Gewalttat geworden sind, haben Anspruch auf staatliche Entschädigungsleistungen. Das gilt nicht für Verkehrsunfallopfer. Es ist ein Irrglaube, dass Versicherungen nach einem Verkehrsunfall automatisch Leistungen erbringen und auf der Seite der Opfer stehen.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland fordert deshalb:

- verbindlich festzulegen, ab wann die Grenzen erreicht sind und ein Verfahren „unmenschlich“ ist. Dazu tragen die Vorgehensweisen von Rechtsanwälten sowie die Arbeitsergebnisse mancher Gutachter bei, wenn beispielsweise unfallbedingte gesundheitliche Schäden als „unfall-unabhängig“ erklärt werden,
- die Schutzpflicht des Staates auszuweiten. Unfallopfer müssen in Auseinandersetzungen mit Versicherungen gestärkt werden.



Der bewegende Auftritt eines leidgeprüften Unfallopfers



Staatssekretär Jürgen Mathies bedankte sich für die Arbeit der VOD, auch im Namen von NRW-Minister Herbert Reul, Schirmherr der Veranstaltung.

## Die Verkehrssicherheit in Deutschland erhöhen

Außerdem plädiert die VOD für niedrigere Fahrgeschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Weniger Tempo gibt mehr Zeit, Fehler zu korrigieren, und macht so den Verkehr gleichmäßiger, sicherer und umweltverträglicher. Niedrigere Geschwindigkeiten schützen besonders vulnerable Gruppen: Kinder, ältere Menschen und Personen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.



Etwa einhundert Personen nahmen an der Jubiläumsfeier und dem anschließenden Verkehrsexpertentag der VOD teil.

## 2. Verkehrsunfallopfer menschenwürdig behandeln

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) fordert anlässlich des Weltgedenktag für Verkehrsoffer am dritten Sonntag im November (20.10.2022) alle an der Regulierung von Straßenverkehrsunfällen beteiligten Parteien auf, Unfallopfer gemäß UN-Charta mit Fairness, Respekt und Einfühlungsvermögen zu behandeln.

Eine junge Frau und Mutter gerät mit ihrem Fahrrad unter einen rechts abbiegenden Kieslaster. Ihre Überlebenschancen liegen laut behandelnden Ärzten bei fünf Prozent. 17 Brüche müssen bei insgesamt 16 Operationen versorgt, die meisten inneren Organe „zusammengeflickt“ werden. Kaum eine Stelle ihres Körpers ist nicht vom 14-Tonner gezeichnet. Seit dem Unfall hat sie beidseits Gesichtsfeld-Ausfälle. Ihr Leben lang. Täglich Physiotherapie. Autofahren kann sie nicht mehr. Ihr wird

eine 100-prozentige Erwerbsminderung attestiert. Sie kann nie wieder die Frau sein, die sie vor dem Unfall war. Sie kann nicht den Beruf ergreifen, von dem sie geträumt hat. Schmerzen jeden Tag und jede Nacht. Schlaflose Nächte. Die psychischen Verletzungen sind noch schwerer zu ertragen als die körperlichen Einschränkungen.

**Diese Frau gibt es wirklich und ihr Schicksal ist keine Seltenheit.**

Die Versicherung des Lkw-Fahrers, der laut Staatsanwaltschaft allein die Schuld an dem Unfall trägt, weigert sich seit Jahren, ihr die zustehende Entschädigung zu zahlen. Ein Gutachter brauchte 17 Monate für ein Gutachten und berücksichtigte dabei keine Beweise der Gegenseite. Ein Rechtsanwalt spielte auf Zeit und stellte vor Gericht alle medizinischen Gutachten in Frage. Neun Jahre liegt der Unfall mittlerweile zurück. Das Unfallopfer soll offensichtlich mürbe gemacht werden und aufgeben.

Die „UN-Charta der Rechte von Straßenverkehrsoffern“ fordert alle an der Regulierung von Straßenverkehrsunfällen beteiligten Parteien auf, sich an einen ethischen Verhaltenskodex zu halten, um die Situation von Unfallopfern zu verbessern:

„Das Opfer sollte mit Fairness, Respekt und Einfühlungsvermögen behandelt werden, wobei die Situation, in der sich das Opfer nach dem Verkehrsunfall befinden kann, gebührend zu berücksichtigen ist.“

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland unterstützt diese Forderung mit Nachdruck. Jeder Mensch kann jederzeit nach einem Unfall in die Situation der jungen Frau geraten und einer finanzstarken Versicherung relativ schutzlos ausgeliefert sein. Ein Verkehrsunfallopfer soll nicht Monate und Jahre lang um berechnete Versicherungsleistungen kämpfen müssen. Fraglich erscheint, warum Opfer faktisch die Beweislast für die Schäden zugewiesen bekommen. Teilweise hat sich eine Verkehrung des ursprünglichen Sinns einer Haftpflichtversicherung eingeschlichen.

„Versicherer, Rechtsbeistände und Politik müssen sich zum Schutz der Unfallopfer gemeinsam auf einen ethischen Verhaltenskodex einigen“, fordert Silke von Beesten, die Vorsitzende der VOD.

*Autor: Michael Heß*

## Neue Schriftenreihe der VOD

Die VOD hat ihre eigene Schriftenreihe. So können wesentliche Positionen, Hintergründe, wissenschaftliche Erkenntnisse und daraus abgeleitete Forderungen über das Tagesgeschäft hinaus veröffentlicht und verbreitet werden.

Der erste Band mit dem Titel „Verkehrsunfälle und Unfallopfer“ ist 2022 erschienen. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Jubiläumsveranstaltung haben ihn erhalten sowie Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags, die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher der Parteien sowie Institutionen und Verbände, die sich um die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland bemühen. An der VOD-Schriftenreihe haben 40 namhafte Autorinnen und Autoren unentgeltlich mitgewirkt.



Eine PDF-Version steht auf der Website der VOD kostenfrei als Download zur Verfügung für Fachleute, interessierte Laien und Verkehrsunfallopfer:  
<https://vod-ev.org/vod-schriftenreihe-nr-1-verkehrsunfaelle-und-unfallopfer/>

Jeder erwachsene Mensch kennt Personen in seinem Umfeld, die leicht oder schwer verunglückt sind, manchmal sogar tödlich, liest fast täglich in den Medien von schlimmen Unfällen, sieht Rettungswagen, Feuerwehr und Polizei an Unfallorten. Fällt in einem Gespräch das Wort „Unfall“, so denken die meisten Menschen sofort an den Straßenverkehr. Der Verkehrsunfall ist anscheinend ein normaler Begleiter unseres täglichen Lebens.

