

Jahresbericht 2024 der VOD

Verkehrsunfallverhütung verbessern –
Folgen von Verkehrsunfällen für die Opfer mildern



HERAUSGEBER

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

HSPV NRW

Nevinghoff 8/10

48147 Münster

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

Neu: Wir sind jetzt auch auf Social Media!

Ab sofort sind wir zusätzlich über [Facebook](#) und [Instagram](#) zu finden.

Auf unseren Kanälen informieren wir regelmäßig über aktuelle Projekte, Präventionsmaßnahmen, Veranstaltungen und Unterstützungsangebote für Unfallopfer.

Wir freuen uns, wenn Sie uns dort folgen und unsere Arbeit teilen.

SPK Münsterland Ost, BIC: WELADED1MST

IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im September 2025

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 2024 enthält auch wichtige Ereignisse / Erfolge / Entwicklungen aus der ersten Jahreshälfte 2025, die ihren Schwerpunkt oder Ausgangspunkt im Vorjahr hatten.

Beiträge: Mitglieder des Vorstands und des Wissenschaftlichen Beirats der VOD

Fotos: © Bayerisches Landesamt für Statistik; D-A-CH; DUH; DVR; ETSC; Hellwach mit 80 km/h; Ingo Bartussek_stock.adobe.com; Koßmann, E; MH|konzept; NRW-Initiative - #sicherimStraßenverkehr; Pixabay; Polizei NRW; Polizei NRW/Jungmann; Schlanstein, P.; VOD

Inhalt

Vorwort

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

Grußworte

Grußwort des Präsidenten des Europäischen Verkehrssicherheitsrats (ETSC)	5
Grußwort des Präsidenten der European Federation of Road Traffic Victims (FEVR)	7

Aktuelle Themen der Verkehrsunfall-Opferhilfe

Entschädigung der Opfer von Amokfahrten und Terroranschlägen	9
Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsunfallopfer	11
Transport & Sicherheit: 22. Deutscher Verkehrsexpertentag der VOD am 27. November 2024 in Köln	13
Engagement für Verkehrssicherheit und Opferschutz – VOD beim 62. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2024	17
Sicherheit in Bewegung: VOD beim Europäischen Polizeikongress 2024	20
Bündnis für ein Tempolimit	23
Klimawandel erwünscht: Parlamentarischer Abend 2024 von DVW und DVR	25
SEKUNDEN – die ein Leben verändern	27
Einrichtung einer Schlichtungsstelle	30
Charity-Golfturnier zugunsten des VOD-Hilfenetzwerks – ein starkes Zeichen der Solidarität	32

Die VOD bezieht Stellung

Pressemitteilungen der VOD	34
Cannabis im Straßenverkehr – Neue Herausforderungen und Engagement der VOD in 2024	37
Schutz des Rechtsstaats in Gesellschaft und Straßenverkehr	40

Kooperationen und Opferhilfe-Partnerschaften

VOD-Mitwirkung in Initiative #mehrAchtung	43
Aktivitäten im Europäischen Verkehrssicherheitsrat (European Transport Safety Council / ETSC)	45
Der Tod am Stauende und die Vision Zero	47
„Max Achtzig - 40 Tonnen Verantwortung“ – Das Buch	47
Fachlicher Austausch mit dem Weißen Ring e. V.: Gemeinsame Perspektiven im Opferschutz und im neuen sozialen Entschädigungsrecht	50

Vernetzt für mehr Sicherheit – Beitritt der VOD zur NRW Initiative „#sicherimStraßenverkehr“	52
Verkehrsunfallentwicklung 2024 in Nordrhein-Westfalen (NRW).....	56
Aktuelles zum Freistaat Bayern	60
Weltgedenktage der Verkehrstoten	62

Mitglieder der VOD

E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD (Stand: 09/2025)	64
Gründungsmitglieder, Mitglieder des Vorstands und des Wissenschaftlichen Beirats	67

Zahlen und Fakten

Einnahmen und Aufwendungen	70
----------------------------------	----

Vorwort

Aufgabenwahrnehmung der VOD

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

das Jahr 2024 war für die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD) von intensiver Arbeit geprägt, um das zu tun, was uns antreibt: Verkehrsunfälle verhindern und Betroffenen wirksam helfen. Noch immer verlieren jedes Jahr fast 3.000 Menschen im Straßenverkehr ihr Leben, über 360.000 werden verletzt, mehr als 50.000 von ihnen schwer. Hinter jeder Zahl stehen Menschen mit Brüchen in ihren Biografien – und ein großes Umfeld, das mitbetroffen ist. Das wurde auch 2024 in dramatischen Fällen deutlich, etwa bei einer Lkw-Chaosfahrt in NRW Ende November auf den Autobahnen 1 und 46 oder bei schweren Unfällen unter Drogeneinfluss, deren Zahl nach der Teillegalisierung von Cannabis erneut stieg. Die VOD hat diese Entwicklungen nicht nur kritisch begleitet, sondern konkrete Präventionsarbeit geleistet – im Hilfenetzwerk, in der politischen Debatte, in Aufklärungsaktionen.



Das Hilfenetzwerk der VOD wurde weiter ausgebaut und leistete 2024 bei fast 500 Anfragen Beratung: ein deutlicher Beleg für den Bedarf an Orientierung und Beistand nach einem Unfall. Dank einer großzügigen Spende konnte ein Pilotprojekt zur Finanzierung psychotherapeutischer Erstgespräche gestartet werden – ein niedrigschwelliges Angebot für besonders belastete Opfer. Zugleich engagierte sich die VOD mit Nachdruck für gesetzliche Verbesserungen: So wurde mit dem neuen SGB XIV endlich eine Versorgungslücke für Opfer vorsätzlicher Fahrzeugangriffe geschlossen. Allerdings bestehen weiter juristische Unklarheiten – die VOD machte Vorschläge zur Nachbesserung. Wir haben eine unabhängige Schlichtungsstelle zur Konfliktlösung mit Haftpflichtversicherern initiiert – eine Idee, die wir trotz der Absage des GDV weiterverfolgen werden.

Mit dem 22. Deutschen Verkehrsexpertentag, dem Engagement beim Europäischen Polizeikongress und beim 62. Deutschen Verkehrsgerichtstag sowie in der engen Zusammenarbeit mit ETSC und FEVR konnte die VOD ihre fachliche Stimme auf nationaler wie europäischer Ebene einbringen. Ob Cannabisgrenzwerte, Punktehandel, Reform der Straßenverkehrsordnung oder Forderungen nach einem Tempolimit – die VOD positionierte sich klar und faktenbasiert. Unser Ziel: eine konsequente Politik im Sinne der Vision Zero. Dazu gehört auch, Missbrauch rechtlicher Grauzonen zu benennen, etwa bei der Entkriminalisierung von Unfallflucht oder dem zunehmenden illegalen Punktehandel.

Mit der geplanten dritten Ausgabe unserer Schriftenreihe „SEKUNDEN – die ein Leben verändern“ wollen wir Unfallopfern eine Stimme geben und sichtbar machen, dass Verkehrssicherheit mehr ist als Technik und Statistik – sie ist menschlich. Das wird auch unsere Arbeit künftig leiten: Es bleibt viel zu tun, um unsere Vision - Null Verkehrstote - zu verwirklichen. Wir werden uns daher weiterhin für evidenzbasierte Maßnahmen starkmachen – von flächendeckenden Tempolimits über verstärkte Kontrollen bis zur verbesserten technischen Unfallverhütung durch Assistenzsysteme. Wir brauchen neben digitalen Lösungen und mehr Vernetzung ein gesellschaftliches Klima der Rücksicht. Dafür werden wir weiter Brücken bauen – Prävention und Hilfe, Recht und Menschlichkeit miteinander verbinden.

Sicherheit im Straßenverkehr ist Teamarbeit: Politik, Behörden, Industrie, Verbände und alle, die am Verkehr teilnehmen, müssen an einem Strang ziehen. Denn nur gemeinsam können wir verhindern, dass Verkehrsunfälle weiteres Leid verursachen. Kein Opfer darf in Deutschland jemals alleine gelassen werden. In diesem Sinne danke ich Ihnen allen für Ihre Unterstützung und Mitwirkung. Lassen Sie uns den eingeschlagenen Weg konsequent weitergehen – für mehr Sicherheit und Menschlichkeit im Straßenverkehr!



(Peter Schlanstein)

Geschäftsführender Vorstand der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.

Grußworte

Grußwort des Präsidenten des Europäischen Verkehrssicherheitsrats (ETSC)

Der ETSC ist eine internationale nonprofit-Organisation, die sich für höhere Standards der Verkehrssicherheit in ganz Europa einsetzt. Die VOD ist eines unserer sieben deutschen Mitglieder.

In der EU wird seit zwei Jahren über Änderungen der Vorschriften für den Führerschein diskutiert. Es gibt gute Ideen wie die Null-Toleranz-Grenze für Alkohol am Steuer für Fahranfänger und die Sicherstellung, dass der Entzug der Fahrerlaubnis EU-weit gilt. Es gibt aber auch Vorschläge zu Lasten der Verkehrssicherheit wie die Zulassung von 17-Jährigen zum Führen von Lastkraftwagen. Die Speditionsbranche übt enormen Druck in diese Richtung aus. Ein Ergebnis erwarten wir noch für 2025.



Zusätzlich zu unserer fachlichen und politischen Arbeit auf EU-Ebene beteiligt sich der ETSC an UNECE-Arbeitsgruppen in Genf, die eine Schlüsselrolle bei der Festlegung von Fahrzeugsicherheitsstandards spielen. Teilautomatisiertes Fahren mit Funktionen wie selbstständiger Spurwechsel gibt es bereits, und diese Funktionen sollen ausgebaut werden. Aber die Industrie will dies im Level 2 umsetzen, in dem die Fahrer die volle Verantwortung tragen. Der ETSC spricht sich nachdrücklich gegen eine Verwischung der Grenzen zwischen maschineller und menschlicher Kontrolle aus.

Wir haben auch hart daran gearbeitet, ein Schlupfloch in der EU-Gesetzgebung zu schließen, das es Tausenden von Pickup-Trucks aus den USA ermöglicht hat, über das System der Einzelfahrzeuggenehmigung (IVA) auf EU-Straßen zu fahren. Diese nicht typgenehmigten Fahrzeuge wie der RAM Pickup, dessen Verkäufe in der EU im letzten Jahr um 20 % auf 5000 Fahrzeuge gestiegen sind, erfüllen nicht die EU-Fahrzeugsicherheitsstandards. Die Kommission hat uns mitgeteilt, sie wolle die IVA-Vorschriften verschärfen. Wir hoffen, dies wird 2025 gelingen.

Eine von vielen positiven Entwicklungen ist, dass das Europäische Parlament und die EU-Mitgliedstaaten Ende 2024 offiziell Verbesserungen an einer Richtlinie zur grenzüberschreitenden Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften unterzeichnet haben.

Im EU-Parlament und in der Kommission haben wir den Kontakt zu vielen neuen Personen aufgenommen. Der neue Verkehrskommissar hat erklärt, dass die Sicherheit seine oberste Priorität sein wird. Im Rahmen der ETSC-Kampagne #IWillBeALifesaver haben wir Entscheidungsträger und Interessenvertretungen in Brüssel und ganz Europa aufgefordert, sich erneut zu dem EU-Ziel zu bekennen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren und Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels zu ergreifen.

Die Belohnung von Fortschritten ist seit jeher ein wichtiger Bestandteil der Arbeit des ETSC. So auch in diesem Jahr, als wir Finnland für sein langfristiges Engagement für die Verkehrssicherheit auszeichneten. Das Land hat die Zahl der Verkehrstoten in den zehn Jahren bis 2023 um beachtliche 29 % reduziert, während der durchschnittliche Rückgang in der EU nur 16 % betrug.

