

Jahresbericht 2023 der VOD

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



HERAUSGEBER

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

Postfach 1134

DE 53852 Niederkassel

Sitz des Vereins:

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Münster (Westf.)

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

mailto: info@vod-ev.org

www.vod-ev.org

SPK Münsterland Ost, BIC: WELADED1MST

IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im September 2024

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 26.03.2024 anerkannt.

Der Jahresbericht 2023 enthält auch wichtige Ereignisse / Erfolge / Entwicklungen aus der ersten Jahreshälfte 2024, die ihren Schwerpunkt oder Ausgangspunkt im Vorjahr hatten.

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

Fotos: © ACE, BMDV, Bosch, DVR, EU-Parlament, W. Hoffmann, MH-Konzept, Polizei NRW, P. Schlanstein, VOD

Inhalt

Vorwort

Aufgabenwahrnehmung der VOD.....	3
----------------------------------	---

Aktuelle Themen der Verkehrsunfall-Opferhilfe

Initiativen zur Verbesserung der Regulierung bei schweren Unfallfolgen	5
Deutscher Verkehrsgerichtstag 2023	9
BMDV-DVR-Initiative #mehrAchtung.....	13
Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsunfallopfer	15
Deutscher Verkehrsexpertentag 2023.....	17

Die VOD bezieht Stellung

Evaluierung der gesetzlichen Regelung zum Hinterbliebenengeld	23
UN-Charta über die Rechte von Opfern des Straßenverkehrs: Faire Entschädigung der Opfer schwerer Verkehrsunfälle	26
Gaffen als Straftat: Der rechtliche und psychologische Schutz von Unfallopfern vor öffentlicher Bloßstellung	29
Cannabis im Straßenverkehr: Bekifft am Steuer?	33
Pressearbeit der VOD	38
VISION ZERO konkret	42

Kooperationen und Opferhilfe-Partnerschaften

Verkehrssicherheitsdialog in Bayern.....	45
Kooperation der VOD mit dem Land Nordrhein-Westfalen.....	48
Fachtagung der Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt (FHPol LSA).....	51

Mitglieder der VOD

E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD (Stand: 09/2024)	54
Gründungsmitglieder, Mitglieder des Vorstands und des Wissenschaftlichen Beirats	57

Zahlen und Fakten

Einnahmen und Aufwendungen.....	60
---------------------------------	----

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

ein weiteres Jahr geht zu Ende, in dem wir uns gemeinsam den Herausforderungen der Verkehrssicherheit und der Opferhilfe gestellt haben. Es war ein Jahr voller engagierter Initiativen, wertvoller Kooperationen und bedeutender Fortschritte, die wir Ihnen in diesem Jahresbericht vorstellen möchten.

Unser VOD-Hilfenetzwerk konnte in diesem Jahr erneut wichtige Impulse setzen. Besonders die gestarteten Initiativen zur Verbesserung der Regulierung bei schweren Unfallfolgen waren von zentraler Bedeutung. Hier haben wir uns aktiv für eine verbesserte und vereinfachte Entschädigung der Opfer eingesetzt.



Die VOD hat sich überdies dafür eingesetzt, den in einer UN-Charta enthaltenen Verhaltenskodex zur fairen Behandlung von Verkehrs-Unfallopfern in den Entschädigungs-Verfahren auch in Deutschland bekannt zu machen und wirksam werden zu lassen. Sie hat hierzu die Schaffung einer Vermittlungsstelle mit den Kfz-Haftpflichtversicherern in die Diskussion gebracht und in einer Anhörung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestags im November 2023 gesetzliche Verbesserungen zur Stärkung der Rechte von Verkehrs-Unfallopfern vorgeschlagen.

Im Deutschen Bundestag haben wir im Rahmen eines parlamentarischen Frühstücks mit Abgeordneten sowie Referentinnen und Referenten von Bündnis 90/Die Grünen, der CDU, FDP und SPD die Themen „Schiedsverfahren für vor-/außergerichtliche Einigung nach Verkehrsunfällen unter Anlegung der Maßstäbe gemäß der UN-Charta zur Verhinderung exponentieller Kosten und Gesundheitsschäden“ sowie die „Nutzung von Kfz-Daten in Wissenschaft und Forschung sowie in der Beweisführung“ eingebracht und Befürworter für unsere Unterstützungsersuchen gefunden.

Ein weiteres wichtiges Thema war Cannabis im Straßenverkehr. Die aktuellen Entwicklungen und die fortlaufende Diskussion um die Legalisierung und deren Aufklärung um die Konsequenzen der Verhaltensmaßnahmen im Straßenverkehr haben uns dazu veranlasst, verstärkt auf die Gefahren aufmerksam zu machen und präventive Maßnahmen zu fordern.

Im Rahmen des parlamentarischen Abends der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) konnten wir den Dialog mit politischen Entscheidungsträgern intensivieren und weitere wichtige Themen wie die Evaluierung der gesetzlichen Regelung zum Hinterbliebenengeld und die faire Entschädigung der Opfer schwerer Verkehrsunfälle weiter voranbringen.

Besondere Beachtung fand auch die von der VOD unterstützte BMDV-DVR-Initiative #mehr-Achtung im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“. Diese Initiative zielt darauf ab, das Bewusstsein für die Gefahren im Straßenverkehr zu schärfen und den respektvollen Umgang unter Verkehrsteilnehmenden zu fördern.

Auf nationaler Ebene haben uns die Beteiligung am 61. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2023 und die Ausrichtung des 21. Deutschen Verkehrsexpertentags 2023 ermöglicht, wichtige Erkenntnisse und Empfehlungen zur Verkehrsunfallprävention und zur Opferhilfe einzubringen. Auch die Zusammenarbeit mit den Bundesländern Bayern, NRW und Sachsen-Anhalt hat zu konkreten Fortschritten in der Prävention und Opferhilfe geführt.

Unsere Kooperationen mit europäischen Partnern wie der Federation Européenne des Victimes de la Route (FEVR) und dem European Transport Safety Council (ETSC) haben unseren internationalen Austausch gestärkt und neue Perspektiven für die Verkehrsunfallprävention eröffnet.

Abschließend bleibt zu sagen, dass wir auch im kommenden Jahr nicht nachlassen werden in unserem Einsatz für die Verkehrssicherheit und die Unterstützung der Unfallopfer. Gemeinsam werden wir weiterhin daran arbeiten, dass die Straßen in Deutschland sicherer werden und die Opfer die Hilfe und Gerechtigkeit erhalten, die sie verdienen.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung und Ihr Engagement im vergangenen Jahr. Lassen Sie uns gemeinsam in ein neues Jahr starten, in dem wir unsere Ziele mit Entschlossenheit und Zuversicht weiterverfolgen.



Silke von Beesten
Vorsitzende

Initiativen zur Verbesserung der Regulierung bei schweren Unfallfolgen

Die Ausgangssituation

Zuerst die gute Nachricht: ca. 90 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Sach- und Personenschäden und Kfz-Beteiligung werden außergerichtlich reguliert. Das bedeutet, dass die Haftpflichtversicherung des ganz oder teilweise ersatzpflichtigen Unfallgegners die Schäden so reguliert, dass der oder die Geschädigte nicht auf die Inanspruchnahme der Zivilgerichte zur Anspruchsdurchsetzung angewiesen ist.



Die schlechte Nachricht: der restliche Anteil in der Größenordnung von 10 Prozent betrifft Schadensfälle, deren Regulierung sich hinzieht. Folglich muss das Unfallopfer intensive anwaltliche Unterstützung und letztlich den Rechtsweg in Anspruch nehmen. Gleichzeitig ist es aber oft, insbesondere bei Behinderungen durch schwere Körperschäden oder psychische Beeinträchtigungen, auf rasche und nachhaltige Hilfe und Geldleistungen angewiesen.

Das Durchsetzungsproblem

Die Gründe für langes Warten auf Unterstützungs- und Schadensersatzleistungen sind vielfältig. Oft ist die Komplexität der Sach- und Rechtslage wegen ungeklärter Schuldfragen zum Unfallhergang und/oder wegen ungeklärter körperlicher oder materieller Folgeschäden, wie z. B. Verdienstausfall, ursächlich. Wenn es ganz schlecht läuft, gerät das Unfallopfer an einen Sachbearbeiter der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung, der sich in der Vergangenheit nicht gerade durch eine besondere Regulierungsbereitschaft ausgezeichnet hat. Im Falle von Körperschäden, die sich nach einer Kollision bemerkbar machen, wie etwa einer Zerrung der Halswirbelsäule nach einem Auffahrunfall, muss der Geschädigte mit folgendem Einwand rechnen: die Beeinträchtigung sei allein oder zumindest überwiegend durch unfallunabhängige Körperschäden, wie etwa einer Bandscheibendegeneration der Wirbelsäule, entstanden. Ein häufiger Streitpunkt ist auch die Höhe eines angemessenen Schmerzensgeldes.

Wenn ein Unfallopfer nicht gerade vom Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung profitiert, z. B. wegen eines Wegeunfalls gemäß § 8 Abs. 2 SGB VII als Arbeitsunfall, ist es wegen einer zögerlichen Schadensregulierung durch die gegnerische Kfz-Haftpflichtversicherung oft vor große Probleme gestellt. Die VOD verfolgt deshalb das rechtspolitische Ziel einer Verpflichtung der einstandspflichtigen Versicherung, Unfallschäden, soweit diese nach Haftungsgrund und Höhe zumindest teilweise unstreitig sind, vorab schon durch entsprechend hinreichende (Teil-)Leistungen ausgleichen zu müssen. Ein Teilerfolg ist schon erreicht – und zwar im Zusammenhang mit den Vorschriften über den

Insolvenzfond der Kfz-Haftpflichtversicherer. Denn die neue Vorschrift des § 18 Abs. 4 Satz 2 und 3 Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) enthält eine Regelung über die Pflicht zur unverzüglichen Zahlung des Fonds, soweit (Teil-)Ansprüche feststehen. Weitergehend sollte diese Pflicht auch auf die reguläre Haftung der Kfz-Haftpflichtversicherer außerhalb von Insolvenzfällen ausgedehnt werden. Es bietet sich insoweit die Aufnahme einer entsprechenden Regelung in § 3 a Abs. 1 Ziff. 1 PflVG an.

Nach dieser Vorschrift hat der Kfz-Haftpflichtversicherer dem Unfallopfer spätestens innerhalb von drei Monaten ein mit Gründen versehenes Schadensersatzangebot vorzulegen, wenn dessen Eintrittspflicht unstreitig ist und der Schaden beziffert wurde. Abgesehen davon, dass das Postulat zur Abgabe eines bloßen Regulierungsangebotes nicht mit einer Regulierungspflicht gleichgesetzt werden kann, läuft die Bestimmung in der Praxis weitgehend leer. Denn der Versicherer ist nach der Vorschrift nicht gehindert, seine Ersatzverpflichtung, zu Recht oder zu Unrecht, dem Grunde und/oder der Höhe nach in Abrede zu stellen mit der Folge, dass er dann nur fristgemäß seine Ablehnungsgründe darzulegen braucht. Zwar kommt es häufig zu freiwilligen Teilregulierungen. Jedoch sind diese erfahrungsgemäß der Höhe nach oft unzureichend. Dies insbesondere dann, wenn sich die Versicherung ohne Anerkennung einer Rechtspflicht auf einen Kulanzstandpunkt stellt.

Die UN-Charta über die Rechte der Straßenverkehrsoffer

Das oft sehr mühsame Bestreben schwer geschädigter Unfallopfer, eine gerechte Entschädigung zu erhalten, ist ein länderübergreifendes Problem. Deshalb hat sich die Wirtschaftskommission für Europa als regionale Gliederung des Wirtschafts- und Sozialrats der Vereinten Nationen im Jahr 2021 veranlasst gesehen, die UN-Charta über die Rechte von Opfern des Straßenverkehrs zu beschließen und zu veröffentlichen¹. Die Charta statuiert indes nur einen Verhaltenskodex für die außergerichtliche Regulierung von verkehrsunfallbedingten Schadensfällen im Verhältnis zwischen dem Unfallopfer und dem Eintrittspflichtigen, also in der Regel der Kfz-Haftpflichtversicherung². Sie stellt somit keine neuen Rechtsregeln auf, sondern beschränkt sich auf den Appell, Opfer bei der Schadensregulierung sorgfältig, fair, mit Respekt und Empathie zu behandeln. Dieser Appell wird durch die Auflistung von neun Einzelprinzipien konkretisiert.

Der Zivilprozess als Hilfe zur Schadensregulierung?

In den ca. 10 Prozent der Verkehrsunfälle, in welchen es allen Appellen zum Trotz entweder zu gar keiner oder zumindest nicht zu einer vollständigen außergerichtlichen Regulierung der Schäden kommt, ist der Geschädigte darauf angewiesen, den Rechtsweg zu den Zivilgerichten zu beschreiten und Klage gegen die gegnerische Kfz-Haftpflichtversicherung zu erheben. Dabei werden in aller Regel der Kfz-Halter und -Fahrer mit verklagt, um sie prozessual als Zeugen des Unfallgeschehens auszuschalten. Dass eine vollständige außergerichtliche Regulierung ausbleibt, ist nicht zwangsläufig auf eine ungerechtfertigte Verweigerungshaltung der Versicherung zurückzuführen.

1 Charter of Road Traffic Victims' Rights, <https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-WP1-2021-1e.pdf>

2 code of conduct", Präambel Ziff. I 4

Es ist nicht ungewöhnlich, dass Geschädigte überzogene Ersatzforderungen geltend machen, ohne dass die sie vertretenden Rechtsanwälte – aus eigenem Gebühreninteresse – auf eine Klagehöhe mit realistischer Durchsetzungsaussicht hinwirken.

Es ist eine Erfahrungstatsache, dass Gerichtsverfahren sich langwierig hinziehen können. Dies insbesondere dann, wenn das Unfallgeschehen mit wechselseitigen Schuldzuweisungen der Beteiligten zum Kollisionshergang streitig ist. Stehen dann eingetretene Körperschäden nach Ursache und Ausmaß auch noch im Streit, zeichnet sich ein zeit- und kostenintensives Verfahren mit der Notwendigkeit der Einholung mehrerer Sachverständigengutachten ab. Gegen ein auf gerichtliche Anordnung eingeholtes Gutachten darf eine skeptische Partei Richtigkeitsbedenken einwenden und zur Unterstützung eine abweichende sachverständige Stellungnahme, ein sog. Gegengutachten, präsentieren. Für das Zivilgericht verbietet es sich prozessual, für seine Entscheidungsfindung einseitig das in seinem Auftrag eingeholte Gutachten zugrunde zu legen. Vielmehr muss es sich auch mit dem Gegengutachten auseinandersetzen. Eine lange Verfahrensdauer ist unter diesen Umständen vorprogrammiert.

Außergerichtliche Vermittlung

Es drängt sich deshalb förmlich der Gedanke auf, für solche unfallbezogenen Schadensangelegenheiten, die das Risiko eines längeren Prozessverlaufs aufweisen, eine neutrale außergerichtliche Vermittlungsstelle einzurichten. Diese bietet die Chance, unter Anwendung einer Mediation oder eines anderen Verfahrens zur außergerichtlichen Konfliktbeilegung im Sinne des § 278 a Zivilprozessordnung eine schnelle und kostengünstige einvernehmliche Regelung zwischen Unfallopfer und Kfz-Haftpflichtversicherung herbeizuführen. Zwar sind schon im Wege eines sog. Ombudsverfahrens Vermittlungsstellen für Versicherungstreitigkeit etabliert. Dieses Verfahren betrifft aber nur Streitigkeit zwischen Versicherern und ihren Kunden aus einem bestehenden Versicherungsvertrag.

Die Realisierung der Idee einer neutralen außergerichtlichen Vermittlungsstelle zur gütlichen Beilegung von unfallbezogenen Streitigkeiten ist keine Utopie. Die VOD hat sie bereits im Frühjahr 2023 mit Erfolg in einer komplexen Schadensangelegenheit praktiziert.

Der Fall betraf eine 34jährige Mutter von zwei Kindern, die als Radfahlerin im Jahre 2013 unter die Zwillingsreifen eines rechtsabbiegenden Lastkraftwagens mit der Folge schwerster innerer Verletzungen geraten war. Ihre Überlebenschancen waren nach ärztlicher Einschätzung nicht höher als 5 Prozent. Nachdem sie im Rahmen des Möglichen körperlich und gesundheitlich wieder hergestellt worden war, übernahm das Hilfenetzwerk der VOD³ ihre Betreuung. Als problematisch erwies sich über Jahre hinweg der Ausgleich ihres nach Grund und Höhe äußerst streitigen Verdienstausfall-schadens. Wegen diverser, gutachterlich attestierter körperlicher und kognitiver Defizite war sie auf Dauer in ihrer erlernten Tätigkeit berufsunfähig. Die gegnerische Kfz-Haftpflichtversicherung zeigte sich zwar zu einer gütlichen Einigung bereit.

3 <https://vod-ev.org> >hilfenetzwerk

Diese Bereitschaft endete aber in dem Zeitpunkt, zu welchem die Versicherung Anfang 2021 mit einer Klage überzogen wurde, die nach ihrer Ansicht eine völlig überzogene Geldforderung zum Gegenstand hatte. Nachdem zwei Jahre später der Rechtsstreit über den Austausch kontroverser wechselseitiger Schriftsätze hinaus immer noch nicht recht vorangekommen war, nahm sich die VOD der Sache an.

Ein Zweierteam bestehend aus dem Netzwerkbetreuer der Geschädigten und einem vereinseigenen, auf Unfallsachen spezialisierten Juristen lotete die Chancen für eine außergerichtliche gütliche Einigung aus und sah ein kleines Licht am Ende des Tunnels. Da sich die Schadensstreitigkeit aber nach der prozessualen Ausgangslage als sehr problematisch erwies, war Fremdunterstützung zur Förderung einer außergerichtlichen Einigungsbereitschaft der Parteien notwendig. Diese Unterstützung leistete auf Initiative des VOD-Vorstandes der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) mit Sitz in Berlin. Die Versicherungswirtschaft betrat mit dem Versuch einer außergerichtlichen Streitbeilegung ungewohntes Neuland. Dennoch ließ sich die betroffene Kfz-Haftpflichtversicherung letztlich auf das vorgeschlagene Experiment ein.