Verkehrspolitische Entscheidungen und Maßnahmen auf EU-, nationaler, regionaler und lokaler Ebene basieren zumeist auf Unfallstatistiken. Um die gesellschaftlichen Schäden zu reduzieren, die Verkehrsunfälle verursachen, werden Forschungsvorhaben und Maßnahmen zur Unfallprävention mit öffentlichen Mitteln finanziert. Jedes Verkehrssicherheitsprogramm bezieht seine Legitimation aus zielgruppenspezifischen Unfalldaten.

Das vorliegende Kompendium möchte in diesem Zusammenhang wichtige Fragen beantworten: Warum geschehen Verkehrsunfälle? Welchen Anteil hat die Art der Fortbewegung an der Entstehung von Unfällen? Welche speziellen Probleme, die zu Unfällen führen können, haben unterschiedliche Personengruppen bei der Verkehrsteilnahme? Wie sind Verkehrsunfälle zu vermeiden?

Bis hierhin wäre ein Kompendium „**Verkehrsunfälle**“ eine kurze und anschauliche Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse zur Entstehung von Straßenverkehrsunfällen.

Doch wo blieben dann die Verkehrsunfallopfer und ihre Angehörigen? Wo ihr Leid, ihre physischen und psychischen Langzeitfolgen, ihr Kampf gegen Versicherungen? Unfallopfer „verstecken sich“ in der Literatur meist in der Unfallstatistik. Sie werden immer irgendwie mitgedacht, und doch wird ihre eigene Sichtweise auf den Verkehrsunfall meist nicht angemessen berücksichtigt. Dabei sind sie es

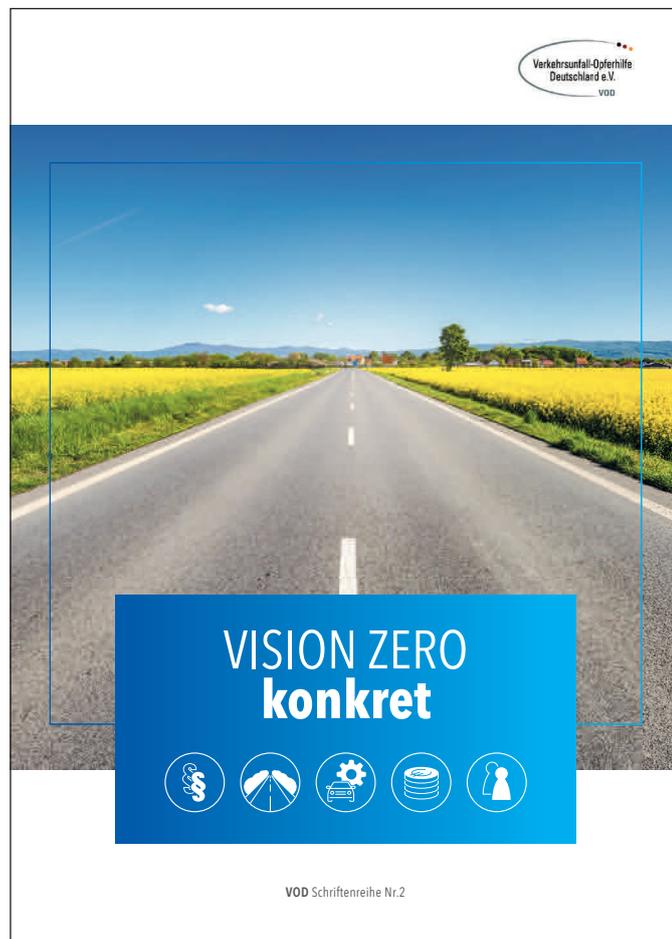
doch, ebenso wie zukünftige Unfallopfer, um die es im Wesentlichen bei allen verkehrspolitischen und präventiven Maßnahmen geht.

Deshalb heißt das vorliegende Kompendium der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland auch „Verkehrsunfälle und Unfallopfer“.

Die VOD erhofft sich durch dieses Kompendium und weitere geplante Werke in der VOD-Schriftenreihe mehr Resonanz in der Öffentlichkeit: Unfälle sollen effektiv vermieden, ihre Folgen gemindert und die Rechte von Verkehrsunfallopfern sollen gestärkt werden. Jeder Mensch, der zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnimmt, kann bei einem Verkehrsunfall verletzt werden – jederzeit. Und dann braucht dieser Mensch starke Partner und faire Regelungen.

Im Jahr 2023 wird der zweite Band erscheinen mit dem Titel „VISION ZERO konkret“.

*Autor: Michael Heß*



# Verkehrssicherheitsdialog in Bayern

Die Verkehrs-Unfallopferhilfe Deutschland e.V. (VOD), hatte im August 2021 in München einen Kooperationsvertrag mit dem Freistaat Bayern, vertreten durch Frau Staatsministerin Kerstin Schreyer, abgeschlossen. Hierbei sollen sich der Freistaat Bayern und VOD gemeinsam bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit unterstützen und sich um die Belange von Verkehrsunfallopfer kümmern.

Für die Ausgestaltung der Kooperation zur Verwirklichung dieser Ziele tauschen die Kooperationspartner, VOD und das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB), Informationen über einschlägige Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit, Schulungen, Tagungen und Projekte aus.

Auch mit der bayerischen Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau (ZVS) werden allgemeine Fragen der Zusammenarbeit in gemeinsamen Besprechungen durchgeführt.

Hier besteht seit Jahren ein regelmäßiger Dialog zwischen Dr. Wolfram Hell, München (VOD), und MR Thomas Hölzel (StMB) sowie Dr.-Ing. Volker Spahn (Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau – ZVS). Insbesondere wurden das Ziel der „Vision Zero“ für den Freistaat Bayern mit Schwerpunkt Landstraßensicherheit, Motorradfahrersicherheit, aber auch Sicherheit von Radfahrenden bei rechtsabbiegenden Lkw thematisiert und Lösungsvorschläge diskutiert.