Ich wünsche zusammen mit dem ganzen Team des ETSC der VOD und ihren Unterstützern viel Erfolg für ihre Arbeit im Jahr 2025!

Prof. Dr. Walter Eichendorf

Präsident des ETSC

Grußwort des Präsidenten der European Federation of Road Traffic Victims (FEVR)

Die Wahl der neuen Mitglieder in den FEVR-Vorstand hat zu bedeutenden Veränderungen und Fortschritten in Bezug auf Professionalität, Aufgabenspezifikation, Mission, internationale Aktivitäten, den rechtlichen und finanziellen Rahmen sowie die operative Struktur innerhalb der FEVR geführt. Die Rolle und der Transfer von Wulf Hoffmanns umfangreicher Erfahrung, zusammen mit der der VOD-Organisation, sind von unschätzbarem Wert für die FEVR.



Wulf Hoffmann hat im Vorstand die Verantwortung für die Bereiche Finanzen, Recht und Straßenverkehrssicherheit übernommen. Nach mehr als 15 Jahren haben wir nun einen gesetzlich geregelten Status für die FEVR als NGO in der EU, klare finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen, eine klar definierte Satzung, erneuerte internationale Aktivitäten und eine Beziehung zum ETSC. Dank hervorragender persönlicher Kontakte zur ETSC-Führung hat der ETSC der FEVR Büroräume in seinen Einrichtungen zur Verfügung gestellt.

Wir stehen jedoch noch vor mehreren systemischen Herausforderungen, darunter die Entwicklung einer Strategie, einer Vision, eines Aktionsplans, eines Systems zur Mittelbeschaffung, die aktive Beteiligung an Projekten, insbesondere EU-Projekten, die Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen und Instituten sowie die Neubelebung unserer internen Struktur unter den Mitgliedsorganisationen, um Engagement und Beteiligung zu fördern.

Mit der VOD-Organisation und Wulf Hoffmann persönlich hat die FEVR viel gewonnen. Die bisher unbegründete Annahme, dass Personen, die nicht zu den direkten Verkehrsoptionen gehören, keine aktive Rolle im Vorstand spielen sollten, hat sich als Irrweg erwiesen. Die neue Führung vertritt die Auffassung, dass die FEVR all diejenigen einbeziehen muss, die von den Folgen von Verkehrsunfällen betroffen sind und/oder sich für die Reduzierung und Milderung dieser Ereignisse einsetzen. Dies ist der Kernwert, in dem sich die FEVR wiedererkennen und nach dem sie handeln muss. Wie in der BAST-Studie hervorgehoben wird (bei jedem Verkehrsunfall mit Todesfolge sind durchschnittlich 113 Menschen betroffen), ist dies eine Priorität, die nicht übersehen werden darf.

Allen Mitgliedern der VOD-Organisation, ihrer Führung und insbesondere dem FEVR-Vizepräsidenten Wulf Hoffmann möchte ich sowohl auf persönlicher Ebene als auch als Präsident der FEVR meinen herzlichen Dank aussprechen. Ihre unschätzbaren Beiträge haben zu Stabilität, professionellem Wachstum und dem Aufbau einer mitfühlenden Organisation geführt, die verbindet und nicht trennt.

Dies zeigte sich auch bei der Organisation des Weltgedenktes für die Opfer des Straßenverkehrs, der nach vielen Jahren die größte Anzahl von Organisationen aus sechs Kontinenten und drei der größten Verbände für Verkehrsoffer zusammenbrachte.

Die Kampagne „That Day“ hat schätzungsweise 600 Millionen Menschen weltweit erreicht.

Robert Štaba

Präsident der FEVR

Aktuelle Themen der Verkehrsunfall-Opferhilfe

Entschädigung der Opfer von Amokfahrten und Terroranschlägen

Problemlage

Der Verkehrsgerichtstag 2020 hatte sich – aus Anlass des Terroranschlags von 2016 am Berliner Breitscheidplatz – mit der Frage befasst, in wessen Verantwortung die Entschädigung von Opfern und deren Hinterbliebenen fallen soll, die durch die Nutzung eines Kfz als Waffe verletzt oder getötet wurden. In solchen Fällen ist die Kfz-Haftpflichtversicherung von der Haftung frei, wenn es sich um vorsätzliche Taten handelt und der Halter nicht für die zweckwidrige Nutzung des Kfz verantwortlich ist.

Daher stellt sich die Frage, ob die in ganz besonderer Weise betroffenen Opfer solcher Taten auf einen solidarisch getragenen Ersatz ihrer Schäden rechnen können. In Frage kommen hierfür eine aus Steuermitteln finanzierte staatliche Entschädigung für Opfer von Gewalttaten oder ein aus Beiträgen zu den Kfz-Haftpflichtversicherungen finanzierter Solidarfonds (Verkehrsofferhilfe e.V. – VOH).

Beiträge aus der VOD zum Verkehrsgerichtstag 2020

Mitglieder des Vorstands und des Wissenschaftlichen Beirats der VOD haben sich im Hinblick auf die Erörterung auf dem Verkehrsgerichtstag 2020 mit den komplexen Rechtsfragen befasst und auf Lösungen zur umfassenden und wirksamen Entschädigung der Opfer hingewirkt (Redebeitrag Schubert im AK VII, Dokumentation des Verkehrsgerichtstags 2020, S. 313, <https://deutscherverkehrsgerichtstag.de>; Kranig, NZV 2020, 21; Krücker, DAR 2020, 18; Krücker, NZV 2020, 626).

Neuer Beitrag aus Anlass einer Entscheidung des BGH

Im Jahr 2024 gab ein Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH vom 12.12.2023, Aktenzeichen VI ZR 297/22) Anlass, die inzwischen rechtlich neu geregelte Problematik in einer ausführlichen Urteilsbesprechung nochmals aufzugreifen (Kranig, NZV 2024, 387). In dem Rechtsstreit zwischen dem Land NRW und der Verkehrsofferhilfe (VOH), ein Verein deutscher Kfz-Haftpflichtversicherer, ging es um die Frage, ob das Land von der VOH die Erstattung der nach Opferentschädigungsrecht erbrachten



Leistungen verlangen kann. Das Land hatte die Entschädigung der Opfer der Amokfahrt von Münster im Jahr 2018 nach dem damals noch geltenden Opferentschädigungsgesetz übernommen. Der BGH hat entschieden, dass das Land NRW keinen Erstattungsanspruch gegen die VOH hat.

Die Rechtsentwicklung

Der Entscheidung des BGH stimmt Kranig in der Urteilsbesprechung zu. Er stellt die Entscheidung in den Zusammenhang der Rechtsentwicklung von der Gründung des Ausfallfonds „Verkehrsofferhilfe e.V.“ (VOH) durch die Kfz-Haftpflichtversicherer über die gesetzliche Regelung der VOH im Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) von 1965 und den Ausschluss der sozialrechtlichen Entschädigung solcher Schäden im Opferentschädigungsgesetz (OEG) von 1976 bis zur Korrektur dieser missglückten Regelung durch das am 1.1.2024 in Kraft getretene 14. Buch Sozialgesetzbuch (SGB XIV).

Vorschläge zur weiteren Reform

Aus Sicht der Opfer, aber auch aus Sicht der Leistungsträger ist diese Korrektur zu begrüßen. Das neue Recht wirft aber Zweifelsfragen auf. Der Gesetzgeber hat es versäumt, die weiterbestehende Regelung im PflVG mit der neuen Regelung im SGB XIV ausreichend abzustimmen. Das kann zu unnötigen weiteren Rechtsstreiten führen. Die Urteilsbesprechung spricht sich daher dafür aus, die Entscheidung des BGH auch auf das neue Recht zu beziehen, und enthält Vorschläge zur Klarstellung, die sich an den Gesetzgeber richten.

Dr. Andreas Kranig

Hilfenetzwerk der VOD für Verkehrsunfallopfer

Nach einem Verkehrsunfall herrscht bei vielen Betroffenen große Unsicherheit. Neben einer gegebenenfalls notwendigen Behandlung der körperlichen und psychischen Folgeschäden müssen auch viele rechtliche Fragen geklärt werden. Viele Verkehrsunfallopfer wissen nicht, an wen sie sich wenden können, welche Ansprüche geltend gemacht werden können oder ob es notwendig bzw. sinnvoll ist, sich anwaltlich beraten zu lassen. In einer ohnehin belastenden Situation sind sie mit einem komplexen System von Behörden, Versicherungen und medizinischen Einrichtungen konfrontiert.

Um hier Orientierung zu bieten, wurde 2021 das Hilfenetzwerk der VOD ins Leben gerufen. Die Mitwirkenden des Netzwerks unterstützen Betroffene mit ihrer Expertise zu vielfältigen Fragen, die nach einem solchen Ereignis auftreten. Dazu gehören unter anderem Informationen zu medizinischer Versorgung, psychologischer Unterstützung, sozialrechtlichen und finanziellen Aspekten.



Nach der Kontaktaufnahme erfragt ein Koordinator oder eine Koordinatorin den konkreten Sachverhalt und leitet die Anfrage dann an die Fachleute der Arbeitsgruppe weiter, die individuell und fachlich fundiert beraten. So konnten im Jahr 2024 insgesamt 53 Anfragen bearbeitet werden – ein deutliches Zeichen für den bestehenden Bedarf und die Relevanz dieses Angebots.

Die VOD unterstützt die Arbeit Ihres Hilfenetzwerks aktiv. Es ist allen Beteiligten ein zentrales Anliegen, über die Arbeit und die Unterstützungsangebote deutschlandweit zu informieren, um möglichst vielen Betroffenen helfen zu können. Daher werden Netzwerktreffen, Fachtagungen und Kooperationen mit anderen Organisationen angestrebt. So fand im Juli 2024 ein fachlicher Austausch mit der Bundesgeschäftsführerin des Weißen Rings, Frau Biwer, und der Leiterin des Referats Opferhilfe, Frau Richterich, statt.

Im Oktober 2024 gaben Mitwirkende des Hilfenetzwerks ein Interview für die Kampagne #mehr-achtung, das anlässlich des Weltgedenktes für die Opfer von Verkehrsunfällen veröffentlicht wurde. In diesem Beitrag berichteten sie eindrucksvoll von ihrer Tätigkeit und den Anliegen der Betroffenen.

Auf die Arbeit des Hilfenetzwerkes wurde auch die Betriebssportgemeinschaft Polizeigolfer NRW 2011 e. V. aufmerksam, und die Verantwortlichen entschlossen sich, den Erlös ihres Charity-Golfturniers, das am 16. Oktober 2024 stattfand, dem Netzwerk zu spenden. Diese großzügige Spende

wird gezielt eingesetzt, um Menschen zu helfen, die nach einem Verkehrsunfall dringend psychotherapeutische Unterstützung benötigen, aber lange auf einen Therapieplatz warten müssen. Die Fachleute des Netzwerks helfen nicht nur bei der Suche nach einem Therapieplatz, sondern können in besonders belastenden Fällen auch die Kosten für erste entlastende Gespräche mit Psychotherapeut:innen übernehmen. Dieses niederschwellige Angebot kann entscheidend sein, um die ersten Wochen nach einem traumatischen Erlebnis besser zu bewältigen und einen stabilen Weg in die weitere Behandlung zu finden.

Das Hilfenetzwerk lebt vom Engagement vieler Menschen, die ihr Fachwissen und ihre Zeit einbringen, um Betroffene zu unterstützen. Bei Interesse an einer Mitarbeit im Netzwerk sind neue Mitwirkende herzlich willkommen.