So kam es, dass sich die Parteien Ende Mai 2023 in Frankfurt unter Leitung der VOD zu einer umfassenden Vergleichsverhandlung zusammensetzten. Die Kontrahenten verzichteten aus Kostengründen auf die Anwesenheit ihres jeweiligen anwaltlichen Beistandes. Sie erhielten die umfassende Präsentation eines Vorschlags zum Ausgleich des Verdienstaufschlags- und Rentenschadens des Unfallopfers, der mit der Unterbreitung eines sechsstelligen Zahlungsbetrages im Rahmen eines Abfindungsvergleichs endete. Einem solchen ist ein gegenseitiges Nachgeben der Streitparteien immanent. Die vorgeschlagene Vergleichssumme stellte ein Fazit dessen dar, was in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht überhaupt gerichtlich für die Geschädigte durchsetzbar gewesen wäre bei gleichzeitiger Wahrung der finanziellen Interessen der Kfz-Haftpflichtversicherung. Deshalb stimmten die Beteiligten dem Kompromissvorschlag letztlich zu zwecks Vermeidung der Fortsetzung eines langwierigen und kostenintensiven Zivilprozesses.

Ausblick

Ermutigt durch diesen Erfolg verfolgt die VOD das rechtspolitische Ziel der Einrichtung einer dauerhaften Vermittlungs- oder Schlichtungsstelle für ungelöste Streitigkeiten nach Verkehrsunfällen. Im Fokus dieser Bemühungen können allerdings keine Fälle stehen, die sich durch eine lange Verfahrensdauer vor Gericht so festgefahren haben, dass allein schon wegen der angefallenen Prozess- und Gutachterkosten nur noch ein rechtskräftiger Richterspruch dem quälenden Prozess ein Ende bereiten kann. Für die Einrichtung einer Vermittlungs- oder Schlichterstelle ist nicht zwingend eine gesetzliche Grundlage erforderlich. Immerhin sind schon in der Zivilprozessordnung (§§ 1025 ff ZPO) die Einzelheiten der Durchführung eines schiedsrichterlichen Verfahrens geregelt. Jedenfalls bedarf es für die institutionelle Schaffung einer solchen Stelle der wohlwollenden Unterstützung durch den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, mit dem die VOD weiterhin in Kontakt steht.

Autor: Rolf Krücker

Deutscher Verkehrsgerichtstag 2023

Datenschutz und Unfallaufklärung: Ein Konflikt im digitalen Zeitalter

Mit der fortschreitenden Digitalisierung und Vernetzung moderner Fahrzeuge sind neue Herausforderungen für den Datenschutz und die Unfallaufklärung entstanden. Während Fahrerassistenzsysteme und Sensoren die Verkehrssicherheit erhöhen und Unfälle vermeiden helfen, erzeugen sie gleichzeitig eine Fülle an Daten. Diese Daten sind für die Unfallanalyse und die Erhöhung der Verkehrssicherheit wertvoll, werfen aber auch datenschutzrechtliche Fragen auf. Ein Grund, dieses Thema beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2023 in einem eigenen Arbeitskreis unter Beteiligung der VOD aufzuarbeiten.

Erzeugung und Nutzung von Fahrzeugdaten

Moderne Fahrzeuge sind mit zahlreichen Sensoren und Software ausgestattet, die kontinuierlich Daten über das Fahrverhalten und den Fahrzeugstatus sammeln. Diese Daten umfassen beispielsweise Geschwindigkeit, Bremsverhalten, Einsatz von Assistenzsystemen und vieles mehr. Während sie zunächst der Optimierung der Fahrzeugsicherheit dienen, bieten sie auch eine Grundlage für die Unfallrekonstruktion.

Die gespeicherten Daten könnten im Falle eines Unfalls wichtige Hinweise auf die Ursache liefern, insbesondere wenn menschliches Fehlverhalten oder technische Defekte vermutet werden. Daher sind die Daten sowohl für Fahrzeughersteller zur Verbesserung ihrer Produkte als auch für Strafverfolgungsbehörden, Versicherungen und Unfallforscher von Interesse.



Rechtliche Herausforderungen und Datenschutzbedenken

Die Erhebung und Nutzung dieser Daten stehen jedoch im Spannungsfeld mit dem Datenschutzrecht. Die Europäische Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) regelt die Verarbeitung personenbezogener Daten und betont den Schutz der Privatsphäre. Bei Fahrzeugdaten stellt sich die Frage, inwieweit sie als personenbezogen gelten und wie sie entsprechend geschützt werden müssen.

Ein zentrales Problem ist, dass viele Fahrer nicht wissen, welche Daten von ihrem Fahrzeug erhoben und wohin diese gesendet werden. Zudem fehlt es an klaren Regelungen, wer auf diese Daten zugreifen darf. Hierbei steht der Datenschutz im Konflikt mit dem Interesse an öffentlicher Sicherheit und Unfallaufklärung. Verbraucherschützer warnen vor dem „gläsernen Autofahrer“, der durch umfassende Datensammlungen potenziell einer ständigen Überwachung unterliegt.

Technologische Entwicklungen und ihre Implikationen

Die technologische Entwicklung in der Automobilindustrie schreitet rasant voran. Künftige, hochautomatisierte Fahrzeuge könnten bis zu 500 Millionen Zeilen Software-Code enthalten. Diese Fahrzeuge wären in der Lage, eine Vielzahl von Datenpunkten zu erzeugen und auszuwerten, was für die Verkehrsüberwachung und -steuerung genutzt werden könnte. Die damit verbundene Datenspeicherung und -verarbeitung muss jedoch sicher gestaltet sein, um Hackerangriffe und Missbrauch zu verhindern. Bereits 2015 zeigte ein Fall, dass ein Jeep Cherokee über eine Sicherheitslücke ferngesteuert werden konnte, was verdeutlicht, dass IT-Sicherheit im Fahrzeug ein essenzielles Thema ist.

Regulatorische Maßnahmen und Zukunftsperspektiven

Auf regulatorischer Ebene wurden Schritte unternommen, um die Nutzung von Fahrzeugdaten zu steuern. Seit Juli 2022 müssen neu typgenehmigte Fahrzeuge in der EU mit einem Event Data Recorder (EDR) ausgestattet sein, der bestimmte Fahrzeugdaten bei einem Unfall aufzeichnet. Diese Daten dürfen jedoch nur von autorisierten Parteien wie der Polizei oder Versicherungen ausgelesen werden, was einen Kompromiss zwischen Datennutzung und Datenschutz darstellt.



Der Vorschlag für ein neues europäisches Datengesetz (Data Act) zielt darauf ab, den Zugang zu Daten zu regeln und den Austausch zwischen verschiedenen Akteuren zu fördern. Es bleibt abzuwarten, wie dieser Rechtsrahmen die Nutzung von Fahrzeugdaten beeinflussen wird, insbesondere in Bezug auf die Balance zwischen Datensicherheit, Datenschutz und öffentlichem Interesse.

Kontroverse um den Datenzugriff

Eine zentrale Kontroverse besteht um den Zugang zu den generierten Fahrzeugdaten. Während die Automobilindustrie mit Konzepten wie „ADAXO“ (Automotive Data Access, Extended and Open) einen kontrollierten Zugang durch die Hersteller favorisiert, fordern Verbraucherschützer mehr Transparenz und eine stärkere Kontrolle durch die Fahrzeugnutzer selbst. Diese Argumentation unterstützt das Modell eines „Mobilitätsdatenwächters“, der unabhängig und neutral agiert und sicherstellt, dass die Datenverarbeitung im Interesse der Verbraucher erfolgt.

Die Automobilhersteller warnen hingegen vor den Risiken, die durch einen uneingeschränkten Datenzugriff entstehen könnten, wie etwa erhöhte Haftungsrisiken und die Gefahr von Cyberangriffen. Zudem befürchten sie, dass eine zunehmende regulatorische Komplexität die Innovationskraft der Branche hemmen könnte.

Zukunft des Datenschutzes und der Unfallaufklärung

Die Debatte um Datenschutz und Unfallaufklärung wird in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter an Intensität gewinnen. Die Einführung automatisierter und vernetzter Fahrzeuge könnte zwar die Zahl der Unfälle reduzieren, doch wird die Unfallanalyse und der Datenschutz immer komplexer. Der Druck, klare Regelungen zu schaffen, die sowohl den Datenschutz als auch die Notwendigkeit einer effizienten Unfallaufklärung berücksichtigen, wird steigen.

Dabei könnte ein Ausgleich zwischen den Interessen aller Beteiligten nur durch einen transparenten und fairen Umgang mit den Fahrzeugdaten erzielt werden. Zukünftige gesetzliche Rahmenbedingungen sollten darauf abzielen, sowohl die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten als auch die Privatsphäre der Fahrzeugnutzer zu schützen.

Versicherer fordern freien Zugang zu Fahrzeugdaten

Dr. Tibor Pataki, Leiter der Kraftfahrtversicherung im GDV, kritisierte beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2023 das Datenmonopol der Autohersteller. Fahrzeughalter haben derzeit keine Möglichkeit, Daten an Drittanbieter zu senden. Sie können nur einer begrenzten, gebührenpflichtigen Datenweitergabe über die Server der Hersteller zustimmen. Damit behalten die Autohersteller allein den Zugriff auf die Daten und direkten Kontakt zu den Fahrern. Die Versicherer lehnen deshalb das ADAXO-Konzept des VDA ab.

Der GDV fordert stattdessen eine „Sichere Onboard-Telematik-Plattform“. Diese soll Fahrern ermöglichen, Apps verschiedener Anbieter direkt im Fahrzeug zu nutzen. Diese Apps könnten dann auf freigegebene Daten zugreifen und diese verarbeiten. Beispiele sind Wartungsdienste, Pannendienste oder Versicherungsprodukte. Der Kunde wählt eine App aus, akzeptiert die Nutzungsbedingungen und gibt so seine Zustimmung zur Datennutzung. Durch Deaktivierung der App kann der Nutzer die Zustimmung jederzeit entziehen, erklärte Pataki.

Empfehlungen an die Bundesregierung und die EU

Nach langen Diskussionen orientierte sich der Verkehrsgerichtstag am Entwurf des Data Acts der EU-Kommission, der ergänzt werden sollte. Die Regelung muss sicherstellen, dass nicht nur die Hersteller, sondern auch die Fahrzeugnutzer und berechnete Dritte Zugriff auf die Daten haben. Ziel ist es, die Interessen der Verbraucher, der Wirtschaft, der Forschung und der Öffentlichkeit zu berücksichtigen.

Fahrzeughalter sollten selbst entscheiden können, ob sie Fahrzeugdaten freigeben. Die Regeln müssen fairen Wettbewerb, Innovation und Wahlfreiheit



garantieren. Eine Standardisierung von Daten und Zugriffswegen ist erforderlich, um Datenschutz, Datensicherheit und Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Polizei und Justiz sollen im Rahmen ihrer Befugnisse Zugriff auf Fahrzeugdaten erhalten.

Der Arbeitskreis fordert die EU-Kommission auf, die General Safety Regulation anzupassen, damit der EDR auch Standort, Datum und Uhrzeit speichert. Diese Daten sind für Unfallanalysen und die Vermeidung ähnlicher Situationen in der Zukunft entscheidend. Der EDR speichert nur Daten bei Kollisionen und dient nicht der kontinuierlichen Überwachung von Fahrzeugbewegungen.

EDR und Datenschutz

In allen europäischen Ländern wird von der Polizei erwartet, dass sie bei einem Verkehrsunfall Beweise für das Straf- und Zivilverfahren sichert. Das ist in erster Linie im Interesse der am Verkehrsunfall Beteiligten. Hier gibt es in der Regel mindestens einen Verursacher und ein Opfer, deren Rechte durch die polizeiliche Unfallaufnahme gewahrt werden müssen. Zivilprozesse zum Ersatz von materiellen, körperlichen und psychischen Schäden nach einem Unfall ziehen sich zum Teil über Jahre hin. Je weniger konkret und beweissicher die Polizei die Ursachen eines Unfalls ermitteln kann, desto schwerer fällt es dem Opfer später, seine Ansprüche durchzusetzen.

Überzogenem Datenschutz stattzugeben erweist sich als eine Abkehr von der seit rund zwei Jahrzehnten von der Europäischen Union entwickelten Initiative, zu Zwecken der Aufklärung eines konkreten Unfallgeschehens mit Blick auf strafrechtliche sowie haftungsrechtliche Verantwortlichkeit und zum Zweck des Opferschutzes eine Unfalldatenspeicherung verpflichtend vorzuschreiben.

Befürchtungen, dass der EDR in Zukunft viele Fahrdaten an Behörden weitergibt, sind unbegründet. Die Daten dienen nur der Unfallforschung und nicht der staatlichen Überwachung. Ein Verbot der Datenerfassung von Ort und Zeit durch die GSR ist nicht notwendig. Es verhindert wichtige Datenaufzeichnungen, die für die Unfallforschung benötigt werden.

Ohne die genaue Zeitaufzeichnung wäre es unmöglich, Zusammenhänge zwischen Unfällen und bestimmten Bedingungen zu erkennen. Der Datenschutz darf nicht den Opferschutz behindern, zumal die Daten anonymisiert und nur für Forschungszwecke genutzt werden.

Autor: Peter Schlanstein

BMDV-DVR-Initiative #mehrAchtung

Im Mai 2023 starteten das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) die bundesweite Initiative #mehrAchtung.

Die VOD war von Beginn an Partnerin dieser Initiative.

Ziel von #mehrAchtung ist die Etablierung einer rücksichtsvolleren Kultur im Straßenverkehr.

Solche „Haltungs-Kampagnen“ bedürfen einer breiten Unterstützung, um die gewünschte Haltung immer wieder zu penetrieren. Innere Haltungen wie „Achtung“ oder „Rücksichtnahme“ sind in Verkehrssicherheitskampagnen oft schwieriger erfolgreich zu vermitteln als klare Verhaltensanweisungen.

Insofern war es sehr erfreulich, dass sich neben der VOD bundesweit viele weitere Organisationen und Institutionen dieser Initiative anschlossen. Am ersten Jahrestag hatte #mehrAchtung bereits 68 Organisationen als Partner gewonnen.

Das Ziel von #mehrAchtung - mehr Rücksicht und Achtung im Straßenverkehr - fügt sich nahtlos ein in die VOD-Ziele „Unfall-Prävention“ und „Unterstützung von Verkehrsunfall-Opfern“:

- Sehr viele Unfälle könnten mit mehr Rücksichtnahme und Achtsamkeit verhindert werden.
- Auch im Umgang mit Verkehrsunfall-Opfern ist „mehr Achtung“ gefragt.

Daher unterstützt die VOD gerne #mehrAchtung und trägt im Rahmen ihrer Informations-Kanäle zur Verbreitung der Kampagnenbotschaften bei.



Sehr früh schlug die VOD dem BMDV und dem DVR vor, einen der wechselnden Monatsschwerpunkte der Kampagne den überlebenden Verkehrsunfall-Opfern zu widmen: also denjenigen, die oft noch viele Jahre oder sogar lebenslang unter physischen und psychischen Folgen eines Unfalls leiden müssen.

Ihre Einschränkungen sind oftmals nicht auf den ersten Blick erkennbar. Eventuell verhalten sie sich anders, als von ihnen erwartet wird, sind in bestimmten Situationen ängstlicher, zögerlicher oder langsamer.

Wir neigen dazu, bei solchen Verkehrsteilnehmenden ungeduldig zu reagieren („Wenn der sich nur traut, in der Mitte zu fahren, soll er es sein lassen!“) oder einfach überhaupt nicht zu merken oder damit zu rechnen, dass jemand nicht so unbelastet unterwegs ist wie wir.

Alle Menschen haben ein Recht auf Teilhabe am öffentlichen Leben und an der Gesellschaft, was maßgeblich durch die Mobilität gewährleistet wird. Und allen Menschen sollte daher im Straßenverkehr mit Rücksicht und Achtung begegnet werden.

Die Botschaften, die die VOD in solch einem Kampagnen-Schwerpunktmonat verstärkt verbreiten möchte, sollen darauf aufmerksam machen, dass Rücksichtnahme für manche Menschen ganz besonders wichtig ist, um angstfrei mobil sein zu können.

Der Vorschlag der VOD wurde aufgegriffen und gemeinsam die Durchführung für November 2024 beschlossen, rund um den jeweils am dritten Sonntag im November stattfindenden Internationalen Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr.

Die VOD wird aktuell darüber berichten.

Die Initiative #mehrAchtung www.#mehrAchtung.de ist Bestandteil der Kampagne Runter vom Gas von BMDV und DVR www.runtervomgas.de

Autorin: Ute Hammer



Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsunfallopfer

Die Zahl der Verkehrsunfälle in Deutschland ist in den letzten Jahren weiter angestiegen. Auch wenn sie noch nicht das Niveau vor Beginn der Covid-19-Pandemie erreicht hat, zeigt der Trend seit 2021 eine stetige Zunahme. So wurden im Jahr 2023 insgesamt 2.519.525 Straßenverkehrsunfälle polizeilich erfasst, was einen weiteren Anstieg zum Vorjahr mit 2.406.456 Unfällen bedeutet.⁴

Laut Statistischem Bundesamt waren davon 2.227.635 Unfälle mit Sachschaden, die restlichen Unfälle hatten zusätzlich einen Personenschaden zur Folge.

Zwar erscheinen Verkehrsunfälle mit „nur Sachschaden“ in der Statistik oft weniger gravierend, doch für die Betroffenen kann ein solches Ereignis ein einschneidendes Erlebnis bedeuten.



So können unmittelbar nach einem Verkehrsunfall psychische Beeinträchtigungen wie beispielsweise Konzentrationsschwierigkeiten, Unruhe, Zittern, Hilflosigkeit oder Angst auftreten.

Wenn solche Symptome auch nach einigen Tagen oder Wochen nicht abklingen oder die Angst vor dem Fahren mit dem Auto, LKW oder Fahrrad bleibt, ist es ratsam, einen Psychotherapeuten oder eine Psychotherapeutin zur Abklärung aufzusuchen.

Doch leider stehen viele Betroffene vor einem weiteren Problem: dem Mangel an verfügbaren Therapieplätzen. Vor allem gesetzlich Versicherte sehen sich oft mit langen Wartezeiten konfrontiert, die teilweise weit über ein halbes Jahr hinausgehen.

Einige Anfragen, die im letzten Jahr das Hilfenetzwerk der VOD erreichten, betrafen diese Fragestellung. Die Mitwirkenden informierten zu den jeweiligen Kostenträgern und zeigten die Wege zur Psychotherapie auf. In einigen Fällen konnte auch direkt ein Kontakt zu einem Psychotherapeuten / einer Psychotherapeutin vermittelt werden, da wir in einigen Gebieten Deutschlands gut vernetzt sind. Wir hoffen, dieses Netzwerk in den nächsten Jahren weiter ausbauen zu können.

Die Arbeit des Hilfenetzwerks basiert auf der Zusammenarbeit einer Vielzahl von Fachleuten, die ihre Expertise zur Verfügung stellen. Im letzten Jahr ist die Zahl der Mitwirkenden weiter gestiegen, so dass wir noch gezielter auf die individuellen Anfragen reagieren können.