Auf Initiative von Stephan Pfeiffer (Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat der VOD) wurde auch ein Kontakt zum MdL Norbert Dünkel hergestellt, um einen Dialog zur Förderung eines sicheren und nachhaltigen Verkehrssystems zu intensivieren.



Leider stiegen die Unfallzahlen im Freistaat Bayern nach der Corona-Krise wieder an. Deshalb sind hier dringend Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich, um das angestrebte Ziel eines deutlichen Rückgangs der Zahl von Getöteten und Schwerverletzten bis 2030 erreichen zu können.

Hier ist die VOD auf den Veranstaltungen „Bayern mobil sicher ans Ziel“ von Staatsminister Joachim Herrmann regelmäßig vertreten. In der letzten Verkehrssicherheitskonferenz Ingolstadt wurde am 17. Oktober 2022 das Thema Medikamente im Straßenverkehr beleuchtet.

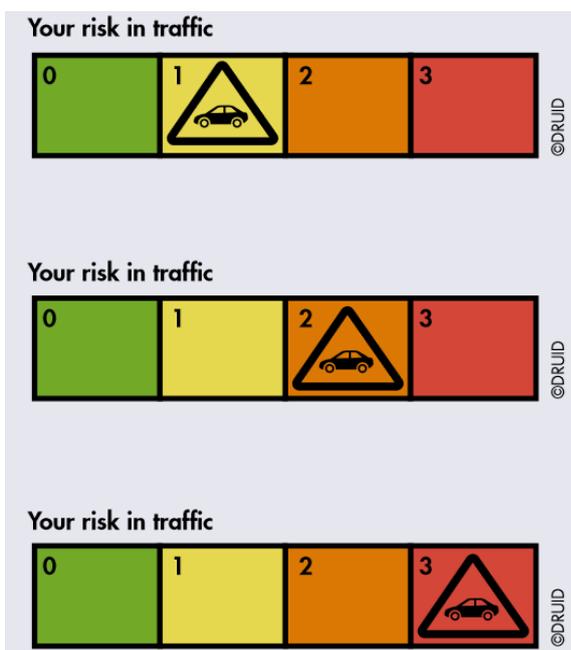
Hier wurde von Dr. Hell (VOD, Wissenschaftlicher Beirat) im Dialog mit Staatsminister Herrmann vorgeschlagen eine bessere Kennzeichnung der Medikamente auf dem Beipackzettel analog NL, F und ES in einem Ampelsystem (rot, gelb und grün) einzuführen da noch viele Verkehrsteilnehmer mit den allgemeinen Ausführungen „Dieses Medikament kann ihr Reaktionsfähigkeit beeinträchtigen...“ überfordert erscheinen.

Von Minister Herrmann wurde die Idee befürwortet und an den bayerischen Staatsminister für Gesundheit und Pflege, Klaus Holetschek, übergeben, der sich wiederum an den Bundesgesundheitsminister, Prof. Dr. Karl Lauterbach, gewandt hat. Sobald hier eine Rückmeldung erfolgt soll diese weiterverfolgt werden.



Aber auch in Spanien und den Niederlanden (hier sind die Apotheker besonders geschult) sind ähnliche Symbole in der Anwendung.

In Deutschland sollte bei einer immer älter werdenden Gesellschaft mit Patientinnen und Patienten, die diverse Arzneimittel gleichzeitig einnehmen und bei denen ein besonderes Risiko von Wechselwirkungen besteht (Polypharmazie), eine Initiative oder sogar ein Projekt gestartet werden, um klare und verständliche Botschaften auf den Beipackzettel zu bekommen. Leider ist hier in den letzten Jahren zu wenig geschehen.



Ebenso erscheint eine Initiative zur besseren Dokumentation von Schwerstverletzten (Match von Polizeidaten und Unfallkliniken zur Präventionsforschung bei diesen Extremunfällen), besonders bei querschnittsgelähmten und schwerstbrandverletzten Opfern sowie Koma-Patienten zur künftig besseren Prävention elementar. Eine solche Dokumentation wird in der Schweiz sowie in Österreich schon geleistet. Auch in Deutschland wäre hier ein großer Fortschritt zur weiteren Prävention und Reduktion von Schwerstverletzungen zu erwarten.

Autor: Dr. Wolfram Hell

# Auf NRW-Straßen weniger Unfälle und Tote in 2022 als vor der Pandemie

Erstmals im Rahmen einer Pressekonferenz mit Präventionselementen im Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen stellte Minister Herbert Reul am 1. März 2023 die Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2022 aus polizeilicher Sicht vor. Zuvor bzw. im Anschluss präsentierte Minister Reul unter anderem ein Unfallfahrzeug sowie Verkehrssimulatoren (E-Scooter-Simulator und Pedelec-Simulator). Neben Vertretern der Medien waren auch einige Fachleute der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit sowie Vertreter der VOD eingeladen.

Trotz eines leicht positiven Trends im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 gibt es mehrere besorgniserregende Entwicklungen in der Verkehrsunfallstatistik 2022. Im Jahr 2022 sind in NRW 451 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das sind 6 Prozent oder 26 Todesopfer mehr als im Vorjahr und 1 Prozent weniger als 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie (456 Todesopfer). Die Zahl der Schwerverletzten stieg um 603 (5 Prozent) gegenüber 2021 auf 12.514, die Zahl der Verletzten erhöhte sich im Jahr 2022 gegenüber 2021 um 9.946 (15 Prozent) auf rund 77.000 Personen. Das sind 1 % bzw. 723 Personen weniger als 2019.

## Gefährliche Trends

Die Statistik weist nach den Worten des Ministers aus, dass Menschen das Leben anderer und ihr eigenes Leben gefährden, und zwar durch Unachtsamkeit, Leichtsinn, Alkohol, Drogen oder Selbstüberschätzung. Hier seien drei Sorgenkinder im Straßenverkehr zu erkennen: Pedelec-Fahrer, E-Scooter-Fahrer und leider noch immer die Raser mit ihren illegalen Autorennen.