E-Mail: leitung.beratung@vod-ev.org

Heidrun Schell

Transport & Sicherheit: 22. Deutscher Verkehrsexpertentag der VOD am 27. November 2024 in Köln

Am Samstag, 30. November 2024, fuhr in Nordrhein-Westfalen ein Lkw mit hohem Tempo und in Schlangenlinie über mehrere Autobahnen, verursachte auf seiner „Chaosfahrt“ etwa 50 Unfälle und verletzte 26 Menschen, darunter acht schwer und eine Person lebensgefährlich. Wieder einmal wurde der Öffentlichkeit bewusst, wie viel Energie ein solches Fahrzeug freisetzen kann, wie schwer es zu stoppen ist und wie viel Unheil es anrichten kann, wenn es unsachgemäß oder willentlich falsch geführt wird.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Güterverkehrs erreichen in der Regel große mediale Aufmerksamkeit, weil ihre Folgen oft besonders schwerwiegend sind – vor allem für Personen, die mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem Pkw in Kollisionen mit tonnenschweren Trucks verwickelt sind.



Ministerialdirigent Gerrit Weber, hier mit der Moderatorin Kirsten Lühmann, übermittelt die Grüße von NRW-Innenminister Herbert Reul, Schirmherr des VET

Dies war auch ein wesentlicher Grund, weshalb die VOD ihren 22. Verkehrsexpertentag (VET) diesem Thema gewidmet hat gemäß ihrer Ziele „Unfallopferschutz“ und „Unfallprävention“. Etwa 150 Verkehrssicherheits-Fachleute folgten der Einladung in den großen Städtesaal der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW in Köln.

Carsten Gesthuisen, Leiter der Autobahnpolizei Köln, eröffnete die Veranstaltung mit Daten zur Unfallhäufigkeit und zu Unfallursachen, die belegen, wie wichtig das Thema „Transport und Sicherheit“ für die Diskussion um die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland ist.

„Was ist, wenn ein 40t-Lkw mit Tempo 90 ungebremst auf ein Stauende auffährt?“ **Dieter Schäfer**, langjähriger Chef der Verkehrspolizei Mannheim, wusste die Antwort. Demnach bewirkt ein solcher Aufprall die unfassbar hohe kinetische Energie von 2 Millionen Newton. Da habe am Stauende niemand eine Überlebenschance. Aber bereits bei einer Geschwindigkeitsdifferenz von 40 km/h könne ein Pkw, der zwischen zwei Lkw gerät, bis zum C-Holm unter den vorderen Lkw oder Auflieger gedrückt werden.

Besondere Gefahr an Stauenden lauere vor Dauerbaustellen auf Autobahnen, etwa auf Transitstrecken. Eine weitere Gefahrenquelle sei die Übersteuerung von Notbremsassistenten, weniger deren

Abschaltbarkeit. Schäfers Fazit: Schon drei Sekunden Ablenkung können tödlich enden. Er forderte unter anderem intelligente Stauwarnanlagen als Standard vor Dauerbaustellen und die Forcierung der Netzübertragung von Daten der Mobilithek durch Dienstanbieter. Das Ziel müsse die Echtzeitwarnung sein, möglichst in der Muttersprache des jeweiligen Fahrers.

Zu geringer Abstand führe bei Unfällen zu mittelschweren bis schweren Verletzungen beim Lkw-Fahrer und gefährde das Leben von Pkw-Insassen. Überwiegende Todesursachen seien Ablenkung und Sekundenschlaf.

Die Schlaf- und Müdigkeitsthematik griff der Arbeitsmediziner **Dr. Bernd Mützel** von der BG Verkehr auf. Viele Menschen leiden unter der Tagesmüdigkeit, dem subjektiven Gefühl der körperlichen und/oder seelischen Erschöpfung beziehungsweise Abgeschlagenheit und Mattigkeit. Aus schlafmedizinischer Sicht sei die Tagesmüdigkeit jedoch nicht klar genug definiert, um messtechnisch ausreichend für Begutachtungen erfasst zu werden.

Besonders unfallbegünstigend ist die Tagesschläfrigkeit, die eine verminderte Wachheit beziehungsweise Reduktion der zentralnervösen Aktivierung zur Folge hat. Personen mit Tagesschläfrigkeit, die definierbar und messtechnisch erfassbar ist, haben Schwierigkeiten, tagsüber wach und aufmerksam zu bleiben. Kennzeichen der Tagesschläfrigkeit sind Aufmerksamkeitsstörung, ungewolltes Ein-

schlafen, Sekundenschlaf, Monotonie-Intoleranz und unkontrollierbare Einschlafneigung, insbesondere in monotonen Alltagssituationen.

Wenn eine mittelschwere oder schwere Form des „Obstruktiven Schlafapnoe-Syndroms“, einer sehr ernst zu nehmenden schlafbezogenen Atemstörung, in Verbindung stehe mit einer übermäßigen Tagesschläfrigkeit, müsse laut Mützel das Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen werden.



Dr. Mützel plädiert dafür, die Müdigkeit als Unfallursache stärker in den Fokus zu nehmen.

Offiziell werden weniger als ein Prozent (!) aller Verkehrsunfälle in Verbindung gebracht mit der Müdigkeit am Steuer. Andere Quellen sprechen von 24 Prozent aller Unfälle durch Einschlafen während der Fahrt beziehungsweise von 38 Prozent aller tödlichen Unfälle aufgrund von „Störung der Aufmerksamkeit und Achtsamkeit“. Mützel forderte einen besseren Zuschnitt der Statistiken auf das Thema „Müdigkeit“ und eine bessere Sensibilisierung von Fahrpersonal und Arbeitgebern für das Thema. Bei Problemen müsse unbedingt der Hausarzt oder Betriebsarzt konsultiert werden.

Raymond Lausberg, Hauptinspektor der Autobahnpolizei Lüttich, kritisierte das weit verbreitete Sozialdumping im internationalen Transportgewerbe, das auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen habe. Seit der EU-Osterweiterung 2004 stünden die Kontrollorgane in

Deutschland vor einer schwierigen Situation. Einige westliche Unternehmen hätten beispielsweise ihre Flotten ausgeflaggt, um sich durch niedrigere Löhne und Sozialabgaben wirtschaftliche Vorteile zu verschaffen. Wegen des Preiskampfes würden viele osteuropäische Betriebe sogar auf Beschäftigte aus Drittstaaten zurückgreifen, die oft mit Tageslöhnen ab 50 Euro abgespeist werden. Aufgrund der illegalen Konkurrenz aus Osteuropa gebe es beispielsweise vermehrt Menschenrechtsverletzungen, Sozialversicherungsbetrüge, falsche Fahrzeugzulassungen, illegale Kabotagen, gefälschte technische Bescheinigungen und schwere technische Mängel an Fahrzeugen. Fahrer seien oft schlecht ausgebildet und frustriert, manch einer „tröste“ sich mit Alkohol und Drogen.

Rüdiger Wollgramm, Leitender Polizeidirektor a.D., betonte, dass Fahrsicherheitsassistenten die Verkehrssicherheit erhöhen und Kraftfahrzeuge bei zuverlässiger Funktion grundsätzlich sicherer machen. Sie seien ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Vision Zero. Dennoch dürfe dies nicht zum unmündigen Fahrer führen, der sich blind auf die Technik verlässt. Der mögliche Eintritt einer Übernahmesituation müsse dem Fahrzeugführer jederzeit bewusst sein. Wollgramm warnte ausdrücklich vor den Gefahren der Ablenkung bei der Bedienung von Touchdisplays während der Fahrt.

Der Ladungssicherungs-Coach **Rolf-Peter Eckhoff** bemängelte die vielfältigen, aber immer gleichen Ausreden der Fahrer, Verlader und Fahrzeughalter, wenn es um die ordnungsgemäße Ladungssicherung geht. Eckhoff beschrieb die teilweise gravierenden Auswirkungen von Unfällen mit Beteiligung einer verrutschten Ladung. Alle vorgebrachten „Argumente“ seien dann nichts mehr wert, so Eckhoff. Und verantwortlich für Ladungssicherung sei jeder, der mit der Ladung befasst ist.



Bild 3: Professor Müller setzt sich für die konsequente Anwendung des Fahreignungsrechts ein.

Er forderte beispielsweise eine Verbesserung des Gefahrenbewusstseins der Fahrzeugführenden durch Aus- und Weiterbildung und regelmäßige Unterweisungen. Für Verlader wünschte er sich eine Verpflichtung, dass sie für ihr Ladegut Verladeanweisungen zu erstellen haben, die dem Fahrzeugführenden und dem Halter zur Verfügung gestellt werden. Und für die Fahrzeughalter forderte er die Vorgabe einer Mindestausstattung für verschiedene Ladegüter.

Prof. Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei betonte, wie wichtig es ist, dass Fahrer und Fahrerinnen von Lkw, Bus und Taxi den Nachweis ihrer körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit gemäß Fahreignungsrecht erbringen. Er begründete dies unter anderem mit dem im Grundgesetz festgeschriebenen Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Bedeutung der Fahreignung werde aufgrund epidemiologischer Daten zunehmen, unter anderem, weil Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Schnitt immer älter werden, was mit einer Zunahme von Herz-Kreislauferkrankungen einhergehe.

Der eingangs erwähnte Unfallverursacher wurde nach seiner Chaosfahrt als „sehr verwirrt“ beschrieben, was wahrscheinlich Ausdruck einer akuten Psychose war. Eventuell hatte es in seinem



Bild 4: Peter Schlanstein, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, fasst die Veranstaltung zusammen und bringt die Forderungen der VOD zur Reduzierung schwerer Unfälle auf den Punkt.

Umfeld Anzeichen für eine psychische Erkrankung gegeben, was Bedenken gegen seine Eignung zum Führen eines Lkw begründet hätte. Auch Drogen- und Alkoholkonsum soll mit im Spiel gewesen sein. Ob seine mangelnde mentale Leistungsfähigkeit durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten hätte festgestellt werden können, kann nur spekuliert werden. Aber eine solche Feststellung wäre wahrscheinlich gewesen und hätte verhindert, dass er weiter mit dem Lkw fährt. Und das wiederum hätte vielen Unfallopfern viel Leid erspart.

VET-Programm und -Präsentationen, VOD-Forderungen:

<https://vod-ev.org/deutscher-verkehrsexpertentag-2024-praesentationen-und-vortraege/>

Michael Heß

VOD-Pressereferent

Engagement für Verkehrssicherheit und Opferschutz – VOD beim 62. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2024

Der 62. Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT), der im Januar 2024 in Goslar stattfand, war erneut ein zentrales Forum für richtungsweisende juristische, politische und gesellschaftliche Diskussionen rund um die Themen Verkehrssicherheit, Unfallprävention und Verkehrsrecht. Mit über 1.700 Fachbesucherinnen und -besuchern aus 13 Ländern bestätigte der VGT seinen Stellenwert als international beachtetes Gremium im Dienste des Verkehrsrechts. Die VOD nahm als korporatives Mitglied mit mehreren Vertreterinnen und Vertretern an der Konferenz teil und war sowohl in Arbeitskreisen als auch mit einem Informationsstand aktiv eingebunden.

Gesellschaftspolitischer Auftakt: Verantwortung in stürmischen Zeiten

Den Auftakt der Tagung bildete der vielbeachtete Plenarvortrag von Prof. Dr. Stephan Harbarth, Präsident des Bundesverfassungsgerichts. Harbarth appellierte eindringlich an die Verteidigung demokratischer Werte, verwies auf das 75-jährige Bestehen des Grundgesetzes und betonte die Notwendigkeit bürgerschaftlichen Engagements für Freiheit und Rechtsstaatlichkeit – ein Aufruf, der angesichts gesellschaftlicher Polarisierungen auch für die Verkehrssicherheitsarbeit der VOD eine klare Handlungsorientierung bedeutet.