⁴ Statistisches Bundesamt (2024): Straßenverkehrsunfälle nach Unfallkategorie, Ortslage, URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/polizeilich-erfasste-unfaelle.html>, Abruf am: 12.09.2024

Im Jahr 2023 haben sich insgesamt 55 Betroffene an das Hilfenetzwerk gewandt. Die meisten Anliegen betrafen Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die schon längere Zeit zurückliegen.

Den Mitwirkenden des Hilfenetzwerks der VOD ist es ein Anliegen, die Anfragenden zügig zu kontaktieren und sich die Zeit zu nehmen, Fragen zu beantworten und gemeinsam effektive Lösungen zu finden. Dabei erfolgt vorab immer ein Gespräch mit einer Koordinatorin unseres Netzwerkes zur Datenerfassung und Konkretisierung der Fragestellung, so dass die Betreuung durch eine Person mit der entsprechenden Expertise erfolgen kann.

Das Hilfenetzwerk lebt vom Engagement seiner Mitwirkenden. Daher sind alle, die sich für die Unterstützung von Verkehrsoptionen einsetzen möchten, herzlich eingeladen, dem Netzwerk beizutreten und dies in seiner Aufgabenwahrnehmung zu stärken. So können wir auch zukünftig allen Betroffenen, die sich in einer schwierigen Lebenssituation befinden und sich an uns wenden, schnelle und kompetente Unterstützung anbieten.

Kontakt: Leitung.beratung@vod-ev.org

Autorin: Heidrun Schell

Deutscher Verkehrsexpertentag 2023

VISION ZERO konkret: Wie sich schwerste Unfälle vermeiden lassen

Stagnierende Unfallzahlen in Europa

Die EU-Kommission strebt mit der Vision Zero an, bis 2050 die Zahl der Verkehrstoten in Europa auf null zu reduzieren. In der Valletta-Erklärung von 2017 hat der Europäische Rat zusätzlich beschlossen, die Zahl der Schwerverletzten auf EU-Straßen bis 2030 im Vergleich zu 2020 zu halbieren. Doch die aktuellen Zahlen sind ernüchternd: 2022 starben rund 20.600 Menschen bei Verkehrsunfällen, ein Anstieg um 3 Prozent im Vergleich zu 2021. Die Zahl der Verkehrstoten war 2020 bei etwa 18.800. Das Ziel, bis 2030 auf 9.400 Verkehrstote zu reduzieren, erscheint somit herausfordernd. Schon zwischen 2010 und 2020 wurde das Ziel, die Zahl der Getöteten zu halbieren, verfehlt. Die stagnierenden Zahlen zeigen, dass mehr getan werden muss, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der hohe Preis in menschlicher und sozialer Hinsicht ist untragbar. Allein die externen Kosten der Verkehrsunfälle betragen etwa 2 Prozent des jährlichen Bruttoinlandsprodukts der EU.

Deutschland: Verkehr soll fließen – für Autofahrer

Die Zehnte Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Entwurf zur Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zeigen keine wesentliche Ausrichtung auf die Vision Zero. Die Formulierung, dass alle Maßnahmen die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ berücksichtigen müssen, stärkt weiterhin den Vorrang des Autoverkehrs. Tempolimits werden nur in wenigen Ausnahmefällen wie Tempo-30-Zonen vor Schulen oder Spielplätzen angeordnet. Die Möglichkeit zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen bleibt begrenzt. Verfassungsbeschwerden, die ein Tempolimit auf Autobahnen forderten, blieben bisher ohne Erfolg. Diese gesetzliche Regelung behindert die Umsetzung der Vision Zero, da der Vorrang des fließenden Verkehrs die nötigen Sicherheitsmaßnahmen erschwert.

Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens

2022 ereigneten sich 56 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle auf Landstraßen, 33 Prozent in Stadtgebieten und 11 Prozent auf Autobahnen. Innerorts geschahen 70 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Besonders gefährdet sind zu Fuß Gehende und Rad Fahrende, die 62 Prozent der innerorts Getöteten ausmachten. Diese Statistiken verdeutlichen die Notwendigkeit, die aktive Mobilität zu fördern und ungeschützte Verkehrsteilnehmer besser zu schützen. Die gezielte Förderung von Fuß- und Radwegen sowie die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur könnten dazu beitragen, die Unfallzahlen zu senken.

Deutscher Verkehrsexpertentag: „Vision Zero – konkret“

Der 21. Deutsche Verkehrsexpertentag 2023, organisiert von der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD), widmete sich dem Thema „VISION ZERO konkret – Schwere Unfälle und Unfallprävention“. Experten diskutierten, welche Maßnahmen nötig sind, um möglichst keine Todesfälle oder schweren Verletzungen im Straßenverkehr zu verursachen.

- **Tempolimits innerorts und auf Autobahnen**

Prof. Dr. Bernhard Schlag, Senior Prof. für Verkehrspsychologie an der TU Dresden, betont die zentrale Bedeutung der Geschwindigkeit für die Verkehrssicherheit und die Vision Zero – das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf null zu reduzieren. Seiner Überzeugung nach hängt das Erreichen dieses Ziels wesentlich davon ab, alle möglichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitskontrolle umzusetzen. In vielen Ländern wurden aufgrund der nachgewiesenen negativen Auswirkungen von hoher Geschwindigkeit auf die Unfallwahrscheinlichkeit und -schwere strengere Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt, sowohl auf Autobahnen als auch auf Landstraßen und innerorts.



Schlag, Präsident des Wissenschaftlichen Beirats der VOD, fordert folgende Geschwindigkeitsbegrenzungen:

- Tempo 30 km/h innerorts,
- Tempo 80 km/h auf Landstraßen,
- Tempo 130 km/h auf Autobahnen.

Drei Grundsätze zur Geschwindigkeit sind laut Schlag unumstritten:

1. Erhöhte Unfallfolgen: Höhere Geschwindigkeiten führen zu schwereren Unfallfolgen, da bereits kleine Geschwindigkeitsänderungen überproportionale Auswirkungen haben können.
2. Weniger Reaktionszeit: Mit zunehmender Geschwindigkeit bleibt weniger Zeit, um auf Fehler (eigene oder die anderer Verkehrsteilnehmer) zu reagieren.
3. Höhere Unfallwahrscheinlichkeit: Schnellere Geschwindigkeiten führen zu einer höheren Wahrscheinlichkeit von Konflikten und Unfällen im Verkehr.

Auf Autobahnen bewirken homogenere Geschwindigkeiten nicht nur mehr Sicherheit, sondern auch weniger Staus und damit indirekt eine höhere Sicherheit und Zeitersparnis für die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer. Eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um fünf Prozent kann zu etwa zehn Prozent weniger Unfällen mit Verletzten und 20 Prozent weniger tödlichen Unfällen führen.

- **Tempo 80 auf Landstraßen, damit es nicht kracht**

Auf Landstraßen ist das Risiko für schwere Unfälle in Deutschland am höchsten. Während die meisten Unfälle innerorts geschehen, sterben mehr Menschen auf Landstraßen, oft aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeiten. Besonders Alleen und Landstraßen durch ländliche Gebiete sind beliebt, aber auch gefährlich, da sie häufig zu Kollisionen führen.

Um das Unfallrisiko zu reduzieren, hat schon der 53. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2015 eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen von 100 km/h auf 80 km/h gefordert. Diese Maßnahme würde zu einer homogenisierten und verstetigten Geschwindigkeit führen und das Überholrisiko minimieren. Ausnahmen sollten für ausreichend breite und gut ausgebaute Landstraßen mit überregionaler Verbindungsfunktion gelten.

- **Was darf die Verkehrsüberwachung – und was soll sie leisten?**

Prof. Dr. Dieter Müller, Prof. für Verkehrsrecht an der Sächsischen Polizei, beschreibt die gesetzlichen Grundlagen der Verkehrsüberwachung in Deutschland, die in der Regel durch die Polizeien der Bundesländer auf Basis des allgemeinen Gefahrenabwehrrechts erfolgt. Die präventive Kontrolle von Fahrzeugen ist laut Bundesverfassungsgericht zulässig, um Bürger vor den Risiken des motorisierten Straßenverkehrs zu schützen.

Neue Überwachungskonzepte wie das Monocam-System, Dashcams und Abschnittskontrollen wurden vorgestellt:

- › **Monocam-System:** Eine Kamera, die mit KI-Software gekoppelt ist, um Mobiltelefonbenutzung während der Fahrt zu erkennen. Ein Pilotversuch in Rheinland-Pfalz verlief erfolgreich.
- › **Dashcams:** In Hessen werden Videokameras in Polizeifahrzeugen genutzt, um Verkehrsverstöße effizienter zu dokumentieren.
- › **Abschnittskontrolle (Section Control):** Misst die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke, was zu einer effizienteren Geschwindigkeitsüberwachung und einem homogenen Verkehrsfluss führt.

Die Verkehrsüberwachung ist eine staatliche Aufgabe, die ständig weiterentwickelt werden muss, um den Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit zu gewährleisten.

- **Generalprävention stärken**

Flächendeckende Kontrollen im Straßenverkehr und konsequentes Ahnden von Verkehrsdelikten sind unerlässlich, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Verhaltensfehler wie überhöhte Geschwindigkeit oder Ablenkung sind häufige Unfallursachen. Im internationalen Vergleich sind die Bußgelder in Deutschland vergleichsweise niedrig, was die abschreckende Wirkung vermindert. Eine stärkere Generalprävention durch höhere Strafen und häufigere Kontrollen wird empfohlen.

- **Unfallopfern zum Recht verhelfen**

Die Rekonstruktion von Verkehrsunfällen muss verbessert werden, insbesondere durch die Nutzung digitaler Informationen aus Fahrzeugen. Der Event Data Recorder (EDR) kann wertvolle Daten zur Unfallanalyse liefern, wird jedoch durch das aktuelle europäische Recht eingeschränkt. Eine Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen wird gefordert, um die Unfallprävention zu verbessern und die Rechte von Unfallopfern besser zu schützen.

- **Verbesserung des Rettungsdienstes**

Ulrich Schreiner, Geschäftsführer der Björn Steiger Stiftung (BSS), berichtete beim Verkehrsexpertentag, dass die Notfallversorgung in Deutschland in einer Krise steckt. Ursachen hierfür sind unter anderem:

- › Fachkräftemangel in allen Bereichen,
- › der demografische Wandel mit einer steigenden Zahl älterer, hilfsbedürftiger Menschen,
- › mangelnder Respekt gegenüber Einsatzkräften und
- › unzureichende Kenntnisse der Bevölkerung in Erster Hilfe, Grundpflege und bei einfachen Krankheitsbildern.



Da das Durchschnittsalter der niedergelassenen Ärzte in Deutschland bei fast 60 Jahren liegt, wird in den nächsten fünf bis zehn Jahren ein erheblicher Teil dieser Ärzte in der ambulanten Versorgung fehlen. Der Nachwuchs ist zu gering.

Zwar ist der Bund für die Gesundheit und die Länder für die Gefahrenabwehr zuständig, aber der Rettungsdienst fällt unter die 16 unterschiedlichen Rettungsdienstgesetze der Länder sowie die jeweiligen Rettungsdienst-Bereichspläne von 294 Landkreisen und 107 kreisfreien Städten. Es fehlt oft an übergreifender Zusammenarbeit und abgestimmten Maßnahmen. Dieses „Klein-Klein“ funktioniert nicht.

Die Erste-Hilfe-Kenntnisse in der Bevölkerung sind unzureichend, die Ansprüche jedoch hoch. Bei banalen Erkrankungen wird oft der Rettungsdienst über Notruf 112 alarmiert. Der ärztliche Bereitschaftsdienst über die Telefonnummer 116117 ist häufig schlecht erreichbar, was viele dazu verleitet, den Notruf zu wählen. Weil die Leitstellen in Deutschland oft schlecht ausgestattet sind, muss in der Regel ein Einsatzfahrzeug entsendet werden. In anderen europäischen Ländern erfolgt vor einem vermeintlichen Notfalleinsatz zunächst eine Gesundheitsberatung.

Die Regierungskommission hat ein Konzept zur Verbesserung der Strukturen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene vorgelegt. Viele Empfehlungen der BSS wurden darin berücksichtigt. Deutschland hat im europäischen Vergleich der Notfallversorgung und Digitalisierung großen Nachholbedarf.

- **Gefahrenstellenkarte zeigt Handlungsbedarf**

Die Initiative für sichere Straßen GmbH möchte, so Geschäftsführer Arno Wolter, einen Beitrag zur Vision Zero leisten und diese Ziele mit konkreten Zahlen untermauern. Die EU und Deutschland haben klare Reduktionsziele, die mit dem Projekt der Gefahrenmeldungen unterstützt werden können. Die Gefahrenkarte, die auf Unfalldaten, Meldungen von Verkehrsteilnehmern und weiteren Verkehrsdaten basiert, berechnet das Gefahrenpotenzial für jeden Straßenabschnitt im deutschen Straßennetz.

Auf der Webseite www.gefährtenstellen.de werden gemeldete gefährliche Bereiche zentral gesammelt und mit polizeilichen Unfalldaten verknüpft, sodass eine digitale Gefahrenkarte entsteht. Eine smarte Datenverknüpfung ermöglicht eine detaillierte Risikobewertung des Straßennetzes. In städtischen Bereichen können Gefahrenzonen auf 10 bis 20 Meter genau identifiziert werden, außerhalb auf etwa 200 Meter. Es werden allgemeine Gefahrenstellen registriert, nicht temporäre, wie plötzliche Eisglätte. Ziel ist es, diese Stellen proaktiv zu entschärfen, bevor sie zu kritischen Häufungsstellen werden.

- **Schutz der Menschen in Städten und Gemeinden**

Martin Tönnies vom VCD-Bundesvorstand betonte die Notwendigkeit einer verkehrsträgerübergreifenden Planung zugunsten von Bus- und Bahnfahrenden, Fußgängern und Radfahrern.

Er kritisierte die Verkehrspolitik in Deutschland, die ihre eigenen Ziele oft verfehlt. Ein Beispiel ist das Verkehrssicherheitsprogramm 2010 bis 2020, das eine Reduzierung der Getöteten um 40 Prozent vorsah, aber nur 25 Prozent erreichte. „Politik verfehlt ihre Ziele und zieht daraus keine Konsequenzen“, so Tönnies.

Tönnies fordert eine neue Perspektive in der Verkehrspolitik, weg von der Sicht des Autofahrers, hin zu einer Gestaltung aus Sicht der Fußgänger und Radfahrer. Die Ränder der Straßen, einschließlich Rad- und Fußwegen, sind oft zugeparkt, was Radfahrende zwingt, in den fließenden Verkehr auszuweichen – eine potenzielle Unfallgefahr. Sichere und durchgängige Radwegenetze würden helfen, Konflikte mit dem Autoverkehr zu vermeiden und verletzte Verkehrsteilnehmer besser zu schützen. Die Niederlande dienen hier als Vorbild.

- **Erwartungen an das automatisierte Fahren**

Die Automatisierung des motorisierten Verkehrs schreitet voran. Intelligente Fahrzeuge könnten die Zahl der Unfallopfer senken, indem sie die Verantwortung zunehmend von „Mensch“ auf „Technik“ verlagern. Dr.-Ing. Jürgen Bönninger, Vorsitzender des Technischen Beirats der Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD), betonte die Bedeutung ausreichender Simulationen und Tests, bevor Fahrzeuge mit automatisierten Systemen in den Verkehr dürfen.



Automatisierte Fahrzeuge müssen mindestens so gut oder besser fahren als Menschen. Bevor ein Autofahrer in einen tödlichen Verkehrsunfall verwickelt wird, müsste er im Durchschnitt 180 Millionen Kilometer zurücklegen. Bei Unfällen mit Schwerstverletzten liegt der Durchschnitt bei 8,4 Millionen Kilometern.

Künftig wird es in modernen Autos zwei Datenspeicher geben, um Verantwortung bei Unfällen klar zuordnen zu können. Nach § 63a StVG muss ein „Fahrmodusspeicher“ (DSSAD) eingebaut sein. Außerdem soll ein „Event Data Recorder“ (EDR) Fahrzeug- und Fahrdaten speichern, um Unfälle besser rekonstruieren zu können. Eine Speicherung aller notwendigen Informationen für mindestens 30 Sekunden vor und 10 Sekunden nach einem Unfall ist erforderlich. Diese Daten helfen nicht nur bei der Unfallanalyse, sondern auch bei der Entlastung von Unfallopfern sowie bei Forschung und Wissenschaft.

Erkenntnisse umsetzen

Der Kongress unterstützt die Strategie der „Vision Zero“, alle Unfälle mit Toten und Schwerstverletzten zu vermeiden. Auch wenn dieses Ziel in absehbarer Zeit nicht vollständig erreicht wird, zeigt die deutliche Abnahme tödlicher Verkehrsunfälle in den letzten Jahrzehnten den Erfolg dieser Strategie. Es gilt, die Zahl der Unfälle durch geeignete Maßnahmen weiter zu senken.

Dr. Daniela Lesmeister, Staatssekretärin im Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen, betonte die Notwendigkeit gemeinsamer Anstrengungen, um der Vision Zero näherzukommen. Am 29. September 2023 schlug der Bundesrat vor, das Ziel „Vision Zero“ im Straßenverkehrsgesetz zu verankern. Den Absichten müssen jetzt Taten folgen, so die Forderung der VOD.

Autor: Peter Schlanstein

Evaluierung der gesetzlichen Regelung zum Hinterbliebenengeld

Seit 2017 können Hinterbliebene wegen der Tötung eines ihnen besonders nahestehenden Menschen von dem hierfür Verantwortlichen eine Entschädigung verlangen, das sogenannte Hinterbliebenengeld. Die neue Regelung in § 844 Absatz 3 BGB, § 10 Abs. 3 StVG und weiteren gleichlautenden Vorschriften sieht vor, dass die für die Tötung verantwortliche Person eine angemessene Entschädigung in Geld für das zugefügte seelische Leid zu zahlen hat. Dies kommt sowohl bei der Verschuldens- als auch bei der Gefährdungshaftung in Betracht. Bis zur Einführung der gesetzlichen Neuregelung waren die Hinterbliebenen für das ihnen zugefügte seelische Leid nur dann über einen Schmerzensgeldanspruch (§ 253 Abs. 2 BGB) forderungsberechtigt, wenn sie den – oft genug – schwierigen Nachweis führen konnten, dass die Unfallnachricht bei ihnen eine psychische Störung mit Krankheitswert ausgelöst hat.

Im Jahr 2023 hat das Bundesministerium der Justiz (BMJ) das Gesetz evaluiert. Hieran hat sich die VOD neben weiteren Verbänden und Organisationen sowie dem Bundesgerichtshof beteiligt. Die Evaluierung hat aus Sicht des BMJ ergeben, dass das Hinterbliebenengeld in der Praxis auf Akzeptanz stößt und die Regelungen insgesamt gut handhabbar sind.