Eine schlechte Nachricht übermittelte Minister Reul mit dem Höchststand bei Unfällen, wo Alkohol oder Drogen im Spiel waren: 2022 zählte die Polizei über 3.300 Unfälle mit Verunglückten, bei denen die Fahrerin oder der Fahrer Alkohol konsumiert hatten. Zum Vorjahr ist das ein Anstieg von 28 Prozent. In 29 Fällen sind Menschen gestorben. 21 von den 29 Personen, die ihr Leben verloren, waren selbst alkoholisiert und haben den Unfall verursacht. 8 Menschen starben als „Unbeteiligte“. Leider ist die Steigerung bei der Ursache Alkohol ein Trend, der sich über die letzten Jahre gefestigt hat.

Ähnlich sieht es aus bei Verkehrsunfällen, bei denen Drogen mit an Bord waren. Die Polizei registrierte 637 Unfälle mit Verunglückten im Drogenrausch. Dabei sind 4 Menschen ums Leben gekommen. 2 der 4 Getöteten waren Verursacher. 2 „Unbeteiligte“ kamen ums Leben. Minister Reul: „Das waren alles Fahrten, die sich an Verantwortungslosigkeit nicht überbieten lassen. Und ich sage Ihnen ganz ehrlich: Bei der Debatte, die da in Berlin zur Legalisierung von Cannabis geführt wird, müssen die Auswirkungen auf den Straßenverkehr mitdiskutiert werden.“ Wenn Cannabis legalisiert werde, fürchtet Reul, dass sich noch mehr Menschen im Drogenrausch hinters Steuer setzen und dadurch die Zahlen weiter in die Höhe gehen.

## Schwerpunkte bei Überwachung und Prävention

Um all den tragischen Unfällen vorzubeugen, wird die NRW-Polizei, wie der Minister es erläuterte, ihre Strategie des vergangenen Jahres fortsetzen, sei es repressiv mit mehr Kontrollen gegen Drogenfahrten oder mit verstärkten Einsätzen gegen die Raser-Szene. Die Experten der Polizei sehen schnell, ob ein Unfall das Ergebnis eines Autorennens war. Teilweise geben Unfallzeugen den Hinweis oder aber das Unfallbild spricht eine deutliche Sprache. Mittlerweile lesen Verkehrsunfallaufnahmeteams auch die Fahrzeugsteuergeräte aus. Landesweit existieren bislang 14 dieser Einheiten bei der Polizei. Ende des Jahres sollen es insgesamt 17 sein. Die Polizei in NRW hat damit ein aufmerksames Auge auf die Raser-Szene. Sie führt Schwerpunktkontrollen durch, wo sich Raser und Poser treffen.

Zusammen mit dem Schulministerium und der NRW-Polizei hat das IM NRW ein Präventionsprogramm unter dem Titel „Verantwortung stoppt Vollgas“ ins Leben gerufen. Es soll informieren und sensibilisieren. Und jeder wahnwitzigen Idee, an einem Kfz-Rennen teilzunehmen, entgegenwirken. Die Polizei geht direkt in die Schulen, zeigt Filme und Unfallautos. Junge Menschen sollen früh genug verstehen, was passieren kann und was leider viel zu häufig passiert.



Das seit 2011 bewährte Präventionsprogramm „Crash Kurs NRW“ werde fortgesetzt, so der Minister. Es richtet sich an junge Erwachsene. Seit 2011 wurden mehr als 5.000 Veranstaltungen mit weit über 1 Millionen Teilnehmenden durchgeführt. Zwar ist der Erfolg von Prävention stets schwer zu messen. Doch die Anzahl der getöteten jungen Erwachsenen sei 2022 im Vergleich zu 2021 um 17 Prozent von 46 auf 38 gesunken, betonte Reul.

Auch in der Präventionsarbeit zugunsten weiterer Zielgruppen werde die Polizei künftig noch mehr tun, kündete Minister Reul an, z. B. für Seniorinnen und Senioren mit Pedelec-Trainings, Simulatoren und Schulungsvideos.

Mit dem Land NRW hat die VOD einen seit 2017 bestehenden Kooperationsvertrag geschlossen. Die vereinbarte Zusammenarbeit mit den verschiedenen Landesministerien hat sich gut entwickelt. Unter anderem unterstützt die VOD seit mehreren Jahren durch Referenteneinsatz die Aus- und Fortbildung der Polizeibeamtinnen und -beamten in den Seminaren „Verkehrsunfallprävention – Polizeilicher Opferschutz nach Verkehrsunfällen und Angebote der Opferhilfe“.

Die VOD ist überdies in der Expertengruppe Opferschutz vertreten, für die das Justizministerium NRW die Initiative und die Federführung der Landesregierung übernommen hat.

## **Opferschutz bleibt wichtige Aufgabe**

Es geht immer wieder um die Frage, inwieweit die Ursache einer Viktimisierung die notwendige Kompensation steuert. Für Verkehrsunfallopfer ist, anders als bei Personen, die durch eine vorsätzliche rechtswidrige Gewalttat eine gesundheitliche Schädigung erlitten haben, das soziale Entschädigungsrecht grundsätzlich nicht anwendbar.

Zwar hat das Land NRW mit der Stiftung Opferschutz im Februar 2022 eine gewisse Lücke im Opferschutz geschlossen. Doch Verkehrsunfälle und deren Schadensfolgen bleiben von Leistungen der öffentlichen Hand ausgeschlossen. Die rein zivilrechtliche Regelung nach Verkehrsunfällen führt, wie sich anhand zahlreicher Einzelschicksale von Unfallopfern 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.

Die VOD fordert deshalb eine vorübergehende finanzielle Unterstützung der Opfer und ihrer Familien in zeitlich begrenzten Notlagen, z. B. bei Schwerstverletzungen, sowie die 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.

*Autor: Peter Schlanstein*

# Kooperationsvereinbarung der VOD mit dem Land Sachsen-Anhalt

Nach vielen Abstimmungsgesprächen, die zudem durch die pandemiebedingten Einschränkungen immer wieder auch verschoben werden mussten und dadurch sehr langwierig waren, konnte eine Kooperationsvereinbarung der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) mit dem Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch das Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt (MI) geschlossen werden.

Die Vorbereitung der Vereinbarung war intensiv von der Opferschutzbeauftragten des Landes Sachsen-Anhalt, Frau Dr. Theren, begleitet worden. Bereits Anfang des Jahres 2020 hatte das Justizministerium des Landes eine Geschäftsstelle für die Opferschutzbeauftragte eingerichtet. Diese „Zentrale Anlaufstelle für die Opfer und deren Angehörige in Fällen von Terrorismus und anderen auf Straftaten beruhenden Großschadensereignissen“ (ZALOB), ist aber für Verkehrstopfer nur sehr bedingt zuständig. Vor diesem Hintergrund waren das Interesse und die Einbindung der Opferschutzbeauftragten aus Sicht der VOD besonders wichtig, da diese Sichtweise bundesweit im Vordergrund steht und die VOD politisch die Gleichstellung der Opfer erreichen möchte.