Schwerpunkte mit unmittelbarem Präventionsbezug

Die Arbeitskreise behandelten hochrelevante Themen mit direkter Auswirkung auf Unfallvermeidung und Opferschutz. Drei Debatten waren in diesem Jahr besonders prägend:

1. Einziehung von Fahrzeugen nach wiederholter Trunkenheitsfahrt

Angesichts alarmierender Zahlen – allein 2022 stieg die Zahl der alkoholbedingten Unfälle um 19,5 % auf 38.771, mit 242 Todesopfern – befasste sich ein Arbeitskreis mit der Frage, ob alkoholisierten Wiederholungstätern künftig das Tatfahrzeug entzogen werden kann. Länder wie Dänemark oder Österreich machen dies bereits vor. Die VOD begrüßt die Empfehlung, auch in Deutschland eine gesetzliche Grundlage für die Einziehung des Fahrzeugs bei gravierenden Rauschfahrten zu schaffen.

Diese Maßnahme dient nicht nur der Generalprävention, sondern stärkt auch das Sicherheitsgefühl von Opfern, da potenziell gefährliche Täter wirksamer sanktioniert werden.

2. Strafbare Unfallflucht: Reform ja, Entkriminalisierung nein

Besonders sensibel aus Sicht der Opferhilfe war die Debatte um eine mögliche Entkriminalisierung der Unfallflucht bei reinen Sachschäden (§ 142 StGB). Der VGT sprach sich klar gegen die politischen Initiativen aus, diese Tat zur Ordnungswidrigkeit herabzustufen. Die VOD unterstützt diese Position: Die hohe Zahl von Unfallfluchten – allein in NRW 137.325 Fälle im Jahr 2022 – stellt eine massive Bedrohung für Geschädigte dar. Eine Bagatellisierung könnte die Bereitschaft zur Unfallflucht weiter erhöhen und die Position von Unfallopfern schwächen. Stattdessen wurde eine differenzierte Reform empfohlen, etwa durch Einführung einer erweiterten „tätige Reue“-Regelung oder die Einrichtung neutraler Meldestellen, um Opfern eine gesicherte Beweislage zu ermöglichen.

3. Punktehandel als Gefahr für die Verkehrssicherheit

Ein weiteres brisantes Thema mit hoher präventiver Relevanz war der sogenannte Punktehandel. Der Erwerb oder die Übernahme von Verkehrssünden durch Dritte – häufig gegen Entgelt – unterläuft das System der Ahndung gefährlicher Regelverstöße. Die Experten forderten die strafrechtliche Verfolgung dieses Geschäftsmodells, insbesondere bei gewerblichem Handeln. Die VOD sieht hier dringenden Handlungsbedarf: Der Punktehandel schwächt das Vertrauen in die Verkehrssanktionierung und unterminiert Schutzmechanismen, die insbesondere vor Wiederholungstätern schützen sollen.



VOD als Stimme der Opfer und Anwalt der Prävention

Durch ihre aktive Teilnahme konnte die VOD nicht nur die Interessen von Unfallopfern in die Debatten einbringen, sondern auch die präventive Dimension von Rechtspolitik betonen. Der Informationsstand des Dachverbands wurde von Teilnehmenden aus Justiz, Polizei, Wissenschaft und Politik rege besucht und diente dem



Austausch über moderne Konzepte der Opferhilfe, psychosoziale Nachsorge und Primärprävention im Straßenverkehr. Dabei wurde deutlich: Die Kombination aus rechtlicher Sanktion, technologischer Prävention und menschlicher Zuwendung ist der Schlüssel zur Reduktion von Verkehrsunfällen und zur Stärkung der Resilienz von Betroffenen.

Forderungen an den Gesetzgeber: Klare Regeln, bessere Durchsetzung

Die VOD unterstützt die im Rahmen des Verkehrsgerichtstags formulierten Empfehlungen an den Gesetzgeber. Besonders die Forderung nach einer gesetzlichen Grundlage für die Einziehung von Fahrzeugen bei Wiederholungstätern, die Schließung der Strafbarkeitslücke beim Punktehandel und die Verbesserung der gesetzlichen Vorgaben bei Verkehrsunfallflucht sind aus Sicht der Opferhilfe und Prävention unabdingbar. Die Präventionsarbeit im Straßenverkehr wird nur dann erfolgreich sein, wenn Normen klar sind, Regelverstöße spürbare Folgen haben und die Rechte der Opfer konsequent geschützt werden.

Ausblick: Gemeinsam gegen Rückschritte in der Verkehrssicherheit

Der 62. VGT hat gezeigt, dass effektive Unfallvermeidung und Opferschutz nur dann gelingen können, wenn Politik, Rechtspflege, Zivilgesellschaft und Verbände an einem Strang ziehen. Gerade in Zeiten, in denen demokratische Institutionen unter Druck stehen, kommt der Arbeit auch der VOD besondere Bedeutung zu. Der VGT war 2024 wieder eine hervorragende Plattform, die fachliche Expertise der VOD sichtbar zu machen und neue Impulse

für rechtspolitische Reformen zu geben. Die Ergebnisse und Empfehlungen aus Goslar werden in die künftige Interessenvertretung einfließen und bilden eine tragfähige Grundlage für weitere Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland.



Peter Schlanstein

Sicherheit in Bewegung:

VOD beim Europäischen Polizeikongress 2024

Im April 2024 war Berlin erneut Gastgeber des Europäischen Polizeikongresses (EPK), der größten Konferenz dieser Art in der Europäischen Union, die Experten, Politiker und Vertreter der Sicherheitsindustrie aus verschiedenen Ländern zusammenbringt. Der EPK ist eine wichtige Plattform für den Austausch über aktuelle Herausforderungen und technologische Entwicklungen im Bereich der inneren Sicherheit. Unter dem Leitthema

„Europa – Integrierte Sicherheit. Rechtsstaat, Demokratie, Akzeptanz“ versammelten sich mehr als 1.900 Teilnehmende aus über 20 Ländern – darunter hochrangige Vertreterinnen und Vertreter von Polizei, Sicherheitsbehörden, Regierungen, Industrie sowie aus der Wissenschaft –, um sich über aktuelle Herausforderungen und Innovationen im Bereich der inneren Sicherheit auszutauschen. Der EPK 2024 stellte sich als unverzichtbare Plattform für die Vernetzung und Zusammenarbeit der sicherheitspolitischen Akteure auf europäischer Ebene dar.



Die VOD war mit einem eigenen Informationsstand auf dem Kongress vertreten – als engagierter Akteur an der Schnittstelle von zivilgesellschaftlichem Opferschutz, sicherheitspolitischer Verantwortung und europäischer Präventionsarbeit.

Dialog, Sichtbarkeit und strategische Vernetzung

Mit dem Messestand war die VOD in einem bedeutsamen Bereich des fachlichen Dialogs präsent.

Die Präsenz ermöglichte es, die gemeinnützige und mildtätige Arbeit des Dachverbands gezielt Vertreterinnen und Vertretern aus Polizei und Verwaltung aus Deutschland und weiteren EU-Staaten nahezubringen. Besonders erfreulich war das Interesse von Teilnehmenden aus mehreren Bundesländern, mit denen teilweise bereits Kooperationsvereinbarungen bestehen. Die Vernetzung mit Entscheidungs-



trägern bot eine wertvolle Gelegenheit, neue Initiativen zu Landeskooperationen zu setzen und die Umsetzung der Verbandsziele – Unfallverhütung und Opferunterstützung – nachhaltig auszubauen.

Ein starkes Signal war auch die internationale Positionierung des Verbands. Die Mitgliedschaften im European Transport Safety Council (ETSC) und der Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR) wurden im Rahmen des EPK als wichtige Brücken zu europäischen Präventionsstrategien und Opferschutzmechanismen hervorgehoben.

Prävention im Fokus – Thematische Schnittmengen nutzen

Eines der Leitthemen des Kongresses war die Rolle von Künstlicher Intelligenz (KI) in der Polizeiarbeit. Die Diskussionen zeigten, dass KI-basierte Systeme etwa bei der Verkehrsüberwachung, der Analyse von Unfalldaten und der Vorhersage risikobehafteter Verkehrsräume zunehmend eingesetzt werden. Diese Entwicklungen sind auch für die Verkehrsunfallprävention hochrelevant: Frühwarnsysteme, intelligente Verkehrssteuerung und automatische Erkennung von Gefährdungspotenzialen (z. B. bei Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Ablenkung) eröffnen neue Möglichkeiten zur Verhinderung schwerer Unfälle. Die VOD sieht hierin Chancen, insbesondere wenn die Nutzung dieser Technologien datenschutzkonform und mit einem klaren Fokus auf die Vermeidung von Personenschäden erfolgt.

Zudem bot das Kongressthema „Gewalt gegen Beschäftigte im öffentlichen Dienst“ wichtige Anknüpfungspunkte für die Anliegen der VOD. Polizei, Rettungskräfte und Notfallpersonal zählen zu den ersten Kontaktpersonen nach schweren Verkehrsunfällen – sie stehen oft unter physischer und psychischer Belastung. Die VOD betont daher die Notwendigkeit, deren Arbeitsbedingungen zu verbessern und Schulungsangebote zum traumasensiblen Umgang mit Unfallopfern zu stärken. Opferhilfearbeit beginnt nicht selten am Unfallort – sie muss Teil integrativer Sicherheitsstrategien sein, wie sie beim EPK diskutiert wurden.

Opferschutz als Menschenrecht – europäische Perspektiven

Ein weiteres Kongressthema war Migration und Integration – auch hier ergeben sich wichtige Perspektiven für die VOD. Studien des ETSC und der FEVR belegen, dass Menschen mit Migrationsgeschichte in vielen Ländern überproportional häufig Opfer schwerer Verkehrsunfälle werden – bedingt u. a. durch sprachliche Barrieren, mangelhafte Verkehrsaufklärung oder prekären Zugang zur Mobilität. Die VOD setzt sich daher für interkulturelle Präventionsstrategien ein, u. a. durch mehrsprachige Aufklärungsmaterialien, z. B. über die Leistungen des



Hilfenetzwerks der VOD, Kooperationen mit Integrationsstellen und kultursensible Opferhilfe. Der Austausch beim EPK 2024 unterstrich die Bedeutung dieses Engagements.

Internationale Sportgroßereignisse und Verkehrssicherheit

Mit Blick auf die Fußball-Europameisterschaft 2024 in Deutschland rückte das Thema „Sichere Spiele“ in den Vordergrund. Dabei ging es nicht nur um Gefahrenabwehr und Veranstaltungsmanagement, sondern auch um die Verkehrssicherheit im Umfeld der Spiele. Die VOD betont in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit von Präventionskampagnen zu Alkohol am Steuer, Ablenkung und Aggressionsverhalten im Straßenverkehr – gerade in Verbindung mit Großveranstaltungen, bei denen emotionale Ausnahmesituationen, hoher Reiseverkehr und Gruppendynamiken zusammentreffen. In Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrspolizeien wurde die Initiative der VOD für flankierende Öffentlichkeitsarbeit begrüßt.

Gemeinnützigkeit mit Wirkung – Ehrenamt in der Sicherheitsarchitektur

Die Arbeit des Vorstands der VOD erfolgt ausschließlich gemeinnützig und durch ehrenamtliche Strukturen. Dass zivilgesellschaftliche Initiativen wie der Dachverband bei einem sicherheitspolitischen Kongress dieser Größenordnung sichtbar vertreten sind, ist Ausdruck eines modernen Sicherheitsverständnisses: Sicherheit entsteht nicht allein durch Kontrolle, sondern durch Vertrauen, Aufklärung und Unterstützung für diejenigen, die betroffen sind – sei es präventiv oder nach einem Unfallereignis. Diese Haltung fand beim Europäischen Polizeikongress 2024 breiten Zuspruch.

Gemeinsam für mehr Sicherheit und Menschlichkeit im Straßenverkehr

Der Europäische Polizeikongress 2024 war für die VOD ein voller Erfolg: Die internationale Bühne bot nicht nur Sichtbarkeit, sondern auch die Chance, neue Impulse aus Forschung, Technik und polizeilicher Praxis in die eigene Arbeit einfließen zu lassen. Die geführten Gespräche und geknüpften Kontakte stärken die Basis für eine noch engere Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Partnern – mit dem Ziel, Verkehrsunfälle zu verhindern, ihre Folgen zu mildern und den Opfern mit Kompetenz und Menschlichkeit zur Seite zu stehen.