Die Einführung des Hinterbliebenengeldes kommt insbesondere auch den Personen zugute, die einen Angehörigen durch einen fremdverursachten Verkehrsunfall verlieren. Dies stellt eine wichtige Verbesserung ihrer Situation dar. Trotz dieser grundsätzlich positiven Bewertung besteht aus Sicht der VOD Anlass, die gesetzlichen Regelungen und Vorschriften in mehrfacher Hinsicht zu überdenken und fortzuentwickeln. Im Einzelnen hat die VOD auf Folgendes hingewiesen:

1. Zum Verfahren der Evaluation

Die Evaluation trug Stellungnahmen von Verbänden, Institutionen und Einzelpersonen zusammen, die mit der Anwendung des § 844 Abs. 3 BGB aus unterschiedlicher Perspektive (bspw. aus der Perspektive von Versicherungen, Anwälten, Gerichten, Betroffenen, Wissenschaft) befasst sind. Sie beruhten nicht auf statistisch gesichertem Zahlenmaterial, sondern auf einfachen Erfahrungswerten. Die VOD gab der Sorge Ausdruck, die Evaluation könne daher zu kurz zu greifen, und schlug vor genauer zu klären, in wie vielen der in Betracht kommenden Fälle überhaupt Hinterbliebenengeld geltend gemacht und in wie vielen dieser Fälle es auch tatsächlich gezahlt wird, ggf. in welcher Höhe. Dies könne bspw. durch Vergabe eines geeigneten Forschungsauftrags untersucht werden. Bisher könne nur gesagt werden, dass die Regelung in nennenswertem Umfang genutzt wird, aber bereits zu einer größeren Zahl von Rechtsstreitigkeiten und zu zumindest drei höchstrichterlichen Entscheidungen geführt hat. Die Zahl der Rechtsstreitigkeiten zeige, dass die gesetzliche Regelung eine Reihe klärungsbedürftiger Fragen aufwerfe.



2. Zur Definition der Anspruchsberechtigten

Nach § 844 Abs. 3 BGB sind nur Hinterbliebene von Getöteten anspruchsberechtigt. Ähnliches, manchmal noch schlimmeres Leid kann Angehörigen von Schwerstverletzten (z. B. von dauerhaft pflegebedürftigen schwer Schädel-Hirn-Verletzten, Wachkomapatienten oder Tetraplegikern) widerfahren. Dies war in der Gesetzesbegründung (BT-Drucks. 18/11397 S. 9) durchaus gesehen worden, hatte aber wegen des Bestehens von Schmerzensgeldansprüchen der lebenden, selbst schwer Geschädigten nicht zur Schaffung eines Anspruchs der Angehörigen geführt. Diese Frage sollte nach Auffassung der VOD wieder aufgegriffen werden. Danach sollte geprüft werden, ob die Regelung des § 844 Abs. 3 BGB auf diesen Personenkreis erstreckt werden kann. Um die vom Gesetzgeber befürchteten Abgrenzungsschwierigkeiten (BT-Drucks. 18/11397 S. 9) zu vermeiden, sollte die Erweiterung sich in engen Grenzen halten und entsprechend klar definiert werden.

§ 844 Abs. 3 BGB beschränkt die Anspruchsberechtigung auf Hinterbliebene, d. h. Verwandte, Verschwägernte, Ehegatten und Lebenspartner, und engt damit den berechtigten Personenkreis im Vergleich mit der Rechtsprechung zu Schockschäden stärker ein. Die VOD hat dies in ihrer Stellungnahme als sachgerecht bewertet.

3. Zu den Anspruchsvoraussetzungen

Neben der Schadensersatzpflicht wegen der Tötung eines Angehörigen des Anspruchstellers setzt § 844 Abs. 3 BGB voraus, dass zwischen dem Anspruchsteller und der getöteten Person ein besonderes Näheverhältnis bestand und dass dem Anspruchsteller durch die Tötung seelisches Leid zugefügt wurde. Zur Voraussetzung des besonderen Näheverhältnisses enthält § 844 Abs. 3 Satz 2 BGB eine Vermutungsregelung zugunsten der nächsten Angehörigen. Von der sachgerechten Vermutungsregelung abgesehen, sind diese Voraussetzungen sehr offen formuliert und daher im Einzelfall in besonderem Maße konkretisierungsbedürftig. Dadurch kann bei möglichen Anspruchs-

stellern Rechtsunsicherheit entstehen; andererseits ermöglicht die Gesetzesfassung eine flexible, dem Einzelfall gerecht werdende Rechtsanwendung. Eine konkretere Gesetzesfassung könnte vor diesem Hintergrund wünschenswert erscheinen. Doch nach Abwägung dieser Gesichtspunkte kam die VOD in ihrer Stellungnahme zu folgender Bewertung: Es sei kaum möglich, den äußerst vielfältigen tatsächlichen Fallkonstellationen durch eine Konkretisierung der gesetzlichen Voraussetzungen besser gerecht zu werden als durch die bestehenden offenen Formulierungen.

4. Zur Bemessung der Ansprüche

Ähnlich wie zu den Anspruchsvoraussetzungen enthält § 844 Abs. 3 BGB auch zur Bemessung des Hinterbliebenengeldes eine sehr offene Formulierung: Das Hinterbliebenengeld soll die betroffenen Angehörigen für das zugefügte Leid „angemessen“ entschädigen. Der Gesetzesbegründung lässt sich zur Bemessung des Hinterbliebenengeldes nur ein vager Anhaltspunkt, aber weder eine Mindest- noch eine Höchstgrenze entnehmen. Bei der Schätzung der Kosten für die Ersatzpflichtigen, insbesondere für die Versicherungswirtschaft, ging die Gesetzesbegründung von einem durchschnittlichen Betrag des Hinterbliebenengeldes von 10.000 Euro und 4 Anspruchsberechtigten pro Verstorbenen aus (BT-Drucks. 18/11397 S. 11). Neueste Entscheidungen des BGH vom 8. 2. 2022, 6. 12. 2022 und vom 23. 5. 2023 haben konkretere Kriterien für die Bemessung des Hinterbliebenengeldes als Sonderform eines Schmerzensgeldes herausgearbeitet (Ausrichtung am Ausgleichs- wie am Genugtuungsgedanken, Schwere des zugefügten Leids, Grad des Verschuldens des Schädigers, Nähe des Anspruchstellers zur getöteten Person, Bedeutung der getöteten Person für den Antragsteller, Qualität der tatsächlich gelebten Beziehung), aber für die Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls Raum gelassen. Nach der Stellungnahme der VOD erscheint es plausibel, dass das Hinterbliebenengeld nicht über eine unter vergleichbaren Umständen zu zahlende Entschädigung für einen Schockschaden hinausgehen kann. Abzulehnen sei eine pauschale Festlegung von festen Beträgen, da sie den Umständen des Einzelfalls nicht gerecht würde: Es bestehe bspw. ein großer Unterschied, ob ein minderjähriges Kind ein Elternteil verliert, mit dem es im gemeinsamen Haushalt eng zusammenlebt, oder ob ein volljähriges Kind, das bereits eine eigene Familie gegründet hat, ein Elternteil verliert, zu dem noch familiärer Kontakt in Abständen von Wochen besteht.

5. Verhältnis der Ansprüche auf Hinterbliebenengeld und auf Entschädigung von Schockschäden

Ungeklärt ist bislang das Verhältnis des Anspruchs auf Hinterbliebenengeld zum Schmerzensgeldanspruch wegen eines Schockschadens (vgl. das Urteil des BGH vom 8. 2. 2022 und die hierzu geführte Diskussion, zusammengefasst bei Thode, jurisPR-BGHZivilR 17/2023 Anm. 1 m. w. N.). Ob beide Ansprüche kumuliert werden können oder ein Anspruch auf Hinterbliebenengeld neben einem Schmerzensgeldanspruch wegen eines Schockschadens aus gleichem Anlass nicht bestehen kann, ist in der Rechtsprechung offen und in der Rechtsliteratur streitig. Die VOD hat hierzu angeregt, dass der Gesetzgeber eine klarstellende gesetzliche Regelung treffen sollte.

Autor: Andreas Kranig

UN-Charta über die Rechte von Opfern des Straßenverkehrs: Faire Entschädigung der Opfer schwerer Verkehrsunfälle

1. Das Problem der Rechtsdurchsetzung

Wer im Straßenverkehr einen Unfall mit schweren Gesundheitsschäden erleidet, ist in Deutschland grundsätzlich ausreichend rechtlich abgesichert – hinsichtlich der Behandlung von Gesundheitsschäden meist durch Sozialversicherungen wie die Kranken- und Unfallversicherung, hinsichtlich des immateriellen Schadens und weiterer Schäden, die das Sozialsystem nicht abdecken kann, durch die Kfz-Haftpflichtversicherung; sie haftet für den Halter des unfallverursachenden Kfz und den Fahrer, der den Unfall verschuldet hat.

Die rechtlichen Regelungen über die sozialrechtliche Absicherung und den zivilrechtlichen Schadensersatz durch Fahrzeughalter und -fahrer sowie deren Kfz-Haftpflichtversicherung sind das eine. Der manchmal schwierige und zermürbende Kampf der Opfer darum, ihre Rechte durchzusetzen, ist das andere. Gerade die Opfer schwerer Unfälle brauchen schnell und unkompliziert Sicherheit über ihre Entschädigung. Hier kommt die Charta der UN über die Rechte von Opfern des Straßenverkehrs von 2021 ins Spiel.



2. Die Charta der UN über die Rechte von Opfern des Straßenverkehrs

Die VOD hat sich im Jahr 2023 verstärkt dafür eingesetzt, die Grundsätze dieser Charta in Deutschland zum Tragen zu bringen. Dazu hat die VOD auch den Charakter der Charta in einem Beitrag für die Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS 1/2014, 78) verdeutlicht: Sie ist keine verbindliche rechtliche Regelung, sondern ergänzt den rechtlichen Rahmen. Die Charta lenkt den Blick darauf, dass die Schadensregulierung zwischen den Opfern einerseits und den Unfallverursachern und deren Haftpflichtversicherern andererseits nicht in jedem Fall rund läuft. Die Charta hat besondere Bedeutung für Unfälle mit schweren und langdauernden Folgen für die Opfer. Sie appelliert an die Verantwortung und Menschlichkeit der Beteiligten, die Opfer bei der Schadensregulierung fair, mit Respekt und Empathie zu behandeln. Sie rückt die Rechte der Straßenverkehrsoffer ins Bewusstsein und schafft einen Rahmen für eine zügige und transparente Schadensregulierung. Dabei soll die schwierige Lage des Opfers nach dem Unfall mit der gebotenen Sorgfalt berücksichtigt werden.

Die Charta statuiert einen Verhaltenskodex für die außergerichtliche Regulierung von verkehrsunfallbedingten Schadensfällen im Verhältnis zwischen dem Unfallopfer und dem Eintrittspflichtigen, also in der Regel der Kfz-Haftpflichtversicherung. In dem Beitrag der VOD wurde klargestellt: Die Charta lässt innerstaatliches Recht unberührt. Das deutsche Verkehrsunfallrecht und Zivilprozessrecht als Rechtsgrundlagen für die gerichtliche Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen nach einem Unfall erfahren durch die Charta keine Änderung.

Es kommt darauf an, die Appelle der UN-Charta ernsthaft aufzugreifen und mit Leben zu füllen. Das vermeidet kostspielige, kraft- und zeitraubende Streitigkeiten vor Gericht. Es stärkt das Vertrauen in das bestehende Recht und in die mit seiner Umsetzung befassten Institutionen und Personen. Vor allem aber hilft es den Opfern in ihrer ohnehin schwierigen Situation: Sie sollen in einem fairen Verfahren angemessen entschädigt werden. Der Nachweis ihrer Ansprüche darf nicht an überzogenen Beweisanforderungen scheitern. Der Kampf um ihre Rechte soll sie nicht noch weiter schädigen.

3. Vorschläge der VOD zur Verbesserung der Rechte der Opfer

Im November 2023 bot sich der VOD eine Gelegenheit, den deutschen Gesetzgeber anzuregen, die Ziele der Charta durch rechtlich verbindliche Regelungen zu unterstützen und zu effektivieren. Hierzu hat die VOD in der öffentlichen Anhörung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestags am 28.11.2023 zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 im Hinblick auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (BT-Drs. 20/8094 vom 23.8.2023) Folgendes vorgeschlagen:

- Zur fairen und zügigen außergerichtlichen Streitbeilegung zwischen Geschädigten und Kfz-Haftpflichtversicherern sollte in Zukunft die Anrufung einer Vermittlungsstelle ermöglicht werden, deren Unabhängigkeit und Neutralität zu gewährleisten ist und die u. a. mit dem Mittel der Mediation arbeitet. Ob eine gesetzliche Grundlage für die Vermittlungsstelle geschaffen werden muss und wo sie anzusiedeln ist, sollte insbesondere mit dem Bundesministerium der Justiz und dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) abgestimmt werden. Die VOD steht bereits aus Anlass der erfolgreichen Streitbeilegung in einem Einzelfall mit dem GDV im Kontakt. Sie bietet ihre Mitarbeit an der Einrichtung und an der Arbeit der Clearingstelle an.
- Für die Entschädigung in den Fällen, für die die Verkehrsofferhilfe e. V. zuständig ist, gelten nach § 12 Abs. 4 PflVG Höchstgrenzen. Sie können sich vor allem dann für die Opfer negativ auswirken, wenn durch einen Verkehrsunfall mehrere Personen besonders schwer geschädigt werden. Denn die Höchstgrenzen gelten nicht je Geschädigtem, sondern je eingetretenem Verkehrsunfall. Die Problematik wurde insbesondere durch den terroristischen Anschlag auf dem Weihnachtsmarkt am Berliner Breitscheidplatz offenkundig. Eine Anhebung der Höchstgrenzen sollte geprüft werden. Es handelt sich um äußerst seltene, aber im Einzelfall besonders schwerwiegende Fälle.
- Manche Kfz-Haftpflichtversicherer versuchen, einen Haftungsfall mit der Vereinbarung eines Vergleichs über alle geltend gemachten Einzelansprüche zum Abschluss zu bringen. Wenn dabei einzelne, u. U. nebensächliche Schadenspositionen streitig bleiben, kann dies die gesamte Schadensregulierung zu Lasten der Geschädigten erheblich verzögern. Das setzt die Geschädigten unter Druck, einer für sie u. U. ungünstigen Gesamtregulierung zuzustimmen. Es sollte daher eine gesetzliche Regelung getroffen werden, wonach unstreitige (Teil-) Ansprüche unverzüglich zu erfüllen sind. Im Sozialrecht gilt seit Langem die Regelung über Vorschüsse (§ 42 SGB I), die der entsprechenden Interessenslage Geschädigter Rechnung trägt. Eine entsprechende ausdrückliche Regelung sollte auch in der allgemeinen Vorschrift des § 3a PflVG getroffen werden.

Autor: Andreas Kranig

Gaffen als Straftat: Der rechtliche und psychologische Schutz von Unfallopfern vor öffentlicher Bloßstellung

Das Gaffer-Gesetz: Knipsen und Filmen beim Unfall als Straftat

Einsatzkräfte wie Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste beklagen seit Jahren das störende und oft gefährliche Verhalten von Schaulustigen an Unfallorten. Das sogenannte „Gaffen“ – das unerlaubte Fotografieren oder Filmen von Unfallopfern – hat demnach in einem nicht unerheblichen Maß zugenommen.⁵ Diese Entwicklung führt nicht nur zu Behinderungen der Rettungsmaßnahmen, sondern stellt auch eine schwere Verletzung der Persönlichkeitsrechte der Opfer dar. Vor allem die Verbreitung solcher Aufnahmen im Internet beeinträchtigt den Schutz der Privatsphäre der Betroffenen massiv.

In Deutschland schützt das allgemeine Persönlichkeitsrecht, das sich aus Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) ableitet, das Recht des Einzelnen auf Achtung seiner Menschenwürde und seiner Privatsphäre. Das Recht am eigenen Bild ist ein spezieller Bestandteil dieses Rechts und wird durch § 22 des Kunsturhebergesetzes (KunstUrhG) geregelt. Dieses Gesetz besagt, dass Bildnisse nur mit Einwilligung des Abgebildeten verbreitet oder öffentlich zur Schau gestellt werden dürfen.



Bisher galt: Wer unbefugt eine Bildaufnahme anfertigt, die die Hilflosigkeit einer Person zur Schau stellt, begeht eine Straftat. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Aufnahme weiterverbreitet wird. Schon das bloße Fotografieren oder Filmen am Unfallort ist strafbar, wenn es ohne Zustimmung der betroffenen Person geschieht. Es bestand jedoch eine Gesetzeslücke: Kein Persönlichkeitsschutz galt für verstorbene Unfallopfer. Da Schaulustige zunehmend durch das Filmen oder Fotografieren hilfloser Personen, auch Getöteter, bei Unfällen in deren

Rechte eingreifen, wurde eine Erweiterung des Strafgesetzbuchs (StGB) notwendig. Diese Vorschrift trat zum 01.01.2021 in Kraft. Nun sieht die Gesetzesverschärfung auch den Schutz der Persönlichkeitsrechte Verstorbener vor. Die Einführung und nun die Verschärfung des Gaffer-Gesetzes markieren damit einen bedeutenden Schritt zum Schutz der Privatsphäre von Unfallopfern.

⁵ Vgl. Preuß, Dr. Tamina: Die strafrechtliche Bewertung des Fotografierens von Unfalldoten de lege lata und de lege ferenda. Zeitschrift für internationale Strafrechtsdogmatik. 06/2018. https://www.zis-online.com/dat/artikel/2018_6_1208.pdf

Strafrechtliche Konsequenzen für Gaffer

Wer unbefugt Aufnahmen von hilflosen, verletzten oder verstorbenen Menschen macht oder verbreitet, kann mit Geldstrafe oder Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren bestraft werden. Die Polizei darf zur Beweissicherung nach § 94 der Strafprozessordnung (StPO) Gaffern am Unfallort ihre Smartphones abzunehmen und Platzverweise auszusprechen, um die sofortige Verbreitung der Aufnahmen zu verhindern und die Betroffenen zu schützen.