Am 29. März 2022 war es dann soweit, der Kooperationsvertrag wurde von Frau Ministerin Dr. Tamara Zieschang für das Land Sachsen-Anhalt, dem damaligen Vorsitzenden der VOD Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, dem Vorstandsmitglied und Beauftragten der VOD für das Land Sachsen-Anhalt Wulf Hoffmann und dem Vorsitzenden des Magdeburger Vereins HILFE FÜR HELFER IN NOT, Polizei-Feuerwehr-Rettungsdienst e.V., zum damaligen Zeitpunkt jüngstes Mitglied der VOD, unterzeichnet.



Der Verein HILFE FÜR HELFER IN NOT will künftig verstärkt seine Kompetenzen in der Krisenintervention für die Unterstützung von Verkehrstopfern einbringen.

Mit dem Kooperationsvertrag vereinbarten das Land Sachsen-Anhalt in Anerkennung der Bedeutung der Zusammenarbeit staatlicher und nichtstaatlicher Stellen bei der Verkehrsunfallprävention sowie dem Opferschutz und der Opferhilfe, eng und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, um den Opferschutz und die Hilfe für Geschädigte von Verkehrsunfällen zu fördern, verkehrsunfallpräventive Aktivitäten und Projekte zu unterstützen und die Netzwerkarbeit auf kommunaler und Landesebene zu stärken.

Für die Ausgestaltung der Kooperation zur Verwirklichung dieser Ziele tauschen die Kooperationspartner Informationen über einschlägige Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit, Schulungen, Tagungen und Projekte aus. Zugleich wurde vereinbart, dass auf die Zusammenarbeit auf den jeweiligen Webseiten der Partner hingewiesen wird, so dass auf die Möglichkeiten und Unterstützungsangebote der VOD für Verkehrsofper auch über diesen Weg bei einer Online-Recherche von Betroffenen gefunden werden kann.

Den Polizeidienststellen wurden von der VOD Flyer über die Hilfsangebote der VOD (Internetauftritt, Erreichbarkeit des Hilfenetzwerkes) zur Verfügung gestellt, die primär bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden an die Betroffenen übergeben werden sollten. Im ersten Jahr der Kooperation hatte die Anzahl der Flyer, die in Abstimmung mit dem MI ermittelt worden war, aufgrund von Unsicherheiten über die beabsichtigte Verteilung nicht gereicht, und es musste kurzfristig Ersatz geliefert werden.

Vom Beauftragten für LSA wurden in der Folge alle vier in der Fläche dislozierten Polizeiinspektionen des Landes besucht und im Rahmen von Dienstbesprechungen der Führungskräfte das Anliegen der VOD und der Opferschutz für Verkehrsofper vorgetragen, womit auch anfängliche Unsicherheiten der Kollegen über die Ziele und Möglichkeiten der VOD ausgeräumt werden konnten.

Im Rahmen der Vereinbarung unterstützt die VOD mit Hilfe ihrer Mitglieder in Sachsen-Anhalt die Fortbildung. Von der Vorsitzenden der VOD, Frau Silke von Beesten, wurde in mehreren Veranstaltungen der Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt (FHPol) die Thematik Polizeilicher Opferschutz bei Verkehrsofpern vorgetragen. Dabei konnte eine aufgrund der mit RdErl. des MI vom 20.05.2020 „Prävention und Opferschutz als Aufgaben der Polizei in Sachsen-Anhalt“ eingeführten Opferschutzverantwortlichen, die diese Aufgabe im Nebenamt wahrnehmen mussten (Ermittlungsbeamter versus Opferschützer), eingetretene Dilemmasituation aufgedeckt werden. Dies ist den Verantwortlichen des Landes vermittelt worden, was letztendlich dazu führte, dass alle Opferschutzverantwortlichen nunmehr ihre Aufgabe im Hauptamt wahrnehmen können.

Weitere in den Gesprächen und bei der Unterstützung der Fortbildung deutlich gewordene Unklarheiten hinsichtlich der Aufgabenwahrnehmung konnten schnell in einem Gespräch mit der im MI verantwortlichen Referatsleitung geklärt werden. Die einer Kooperation inliegende konstruktive Zusammenarbeit hat sich bewährt.

Künftig sollen weitere Fortbildungsveranstaltungen geplant und durchgeführt werden, die Kooperation mit der Opferschutzbeauftragten im Justizministerium intensiviert und die Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit sowie dem Gesundheitsministerium hinsichtlich der Versorgung von Psychotraumata gesucht werden.

*Autor: Wulf Hoffmann*

# Verkehrsunfallprävention in Zusammenarbeit mit dem ETSC

Die VOD ist seit Februar 2022 Mitglied im Europäischen Verkehrssicherheitsrat ETSC. Von dieser Mitgliedschaft verspricht sich die VOD einen direkteren Zugang zu Informationen und Mitwirkung hinsichtlich der europäischen Verkehrssicherheitspolitik und den damit verbundenen Maßnahmen. Der ETSC wurde 1993 mit dem Ziel gegründet, auf forschungsgestützter Basis Empfehlungen an die Entscheidungsträger auf europäischer und nationaler sowie regionaler und lokaler Ebene zu richten und trägt zum Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen bei. Mit unterschiedlichen Projekten richtet der ETSC den Blick auf spezifische Themenfelder der Verkehrssicherheit wie beispielsweise auf die Frage nach einer europaweiten Definition von lebensgefährlich verletzten Unfallopfern auf der Basis medizinischer Verletzungsschweregrade oder auf die Einführung von Indikatoren zur Messung der Verkehrssicherheitsarbeit. Derzeit hat der ETSC 58 Mitglieder.<sup>21</sup>



Die VOD nahm im Jahr 2022 an den Mitgliederversammlungen (Main Council) des ETSC teil, die zwei Mal im Jahr stattfinden. Die Sitzung im März wurde als Videokonferenz abgehalten, die im Oktober erfolgte nach der Corona-Pandemie wieder in Präsenz in Brüssel. Dort haben die Mitglieder einerseits die Gelegenheit, über ihre Aktivitäten zu berichten, erfahren aber auch andererseits, welche Maßnahmen rund um die Prävention von Straßenverkehrsunfällen der ETSC auf politischer Ebene durchgeführt hat.