Peter Schlanstein

Bündnis für ein Tempolimit

Deutschland ist weiterhin das einzige Industrieland ohne ein generelles Tempolimit auf Autobahnen. In den letzten Jahren haben zahlreiche europäische Länder wie etwa Frankreich und Spanien ihre Geschwindigkeitsregelungen zum Schutz von Klima, Umwelt und Menschenleben nachgeschärft, mit zahlreichen positiven Effekten.

Seit vielen Jahren setzt sich die VOD für eine Entschleunigung des Verkehrs zum Schutz der Verkehrsteilnehmer und zur Vermeidung von Verkehrsunfällen ein.

Im Juli 2024 fordert sie erneut zusammen mit verschiedenen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit die sofortige Umsetzung von Tempolimits zum Schutz von Menschenleben und Klima:

Neben dem Benefit für die Verkehrssicherheit ist die Verschärfung der bestehenden Tempolimits auch dringend notwendig, um Klimaschutzvorgaben im Verkehr zu erreichen. Während in zahlreichen Nachbarländern bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen deutlich angezogen werden, hält die Bundesregierung eisern an ihrer Blockadehaltung gegen ein generelles Tempolimit fest – obwohl die Klimaziele für 2030 absehbar verfehlt werden und die hohe Zahl der Verkehrstoten in Deutschland zuletzt sogar wieder anstieg.

Neben Jürgen Resch, dem Bundesgeschäftsführer der Deutsche Umwelthilfe DUH, und Kerstin Haarmann, der Bundesvorsitzenden des Verkehrsclub Deutschland äußerte sich auch Silke von Beesten, die damalige Vorsitzende der VOD: „Wir als Opferorganisation möchten den maßgeblichen Benefit eines Tempolimits für die Vermeidung von Verkehrsoffern herausstellen. Es ist unerlässlich, dass wir die Sicherheit auf unseren Straßen erhöhen. Ein Tempolimit ist hierfür ein einfacher und effektiver Weg: Verschiedene Studien haben nachgewiesen, dass eine Entschleunigung des Verkehrs zu einer signifikanten Reduzierung von tödlichen Unfällen und schwerstverletzten Verkehrsteilnehmern führt. Wir fordern daher: Tempolimit max. 130 km/h auf Autobahnen, eine Regelgeschwindigkeit auf Landstraßen von 80 km/h und innerorts 30 km/h.“



Michael Mertens, der Vorsitzende der Gewerkschaft der Polizei NRW (die GdP ist Mitglied in der VOD) ergänzt: „Wer mehr Elektromobilität auf den Autobahnen ohne zusätzliche Sicherheitsrisiken will, muss dafür sorgen, dass der Verkehrsfluss stärker harmonisiert wird. Das geht nur durch ein Tempolimit. Elektrofahrzeuge lassen sich nicht ohne dramatische Verkürzung der Reichweite mit Geschwindigkeiten über 130 km/h bewegen. Dadurch verändert sich der Verkehrsfluss auf den Autobahnen, und einzelne deutlich schnellere Fahrzeuge stellen ein immer größeres Unfallrisiko dar.“

Der Vorsitzende des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Olaf Bandt, unterstreicht die Bedeutung für den Klimaschutz, und Ragnhild Sørensen, Pressesprecherin von Changing Cities, weist auf die seit Jahren stabilen Mehrheiten für ein Tempolimit in der Bevölkerung hin.

Das breite gesellschaftliche Bündnis für ein Tempolimit besteht seit 2019 und ist seitdem stetig gewachsen auf inzwischen 12 beteiligte Verbände und Organisationen: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Changing Cities, Deutsche Umwelthilfe (DUH), Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Gewerkschaft der Polizei NRW, Greenpeace, HannovAIR, Initiative für sichere Straßen, Klimaschutz im Bundestag, Verbund Service und Fahrrad (VSF), Verkehrsclub Deutschland (VCD), Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland.

Wulf Hoffmann

Klimawandel erwünscht:

Parlamentarischer Abend 2024 von DVW und DVR

„Vorsicht“ und „Rücksicht“ gehören zu den wichtigsten Grundregeln für sicheres Verhalten im Straßenverkehr. Es wurde oft gesagt, aber augenscheinlich nicht oft genug: Eigentlich würde Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung ausreichen, der genau das fordert. Würden sich alle am Verkehr Teilnehmenden daran halten, wären alle anderen Regeln überflüssig und die Zahl der Verkehrsunfälle marginal. Der Alltag sieht leider anders aus. Die Frage, die sich dabei stellt, lautet: Nimmt aggressives Verhalten eigentlich zu? Wird wirklich weniger Rücksicht genommen als vor z.B. 10 Jahren? Und können wir das Verkehrsklima als Verkehrssicherheitsverbände überhaupt beeinflussen?

Genau zu dieser Frage hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) zum dritten Mal eine repräsentative Befragung durchgeführt. Die Deutsche Verkehrswacht und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat stellten die Ergebnisse und das Thema in den Mittelpunkt bei ihrem gemeinsamen Parlamentarischen Abend am 13. März 2024 im Roten Rathaus in Berlin. Unter dem Titel: „Verkehrsklima: Aggression und Rücksichtnahme im Straßenverkehr“ waren Wissenschaft, Verbände und Politik eingeladen und diskutierten über den rauen Umgang(ston) auf den Straßen.



Nach einem Grußwort des Regierenden Bürgermeisters Kai Wegner kamen die fachlichen Impulse von Prof. Dr. Barbara Krahé (Uni Potsdam) und Dr. Tina Gehlert (UDV). Dabei war nicht überraschend, dass Frauen die Sicherheit im Straßenverkehr deutlich schlechter beurteilen als Männer und strengere Regeln z.B. zu Alkohol oder Tempolimits stärker befürworten als die meisten Männer. Stichwort Tempolimit: Die Akzeptanz von Tempo 30 km/h in Ortschaften ist im Vergleich zu den vorherigen Befragungen deutlich gestiegen, bei Landstraßen und Autobahnen stagnieren die Zustimmungswerte - allerdings auf hohem Niveau. Zum Schluss die Feststellung: Selbstbild und Fremdbild unterscheiden sich deutlich: Wir nehmen also Fehlverhalten bei anderen schnell, bei uns selbst aber kaum wahr.

Anschließend gab es eine spannende Diskussion mit den beiden Wissenschaftlerinnen sowie Berlins Verkehrssenatorin Manja Schreiner und der damaligen DVW-Vizepräsidentin (inzwischen DVW-Präsidentin) Kirsten Lühmann, die auch Mitglied im Vorstand der VOD war. Lühmann sprach sich u.a. für Verhaltenstraining bei erheblichen Verkehrsverstößen aus, da Bußgeld und Fahrverbot alleine keine Verhaltensveränderung bewirken würden.

Die Ergebnisse der aktuellen Befragung finden Sie unter folgendem Link:

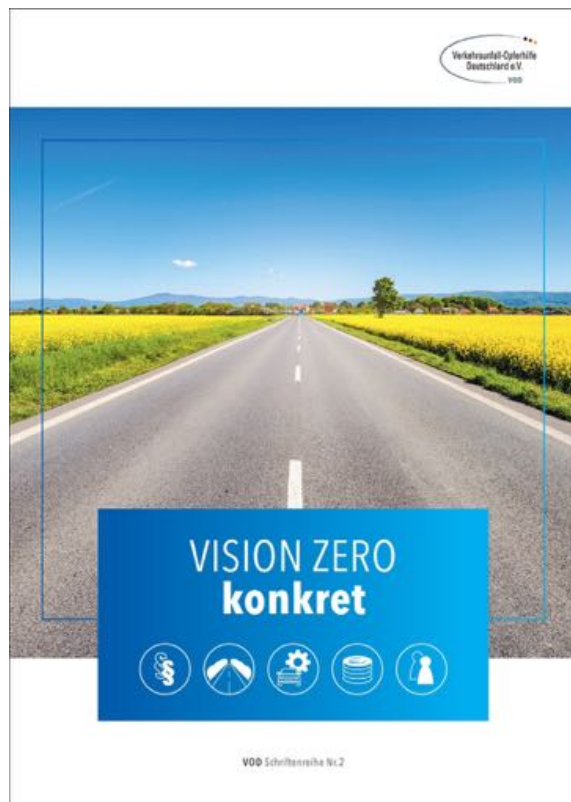
<https://www.udv.de/resource/blob/155372/7d52f20ecf2600d0520d979764aac515/ppt-vk23-data.pdf>

Kirsten Lühmann

SEKUNDEN – die ein Leben verändern

Die VOD plant eine dritte Ausgabe ihrer Schriftenreihe.

**Warum geschehen Verkehrsunfälle? Was geschieht mit Unfallopfern?
Wie können schwere Unfälle verhindert werden?**



Das waren die zentralen Fragestellungen der beiden ersten Werke. Die VOD-Schriftenreihe liefert möglichst umfassende, verständlich geschriebene Berichte über aktuelle Forschungsergebnisse für Fachleute, politische Entscheidungsträger und interessierte Laien. Daraus erwachsen Vorschläge und Forderungen nach Verbesserung der Situation für Betroffene und der Unfallprävention.

Die Themen der Schriftenreihe müssen nach Auffassung der Verantwortlichen in der VOD unbedingt ergänzt werden:

Wie erleben und erleiden Unfallopfer und ihre Angehörigen schwere Verkehrsunfälle?

Ein 80-jähriger Mensch hat während seines Daseins auf dieser Erde etwa 2,5 Milliarden Sekunden erlebt. Sehr viele davon hat er verschlafen, viele hat er mit routinierten Tätigkeiten verbracht, manche waren langweilig, manche interessant und aufregend, einige wunderschön. Die allermeisten

Augenblicke hat er vergessen, für immer. Viele Sekunden haben sich in sein Gedächtnis eingebrannt, ebenfalls für immer: der erste Schultag vielleicht, bestimmt aber die erste große Liebe, wahrscheinlich das erste eigene Auto, die eigene Hochzeit, das einzigartige Urlaubserlebnis.

Vielleicht hat der 80-jährige Mensch aber auch Sekunden erleben müssen, die sein Leben aufgrund eines tragischen Unfalls in eine andere Bahn geworfen haben. Ausgelöst beispielsweise durch eine kleine Unachtsamkeit, eine Ablenkung oder die falsche Einschätzung einer Situation. Oder er wurde Opfer eines Unfalls, der ihn ohne eigene Mitschuld dauerhaft körperlich und seelisch beeinträchtigt hat. Oder er hat einen geliebten Menschen bei einem Unfall verloren, und die Trauer und die veränderte Lebenssituation haben ihn unglücklich gemacht bis ins hohe Alter.

Sekunden, die ein Leben verändern, können jeden Menschen treffen, oft völlig unvorbereitet.

Die meisten Menschen kennen Unfallopfer in der Verwandtschaft, aus dem Freundeskreis, in der Nachbarschaft oder aus den Medien, wenn Menschen bereit waren, darüber in der Öffentlichkeit zu reden.

Unfallopfer können aber auch Personen sein, die Tag für Tag dafür kämpfen, dass Menschen nach einem Unfall bestmöglich versorgt werden: Profis von Rettungsdiensten, Feuerwehr und Polizei. Und natürlich auch Ersthelfer, die keine Profis sind, und sich trotzdem aufopferungsvoll um Schwerverletzte kümmern, bis die Fachleute eintreffen. Sie alle sind keine seelenlosen Roboter, sondern Menschen, die mit extrem belastenden Bildern, Geräuschen und Gerüchen fertigwerden müssen.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. will mit dem Werk SEKUNDEN, DIE EIN LEBEN VERÄNDERN Unfallopfern eine Stimme geben,

stellvertretend für mehr als 50.600 schwerverletzte Menschen im Straßenverkehr jährlich. Es werden subjektiv erzählte, ganz persönliche Leidensgeschichten sein, deren Details nicht überprüft werden. Bestätigen wird die VOD jeweils lediglich, dass die Erzählerinnen und Erzähler von einem schweren Verkehrsunfall betroffen waren.