Die strafrechtlichen Konsequenzen, die das Gaffer-Gesetz für Täter vorsieht, dienen primär der Abschreckung und der Ahndung von Verstößen gegen die Privatsphäre von Unfallopfern. Doch neben den rechtlichen Folgen für die Täter sind die psychologischen Auswirkungen auf die Opfer ebenso schwerwiegend. Während die Täter mit Geld- oder Freiheitsstrafen rechnen müssen, stehen die Opfer oft vor einer emotionalen Belastung, die weit über den physischen Schaden hinausgehen kann. Das Wissen, dass intime und verletzliche Momente möglicherweise unkontrolliert online verbreitet werden könnten, verstärkt das ohnehin potentiell traumatische Erleben eines Verkehrsunfalls erheblich. Diese psychische Belastung trägt oft dazu bei, dass der Unfall nicht nur eine körperliche, sondern auch eine tiefgreifende seelische Verwundung hinterlässt, die das Leben der Betroffenen langfristig beeinflusst.⁶

Psychologische Auswirkungen auf die Opfer

Ein wesentlicher Aspekt des Gaffer-Gesetzes ist nicht nur der Schutz der Privatsphäre, sondern auch der Aspekt des Schutzes der psychischen Gesundheit der Unfallopfer und deren Angehörigen. Gaffer-Aufnahmen können für die Opfer bei der Ansicht im Nachhinein potenziell retraumatisierend sein, besonders wenn sie in einer verletzlichen Situation, wie einem Unfall, fotografiert oder gefilmt werden. Menschen, die sich in einer hilflosen Lage befinden, erleben einen massiven Kontrollverlust. Sie können sich nicht wehren, fühlen sich hilflos und der Situation ausgeliefert und wissen oft nicht einmal, dass sie gefilmt oder fotografiert werden. Diese unfreiwillige Bloßstellung führt nicht nur zu Schamgefühlen, sondern kann auch das Entstehen einer posttraumatischen Belastungsstörung (PTBS) begünstigen.

Hinzu kommt, dass viele Opfer nach dem Unfall mit der Angst leben, dass die Aufnahmen ihres Leidens in den sozialen Medien verbreitet werden. Das Internet vergisst nicht, und die Vorstellung, dass diese Bilder immer wieder von Fremden angesehen und geteilt werden könnten, verstärkt das Gefühl der Hilflosigkeit. Die Opfer fühlen sich nicht nur in ihrer Privatsphäre verletzt, sondern auch in ihrer Würde entmenschlicht.

Besonders tragisch wären die Auswirkungen auf Angehörige, wenn Bilder oder Videos der Opfer im Internet verbreitet werden, bevor die Polizei sie offiziell informiert. Sollten Familienmitglieder vom Tod oder von schweren Verletzungen ihrer Liebsten durch soziale Medien erfahren, anstatt von geschulten Polizeibeamten oder Seelsorgern, die sensibel mit solchen Nachrichten umgehen, könnte dies die emotionale Belastung erheblich verstärken. Anstatt in einem geschützten Rahmen die Todes-

⁶ Vgl. Wiegand, Dr. Jürgen, Gebhardt, Anne: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen und deren mögliche Behandlung. DGUV Forum 10/2024

nachricht zu erhalten, würden die Angehörigen plötzlich mit schockierenden Bildern oder Videos konfrontiert, die unvermittelt in ihren Alltag einbrechen. Solche potenziell traumatisierenden Erfahrungen könnten tiefe psychische Narben hinterlassen und den natürlichen Trauerprozess erheblich stören.

Das Gaffer-Gesetz zielt daher nicht nur auf den Schutz der Privatsphäre ab, sondern trägt auch wesentlich dazu bei, die psychische Gesundheit der unmittelbaren Opfer sowie der Angehörigen zu stützen.

Die rasante Verbreitung von Unfallaufnahmen über soziale Medien wirkt sich auch auf die Arbeit der Polizei und Rettungskräfte aus. Diese stehen vor der doppelten Herausforderung, einerseits das Unfallgeschehen zu sichern und die Rettungsmaßnahmen durchzuführen, während sie andererseits mit Gaffern konfrontiert werden, die die Szene, und damit auch die Arbeit der Einsatzkräfte, dokumentieren. Der Einsatz digitaler Technologien und die damit einhergehende ständige Beobachtung durch die Öffentlichkeit erschweren die Arbeit der Einsatzkräfte erheblich.

Die Arbeit der Polizei und Rettungskräfte bei Unfällen

Polizisten, Notärzte und Feuerwehrleute sind oft mit den negativen Folgen des Gaffens konfrontiert. In vielen Fällen blockieren Schaulustige die Rettungskräfte, um bessere Aufnahmen zu machen. Dies kann dazu führen, dass Rettungskräfte bei der Unfallaufnahme behindert werden, was im schlimmsten Fall das Leben der Unfallopfer gefährdet.⁷

In Fällen, in denen Gaffer die Anweisungen der Polizei, den Unfallort zu verlassen oder das Filmen zu unterlassen, ignorieren, oder sogar aggressiv werden, wenn sie daran gehindert werden weitere Aufnahmen zu machen, erschwert das die Arbeit der Einsatzkräfte unnötig. Die Polizei NRW berichtet hier von „immer wieder vorkommenden unschönen Szenen“, in denen Gaffer mit ihrer Sensationsgier das Leben anderer gefährden.⁸ Gaffer sollten sich stets bewusstmachen, dass sie selbst jederzeit in die Lage geraten könnten, auf schnelle und ungestörte Hilfe angewiesen zu sein.



⁷ Vgl. Sefrin, Peter, Händlmeyer, Annette: Einsatzproblem Gaffer. Ergebnisse einer DRK-Umfrage. Thieme Verlag. 2022

⁸ Vgl. Polizei NRW: „Gaffer“ gefährden mit ihrer Sensationsgier das Leben anderer. <https://polizei.nrw/artikel/gaffer-gefaehrden-mit-ihrer-sensationsgier-das-leben-anderer> (Abruf: 06.10.2024)

Fazit: Notwendigkeit des Gaffer-Gesetzes

Das Gaffer-Gesetz stellt einen bedeutenden Fortschritt im Bereich des Persönlichkeitsschutzes sowie der Sicherung von Unfallorten als Arbeitsbereich für Rettungskräfte dar. Es schafft klare rechtliche Rahmenbedingungen, die das Verhalten von Schaulustigen streng reglementieren, um sowohl die Opfer als auch die Einsatzkräfte vor den schädlichen Auswirkungen von Gaffern zu schützen.

Durch die Einführung strafrechtlicher Konsequenzen und die Befugnisse der Polizei wird eine illegale Aufnahme und Verbreitung von Bildmaterial bei Unfällen erschwert. Dies verstärkt den Respekt vor der Privatsphäre der Opfer und fördert das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Rücksichtnahme gegenüber Menschen in Notsituationen. Das Gesetz leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Persönlichkeitsschutzes in Extremsituationen, indem es sowohl die Würde der Opfer als auch die Effizienz der Rettungsarbeiten schützt und wahrt.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat empfiehlt statt Gaffen: Als Unfallzeuge richtig handeln – Rettungsgasse bilden!

Sobald der Verkehr ins Stocken gerät sind alle Kfz-Führenden aufgefordert, eine Rettungsgasse für die Einsatzkräfte zu bilden. So kommen sie schnell zum Unfallort und können Verletzten schnell helfen.

- Nicht provokant langsam am Unfallort vorbeifahren.
- Nicht aus dem Fenster schauen.
- Nicht anhalten und Fotos oder Filme mit dem Smartphone anfertigen.

Wer unmittelbar Zeuge eines Unfalls wird, sollte folgende Dinge beachten:

- Warnweste anziehen, Unfallstelle absichern, indem man ein Warndreieck aufstellt.
- Um Verletzte kümmern. Sind Sie bei Bewusstsein? Ansprechbar? Bewusstlos?
- Notruf wählen. Informieren Sie die 112 über den Unfall und Zustand der Verletzten. Nehmen Sie das Smartphone nur aus der Tasche, um diese Nummer zu wählen.
- Verletzte intensiv betreuen, bis die Rettungskräfte vor Ort sind. ⁹

Autorin: Silke von Beesten

⁹ Vgl. DVR: Gaffen: Rechtliche Konsequenzen für menschenverachtendes Verhalten. <https://www.dvr.de/aktuelle-infos/gaffer-rechtliche-konsequenzen-fuer-menschenverachtendes-verhalten> (Abruf: 06.10.2024)

Cannabis im Straßenverkehr: Bekifft am Steuer?

Aufgrund der Aktualität des Themas hat die VOD sich entschlossen, im Jahresbericht 2023 darzustellen, wie das Thema Cannabis, zu dem sie in 2023 Stellung bezogen hatte (s. Pressearbeit der VOD in 2023), letztlich entschieden wurde.

So ging es 2024 weiter

Musste der Gesetzgeber 2024 eine ähnliche Regelung für Cannabis wie für Alkohol am Steuer einführen? Diese Frage bewegt derzeit viele, denn der Konsum von Cannabis nimmt weltweit und auch in Deutschland zu. Vor allem unter jungen Menschen gehört Cannabis mittlerweile zu den häufig konsumierten Substanzen. Die Legalisierung in verschiedenen Ländern und die Diskussionen darüber haben den Umgang mit Cannabis weiter liberalisiert. Doch welche Auswirkungen hat das auf die Verkehrssicherheit? Können wir wirklich eine Parallele zwischen Alkohol und Cannabis am Steuer ziehen?

Konsumverhalten und Gefahren: Eine wachsende Herausforderung

Cannabis ist nach Alkohol das am häufigsten konsumierte Rauschmittel in Deutschland, und die Zahlen sind beunruhigend. Laut einer Erhebung der Deutschen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (DBDD) hat etwa jeder zehnte Jugendliche im Alter von 12 bis 17 Jahren und fast jeder zweite junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren bereits Erfahrungen mit Cannabis gemacht. Diese Zahlen verdeutlichen, dass Cannabis längst kein Randphänomen mehr ist, sondern in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist.

Der Konsum von Cannabis variiert jedoch stark. Während einige gelegentlich und aus Neugier konsumieren, nutzen andere Cannabis regelmäßig zur Entspannung oder zum Stressabbau. Auch in medizinischen Kontexten wird Cannabis zunehmend verschrieben, etwa zur Schmerzlinderung bei chronischen Erkrankungen. Doch gerade der Übergang vom gelegentlichen Genusskonsum zum regelmäßigen und möglicherweise problematischen Konsum kann schleichend und oft unbemerkt verlaufen.

Regelmäßiger Konsum birgt erhebliche Risiken. Studien zeigen, dass Cannabis die Fahrsicherheit stark beeinträchtigen kann. Zu den typischen Effekten zählen Müdigkeit, Konzentrationsstörungen und verlangsamte Reaktionszeiten, was die Fähigkeit, ein Fahrzeug sicher zu führen, erheblich einschränkt. Auch eine erhöhte Lichtempfindlichkeit und eine verzerrte Selbstwahrnehmung sind mögliche Folgen. Diese Effekte können das Unfallrisiko signifikant erhöhen, da die sensorischen und motorischen Fähigkeiten, die zum sicheren Führen eines Fahrzeugs notwendig sind, stark beeinträchtigt werden können.

Die Wirkung von Cannabis auf das zentrale Nervensystem ist komplex und hängt von verschiedenen Faktoren ab, darunter die Konsummenge, die THC-Konzentration (Tetrahydrocannabinol, die psychoaktive Hauptkomponente von Cannabis), die Konsumform und die individuelle Toleranz. THC wirkt direkt auf die Rezeptoren im Gehirn, die für die Wahrnehmung und Koordination zuständig sind, und kann so das Urteilsvermögen und die Reaktionsfähigkeit beeinflussen. Darüber hinaus kann regelmäßiger Konsum zu einer Toleranzentwicklung führen, was bedeutet, dass immer höhere Dosen benötigt werden, um die gleiche Wirkung zu erzielen, was die Gefahren weiter erhöht.

Vergleichbarkeit von Alkohol und Cannabis im Straßenverkehr: Zwei Substanzen, unterschiedliche Herausforderungen



Seit 1998 wird der Konsum von Drogen im Straßenverkehr ähnlich behandelt wie Alkoholkonsum. Für Alkohol gibt es klare Grenzwerte: Ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille gilt die Fahrtüchtigkeit als eingeschränkt, und ab 1,1 Promille wird von absoluter Fahruntüchtigkeit gesprochen. Diese Grenzwerte basieren auf wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Wirkung von Alkohol auf den menschlichen Körper und die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit. Für Cannabis gab es jedoch lange Zeit keine vergleichbaren Grenzwerte.

Eine ausgewählte „Expertengruppe“ hat in ihrer Einschätzung nun eine experimentelle Studie zugrunde gelegt, nach der zwischen 2 und 5 ng/ml THC erste Auffälligkeiten zu verzeichnen sind. Warum dann die mittlere Konzentration (3,5 ng/ml THC) gewählt wurde und nicht – unter Berücksichtigung der Sicherheit im Straßenverkehr – die untere Konzentration, erschließt sich nicht.

Die „Expertengruppe“ behauptet schließlich, die dargestellten „wissenschaftlichen Erkenntnisse“ bildeten „den aktuellen Stand der Forschung“ ab, obwohl das vorgestellte Konstrukt, hier die 3,5 ng/ml THC, bislang ersichtlich auf

keinem Kongress erörtert oder an entsprechender Stelle publiziert worden ist. Man muss leider sagen, es waren sechs Personen, die sich das Ergebnis zusammengereimt haben.

Seit 22. August 2024 gilt in Deutschland ein THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml im Blutserum. Dieser Grenzwert wurde nach intensiven Debatten festgelegt, doch die Meinungen dazu sind geteilt. Einige Experten warnen, dass dieser Wert möglicherweise nicht ausreicht, um eine tatsächliche Fahrunsicherheit festzustellen, da die Wirkung von Cannabis stark variieren kann. Im Gegensatz zu Alkohol, dessen Abbau im Körper relativ linear verläuft, ist der Abbau von THC komplexer und hängt stark vom individuellen Konsummuster, dem Körperfettanteil und der Stoffwechselrate ab.

Ein weiteres Problem bei der Festlegung von Grenzwerten für Cannabis ist die Dauer der Wirkung. THC kann im Gegensatz zu Alkohol länger im Körper nachgewiesen werden, selbst wenn die berausende Wirkung längst abgeklungen ist. Dies führt zu Herausforderungen bei der rechtlichen Bewertung der Fahrtüchtigkeit, da der Nachweis von THC im Blut nicht unbedingt eine aktuelle Beeinträchtigung bedeutet. Daher ist die Diskussion um die Festlegung eines Grenzwertes auch eine Diskussion um die Gerechtigkeit und Verhältnismäßigkeit der Strafen.

Ein Ansatz, der in einigen Ländern verfolgt wird, ist die Einführung eines zweistufigen Modells: Ein niedrigerer Grenzwert für Fahrende, die unter dem Einfluss von Cannabis stehen, aber noch in der Lage sind, ihr Fahrzeug sicher zu führen, und ein höherer Grenzwert bei absoluter Fahruntüchtigkeit. Dies könnte helfen, die unterschiedlichen Wirkungsweisen und Abbauprozesse von Alkohol und Cannabis besser zu berücksichtigen und eine differenziertere rechtliche Behandlung zu ermöglichen.

Probleme bei der Erkennung und Kontrolle: Die unsichtbare Gefahr

Die Durchsetzung von Gesetzen gegen das Fahren unter Drogeneinfluss steht vor besonderen Herausforderungen. Im Gegensatz zu Alkohol, dessen Konsum durch Atemalkoholtests leicht und schnell nachweisbar ist, gestaltet sich der Nachweis von Cannabis komplizierter. Die Polizei setzt zunehmend auf Drogenvortests, um THC im Speichel oder Urin nachzuweisen. Diese Tests reagieren jedoch oft erst ab bestimmten THC-Werten und sind zudem weniger zuverlässig als Bluttests. Ein positiver Vortest muss durch eine Blutprobe bestätigt werden, um eine rechtliche Grundlage für Strafen zu schaffen.

Gegenwärtig ist ein sensitiver Vortest, der das Erreichen von 3,5 ng/ml oder mehr THC im Blutserum anzeigt, auf dem Markt nicht verfügbar. Ein derartiger Vortest wäre aber erforderlich, um die Handlungs- und Rechtssicherheit der Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten im Rahmen einer Verkehrskontrolle bestmöglich zu gewährleisten. Für die Polizei ist somit nicht ohne weiteres erkennbar, wann sie eine Blutentnahme zum Nachweis des Verstoßes gegen § 24a Absatz 1a StVG anordnen soll. Deshalb ist ein solches Gesetz zumindest derzeit nicht praktikabel vollziehbar.

Zusätzlich gibt es Herausforderungen bei der Erfassung und statistischen Auswertung von Unfällen unter dem Einfluss von Cannabis. Oft wird bei der Unfallaufnahme der Drogeneinfluss nicht gesondert erfasst, was eine genaue statistische Erhebung erschwert. Die Dunkelziffer von Unfällen, bei denen Cannabis eine Rolle spielt, ist vermutlich hoch, da nicht alle Fahrenden, die unter Drogeneinfluss stehen, auch getestet werden. Zudem zeigen aktuelle Studien, dass bei bestimmten THC-Konzentrationen keine einheitliche Einschätzung zur Verkehrssicherheit gegeben werden kann. Dies führt zu Unsicherheiten bei der Beurteilung und Sanktionierung Fahrerinnen und Fahrer.

Ein weiteres Problem ist die subjektive Wahrnehmung der Beeinträchtigung durch Cannabis. Viele Konsumenten unterschätzen die Wirkung auf ihre Fahrsicherheit oder glauben, dass sie nach ein paar Stunden wieder fahrtüchtig sind. Diese Fehleinschätzung kann durch eine fehlende Sensibilisierung und mangelnde Aufklärung über die tatsächlichen Risiken verstärkt werden. Anders als bei Alkohol, wo die Auswirkungen relativ gut bekannt und allgemein anerkannt sind, gibt es bei Cannabis eine größere Variabilität bei der Wirkungsweise, gerade auch im Verlauf des Abbaus.

Legalisierung von Cannabis und ihre Folgen: Zwischen Freiheit und Verantwortung

Die jüngste Entscheidung des deutschen Gesetzgebers, den Grenzwert für THC im Blutserum auf 3,5 ng/ml anzuheben, steht im Zusammenhang mit der Teillegalisierung von Cannabis für Erwachsene. Diese Entscheidung findet ihre Grundlage in umfassenderen gesellschaftlichen und politischen Trends hin zu einer liberaleren Drogenpolitik. Die Legalisierung von Cannabis zielt darauf ab, den Schwarzmarkt zu bekämpfen, die Qualität und Sicherheit von Cannabisprodukten zu gewährleisten und Konsumenten zu entkriminalisieren.

Die Legalisierung von Cannabis bringt jedoch auch rechtliche und sicherheitstechnische Herausforderungen mit sich. Auf internationaler Ebene könnte Deutschland in Konflikt mit völkerrechtlichen Verpflichtungen geraten, die den Handel und Konsum von Betäubungsmitteln wie Cannabis reglementieren. Darüber hinaus stellen sich Fragen zur praktischen Umsetzung und Überwachung der neuen Gesetze, insbesondere im Hinblick auf den Straßenverkehr.