Die VOD hat gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat DVR und dem ETSC auf die Ausgestaltung der delegierten Verordnung zum Unfalldatenspeicher EDR (event data recorder) bereits im Jahr zuvor Einfluss genommen. Die Europäische Kommission hat am 26. Januar 2022 schließlich den delegierten Rechtsakt verabschiedet. Bedauerlicherweise beinhalten die Regeln ein implizites Verbot der Aufzeichnung von Datenelementen zu Ort, Datum und Uhrzeit. Die Europäische Kommission hatte zuvor argumentiert, dass die Speicherung der oben genannten

<sup>21</sup> Quelle: <https://etsc.eu/about-us/members-and-sponsors/>

Datenelemente gegen die Bestimmungen der General Safety Regulation – der Typenverordnung für Fahrzeuge – verstoßen würde, die vorschreiben, dass der EDR nicht in der Lage sein sollte, Daten aufzuzeichnen und zu speichern, die zur Identifizierung des Fahrzeugs, Eigentümers oder Fahrers führen könnten. Diese Datenelemente sind jedoch für die Verkehrssicherheitsforschung und der Unfallrekonstruktion von entscheidender Bedeutung, genau für den Zweck, für den der EDR in Auftrag gegeben wurde. Der ETSC hatte daher bereits im Jahr zuvor mehrfach seine Bedenken geäußert. Das Europäische Parlament hatte in seiner Entschließung zum EU-Rahmen für die Straßenverkehrssicherheitspolitik 2021–2030 die Europäische Kommission außerdem aufgefordert, „sicherzustellen, dass alle Datenelemente, die für eine eingehende Unfallanalyse und Verkehrssicherheitsforschung relevant sind (einschließlich Ort, Datum und Zeit), vom EDR erfasst und gespeichert werden“.

Der ETSC äußerte in einer Pressemitteilung nach der Veröffentlichung des Rechtsaktes, dass diese delegierte Verordnung ein Eigentor für die Verkehrssicherheit sei.<sup>22</sup> Der ursprüngliche Zweck der Anforderung von EDRs in Neufahrzeugen bestand darin, eine Datenquelle für Unfallforscher und -rekonstrukteure bereitzustellen, die hilft, künftige Unfälle zu vermeiden. Der ETSC fordert daher die Europäische Kommission auf, einen gezielten Gesetzesvorschlag zur Änderung der General Safety Regulation GSR vorzulegen, insbesondere um die Aufzeichnung der drei vorgeschriebenen Datenelemente zu ermöglichen, woraufhin der delegierte Rechtsakt entsprechend geändert werden könnte. Darüber hinaus fordert ETSC die Europäische Kommission auf, in einer künftigen Aktualisierung des delegierten Rechtsakts zum EDR die Aufzeichnung spezifischer Datenelemente über den Betrieb aller aktiven Sicherheitstechnologien vorzuschreiben, die in der GSR vorgeschrieben, aber nicht in der technischen Regelung der UNECE enthalten sind.

Zusätzlich zu den Spezifikationen des EDR verfolgte ETSC die Arbeit an den technischen Spezifikationen für den Spurhalteassistenten (ELKS), den Müdigkeits- und Aufmerksamkeitswarner (DDAW), die erweiterte Ablenkungserkennung (ADR) sowie der Direktsicht- und VRU-Erkennungssysteme (Vulnerable Road Users – ungeschützte Verkehrsteilnehmende) für Lkw und Busse und lieferte Beiträge dazu. Der Einsatz all dieser Systeme ist für die Prävention von Unfällen in künftigen Neufahrzeugen verpflichtend vorgeschrieben. Der ETSC setzt sich dafür ein, dass die technischen Spezifikationen, die die Fahrzeughersteller erfüllen müssen, höchstmöglichen Standards entsprechen, damit sie effektiv im Sinne der Vermeidung von Unfällen wirken können.

Der ETSC veröffentlichte nach Input und Diskussionen mit seinen Mitgliedern im November 2022 ein Positionspapier mit Empfehlungen zur Überarbeitung der EU-Richtlinie 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte.<sup>23</sup> Der ETSC unterstützt eine Ausweitung des Geltungsbereichs auf weitere Verkehrsvergehen mit eindeutigen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Dazu gehören: zu geringer Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, gefährliches Überholen (auch von Radfahrern), gefährliches Parken (auch auf Gehwegen und Fahrradwegen), Überqueren durchgezogener weißer Linien, Falschfahrten und Fahren mit einem überladenen Fahrzeug.

---

22 Quelle: <https://etsc.eu/car-black-boxes-will-be-virtually-useless-to-safety-researchers/>

23 Quelle: <https://etsc.eu/position-paper-revision-of-the-cross-border-enforcement-directive-2015-413/>

Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 ausgehend vom Stand im Jahr 2019 zu halbieren. Die Zahl der Verkehrstoten in der EU-27 wurde im Jahr 2022 im Vergleich zu 2019 - dem Jahr vor der Pandemie - insgesamt um 9 % gesenkt. Dies reicht jedoch nicht aus, um das ambitionierte Ziel bis 2030 zu erreichen. Im Jahr 2022 gab es 20.678 Todesfälle auf den Straßen der EU, ein Anstieg um 4% im Vergleich zu 2021. Die Anzahl der Schwerverletzten – auf der Basis der jeweils nationalen Definitionen für Schwerverletzte berechnet – ist im Zeitraum 2012-2022 um 14% zurückgegangen, der Rückgang stagnierte jedoch während des größten Teils des Jahrzehnts und nahm dann während der Pandemie überdurchschnittlich zu.<sup>24</sup> Bis zum Jahr 2050 soll die Vision Zero erfüllt werden: Keine Getöteten und Schwerverletzten auf europäischen Straßen! Bis dahin müssen erhebliche Anstrengungen auf europäischer, nationaler sowie lokaler Ebene unternommen werden.