Mit „Unfallopfern“ sind selbstverständlich diejenigen Menschen gemeint, die zu Fuß, mit dem E-Scooter, Fahrrad bzw. Pedelec, dem Kleinkraftfahrzeug oder Motorrad, dem Pkw, Bus oder Lkw zu



Schaden gekommen sind. Gemeint sind aber auch Angehörige von Getöteten oder Schwerverletzten, die als Großmütter, Großväter, Mütter, Väter, Brüder, Schwestern, Ehefrauen, Ehemänner, Partner und Partnerinnen ein oftmals wenig beachtetes Schicksal erleiden. Und damit nicht genug: Freunde und Freundinnen, Kolleginnen und Kollegen sind häufig direkt oder indirekt von schweren Unfällen betroffen, auch Unfallverursacher, denen die Last der eigenen Schuld schlaflose Nächte bereitet. Und natürlich die Unfallretter, die belastende Geschehnisse nicht einfach mit der Berufskleidung in der Wache oder dem Krankenhaus zurücklassen können.

Wer kennt jemanden, der in der VOD-Schriftenreihe Nr. 3 schreiben möchte?

Anonym oder mit Namensnennung, ganz nach Wunsch.

Interessierte können sich bewerben oder eine interessierte Person benennen unter:

info@vod-ev.org

Sie erhalten dann von der Redaktion der VOD-Schriftenreihe eine E-Mail, in der beispielsweise die optimale Länge eines Beitrags beschrieben wird oder Tipps zum Verfassen eines Beitrags gegeben werden.

Mit den Vorarbeiten wurde 2024 begonnen, erscheinen wird der 3. Band der VOD-Schriftenreihe voraussichtlich 2026.

Michael Heß
VOD-Pressereferent

Einrichtung einer Schlichtungsstelle

Die VOD setzt sich dafür ein, die Schadensregulierung durch die Kfz-Haftpflichtversicherer weiter zu verbessern. Zwar werden Schadensfälle meist sachgerecht und zügig abgewickelt. Aber in etwa 10 Prozent der Fälle trifft dies nicht zu. Langwierige streitige Auseinandersetzungen um die Schadensregulierung wirken sich besonders belastend aus, wenn die Opfer ohnehin durch den Unfall schwere Verletzungen erlitten haben bzw. psychisch traumatisiert sind. Im Anschluss an den Jahresbericht 2023¹ wird in diesem Zusammenhang über das Ergebnis einer Initiative der VOD berichtet.

Positive Erfahrungen mit außergerichtlicher Schlichtung

In Einzelfällen konnte die VOD in der Vergangenheit helfen, die vor Gericht streitenden Parteien an einen Tisch zu bringen, durch eine außergerichtliche Vermittlung die verfahrenes Situation aufzulösen und den Streit zügig und fair durch einen für alle Seiten akzeptablen Vergleich zu beenden. Dieses Vorgehen orientiert sich an den Grundsätzen der UN-Charta über die Rechte von Opfern des Straßenverkehrs von 2021. Die positiven Erfahrungen aus Einzelfällen führten den Vorstand der VOD zu dem Versuch, dieses Vorgehen auf eine breitere, mit der Versicherungswirtschaft abgestimmte Basis zu stellen.



Konzept einer Schlichtungsstelle

In einem ersten Schritt entwickelte der Vorstand der VOD, namentlich Rolf Krücker als ehemaliger Richter am OLG aufgrund großer Erfahrung mit einschlägigen Rechtsstreitigkeiten, ein Konzept für die Einrichtung einer ständigen Schlichtungsstelle. Diese sollte gemeinsam vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der VOD getragen werden.² Das Konzept wurde dem GDV übermittelt und erläutert. In einer Anhörung vor dem Rechtsausschuss des Deutschen Bundestags zu Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes Ende 2023 hat die VOD für diese Initiative geworben.³

¹ Vgl. die Beiträge von Krücker und Kranig im Jahresbericht 2023 der VOD, S. 5 ff. und 26 ff.

² Zu Einzelheiten s. den Beitrag von Krücker im Jahresbericht 2023 der VOD, S. 5 ff.

³ Vgl. Kranig im Jahresbericht 2023 der VOD, S. 26 ff.



Ablehnung durch die Versicherungswirtschaft

Der GDV hat sich in der Folgezeit intern mit den ihm angehörenden Kfz-Haftpflichtversicherern abgestimmt. Im Ergebnis sieht der GDV keinen ausreichenden Bedarf für die Einrichtung der von der VOD befürworteten Schlichtungsstelle.

Weitere Perspektiven

Die VOD bedauert diese Absage seitens der Versicherungswirtschaft. Ohne den GDV als Partner kann der Ansatz, die Streitschlichtung im Sinn der UN-Charta über die Rechte von Opfern des Straßenverkehrs auf eine breite, im Konsens getragene Basis zu stellen, zunächst nicht mit Aussicht auf Erfolg weiterverfolgt werden. Das bedeutet für die VOD, wie bisher im Rahmen des Hilfenetzwerks Opfer von Verkehrsunfällen in schwierigen Auseinandersetzungen mit dem gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherer zu unterstützen, beispielsweise eine geeignete anwaltliche Mediation zu vermitteln.

Dr. Andreas Kranig

Charity-Golfturnier zugunsten des VOD-Hilfenetzwerks

– ein starkes Zeichen der Solidarität

Am 16. Oktober 2024 fand im Golfclub Hünxe ein Charity-Golfturnier der Betriebssportgemeinschaft Polizeigolfer NRW 2011 e. V. statt. Die Einnahmen aus dem Turnier sowie zusätzliche Spenden der Teilnehmenden kamen dem Hilfenetzwerk der VOD zugute. Zur symbolischen Übergabe der Spendengelder waren Frau Dipl.-Kauffrau Heidi Schell, damalige Leiterin des Hilfenetzwerks, sowie die damalige Vorsitzende des Vorstands der VOD, Frau Dr. Silke von Beesten, eingeladen. Die Spende war gezielt der Unterstützung von Verkehrsoptionen gewidmet – insbesondere rückten die Spendegeber betroffene Kinder und Jugendliche ins Zentrum der Hilfe.

Besonders eindrücklich wurde die Bedeutung dieses Engagements durch einen aktuellen Hilferuf, der das Hilfenetzwerk noch am selben Tag erreichte: Eine Mutter bat um Unterstützung für ihre zwölfjährige Tochter, die am 11. Oktober 2024 auf Usedom in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt worden war. Der Vater des Mädchens kam dabei noch am Unfallort ums Leben. Die Mutter schilderte eine erhebliche psychische Belastung ihrer Tochter, die bislang keine therapeutische Unterstützung erhalten hatte.

Anstelle einer offiziellen Rede wurde die anonymisierte Mail der Mutter den Teilnehmenden des Turniers vorgelesen – ein bewegender Moment, der große Anteilnahme hervorrief und das Anliegen des Tages eindrucksvoll unterstrich.

In den zurückliegenden Monaten hatte das Hilfenetzwerk einen spürbaren Anstieg von Anfragen erlebt, bei denen akute psychische Belastungen im Vordergrund standen. Der Zugang zu psychotherapeutischer Hilfe stellte sich dabei häufig als schwierig heraus – sei es durch lange Wartezeiten im Gesundheitssystem oder durch die finanzielle Belastung, die mit privat zu tragenden Kosten verbunden war.

Vor diesem Hintergrund entstand im Anschluss an die Veranstaltung im Vorstand der VOD die Idee, ein neues Unterstützungsmodell zu entwickeln: Es sollte geprüft werden, ob durch kurzfristig finanzierte psychologische Erstgespräche eine schnelle Entlastung für besonders belastete Betroffene geschaffen werden könnte. Geplant war, die Therapeutensuche in Eigenregie der Ratsuchenden zu belassen, während das Hilfenetzwerk ein erklärendes Begleitschreiben zur Verfügung stellen und die Finanzierung der Sitzungen übernehmen würde.

Die im Zusammenhang mit dem aktuellen Fall gesammelten Spendengelder boten eine erste Grundlage, um ein solches Vorhaben exemplarisch zu erproben und Erfahrungen mit der Umsetzbarkeit und Wirksamkeit zu sammeln.

Zum Zeitpunkt der symbolischen Übergabe hatten die Teilnehmenden rund 800 EUR erspielt. Am Abend wurde – ganz im Sinne der gelebten Tradition – die weiße Polizeimütze für weitere Spendenbeiträge herumgereicht. Insgesamt wurde mit einem Betrag von etwa 1.000 EUR gerechnet.

Der VOD dankte allen Beteiligten für ihr großes Engagement und ihre Solidarität.

Die gewonnenen Erkenntnisse aus der Umsetzung sollen dem Vorstand künftig als Entscheidungsgrundlage dienen, ob ein solches Modell dauerhaft im Hilfenetzwerk etabliert werden kann.

Dr. Silke von Beesten

Die VOD bezieht Stellung

Pressemitteilungen der VOD

Entsprechend ihrer Satzung verfolgt die VOD zwei Ziele: Verkehrsunfallprävention und Hilfe für Verkehrsunfallopfer.

Im Sinne dieser Ziele vertritt die VOD regelmäßig öffentlichkeitswirksam Positionen, die helfen sollen, Missstände zu beheben. Die VOD bezieht dabei einerseits Stellung zu aktuellen verkehrspolitischen Themen, andererseits legt sie bei langjährigen Forderungen an die Politik konsequent den Finger in die Wunde und setzt sich für den Schutz aller am Verkehr Teilnehmenden und die Hilfe für alle Unfall-Opfer ein.

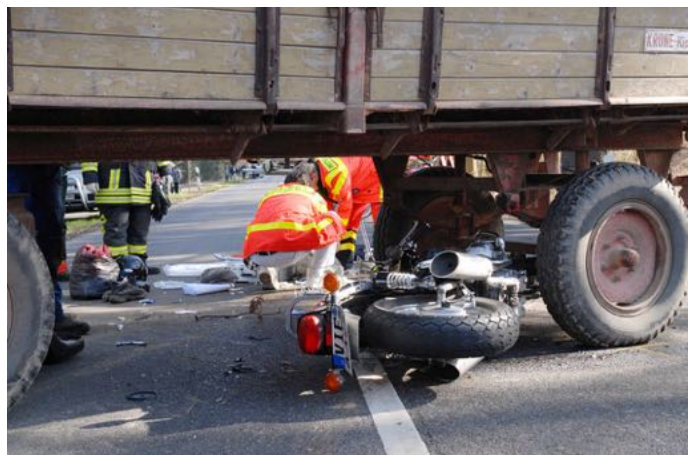


Seit langem fordert die VOD im Bereich der Verkehrsunfallprävention die Senkung der regulären Geschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen – eine kostengünstige Maßnahme, die schwere Unfälle wirkungsvoll verhindern und Unfallfolgen senken könnte. Die VOD hat sich auch im Berichtsjahr immer wieder dafür ausgesprochen, dass die Politik hier endlich tätig wird.

Ein weiteres zentrales Anliegen der VOD betrifft die Unterstützung von Unfallopfern in ihrem Anspruch auf faire und zügige Entschädigung: ohne Fristen, die verstreichen, ohne jahrelange Kämpfe mit Institutionen. Die VOD kann keine Rechtsberatung anbieten, gibt aber Betroffenen Rat, wie nach einem Unfall zu verfahren ist, und unterstützt in problematischen Fällen, denn jedes Unfallopfer verdient ein faires, respektvolles Verfahren in einem angemessenen Zeitfenster.