In Ländern, in denen Cannabis bereits legalisiert wurde, zeigen sich unterschiedliche Entwicklungen. Einige Berichte deuten darauf hin, dass die Zahl der Konsumenten unter den Fahrzeugführenden sowie die Anzahl der Unfälle unter Drogeneinfluss gestiegen sind. In den USA beispielsweise, wo einige Bundesstaaten Cannabis legalisiert haben, wurde ein Anstieg der Verkehrsunfälle verzeichnet, die auf den Einfluss von Cannabis zurückzuführen sind. Dies könnte darauf hindeuten, dass die Legalisierung zu einer Normalisierung des Konsums beiträgt und damit auch die Bereitschaft steigt, unter Einfluss von Cannabis ein Fahrzeug zu führen.



Gleichzeitig gibt es jedoch auch Studien, die zeigen, dass die Legalisierung zu einer besseren Aufklärung und Sensibilisierung der Bevölkerung führen kann. In Kanada etwa hat die Legalisierung eine Reihe von Maßnahmen zur öffentlichen Aufklärung und Prävention nach sich gezogen, die darauf abzielen, das Bewusstsein für die Risiken des Fahrens unter Drogeneinfluss zu schärfen. Solche Maßnahmen könnten helfen, das Unfallrisiko zu senken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Beim Bundesverkehrsministerium, das sich für die Erhöhung des Grenzwertes bei Cannabis entschieden hat, wurden aufgrund der angespannten Haushaltslage bislang keine Finanzmittel für eine konkrete Kampagne zur stärkeren Prävention und Aufklärung über Cannabiskonsum und die Auswirkungen auf die Verkehrstüchtigkeit in der Bevölkerung zur Verfügung gestellt. Dabei sind gesundheitspolitische und verkehrssicherheitsorientierte Konzepte sowie deren Finanzierungspläne zwingend erforderlich. Der zweite Schritt wird vor dem ersten gemacht.

Fazit: Ein Balanceakt zwischen Sicherheit und Freiheit

Die Entscheidung, den THC-Grenzwert im Straßenverkehr zu erhöhen, wird kontrovers diskutiert. Während einige dies als Schritt in Richtung Entkriminalisierung und Liberalität begrüßen, warnen Experten vor den möglichen Gefahren für die Verkehrssicherheit. Die aktuellen Regelungen und die Legalisierung von Cannabis erfordern eine sorgfältige Abwägung zwischen individueller Freiheit und dem Schutz der Allgemeinheit.

Eine mögliche Lösung könnte in einer stärkeren Differenzierung der Regelungen liegen. So könnten unterschiedliche Grenzwerte und Sanktionen je nach Konsummuster und -häufigkeit sowie nach der festgestellten THC-Konzentration im Blut festgelegt werden. Auch eine verstärkte Aufklärung über die Risiken des Fahrens unter Drogeneinfluss sowie eine intensivere Forschung zur Wirkung von Cannabis auf die Fahrtüchtigkeit könnten dazu beitragen, eine ausgewogenere und sicherere Lösung zu finden.

Letztlich bleibt abzuwarten, ob die neuen gesetzlichen Regelungen tatsächlich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen oder ob sie möglicherweise einen Rückschritt darstellen. Wichtig ist, dass die Diskussion um Cannabis im Straßenverkehr nicht nur auf rechtlicher Ebene geführt wird, sondern auch gesellschaftliche und gesundheitliche Aspekte berücksichtigt. Nur so kann eine Lösung gefunden werden, die sowohl den Schutz der Allgemeinheit als auch die individuellen Freiheitsrechte angemessen berücksichtigt.

Autor: Peter Schlanstein

Pressearbeit der VOD

Entsprechend ihrer Satzung verfolgt die VOD zwei Ziele: Verkehrsunfall-Prävention und Hilfe für Verkehrsunfall-Opfer.

Im Sinne dieser Ziele vertritt der Verein regelmäßig und öffentlichkeitswirksam Positionen, die helfen sollen, Missstände zu beheben.

Eine wesentliche und seit langem bestehende Forderung der VOD 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.

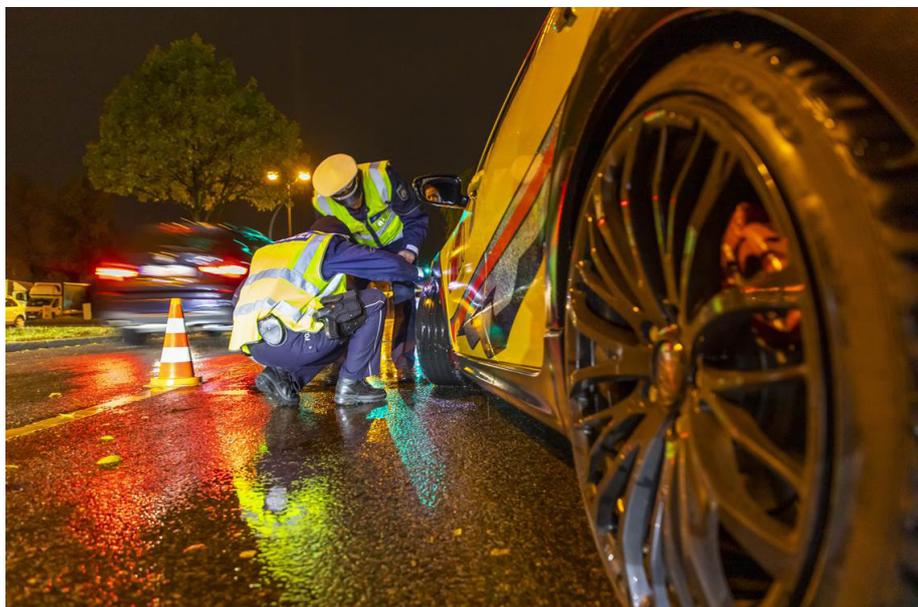
Ein weiteres zentrales Anliegen der VOD ist die Unterstützung von betroffenen Unfallopfern, die nach dem Grundsatz der VOD ein Recht auf Entschädigung je nach Schadenfall haben: ohne Fristen, die verstreichen, ohne jahrelange Kämpfe mit Institutionen. Unfallopfer sind keine Bittsteller, sondern Menschen, denen ein faires, respektvolles Verfahren in einem angemessenen Zeitfenster zusteht.

Insbesondere auf dem Feld der Verkehrsunfall-Prävention ist nach Ansicht der VOD noch sehr viel politisches Potential gegeben, um Unfälle zu vermeiden und Unfallfolgen zu reduzieren. Die VOD beruft sich mit ihren Forderungen auf Fakten aus der Unfallforschung und drängt bei ihren Forderungen an die Politik darauf, dass politisches Handeln folgt.

Im Berichtsjahr hat sich die VOD in mehreren Pressemitteilungen folgendermaßen positioniert:

Bekämpfung illegaler Autorennen (06.04.2023)

Die VOD unterstützt die Bekämpfung illegaler Autorennen und hat im Berichtsjahr die Schirmherrschaft der Präventionskampagne „Rasen kickt anders“ übernommen. Die Kampagne wurde im April 2023 vom VOD-Mitglied Automobilclub Verkehr (ACV) gestartet und verfolgt die Ansprache zukünftiger Fahrzeugführender.



Daneben forderte die VOD vom Gesetzgeber Maßnahmen, die den Fahrerinnen und Fahrern den legalen Zugang zum Tatwerkzeug, dem hochmotorisierten PKW, entziehen:

1. Ein Verbot der Vermietung und der Anmietung solcher PKW an Fahranfänger/innen
2. Die Begrenzung der Fahrerlaubnis für Personen unter 25 Jahren auf Wagen mit deutlich weniger PS

Die Straße gehört mir - Mangelnde Rücksicht Ursache für viele Unfälle (15.06.2023)

Am Tag der Verkehrssicherheit 2023 erinnerte die VOD daran, dass viele Verkehrsunfälle mit Verletzten und Toten allein durch mehr Rücksicht vermieden werden könnten.

Oft hätten Autofahrende nur das eigene schnellere Vorankommen im Blick und Gefahren würden ausgeblendet. Von den 2022 ausgewiesenen 289.672 Verkehrsunfällen mit Verletzten wurden allein 37.482 durch nicht angepasste Geschwindigkeit verursacht.



Die VOD erinnerte daran, dass es kein Recht auf die Nutzung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit gebe und dass nicht nur die jungen, sondern auch die erfahrenen Autofahrenden verpflichtet seien, immer nur so schnell zu fahren, dass keine Gefährdungen verursacht würden. Auch die 12.184 schweren Verkehrsunfälle aufgrund von Fehlern beim Überholen hätten mit einer solchen defensiven Grundhaltung vermutlich vermieden werden können.

Die VOD sprach sich hinsichtlich der Ausbildung einer rücksichtsvollen Grundhaltung auch nochmal für die stärkere Nutzung des begleiteten Fahrens mit 17 aus, erinnerte aber auch daran, dass man sich eine rücksichtsvolle Fahrweise auch noch in höherem Alter aneignen könne. Es sei eine lebenslange Aufgabe.

Klare Regeln fehlen - Verkehrssicherheit darf nicht unter Legalisierung von Cannabis leiden (17.08.2023)

Die VOD forderte im Berichtsjahr aus Anlass der Legalisierung des Cannabiskonsums, das Führen von Kraftfahrzeugen nach dem Konsum von Cannabis müsse verboten bleiben. Eine Liberalisierung auch am Steuer gefährde die Verkehrssicherheit und könne Unbeteiligte treffen. Die VOD forderte Bundesregierung und Bundestag auf, den Cannabiskonsum nur im Verbund mit klaren Regeln für die Verkehrssicherheit zu legalisieren.

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten unter dem Einfluss von berauschenden Mitteln (ohne Alkohol) sei seit 1990 um mehr als 700 % gestiegen (Quelle: Destatis 2023; keine Unterscheidung zwischen Cannabis und anderen Drogen).

Dazu habe der Deutsche Verkehrsgerichtstag bereits 2022 festgestellt, dass es schwierig bis unmöglich sei, bei Cannabis wie beim Alkohol einen Wert festzulegen, der auf nachweisbaren Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit fußt.



Aus Sicht der VOD könne es nur konsequent sein, die bisherige Nachweisgrenze von THC von 1 Nanogramm pro Milliliter Blut als Grenzwert beizubehalten. Im Sinne der Verkehrssicherheit und der Gleichbehandlung sollte auch das Fahren unter Alkoholeinfluss generell verboten werden. Was erfolgreich bei Personen unter 21 Jahren und in der Führerschein-Probezeit praktiziert werde - das Verbot des Fahrens von Kraftfahrzeugen nach dem Konsum von Alkohol -, sollte für alle gelten. „Wer trinkt, kokst oder kiff, fährt nicht“ – auf diesem Grundsatz müsse die Gesetzgebung aufbauen.

VISION ZERO konkret - VOD: Schwere Unfälle verhindern - Tempo verringern! (29.09.2023)

Auf seinem 21. VOD-Verkehrsexpertentag unter der Schirmherrschaft von Minister Herbert Reul (NRW) am 29. September 2023 in Duisburg legte die VOD zusammen mit namhaften Expertinnen und Experten der Verkehrssicherheit nochmal den Finger in die Wunde:

Gemäß der Vision Zero soll kein Mensch im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden. Die VOD mahnte, dass zeitnah gehandelt werden müsse: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, Tempo 80 auf Landstraßen und ein generelles Tempolimit auf Autobahnen. Die Senkung der Geschwindigkeiten würde zudem die Wirksamkeit weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit deutlich steigern.

Die von der Verfassung der Bundesrepublik Deutschland vorgegebene Schutzpflicht des Staates müsse im Verkehrssektor stärker zur Geltung kommen und das Strafmaß bei Verstößen internationalen Standards angepasst werden.



Event Data Recorder (EDR) in Fahrzeugen sollten bei schweren Unfällen mit Personenschaden im Sinne der Unfallopfer uneingeschränkt zur Unfallanalyse ausgewertet werden.

Die Sicherheits-Strategie Vision Zero und das Ziel, dass niemand durch Verkehrsunfälle sein Leben verlieren oder schwer verletzt werden soll, müsse auf Gesetzesebene verankert werden.

Langfassung des Tagungsberichtes und Präsentationen:

<https://vod-ev.org/deutscher-verkehrsexpertentag-2023-praesentationen-und-vortraege/>

Kostenfreier Download der VOD-Schriftenreihe „VISION ZERO konkret“:

<https://vod-ev.org/vod-schriftenreihe-nr-2-vision-zero-konkret/>

Die vergessenen Opfer / Wer Erste Hilfe leistet, braucht selbst oft Hilfe (16.11.2023)

An jedem dritten November-Sonntag wird mit einem Gedenktag weltweit der Opfer von Verkehrsunfällen und ihrer Angehörigen gedacht. Anlässlich des Weltgedenktes 2023 erinnerte die VOD in der Presse an die nach wie vor hohe Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und an die verzweifelten Hinterbliebenen. Darüber hinaus seien viele der jährlich rund 350.000 bei Verkehrsunfällen Verletzten traumatisiert oder hätten lebenslange gesundheitliche Einschränkungen.

Die VOD lenkte auch den Blick auf eine oft vergessene Gruppe: Menschen, die bei einem Unfall nicht körperlich verletzt, aber als Ersthelfende oder Zeugen traumatisiert würden. Bei der VOD, die Verkehrsunfall- opfern ein Hilfenetzwerk anbietet, meldeten sich regelmäßig Menschen, die nach solchen Erfahrungen Hilfe benötigten: Die Frau, die Zeugin eines Motorradunfalls wird, sofort eingreift, aber das Leben des Fahrers nicht retten kann, der junge Mann, der auf den brennenden PKW zukommt und den Fahrer nicht mehr aus dem Wagen bergen kann, oder der Familienvater, der sieht, wie das fremde spielende Kleinkind vom Fahrzeug erfasst wird und durch die Luft fliegt - sie alle sind traumatisiert und benötigen Hilfe.



Die VOD rief dazu auf, auch solche Betroffene mehr zu unterstützen. Es sei eine flächendeckende Versorgung mit geschulten Trauma-Spezialisten nötig.

Autorin: Ute Hammer

VISION ZERO konkret

Neue Ausgabe der VOD-Schriftenreihe

Die erste Ausgabe (2022) der VOD-Schriftenreihe hat sich der Entstehung von Verkehrsunfällen gewidmet und den Folgen für Unfallopfer.

Die zweite Ausgabe mit dem Titel „VISION ZERO konkret“ aus dem Jahr 2023 nimmt die schweren Verkehrsunfälle in den Fokus sowie die Unfallprävention zur Reduzierung beziehungsweise Vermeidung dieser Unfälle. Sie orientiert sich dabei an den 4E der Verkehrssicherheitsarbeit: Enforcement, Engineering, Economy (Encouragement) und Education.

Die VOD tritt ein für die Grundsätze der VISION ZERO:

Ein Menschenleben ist nicht verhandelbar.

Die Unversehrtheit des Menschen steht an erster Stelle.

Das Ziel: keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Bei der Wahrnehmung und Verarbeitung von wichtigen Informationen machen alle Menschen Fehler. Dies gilt besonders für den Straßenverkehr, wo Geschwindigkeiten eine große Rolle spielen und Menschen mit unterschiedlichen Kompetenzen sowie körperlichen und psychischen Verfassungen unterwegs sind. Fehler dürfen nicht mit dem Tode oder schweren Verletzungen „bestraft“ werden. Das gesamte System Straßenverkehr muss deshalb an den Menschen angepasst werden, nicht umgekehrt. Wer dieses System gestaltet – etwa Menschen in Behörden, bei Fahrzeugherstellern und Transportunternehmen, in Politik, Gesetzgebung und Rechtsprechung und bei der Polizei – muss Sorge tragen, dass dieses System weitestgehend sicher und resilient ist, also Fehler verzeiht.

So kann aus einer Vision Realität werden.

Zur schrittweisen Verwirklichung der VISION ZERO werden in der neuen Schriftenreihe effektive und effiziente Maßnahmen vorgeschlagen – unabhängig von politischen Programmen oder Diskussionen um Machbarkeit und Akzeptanz. Es zählen vorrangig die Erkenntnisse der Unfallforschung. Es werden nur die wichtigsten Maßnahmen und Strategien zur Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle vorgestellt, ohne damit die Wirksamkeit anderer, nicht erfasster Instrumente schmälern zu wollen.



FAKTENCHECK

Insgesamt 26 Autorinnen und Autoren beschreiben, wie aus einer Vision Realität werden kann. Kurz gefasst:

- ✓ Die Geschwindigkeiten innerorts und außerorts werden gesenkt.
- ✓ Die von der Verfassung der Bundesrepublik Deutschland vorgegebene Schutzpflicht des Staates kommt im Verkehrssektor stärker zur Geltung. Der Gesetzgeber stellt dazu die Weichen. Bund, Länder und Kommunen erhöhen den Stellenwert der Verkehrssicherheit. Das Alkoholverbot am Steuer wird auf alle Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer erweitert und konsequent durchgesetzt.
- ✓ Die Notfallversorgung erhält bessere personelle und finanzielle Unterstützung, damit Unfallopfern optimal geholfen werden kann.
- ✓ Konsequente Verkehrsüberwachung und kommunikative Überzeugungsarbeit sorgen für eine bessere Einhaltung der Verkehrsregeln.
- ✓ Die Event-Data-Recorder (EDR) in Kraftfahrzeugen werden uneingeschränkt zur Analyse schwerer Unfälle verwendet. Durch die Nutzung dieser Daten erfahren Unfallopfer mehr Gerechtigkeit. Außerdem kann die Auswertung der EDR-Daten der Unfallprävention dienen.
- ✓ Das Strafmaß bei Verstößen wird an internationale Standards angepasst. Es fällt umso höher aus, je mehr das Verkehrsverhalten einer Person andere Menschen gefährdet.
- ✓ Innerorts- und Außerortsstraßen werden bei der Planung und im Bestand nach anerkannten Regelwerken sicher gestaltet. Die Instrumente „Verkehrsschau, Unfallkommission, Bestandsaudit und Sicherheitsaudit“ werden eingesetzt und ihre Ergebnisse berücksichtigt. Innerorts werden Straßenräume umverteilt, der Fuß- und Radverkehr wird gefördert.
- ✓ Fahrerassistenzsysteme, die nachweislich die Sicherheit von Insassen und Unfallbeteiligten erhöhen, werden in allen Kraftfahrzeugen serienmäßig verbaut.
- ✓ Private und gesetzliche Versicherungen bieten Anreize zu sicherem Verkehrsverhalten.
- ✓ Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen wird gefördert, die Fahranfängervorbereitung optimiert.
- ✓ Verkehrssicherheitskampagnen verbreiten auf vielfältigen Kommunikationswegen die Ziele der VISION ZERO.

Gelungene Unfallprävention: Benchmarks für die Verkehrspolitik in Deutschland

In den letzten Jahrzehnten gab es viele erfolgreiche Maßnahmen, Unfälle zu verhindern beziehungsweise Unfallfolgen zu mindern, beispielsweise die Gurtanlegepflicht, Kreisverkehre an Unfallhäufungsstellen, Unterfahrschutz an Leitplanken oder Assistenzsysteme in Kraftfahrzeugen.