*Autorin: Jacqueline Lacroix*

---

<sup>24</sup> European Transport Safety Council ETSC: Ranking EU progress on road safety. 17th Road Safety Performance Index Report. Brüssel, June 2023

# Entwicklungen in der Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR)

FEVR ist – wie auch die VOD – Mitglied im Hauptverwaltungsrat (Main Council Member) des ETSC, darüber hinaus aber auch Mitglied in der UNRSC (United Nations Road Safety Collaboration) unter dem Vorsitz der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die FEVR ist zudem im Vorstand der „Global Alliance for Road Safety and Road Victims“ vertreten und besitzt einen Beraterstatus bei der UNECE (United Nations Economic Commission for Europe).

Darüber hinaus 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).

## Neue Satzung / Eintragung ins Vereinsregister in Belgien

Obwohl FEVR bereits am 6. Juli 1991 als europäischer Dachverband für Verkehrsoffer gegründet worden war und auf der Jahreshauptversammlung 2016 in Lissabon eine neue Satzung beschlossen hatte, die die Grundlage für die Eintragung als Nichtregierungsorganisation in Belgien sein sollte, war bis zur Neuwahl des aktuellen Vorstandes (s. Jahresbericht der VOD 2021) diese Eintragung nicht realisiert worden. Darüber und über den weiteren Weg der FEVR gab es im Vorstand kontroverse Debatten, die dazu führten, dass der ehemalige Präsident und der belgische Vertreter sich aus dem Vorstand zurückzogen und ein völliger Neuanfang realisiert werden musste. Daher muss auch das Netzwerk der FEVR neu aktiviert werden.

## Gedenkstätte für Verkehrsoffer „Przejsie“

Am Vortag der am 24.09.2022 durchgeführten Jahreshauptversammlung der FEVR wurde mit allen angereisten Delegationen der Mitgliedsverbände/-organisationen am polnischen Mahnmal Przejsie (<https://przejsie.com/upamietnienie/>) im knapp 20 km südwestlich von Krakau gelegenen Zabawa der Verkehrsoffer gedacht. Alle Teilnehmer waren von dem herausragenden Monument und der dahinterstehenden Idee des Gedenkens der Verkehrsoffer tief berührt.

In der Gedenkstätte erinnern angebrachte Kreuze an den Innenwänden der Monument-Passage individuell an die Opfer von Verkehrsunfällen. Jedes Kreuz enthält grundlegende Informationen zu den Verkehrsoffern der letzten Jahre: Name und das Alter, das Datum und der genaue Ort des Todes einschließlich der Straße, auf der das Verkehrsoffer verstarb.

Hinter der Gedenkstätte wurde 2009 zudem eine Straße der Erinnerung angelegt, wo jährlich im November zum Weltgedenktag der Verkehrsoffer der Betroffenen in Polen gedacht wird. Mit der Pflanzung eines Baumes und der Anbringung einer Inschrift mit der Anzahl der im vergangenen Jahr im Straßenverkehr Getöteten, entsteht eine ergreifende Allee zum Gedenken an die Verkehrsoffer.

Erfreulicherweise hat Polen die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten kontinuierlich senken können und dafür gerade eine Auszeichnung des ETSC (PIN Award 2023) für besondere Leistungen auf dem Sektor der Verkehrssicherheitsarbeit erhalten. Polen hat die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2012 und 2022 um 47 Prozent gesenkt. Im EU-Durchschnitt lag die Verringerung in den Mitgliedsstaaten bei 22 Prozent. Deutschland liegt mit einer Verringerung von 23 Prozent nur minimal über diesem Durchschnitt und hat damit das eigenen Ziel (Reduzierung um 40 Prozent) verfehlt.

## Registrierung als Non Profit Organisation

Auf der Jahreshauptversammlung wurde vom Präsidenten eine neue Satzung vorgestellt, die unmittelbar beschlossen werden sollte. Da dieser Entwurf im Vorfeld nicht kommuniziert worden war, lehnte die VOD zusammen mit anderen Mitgliedsverbänden einen sofortigen Beschluss über eine neue Satzung ab und konnte erreichen, dass in einer zusätzlich anberaumten virtuellen Mitgliederversammlung am 15.10.2022 darüber abschließend entschieden werden konnte. Dies gab allen Mitgliedsverbänden die Möglichkeit, die Neufassung der Satzung zu prüfen. Mit der abgestimmten Satzung konnten die erforderlichen Schritte zur Eintragung der FEVR als Nichtregierungsorganisation eingeleitet werden. Die VOD war eine der 9 Mitgliedsverbände, die bei der erforderlichen Neugründung der FEVR als Gründungsmitglied vertreten waren.

Am Donnerstag, den 1. Dezember 2022 unterzeichneten die Delegierten der Mitgliedsverbände die Gründungsurkunde und die neue Satzung des Verbandes in einem Notariat in Brüssel.

Das war ein grundlegender Schritt in der langen Geschichte der FEVR, die vor mehr als dreißig Jahren begann, mit dem die Anerkennung als „internationale Vereinigung ohne Gewinnzweck“ durch das zuständige belgische Ministerium und die formelle Eintragung in das entsprechende Register für solche internationalen Organisationen ermöglicht worden ist.

Die Urkunde wurde von Frau Eleni Karidi, Präsidentin von Efthita, Herrn Vicente Sanchez, Präsident von PAT, Herrn Robert Staba, Präsident von Zavod Varna Pot, Herrn Filippo Randi, Präsident von FEVR, unterzeichnet, die alle direkt oder in Vertretung die 9 Verbände repräsentierten, die sich dem Projekt angeschlossen hatten: VOD Deutschland, IRVA Irland, AIFVS Italien, PAT Spanien, Efthita Griechenland, ACA-M Portugal, RoadPeace UK, Zavod Varna Pot und V&C Frankreich.

Die Grundlage für einen Neustart ist damit gelegt, jetzt müssen die notwendigen Schritte für eine Erweiterung der Gründungsmitglieder durch möglichst viele europäische Verkehrsofferverbände eingeleitet werden, um mit einer einflussreichen Dachorganisation die Unterstützung für die Verkehrsoffer auf europäischer Ebene intensivieren zu können.

## E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD



**AUTOMOBIL-CLUB  
VERKEHR**

ACV Automobil-Club Verkehr e.V.