Im Berichtsjahr hat sich die VOD in mehreren **Pressemitteilungen** zu folgenden weiteren Themen positioniert:

Im März 2024 bezog die VOD in einer Pressemitteilung Stellung zu einer aktuellen Studie des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC), nach der 2022 in der EU **10.000 Menschen auf Landstraßen zu Tode gekommen**



waren. Die Studie zeigte auch positive Beispiele aus EU-Ländern, die diese Unfallzahlen senken können:

„Ein ausgebauten Radwegenetz an Landstraßen, die Schaffung sicherer Überholmöglichkeiten durch einen Ausbau im 2+1-Prinzip (d. h. ein dritter Fahrstreifen, der abwechselnd als sichere Überholmöglichkeit freigegeben wird), die Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h und eine konsequente Geschwindigkeitsüberwachung mit automatisierten Blitzern sowie durch Section Control (Überwachung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf gefährlichen Streckenabschnitten). Viele dieser lebensrettenden Maßnahmen werden in Deutschland aus Kostengründen nur langsam verwirklicht (Radwegenetz, 2+1) oder aufgrund angeblich mangelnder Akzeptanz in der Bevölkerung (Geschwindigkeitsüberwachung) bzw. mangels Rechtsgrundlage (Section Control) sehr restriktiv eingesetzt“.

Die VOD als Mitglied des ETSC forderte die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung auf, ihr Handeln nach den Grundsätzen der Vision Zero auszurichten, damit die Verpflichtung Deutschlands, bis 2030 die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent zu reduzieren sowie die Zahl der Schwerstverletzten zu senken, auch auf deutschen Landstraßen realisiert werden kann.

Im Juli 2024 positionierte sich die VOD angesichts der Verabschiedung der lang angekündigten **Reform der Straßenverkehrsordnung** durch den Bundesrat. Nicht ohne Grund titelte die VOD ihre damalige Pressemeldung mit „Reform oder Reförmchen?“, denn das Ergebnis war enttäuschend: Statt den Kommunen deutlich mehr Spielraum bei der Anordnung von Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit zu geben, wurde gekleckert, nicht geklotzt. So wurde die Zulässigkeit von Tempo 30 lediglich vor Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen erleichtert. Liegt eine sogenannte „gesteigerte Gefahrenlage“ für die Sicherheit im Verkehr nicht nachweislich vor, darf die Grundregel – Tempo 50 innerorts – nach wie vor nicht angetastet werden. Kinder, Ältere, überhaupt zu Fuß Gehende finden sich aber nicht nur „vor Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen“, und den Kommunen bleibt es nun weiter überlassen, die „gesteigerte Gefahrenlage“ nachzuweisen – nicht selten begleitet von der fast schon zynischen Frage, ob da überhaupt schon mal jemand überfahren wurde.

Diese Reform war für die VOD im Sinne der Vision Zero eine vertane politische Chance. Auch das von der VOD gemeinsam mit der europäischen Verkehrsofferorganisation FEVR verabschiedete Manifest zur Entschleunigung bleibt damit auf der Agenda.

Im November 2024 informierte die VOD die Presse über die Ergebnisse ihres **Verkehrsexpertentages 2024** in Köln mit über 150 Fachleuten zu Unfällen im Güterverkehr. In den



vergangenen 20 Jahren hat sich der Güterverkehr in Deutschland verdoppelt, die Unfallursachen sind vielfältig und die Unfallfolgen oft besonders schwer. Die diskutierten Lösungsansätze wurden von der VOD veröffentlicht und zur Verkehrsunfallprävention bereits ein Kompendium „VISION ZERO konkret“ erstellt. Ein ausführlicher Bericht zum Verkehrsexpertentag findet sich in diesem Jahresbericht.

2024 war die VOD auch gefragter Gast in **Diskussions-Runden**:

Bei „**Stern TV**“ ging es Anfang März um die anstehende Entscheidung zur Legalisierung von Cannabis mit Folgen auch im Straßenverkehr. Die VOD vertrat dort ihre schön länger vorgebrachte Position, dass eine Liberalisierung Einfluss auf die Verkehrssicherheit und damit auch auf die Sicherheit Unbeteiligter hätte. Es könne nur konsequent sein, die bisherige Nachweisgrenze von THC von 1 Nanogramm pro Milliliter Blut als Grenzwert beizubehalten. Für den Fall, dass sich die Politik für einen höheren Grenzwert entscheiden sollte, müsste es zumindest – analog zum Alkoholkonsum - für Fahranfänger und Fahranfängerinnen bei einem generellen Cannabisverbot hinter dem Steuer bleiben. Es müsse gelten „Wer kifft, fährt nicht. Wer fährt, kifft nicht.“ Letzteres hat der Gesetzgeber für junge Fahrende im August 2024 in § 24c StVG berücksichtigt.

In einer anderen Diskussionsrunde war die VOD eingeladen, zum Thema **Vision Zero** Stellung zu nehmen: Das Verkehrs- und das Innenministerium Baden-Württemberg hatten hochrangige Landes- und Verbändevertreter/innen zu einer Diskussionsrunde zur Vision Zero im Rahmen ihrer ersten Verkehrssicherheitskonferenz des Landes eingeladen. Die VOD nutzte die Gelegenheit, darauf hinzuweisen, wie sehr der Begriff der „Vision Zero“ zunehmend verwässere. Mittlerweile laufe nahezu jede Verkehrssicherheitsmaßnahme unter diesem Begriff bzw. „im Sinne der Vision Zero“. Die Vision Zero sei jedoch eine Verkehrssicherheitsstrategie mit definierten Vorgaben. So hätten Verkehrssicherheitsmaßnahmen z. B. zu berücksichtigen, dass die physische Belastbarkeit von Menschen begrenzt sei. Die Vision Zero zielt damit in erster Linie auf infrastrukturelle und fahrzeugtechnische Maßnahmen ab. Es gelte, diese Verkehrssicherheitsstrategie umzusetzen – und nicht umgekehrt jede Verkehrssicherheitsmaßnahme mit „Vision Zero“ zu betiteln.

Die VOD wird sich auch weiterhin öffentlich positionieren und Stellung beziehen. Insbesondere auf dem Feld der Verkehrsunfallprävention ist nach Ansicht der VOD noch sehr viel politisches Potenzial gegeben, Unfälle zu vermeiden und Unfallfolgen zu reduzieren. Die VOD beruft sich mit ihren Forderungen auf Fakten aus der Unfallforschung und drängt bei ihren Forderungen darauf, dass politisches Handeln folgt.

Ute Hammer

Cannabis im Straßenverkehr – Neue Herausforderungen und Engagement der VOD in 2024

Die VOD hat sich im Jahr 2024 intensiv mit dem Thema Cannabis im Straßenverkehr befasst. Denn die Teilliberalisierung von Cannabis wirft neue Fragen zur Verkehrssicherheit auf. Um Unfälle zu verhindern und Opfer zu schützen, schloss die VOD sich dem Präventionsbündnis „Don't Drive High“ (#mehrAchtung) an, um dessen Aufklärungsarbeit zu unterstützen.

Gesetzliche Änderungen und Kontroversen 2024

Im Zuge der Cannabis-Legalisierung wurden 2024 auch die rechtlichen Rahmenbedingungen verändert. So ist Cannabis für Erwachsene unter Auflagen legal, und der zulässige THC-Grenzwert für Kfz-Führende wurde zum 22. August 2024 von 1,0 auf 3,5 ng/ml im Blutserum heraufgesetzt. Für Fahranfänger:innen in der Probezeit sowie unter 21 Jahren gilt jedoch weiterhin ein absolutes Cannabis-Verbot am Steuer.

Die Anhebung des THC-Grenzwerts stößt auf begründete Kritik. Fachleute warnen, dass ein derart hoher Grenzwert das Fahren unter Cannabiseinfluss verharmlosen könnte. Während die Auswirkungen von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit gut erforscht sind, ist die Wirkung von Cannabis individuell verschieden und schwerer messbar. Beim Mischkonsum von Cannabis und Alkohol greift eine Sanktion erst, wenn der THC-Grenzwert überschritten ist – obwohl schon geringe Kombinationen sehr gefährlich sind. Ebenso gibt es für Radfahrende keinen festen THC-Grenzwert; erst das Fahren bei offensichtlicher Fahruntüchtigkeit wird sanktioniert.



Unfallrisiko durch Cannabis: Erste Erkenntnisse

Bereits vor der Legalisierung war Cannabis die am häufigsten konsumierte illegale Droge im Straßenverkehr, und es wurde befürchtet, dass die Freigabe zu mehr Rauschfahrten und Unfällen führen würde. Erste Daten aus dem Jahr 2024 zeigen tatsächlich einen Anstieg drogenbedingter Unfälle. In einigen Bundesländern gab es Zuwächse um mehr als 10 %; so stieg etwa in Nordrhein-Westfalen die Zahl der Unfälle unter Drogeneinfluss um 11,5 %. Bundesweit registrierte die Polizei 2024 insgesamt über 3.100 Unfälle mit Personenschaden unter Einfluss von berauschenden Mitteln – ein Plus von 4,5 % gegenüber dem Vorjahr –, wobei Cannabis den größten Anteil ausmachte. Diese Entwicklung ist alarmierend,

zumal auch internationale Studien zeigen, dass nach Cannabis-Legalisierungen die Zahl schwerer Verkehrsunfälle zunimmt.

Besonders junge Fahrerinnen und Fahrer sind gefährdet. Umso bedenklicher ist, dass laut einer DVR-Umfrage rund 40 % der 18- bis 24-Jährigen nach der Legalisierung häufiger Cannabis konsumieren wollen – eine riskante Mischung aus Unerfahrenheit und Rausch.

Zudem gibt es Anzeichen, dass der neue 3,5-ng-Grenzwert zu hoch angesetzt ist. Eine Untersuchung in Rheinland-Pfalz zeigte, dass schon geringere THC-Werte die Fahrfähigkeit erheblich beeinträchtigen können. In den dortigen Polizeiakten lag die mittlere THC-Konzentration bei nur ca. 3,4 ng/ml – also knapp unter dem nun erlaubten Wert. Mit anderen Worten: Bereits unterhalb des neuen Grenzwerts kam es zu gefährlichen Verkehrsunfällen und Straftaten.



Unsere Position und Forderungen

Als Interessenvertretung der Verkehrsunfallopfer beobachten wir diese Entwicklung mit Sorge. Jeder durch Rausch verursachte Unfall bedeutet Leid – umso wichtiger ist konsequente Prävention. So hat etwa der Deutsche Verkehrsgerichtstag 2025 mehrheitlich empfohlen, die THC-Grenzwert-Erhöhung zurückzunehmen. Unsere zentrale Forderung lautet daher, den THC-Grenzwert wieder deutlich zu senken. Insbesondere beim Mischkonsum von Alkohol und Cannabis sollte eine Null-Toleranz gelten, da hier das Unfallrisiko überproportional steigt.

Darüber hinaus plädieren wir für weitere präventive und regulatorische Maßnahmen, um Drogenfahrten wirksam einzudämmen. Im Einzelnen fordern wir:

- Intensivierte Aufklärung, speziell für junge Fahrer:innen: Die Risiken von Cannabis im Straßenverkehr müssen noch deutlicher vermittelt werden – etwa in der Fahrausbildung und durch Kampagnen. Allen muss klar sein: „Wer kifft, fährt nicht“.
- Mehr Kontrollen und bessere Testmethoden: Die Polizei braucht ausreichend Personal und moderne Technik, um Drogen am Steuer effektiver aufzudecken. Neue Verfahren wie mobile Kapillarbluttests könnten die Erkennung von Rauschmitteln im Blut präzisieren und sollten zügig eingeführt werden.
- Frühere Überprüfung der Fahreignung: Bereits nach einmaliger Fahrt unter Cannabis-Einfluss sollte – analog zum Alkohol – eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) angeordnet werden können, um gefährdete Dauerkonsumierende frühzeitig zu erkennen.