Straßenbau, Fahrzeugtechnik und Rettungskette erhalten heute Unfallopfer am Leben, die früher bereits an der Unfallstelle oder innerhalb von 30 Tagen verstorben wären.

Außerdem gibt es genügend Beispiele für gelungene Unfallprävention: Regionen und Kommunen in Deutschland, wo seit geraumer Zeit kein Mensch im Straßenverkehr ums Leben kommt. Nationen, die Deutschland bei vergleichbaren Straßenverkehrsverhältnissen in punkto Verkehrssicherheit durch Reduzierung der Unfallgefährdung überlegen sind. Die Erfolge dieser Regionen und Nationen sollten die Benchmarks sein für die Verkehrspolitik in Deutschland.

In anderen Verkehrssektoren gilt die Vision Zero schon lange. Ohne sie wäre ein geregelter Betrieb kaum möglich. Und sie wird gezielt umgesetzt. Was zum Beispiel wäre die Folge, wenn die Deutsche Lufthansa verkünden würde, dass im vergangenen Jahr lediglich zwei Maschinen abgestürzt seien mit 320 Toten und die Airline bestrebt sei, diese Zahl im laufenden Jahr auf eine Maschine mit 160 Toten zu reduzieren?

In Schweden ist die Vision Zero seit 1997 in einem Straßenverkehrssicherheitsgesetz verankert mit dem ultimativen Ziel: keine Toten oder Schwerverletzten. In Schweden will man sich nicht damit begnügen, Verkehrsunfälle auf ein wirtschaftlich vertretbares Maß zu reduzieren.

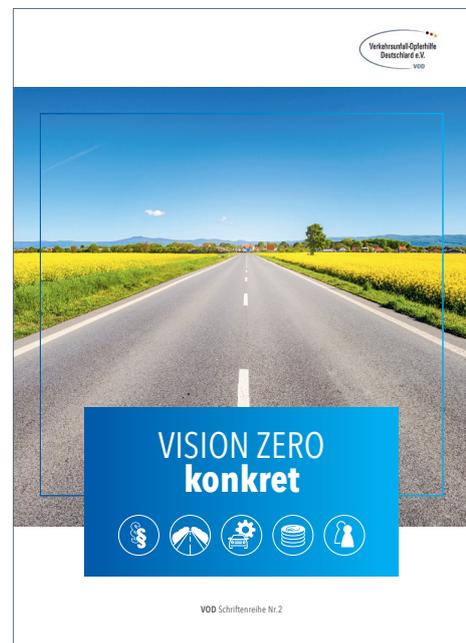
Jeder Mensch, der aktiv am Straßenverkehr teilnimmt, kann innerhalb weniger verhängnisvoller Sekunden zum Unfallopfer werden. Die im vorliegenden Werk dargestellten Verkehrssicherheitsmaßnahmen können nicht alle Verkehrsunfälle verhindern – aber sie können helfen, Unfallzahlen deutlich zu reduzieren und schwere Unfallfolgen zu mindern.

Die zweite Ausgabe der VOD-Schriftenreihe möchte Fachleute und interessierte Bürgerinnen und Bürger informieren und politischen Entscheidungsträgern Grundlagen für ihr Handeln liefern.

Kostenloser Download:

<https://vod-ev.org/download/VOD-Schriftenreihe-2-vision-zero-konkret.pdf>

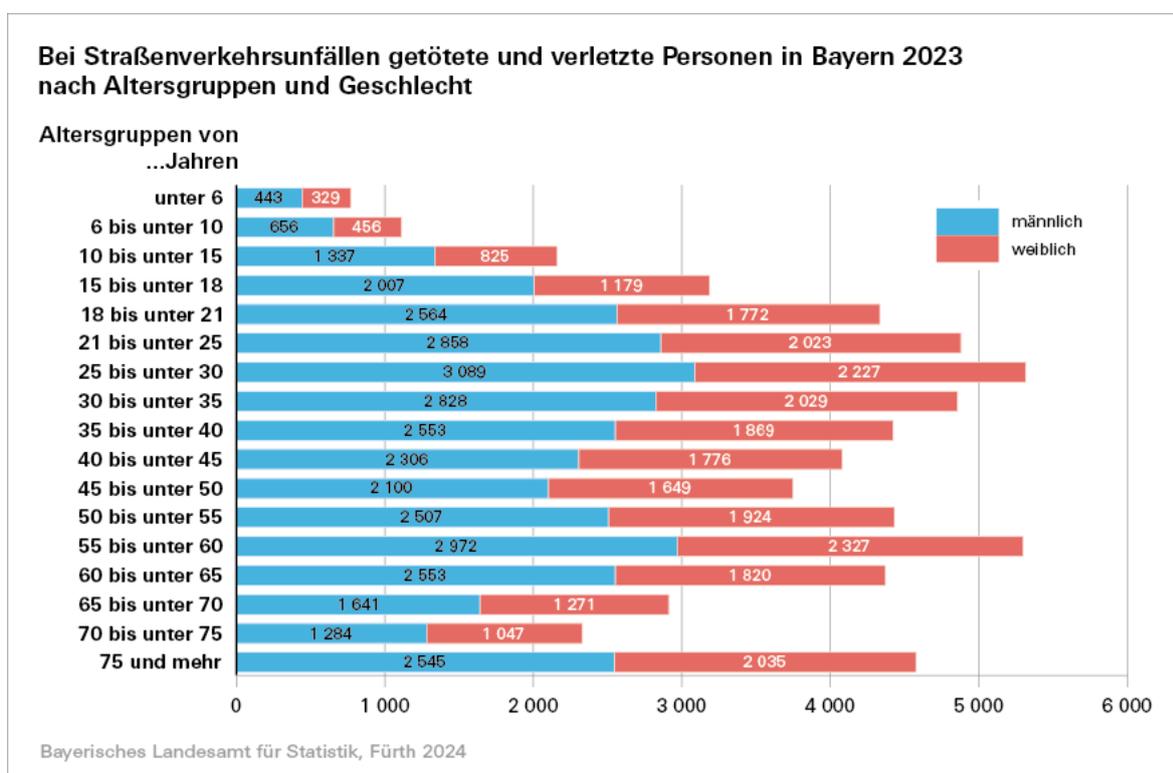
Autor: Michael Heß



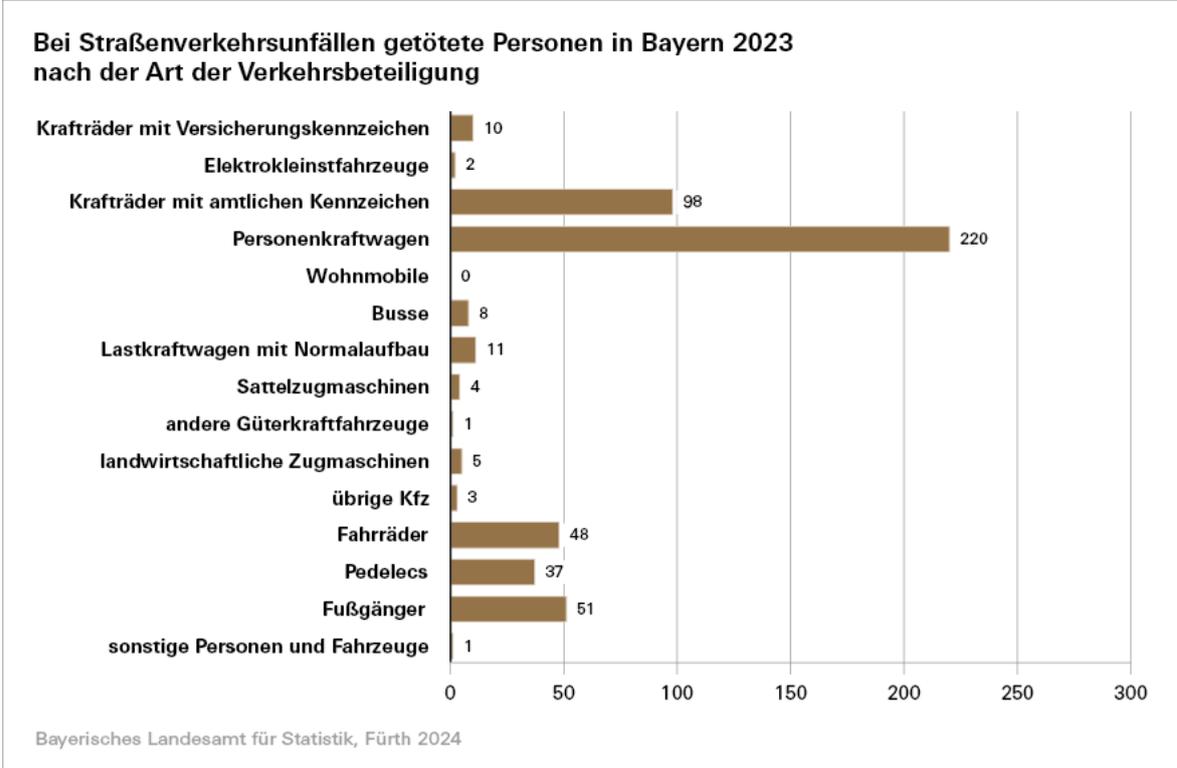
Verkehrssicherheitsdialog in Bayern

Im Jahr 2023 sind bei Verkehrsunfällen in Bayern 499 Personen ums Leben gekommen, 9.257 wurden als schwer verletzt erfasst. Das kennzeichnet in beiden Gruppen einen Rückgang der Zahl der Verunglückten. Im Vergleich zum Jahr 2022 hieß es: 512 Verkehrstote und 9.785 Schwerverletzte.

Bei der Altersverteilung der getöteten und verletzten Personen ist besonders die Altersgruppe 75+ auffallend.



Es sollten verstärkte Bemühungen unternommen werden, den Straßenverkehr seniorengerecht zu gestalten. Dies sollte in erster Linie für zu Fuß Gehende im Bereich solcher Straßen gelten, an denen häufig Hochbetagte die Straße queren müssen und – aufgrund hoher Fahrzeugfrequenz oder großer Fahrbahnbreite – dabei Probleme haben.



Bei den Verkehrsteilnahmearten, die 2023 bei Unfällen zu den meisten Getöteten führten, dominieren Pkw, gefolgt von Motorrädern mit deutlich geringerer Jahresfahrleistung, also hohem Risiko. Auffällig ist weiterhin ein hoher Anteil von Pedelecs und Fahrrädern.

Bei den der Zahl der verunglückten Verkehrsmittel mit Schwerverletzten dominieren Pkw, gefolgt von Fahrrädern und Pedelecs, die zusammen die Inzidenz bei Pkw erreichen.

Auf der dritten Verkehrssicherheitskonferenz im Oktober 2023 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ forderte Bayerns Innenminister Joachim Herrmann mehr Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger, die besonders gefährdet sind.

Die Zahl der Radunfälle mit Personenschaden ist 2023, verglichen mit 2015, um ein Viertel gestiegen. Für 2024 sollen beim bayerischen Verkehrssicherheitsprogramm Radfahrer in den Mittelpunkt der Sicherheitsbemühungen gerückt werden.

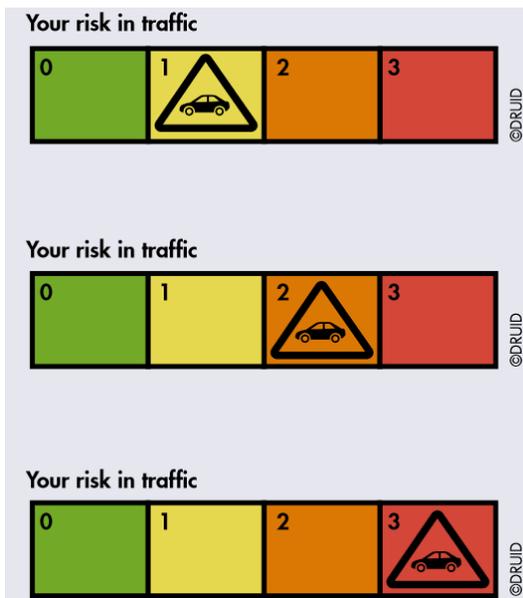
Für Bayern gelten Vision Zero und der Safe System Ansatz. Zu Zweck des Fortschritts in diese Richtungen sind seitens der VOD weitere Dialoge mit dem bayerischen Verkehrsministerium sowie mit Landtagsabgeordneten geplant.

Künftige Aktivitäten: Bessere Kennzeichnung von Medikamenten, Erfassung von Schwerstverletzten (AIS 3+), Tempolimit und IAA Mobility München

Hinsichtlich der Bemühungen um eine verbesserte Kennzeichnung von Arzneimitteln hinsichtlich der Fahrtauglichkeit nach einem Ampelsystem wie in Frankreich oder Spanien wurden die Vorschläge vom bayerischen Innenministerium an das Gesundheitsministerium in Berlin weitergeleitet, bislang leider noch ohne Reaktion.



Bild: Kennzeichnung von Medikamenten in Frankreich (Hell, DRUID Projekt)



Nach wie vor ist festzuhalten, dass eine simple Kennzeichnung auf dem Beipackzettel der Medikamente augenfällig und sicherheitsorientiert zur Beurteilung der Fahrfähigkeit beitragen würde.

Weiterhin wird im Freistaat Bayern an der besseren statistischen Erfassung von Schwerstverletzten, so genannte „AIS 3+ Verletzte“ gearbeitet. Die erhoffte Umsetzung und Analyse solcher Daten würde eine zielorientiertere Arbeit von Polizei und vielen anderen Verkehrsexperten zugunsten der Verkehrsunfallprävention ermöglichen.

Bild x: EU-DRUID Projekt Kennzeichnung von Medikamenten (Hell, DRUID Projekt)

Im Rahmen der **IAA Mobility 2023** wurden auf dem Marienplatz in München anlässlich von zwei Podiumsdiskussionen die Themen **Tempolimit** (z. B. 80 km/h auf Landstraßen – falls ungetrennte Fahrstreifen) sowie **Vision Zero** (z. B. rechtsabbiegende Lkw) durch Wolfram Hell (VOD) vertreten. Dabei wurde (öffentlich und im Internet) mit Vertretern von Bayern Mobil sowie vom ADAC diskutiert.

Hierbei sind zudem auch das Schicksal von Schwerstverletzten (Koma-Patienten, Querschnittgelähmten und Schwerstbrandverletzten) sowie die noch verbesserungswürdige Dokumentation und Prävention besonders hervorgehoben worden.

Kooperation der VOD mit dem Land Nordrhein-Westfalen

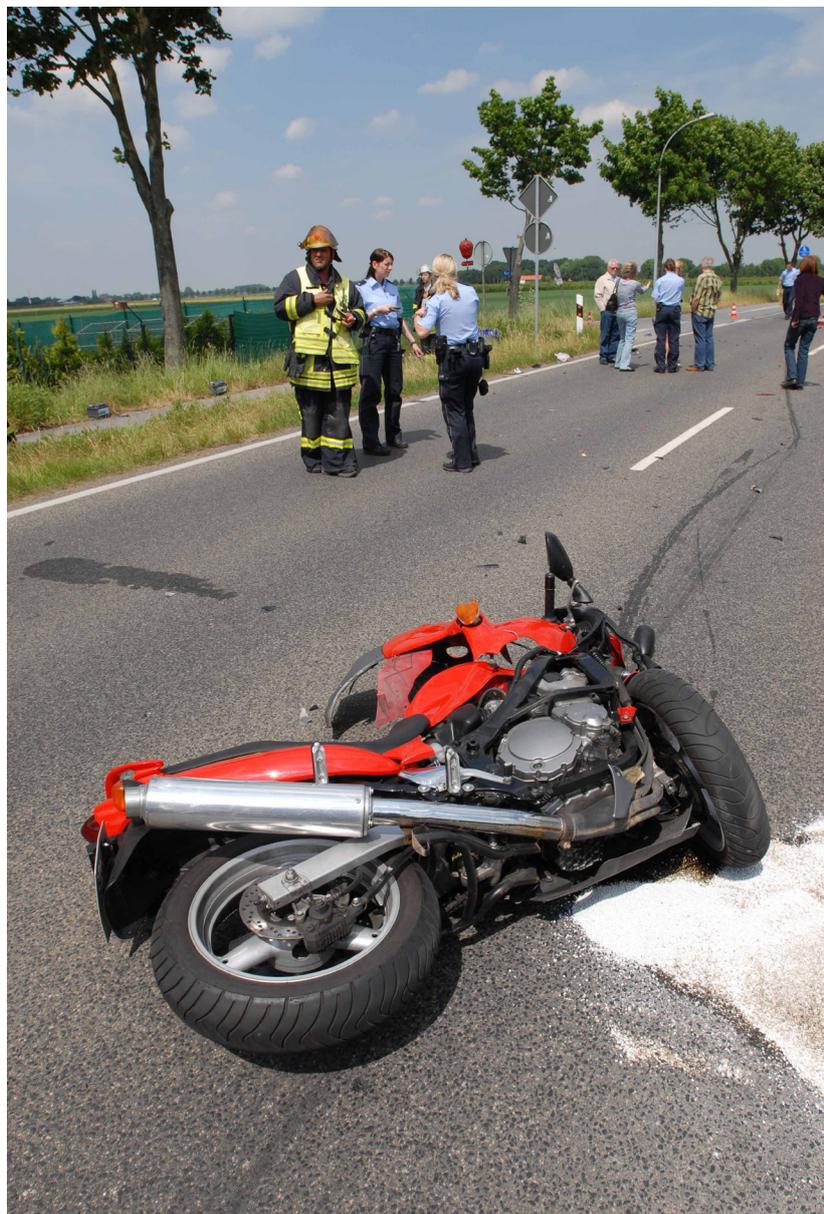
Verkehrsunfallentwicklung in NRW

Die Sicherheit im Straßenverkehr bleibt ein zentrales Thema. Nordrhein-Westfalens Innenminister Herbert Reul stellte am 18. März 2024 die Unfallbilanz für 2023 vor. Neben Vertretern der Medien waren auch einige Fachleute der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit sowie Vertreter der VOD eingeladen. Vom Ministerium des Innern wurden u. a. persönliche Schicksale beleuchtet: Ein Notarzt erzählte, dass er zu einem Unfall gerufen wurde, bei dem eine Person eingeklemmt war. Als er eintraf, erkannte er das Opfer als seinen eigenen Schwager, der durch einen abgelenkten Autofahrer ums Leben kam. Eine Mutter berichtete von ihrer Tochter, die kurz vor ihrem 14. Geburtstag bei einem Verkehrsunfall starb. Diese Geschichten verdeutlichen, dass hinter jeder Zahl ein menschliches Schicksal steht.