Mail: [acv@acv.de](mailto:acv@acv.de)

**BetterDoc.**

BetterDoc GmbH

Mail: [info@betterdoc.org](mailto:info@betterdoc.org)

**biomed-tec**



**BIOMED-TEC Institut für interdisziplinäre  
Fachgutachten**

Mail: [info@biomed-tec.de](mailto:info@biomed-tec.de)



**BJÖRN STEIGER  
STIFTUNG**

Björn Steiger Stiftung

Mail: [info@steiger-stiftung.de](mailto:info@steiger-stiftung.de)



**Bundesverband der Motorradfahrer e. V.  
(BVDM)**

Mail: [info@bvdm.de](mailto:info@bvdm.de)

**DGVP**

Deutsche Gesellschaft  
für Verkehrspsychologie

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie  
e.V. (DGVP)

Mail: [dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de](mailto:dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de)



**Deutsche  
Hochschule der Polizei**

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Mail: [hochschule@dhpol.de](mailto:hochschule@dhpol.de)

**DIVO**

Deutsche Interessengemeinschaft  
für Verkehrsunfallopfer e.V.

**DIVO - Deutsche Interessengemeinschaft für  
Verkehrsunfallopfer e. V.**

Mail: [eduardherwartz@yahoo.de](mailto:eduardherwartz@yahoo.de)



Die Kindervertreter

Deutsche Kinderhilfe e.V.

Mail: [info@kindervertreter.de](mailto:info@kindervertreter.de)



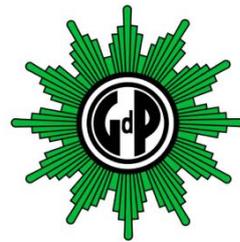
Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB (DPoIG)  
Mail: dpolg@dbb.de



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



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



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



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



Gezeiten Haus  
Mail: info@gezeitenhaus.de



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland  
Mail: info@fuss-ev.de



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



Hilfe Für Helfer In Not/Polizei-Feuerwehr-  
Rettungsdienst e.V.  
Mail: info@hilfe-fuer-helfer-in-not.de



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



**HSPV**NRW

Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung  
Nordrhein-Westfalen

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



**TÜV**Rheinland®

Genau. Richtig.

TÜV Rheinland  
Mail: internet@de.tuv.com

INITIATIVE FÜR  
sichere-strassen.org

Initiative für sichere Straßen GmbH  
Mail: m.grahl@sichere-strassen.org

**ipu** | INSTITUT FÜR  
PSYCHOLOGISCHE  
UNFALLNACHSORGE

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

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

## Vorstandsmitglieder der VOD

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

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

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

**Dipl.-Psychologin Ute Hammer**, ehemals Geschäftsführerin Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

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

**Prof. Dr. Andreas Kranig**, Hochschule Bonn-Rhein-Sieg, Fachbereich Sozialpolitik und Soziale Sicherung, Hennef

**Kirsten Lühmann**, Mitglied des Bundestages von 2009 bis 2021, Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion von 2014 bis 2021

**LPD a.D. Martin Mönnighoff**, ehemals Polizeipräsidium Münster

## **Ehrenvorsitzender der VOD**

**Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff, Vorsitzender**, Bergische Universität Wuppertal

## **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

**PD a.D. Rainer Becker**, Ehrenvorsitzender Deutsche Kinderhilfe – Die ständige Kindervertretung e.V., Berlin

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

**Dr.-Ing. Jürgen Bönninger**, Vorsitzender des Technischen Beirates der Fahrzeugsystemdaten GmbH, Zentrale Stelle nach StVG (FSD – ZS), Dresden

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

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

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

**Rechtsanwalt Bernd Höke**, ehemals Schadenchef der Signal-Iduna, Vorstand der ADLER-Versicherung und Vorsitzender der GDV-Kraftfahrt-Schadenkommission

**Prof. Dr. med. Christian Juhra**, Universitätsklinikum Münster

**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

**PD Stefan Pfeiffer**, Leiter Verkehrspolizeiinspektion Feucht im Polizeipräsidium Mittelfranken

**Univ.-Prof. Dr. med. Michael J. Raschke**, Klinikdirektor der Klinik für Unfall-, Hand- und Wiederherstellungschirurgie des Universitätsklinikums Münster (UKM)

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

**Prof. Dr. Wolfgang Schubert**, Bonner Institut für Rechts- und Verkehrspsychologie e.V. (BIRVp)

**Rechtsanwalt Stephan Stracke**, ehemals Geschäftsführer des Arbeitgeberverbandes im Kreis Olpe e.V. sowie des Arbeitsmedizinischen Zentrums für den Kreis Olpe e.V.

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

**Dr. Michael Weyde**, Diplom-Ingenieur und ö.b.u.v. Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle sowie Auswertung von Unfalldatenspeichern

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

# Einnahmen und Aufwendungen

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden (insgesamt 60.839,90 Euro), waren im jüngsten Geschäftsjahr, neben den Spenden (insgesamt 10.608,44 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD.

In dem Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2022 ist, nach Abzug der Ausgaben in Höhe von 86.857,89 Euro, damit insgesamt ein Fehlbetrag von 15.409,55 Euro entstanden.

Die Ausgaben der VOD im Jahr 2022 gliedern sich wie folgt:

Beratungsnetzwerk	- 15.990,40 €
Bußgelder Rücküberweisung	- 2.420,00 €
Gehälter Löhne	- 2.783,50 €
Geschäftsführung VOD	- 241,53 €
Internetpräsenz/Telekom	- 4.526,52 €
Betriebsausgaben	-1.817,93 €
Verbandsorgan ZVS, Kirschbaum Verlag	-1.078,80 €
Knappschaft-Bahn-See	-175,45 €
Kontoführungsgebühren	- 339,81 €
Presse/ÖA	- 4.356,52 €
Reisekosten u. Teilnahmegebühren	- 6.391,30 €
Steuerberatung	-1.616,98 €
Mitgliedschaften	- 6.700,00 €
Projekte	- 38.419,15 €
ungeklärte Beträge	0,00 €
<b>Summe der Ausgaben</b>	<b>- 86.857,89 €</b>

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt, unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 31.01.2022 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 nationalen und 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](mailto:info@vod-ev.org)

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

Die VOD ist der deutsche Dachverband für die Institutionen der Verkehrsunfall-Opferhilfe. Die Gemeinnützigkeit der VOD wurde vom Finanzamt Münster-Außenstadt unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 31.01.2022 anerkannt.