Minister Reul betonte: „Wenn wir über Statistiken sprechen, verlieren wir oft die menschlichen Tragödien aus dem Blick. Die Menschen, die uns heute ihre Geschichten erzählt haben, zeigen uns, warum wir hier sind.“

Die Verkehrsunfallzahlen für 2023 zeigen Licht und Schatten. Es gab etwa 640.000 registrierte Unfälle in NRW, ein Anstieg um 4,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dabei starben 450 Menschen, zwei weniger als 2022, und 11.132 wurden schwer verletzt – ein Rückgang um 12 Prozent. Die Zahl der getöteten Fußgänger stieg jedoch um 55 Prozent auf 101. Fast die Hälfte dieser Unfälle wurde von den Fußgängern selbst verursacht. Die Gründe: Missachtung von roten Ampeln, Unachtsamkeit, oft durch Handys oder Alkoholeinfluss.

Drogen am Steuer sind ein wachsendes Problem. 2023 stellte die Polizei 881 Unfälle unter Drogeneinfluss fest, eine Rekordzahl.



Zehn Menschen starben bei diesen Unfällen. „Die Legalisierung von Cannabis könnte diese Zahlen weiter erhöhen“, warnte Minister Reul.

Auch illegale Autorennen nehmen zu. Die Polizei registrierte 2.144 solcher Rennen, davon endeten 526 mit einem Unfall, drei Menschen kamen ums Leben. Seit der Einführung des Straftatbestands für illegale Rennen steigt die Zahl der Vorfälle stetig.

Maria del Carmen Fernandez Mendez, Leiterin des Verkehrsreferats, betonte: „Jeder Tote ist einer zu viel. Die Polizei setzt sich rund um die Uhr für die Sicherheit auf unseren Straßen ein.“ Mit der Initiative „#LEBEN“ will die Polizei die Sicherheit weiter verbessern. „Verkehrssicherheit ist nicht nur eine Aufgabe der Polizei, sondern eine gemeinsame Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer“, erklärte die Referatsleiterin.

Die EU hat sich das Ziel gesetzt, bis 2050 keine Verkehrstoten mehr zu verzeichnen. Deutschland will die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 Prozent senken. Doch die Zahlen für 2023 zeigen, dass diese Ziele in Gefahr sind. Ohne intensivere Anstrengungen und Maßnahmen werden sie nicht erreicht werden können.

Landesprojekt „Sicherheit im Straßenverkehr“

Die Verkehrssicherheit ist zentral für die öffentliche Sicherheit und Lebensqualität. Sie vermeidet Unfälle und schafft eine sicherere Umgebung für alle. In NRW gibt es keine landesweiten Netzwerke für die Verkehrsunfallprävention, anders als bei der Kriminalprävention. Lokale Kooperationen existieren, aber ihre Wirkung bleibt oft begrenzt.

Im Oktober 2023 entschied die Landesregierung, ein umfassendes Netzwerk für die Verkehrssicherheit zu schaffen. Unter Führung des Innenministeriums und des Umweltministeriums wurde ein Projekt gestartet, das die wichtigsten Partner vereint. Ziel ist es, bestehende Netzwerke zu stärken und neue Lösungen für gemeinsame Probleme zu entwickeln.

Im Dezember 2023 begann eine Arbeitsgruppe ihre Arbeit, um das Projekt „Sicherheit im Straßenverkehr“ umzusetzen. Dieses wurde im April 2024 auf einer Tagung in Selm vorgestellt. Anfang Juni fand das zweite Treffen statt, an dem auch Vertreter der VOD teilnahmen.

Das Projekt soll helfen, die vielfältigen Anstrengungen zur Verkehrssicherheit besser zu koordinieren und die Ressourcen effizienter zu nutzen. Die Kooperation verschiedener Akteure soll Synergien schaffen und die Effizienz erhöhen. Auch die VOD ist als Dachverband der Verkehrsunfallprävention eingebunden.



Das Netzwerk plant weitere Partner zu gewinnen und eine eigene Website zu starten. Ein öffentlichkeitswirksamer Termin ist für Oktober 2024 vorgesehen.

Opferschutz ist wichtige Aufgabe

Mit dem Land NRW hat die VOD einen seit 2017 bestehenden Kooperationsvertrag geschlossen. Die vereinbarte Zusammenarbeit mit den verschiedenen Landesministerien hat sich gut entwickelt.

In den Jahren 2022/2023 wurde die neue Fachstrategie Verkehr der Polizei NRW unter breiter Beteiligung überarbeitet und fortentwickelt. Sie unterscheidet sich von der bisherigen im Wesentlichen durch die

- Reduzierung von vier auf zwei Handlungsfelder (HF),
- Berücksichtigung der polizeilichen Verkehrsunfallprävention,
- Berücksichtigung des polizeilichen Opferschutzes nach Verkehrsunfällen und
- Konzentration auf Maßnahmen zum Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmender.



Ob in der Verkehrsunfallprävention, bei der Verkehrsüberwachung, der Verkehrsunfallaufnahme und -bearbeitung, dem Opferschutz oder der Ermittlungstätigkeit – gut funktionierende Netzwerke schaffen zahlreiche Synergieeffekte, ermöglichen eine einheitlich wahrgenommene Verkehrssicherheitsarbeit und entfalten einen höheren Wirkungsgrad.

Als Ausdruck dieser besonderen Bedeutung des polizeilichen Opferschutzes nach Verkehrsunfällen ist für diese Aufgabenwahrnehmung ein gesonderter Erfolgsfaktor in der Fachstrategie Verkehr festgeschrieben worden. Denn Verkehrsunfälle können neben den körperlichen Schäden vielfach psychische Belastungen für alle Beteiligten zur Folge haben. Eine professionelle Polizeiarbeit beinhaltet daher neben der qualifizierten Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung auch die Durchführung von Opferschutzmaßnahmen. Diese richten sich sowohl an Opfer von Verkehrsunfällen, als auch an Angehörige, Zeuginnen und Zeugen, Beschuldigte, Ersthelfende und sonstige Betroffene.

Die VOD unterstützt seit mehreren Jahren durch den Einsatz von Referenten 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.

Autor: Peter Schlanstein

Fachtagung der Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt (FHPol LSA)

Im Rahmen der Kooperation zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und der VOD beteiligten sich PD Stefan Pfeiffer (Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der VOD) und PD a.D. Wulf Hoffmann (Beauftragter der VOD für Sachsen-Anhalt) an der Fachtagung „Polizeiliche Verkehrsüberwachung“ am 7. November 2023 in der Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt (FHPol) in Aschersleben. Thematisch lag der Schwerpunkt der Veranstaltung auf der Wirksamkeit polizeilicher Verkehrsüberwachungsmaßnahmen, den Einflussfaktoren im Hinblick auf den objektiven und subjektiven Verkehrsüberwachungsdruck sowie den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen in der Verkehrssicherheitsarbeit/-überwachung.

Als erster Referent sprach PD Stefan Pfeiffer, Leiter der Verkehrspolizeiinspektion Feucht und Leiter der Kommission Verkehr der DPolG, über aktuelle Problemstellungen der Verkehrssicherheitsarbeit aus Sicht einer Basisdienststelle. Als Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der VOD beleuchtete er dabei auch die Sicht der Unfallopfer und deren zu verbessernde Situation im Schadensregulierungsprozess. Letztendlich kam Pfeiffer zum Ergebnis, dass es in Deutschland noch viele Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wie z.B. die Halterhaftung oder die Mitwirkungspflicht bei Verkehrskontrollen gibt, es dazu aber Mut der politisch Verantwortlichen bedürfe.

In zwei aufeinander aufbauenden Präsentationen stellte Prof. Dr. Dela Madeleine Halecker, Fachhochschule Polizei Sachsen-Anhalt, ausgewählte rechtliche Aspekte der Verkehrsüberwachung vor. Als erstes nahm sie die Schilderung von Stefan Pfeiffer zur Problematik der Ungleichbehandlung von Ausländern und Inländern bei der Beschlagnahme von Führerscheinen auf.

Aufgrund eines EUGH-Urteils können ausländische Führerscheine zur Eintragung eines Vermerks über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nicht mehr beschlagnahmt werden. Zwar gibt es einen Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundesministeriums für Justiz, der diese Problematik aufnimmt und lösen soll. Halecker zeigte aber auf, dass auch schon nach derzeitiger Rechtslage die polizeiliche Beschlagnahme eines ausländischen EU-Führerscheins bei Fahrzeugführern ohne Wohnsitz im Inland im Falle einer Trunkenheitsfahrt bis zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a StPO zulässig ist.

Nach einer älteren Entscheidung des BGH (BGHSt 22, 385) ist die Beschlagnahme des Führerscheins eines bei einer Trunkenheitsfahrt betroffenen Kraftfahrers auch dann zulässig, wenn ohne diese Maßnahme die Gefahr besteht, er werde ohne die Abnahme des Führerscheins weitere Trunkenheitsfahrten unternehmen oder sonst Verkehrsvorschriften in schwerwiegender Weise verletzen.

Nach der Mittagspause wurde von Prof. Halecker das „Sorgenkind“ E-Scooter insbesondere hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit problematisiert und generell zu den aktuellen Grenzwerten ausgeführt, dass die derzeitige Gleichbehandlung der E-Scooter mit Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit rechtlich problematisch gesehen werden kann, wie auch der Verkehrsgerichtstag Goslar in seiner Empfehlung aus dem Januar 2023 feststellt.

Im weiteren Verlauf ihres Vortrages ging die Referentin auf die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit auch bei Drogenfahrten durch einen standartisierten Test durch die Polizei am Beispiel des „Torkelbogen“ der Polizei Niedersachsen ein und empfahl den seit 2023 angebotenen Drogenerkennung-Lehrgang der FHPol Sachsen-Anhalt.

Im letzten Vortrag stellte POR Mario Sormes vom Polizeitechnischen Institut (PTI) an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) in Münster, als Beamter des Landes Sachsen-Anhalt verantwortlich für die Verkehrsüberwachungs- und Unfallaufnahmetechnologie am PTI, sein Aufgabenspektrum vor.

Auf der Grundlage der bekannten Kennzahlen zum Verkehrssicherheitsniveau wie dem volkswirtschaftlichen Schaden von verletzten und getöteten Personen sowie der Getöteten-Häufigkeitsziffer (Getötete im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner) machte Sormes deutlich, dass Sachsen-Anhalt seit mehreren Jahren den letzten Platz im Ländervergleich einnimmt. Andere Länder haben bereits den Nachweis geführt, dass u. a. mit konsequenter Verkehrsüberwachung ein wesentlicher Beitrag zur Senkung dieser Zahl der Getöteten geleistet werden kann.

Wissenschaftliche Erkenntnisse zur Wirkung der Verkehrsüberwachung insbesondere in Hinsicht auf die Sanktionshöhe und das Entdeckungsrisiko sowie die zu erreichende Reduzierung der Opferzahlen bei Einführung von Tempolimits (130/80/30) zeigen die Wirkung einer überlegt geplanten und taktisch geprägten Verkehrsüberwachung auf die gefahrenen Geschwindigkeiten.

Ziel polizeilicher Verkehrsüberwachung müsse die Erhöhung der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit sein, was am ehesten durch einen hohen Grad an Unvorhersehbarkeit (Randomisierung) zu erreichen wäre, resümierte Sormes.

Im Anschluss stellte Mario Sormes noch Tools wie das Verkehrssicherheitsscreening aus Baden-Württemberg sowie der Firma HERE und VIA Traffic Solutions Software vor. Mit diesen softwarebasierten Verkehrsscreenings kann die Planung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen optimiert werden.

Letztlich präsentierte Sormes noch Beispiele innovativer Verkehrsüberwachungstechnik wie Section Control, MONOcam an Hand eines Pilotprojektes in Rheinland Pfalz sowie eine KI-basierte Geschwindigkeitsmessung.

Insgesamt ermöglichte die Fachtagung unter Beteiligung der VOD den Teilnehmenden einen guten Einblick in die aktuellen Herausforderungen in der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei und sollte, nach Ansicht von Teilnehmenden, daher auch zukünftig ein fester Bestandteil in der veranstaltungsbezogenen Planung der FHPol bleiben. Gern wird die VOD sich auch an künftigen Veranstaltungen beteiligen.

Autor: Wulf Hoffmann

E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD (Stand: 09/2024)



**AUTOMOBIL-CLUB
VERKEHR**

ACV Automobil-Club Verkehr e.V.

Mail: acv@acv.de

BetterDoc.

BetterDoc GmbH

Mail: info@betterdoc.org



Bonner Institut für Rechts-
und Verkehrspsychologie e.V.

**Bonner Institut für Rechts- und
Verkehrspsychologie e.V.**

Mail: sekretariat@birvp.de

biomed-tec



**BIOMED-TEC Institut für interdisziplinäre
Fachgutachten**

Mail: info@biomed-tec.de



**BJÖRN STEIGER
STIFTUNG**

Björn Steiger Stiftung

Mail: info@steiger-stiftung.de



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

Mail: info@bvdm.de

DGVP

**Deutsche Gesellschaft
für Verkehrspsychologie**

**Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie
e.V. (DGVP)**

Mail: dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de



**Deutsche
Hochschule der Polizei**

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Mail: hochschule@dhpol.de

DIVO

Deutsche Interessengemeinschaft
für Verkehrsunfallopfer e.V.

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

Mail: eduardherwartz@yahoo.de



Die Kindervertreter

Deutsche Kinderhilfe e.V.

Mail: info@kindervertreter.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



Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB (DPoIG)

Mail: dpolg@dbb.de



Gewerkschaft der Polizei (GdP)

Mail: gdp-bund-berlin@gdp.de



Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)

Mail: kontakt@dvw-ev.de

Gezeiten Haus



Gezeiten Haus

Mail: info@gezeitenhaus.de



Fachverband Psychologie für Arbeitssicherheit
und Gesundheit e.V. (FV PASiG)

Mail: info@fv-pasig.de



Hellwach mit 80 km/h e. V.

Mail: info@hellwach-mit-80-kmh.de



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Mail: info@fuss-ev.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



HSPVNRW

Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung
Nordrhein-Westfalen

Hochschule für Polizei und öffentliche
Verwaltung Nordrhein-Westfalen (HSPV NRW)

Mail: poststelle@hspv.nrw.de



Mobilität für Menschen.

Verkehrsclub Deutschland e. V.

Mail: mail@vcd.org

INITIATIVE FÜR
sichere-strassen.org

Initiative für sichere Straßen GmbH

Mail: m.grahl@sichere-strassen.org



VIFD

VERBAND INNOVATIVER
FAHRSCHULEN DEUTSCHLAND e.V.

Verband Innovativer Fahrschulen Deutschland

Mail: info@vifd.de



Institut für Psychologische Unfallnachsorge
(ipu)

Mail: info@unfallnachsorge.de



TÜVRheinland®

Genau. Richtig.

TÜV Rheinland

Mail: internet@de.tuv.com



Institut für Zweiradsicherheit e.V.

Institut für Zweiradsicherheit

Mail: info@ifz.de

Gründungsmitglieder, Mitglieder des Vorstands und des Wissenschaftlichen Beirats

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

LPD a.D. Martin Mönnighoff (†), Polizeipräsidium Münster

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

Vorstandsmitglieder der VOD (Stand: 09/2024)

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), Berlin

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

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

RaOLG a.D. Rolf Krücker, ehemals Oberlandesgericht Düsseldorf

PHKin a.D. Kirsten Lühmann, Mitglied des Bundestages von 2009 bis 2021, Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion von 2014 bis 2021, Südheide

Ehrenvorsitzender der VOD (Stand: 09/2024)

Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, ehemals Bergische Universität Wuppertal

Wissenschaftlicher Beirat der VOD (Stand: 09/2024)

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)

RA Bernd Höke, ehemals Schadenchef der Signalduna, Vorstand der ADLER-Versicherung und Vorsitzender der GDV-Krafftahrt-Schadenkommission

Dr. med. Manuela Hütten, Leitende Betriebsärztin der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

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, ehem. 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

Dieter Poll, Fahrlehrer, ehemals Vorsitzender und Geschäftsführer der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU), Schleiden

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

Prof. Dr. Georg Rudinger, Gesellschaft für empirische Sozialforschung und Evaluation, Bonn

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

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

RA 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, Berlin

LPD a.D. Rüdiger Wollgramm, ehemals Leiter des Verkehrsreferats des 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 104.051,00 Euro), waren im Jahr 2023, neben den Spenden (insgesamt 19.319,84 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD.

In dem Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2023 ist, nach Abzug der Ausgaben in Höhe von 70.363,94 Euro, damit insgesamt ein Positivsaldo von 53.006,90 Euro entstanden.

Die Ausgaben der VOD im Jahr 2023 gliedern sich wie folgt:

Beratungsnetzwerk	- 10.816,96 €
Bußgelder Rücküberweisung	- 935,00 €
Gehälter Löhne	- 2.640,50 €
Geschäftsführung VOD	- 1.408,54 €
Internetpräsenz/Telekom	- 2.444,62 €
Betriebsausgaben	- 3.021,51 €
Verbandsorgan ZVS, Kirschbaum Verlag	- 1.176,00 €
Knappschaft-Bahn-See	- 230,22 €
Kontoführungsgebühren	- 449,76 €
Presse/ÖA	- 1.857,59 €
Reisekosten u. Teilnahmegebühren	- 10.073,83 €
Steuerberatung	- 1.003,29 €
Mitgliedschaften	- 6.900,00 €
VET 2023	- 2.907,05 €

Projekte	- 24.071,07 €
Literaturbeschaffung	- 98,00 €
Fehlbuchung Microsoft	- 330,00 €
ungeklärte Beträge	0,00 €
Summe der Ausgaben	- 70.363,94 €

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt, unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 26.03.2024 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.

Der satzungsgemäße Zweck der VOD ist die Verkehrsunfallverhütung sowie die Milderung der aus Verkehrsunfällen resultierenden Folgen für die Unfallopfer.

Die Aufgaben des Vereins sind im Rahmen seiner personellen und finanziellen Möglichkeiten:

- a) Als Dachverband bündelt und unterstützt die VOD die Aktivitäten ihrer Mitglieder und weiterer Partner, um die Folgen von Verkehrsunfällen für die Opfer zu mildern.
- b) Die VOD setzt sich dafür ein, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Sie orientiert sich dabei an der Sicherheitsstrategie Vision Zero.
- c) Unfallopfer unterstützt die VOD unmittelbar durch ihr Hilfenetzwerk.
- d) Die VOD ist aktiver Teil nationaler und internationaler Netzwerke.



VOD · Postfach 1134 · DE 53852 Niederkassel

Telefon: +49 (0) 800 806 33 38

Sitz des Vereins:

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Münster (Westf.)

E-Mail: info@vod-ev.org

Internet: www.vod-ev.org

Die VOD ist der deutsche Dachverband für die Institutionen der Verkehrsunfall-Opferhilfe. Die Gemeinnützigkeit der VOD wurde vom Finanzamt Münster-Außenstadt unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 26.03.2024 anerkannt.