- Klare Grenzwerte: Eine allgemeine Null-Promille-Grenze beim Alkohol sowie die Rückkehr zu einem THC-Grenzwert von 1,0 ng/ml würden unmissverständlich klarstellen, dass Rausch und Fahren unvereinbar sind.

Position der VOD

Die Cannabis-Legalisierung stellt uns vor neue Herausforderungen in der Verkehrssicherheitsarbeit. Die bisherigen Erkenntnisse zeigen klar: Drogen und Straßenverkehr vertragen sich nicht – weder für Konsumierende noch für Unbeteiligte. Als Verband für Verkehrsunfallprävention und bessere Hilfen für Verkehrsunfallopfer werden wir alles tun, damit diese Gefahr nicht unterschätzt wird. Wir intensivieren unsere Aufklärungsarbeit und mahnen die Politik zu entschlossenem Handeln. Unser Ziel bleibt die Vision Zero – eine Zukunft ohne Verkehrstote und Schwerverletzte. In diesem Sinne appellieren wir: Don't drive high!

Peter Schlanstein

Schutz des Rechtsstaats in Gesellschaft und Straßenverkehr

Bedeutung der Rechtsstaatlichkeit

Die Rechtsstaatlichkeit ist ein fundamentales Prinzip unserer Demokratie. Sie sorgt dafür, dass alle Bürgerinnen und Bürger durch das Recht geschützt werden und staatliche Macht begrenzt ist. Praktisch bedeutet dies Gleichheit vor dem Gesetz, Gewaltenteilung und eine unabhängige Justiz. Diese Ordnung schafft Sicherheit und Gerechtigkeit, und die damit verbundenen Freiheiten enden dort, wo die Rechte anderer beginnen. Wie Bundesverfassungsgerichts-Präsident Prof. Dr. Stephan Harbarth zum 75. Jubiläum des Grundgesetzes mahnte, muss unsere Verfassung „täglich gelebt, geschützt und verteidigt“ werden.



Aktuelle Gefährdungen des Rechtsstaats

Die Notwendigkeit dieses Schutzes wird durch aktuelle Entwicklungen unterstrichen. Extremistische und kriminelle Gruppen versuchen gezielt, die Freiheiten des Rechtsstaats zu missbrauchen, um ihn von innen auszuhöhlen. So gibt es etwa Bestrebungen, in Deutschland ein Kalifat oder einen Gottesstaat zu errichten – ein Ansinnen, das klar der freiheitlich-demokratischen Grundordnung widerspricht. Religiöse Fundamentalisten forderten sogar die Einführung der Scharia an deutschen Schulen. In manchen Milieus werden Gesetze bewusst unterlaufen, um staatliches Eingreifen ins Leere laufen zu lassen. Solche Bestrebungen sind gefährlich für den Rechtsstaat: Sie nutzen dessen Toleranz aus mit dem Ziel, die freiheitliche Ordnung durch ein autoritäres System zu ersetzen. Angesichts dieser Bedrohung muss der Staat frühzeitig und entschlossen gegensteuern, um radikalen Feinden der offenen Gesellschaft entgegenzutreten.

Rechtsstaatlichkeit im Straßenverkehr und in der Unfallprävention

Auch im Bereich Verkehrssicherheit und Unfallprävention spielt Rechtsstaatlichkeit eine zentrale Rolle. Durch Gesetze und Kontrollen gibt der Staat einen Rahmen für sicheres Verhalten im Straßenverkehr vor und sanktioniert Verstöße, um Leben zu schützen. Die konsequente Durchsetzung der Verkehrsregeln ist entscheidend, denn sie hält rücksichtsloses Verhalten in Schach. Untersuchungen zeigen sogar einen engen Zusammenhang zwischen der Stärke des Rechtsstaats und der Verkehrssicherheit: In Ländern mit wirksamer Rechtsdurchsetzung halten sich deutlich mehr Autofahrende etwa an die Gurtpflicht – die Quote der Gurtträger korreliert signifikant mit hohen Rechtsstaats-Indikatoren.

Zugleich sorgt der Rechtsstaat dafür, dass Opfer von Verkehrsunfällen Gerechtigkeit erfahren. Klare gesetzliche Haftungsregeln legen fest, wer nach einem Unfall den Schaden ersetzen muss. Nur in einem verlässlichen Rechtsstaat können sich alle Verkehrsteilnehmer auf die Einhaltung der Regeln verlassen – und sich entsprechend sicher fühlen. Bei aller Technisierung der Verkehrsüberwachung gilt: Datenschutz, Nutzerrechte und rechtsstaatliche Standards müssen gewahrt bleiben, denn nur so werden neue Technologien akzeptiert und können die Verkehrssicherheit erhöhen.



Engagement der VOD und Gespräch mit Innenminister Herbert Reul

Vor diesem Hintergrund hat die VOD im Jahr 2024 den Schutz des Rechtsstaats zu einem Schwerpunktthema gemacht. Der Ehrenvorsitzende der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD), Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, und VOD-Vorstandsmitglied Peter Schlanstein trafen sich dazu Ende Juni 2024 mit NRW-Innenminister Herbert Reul. In dem Gespräch wurden konkrete Gefahren und Gegenmaßnahmen offen diskutiert. Minister Reul nahm die Beispiele extremistischer Ausnutzung – von Hetze bis zur Behinderung polizeilicher Einsätze – ernst. Alle Gesprächsteilnehmer waren sich einig, dass der Staat wehrhafter auftreten muss, ohne jedoch seine eigenen Prinzipien zu verraten. Diskutiert wurden eine konsequentere Durchsetzung bestehender Gesetze, das Schließen von Rechtslücken im Kampf gegen Extremisten, verstärkte Prävention und Integration zur Verhinderung von Parallelstrukturen sowie eine engere Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden.



Als Ergebnis sagte Minister Reul zu, an einer künftigen Fachveranstaltung zum Thema Rechtsstaatschutz teilzunehmen und seine Polizeiabteilung mit einer Prüfung aktueller Problemfelder und Lösungsansätze zu beauftragen. Außerdem regte er eine stärkere Einbindung der Polizeiwissenschaft an – etwa durch Studienarbeiten –, um herauszufinden, wie man Versuchen, den Rechtsstaat zu schwächen, wirksam begegnen kann. Diese Zusagen aus dem Innenministerium sind ein wichtiger Erfolg für die VOD und zeigen, dass unser Anliegen Gehör findet.

Rechtsstaatlichkeit als Fundament von Verkehrssicherheit und Opferschutz

Rechtsstaatlichkeit zu schützen ist eine gemeinsame Aufgabe – in der gesamten Gesellschaft und speziell auch im Straßenverkehr. Für die Verkehrsunfallprävention und die Hilfe für Unfallopfer ist ein starker Rechtsstaat von grundlegender Bedeutung: Nur wenn Regeln gelten und konsequent durchgesetzt werden, lassen sich Unfälle verhindern, und nur ein funktionierender Rechtsstaat gewährleistet den Opfern Gerechtigkeit und Unterstützung. Die VOD wird daher weiterhin entschlossen für die Verteidigung der rechtsstaatlichen Prinzipien eintreten. Das Jahr 2024 hat gezeigt, dass wir mit diesem Engagement nicht alleinstehen: Politik, Polizei, Wissenschaft und Zivilgesellschaft ziehen an einem Strang, um die freiheitliche Ordnung und die Sicherheit auf unseren Straßen zu bewahren. Diesen Weg gilt es konsequent fortzusetzen – zum Schutz von Leben, Recht und Freiheit.

Peter Schlanstein

Kooperationen und Opferhilfe-Partnerschaften

VOD-Mitwirkung in Initiative #mehrAchtung

Im Mai 2023 starteten das Bundesministerium für Verkehr (BMV) - damals Bundesministerium für Digitales und Verkehr - 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 Verkehrsteilnehmenden immer wieder an die gewünschte Haltung zu erinnern. Innere Haltungen wie „Achtung“ oder „Rücksichtnahme“ sind in Verkehrssicherheitskampagnen oft schwieriger erfolgreich zu vermitteln als klare Verhaltensanweisungen.



Insofern ist es sehr erfreulich, dass sich neben der VOD bundesweit viele weitere Organisationen und Institutionen dieser Initiative anschlossen. Am ersten Jahrestag im Mai 2024 hatte #mehrAchtung bereits 68 Organisationen als Partner gewonnen, und seitdem sind es immer mehr geworden.

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.

Im Berichtsjahr wurde mit dem BMV und dem DVR vereinbart, ein ausführliches Interview mit Experten der VOD zum Thema der Verkehrsunfall-Opfer auf der Kampagnenseite #mehrAchtung zu veröffentlichen (<https://www.mehrachtung.de/interviewverkehrsunfall-opferhilfe/>). Die damalige Leiterin des VOD-Hilfenetzwerkes, Heidrun



Heidrun Schell

Schell, und Adi Prändl, der als Berater von Verkehrsunfall-Opfern und langjähriger Mitwirkender im VOD-Hilfenetzwerk sehr viel Kontakt zu Hilfesuchenden hat, berichteten über die Arbeit des Hilfenetzwerks und über die typischen Anfragen, denen die Mitwirkenden dort begegneten.



Adi Prändl

Eine der zentralen Botschaften, die Schell und Prändl in ihrem Interview transportierten, war, dass Rücksichtnahme für manche Menschen ganz besonders wichtig ist, um angstfrei mobil sein zu können:

Verkehrsunfall-Opfer müssen oft Jahre oder sogar lebenslang unter physischen und psychischen Folgen eines Unfalls leiden. 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.

Menschen 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 damit zu rechnen, dass jemand nicht so unbelastet unterwegs ist wie andere.

Alle Menschen, erinnerten Schell und Prändl, hätten aber 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.



Das ausführliche Interview wurde zum Internationalen Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr veröffentlicht, der jeden dritten Sonntag im November stattfindet, und seitens der Kampagnenträger mit Social Media-Beiträgen begleitet. Darin wurde darauf hingewiesen, dass laut dem aktuellen „Globalen Statusbericht zur Straßenverkehrssicherheit“ der Weltgesundheitsorganisation (WHO) jährlich etwa 1,19 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen sterben, während weitere 50 Millionen schwerwiegende, oft lebensverändernde Verletzungen erleiden. Besonders betroffen seien ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger, Radfahrende und Motorradfahrende, die mehr als die Hälfte der Opfer ausmachen.

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

Ute Hammer

Aktivitäten im Europäischen Verkehrssicherheitsrat (European Transport Safety Council / ETSC)

Der ETSC ist eine unabhängige Non-Profit-Organisation mit Sitz in Brüssel, die sich für die Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten und -verletzten in Europa einsetzt. Die VOD ist seit 2022 eines der sieben deutschen Mitglieder im Hauptausschuss (Main Council) und bringt sich intensiv in die verschiedenen Aktivitäten des ETSC ein.

Im Jahr 2024 hatte der ETSC im April nach Madrid zum Main Council Meeting eingeladen, im Juni zur Vorstellung des 18. Road Safety Performance Index (PIN) Report und der Verleihung des PIN Awards an Finnland, das den Preis des Europäischen Verkehrssicherheitsrats für herausragende Fortschritte im Bereich der Verkehrssicherheit verliehen bekam. Das Land hat die Zahl der Verkehrstoten in den zurückliegenden zehn Jahren bis 2023 um beachtliche 29 % reduziert, während der durchschnittliche Rückgang in der EU nur 16 % betrug.

Zugleich wurde bei der Vorstellung der Vorjahresstatistik beklagt, dass im Jahr 2023 die Bemühungen zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten in Europa nicht erfolgreich waren und weitere Anstrengungen erforderlich sind, um das Ziel der Halbierung der Zahl der Verkehrstoten und der schwerstverletzten Personen zu erreichen.

Neben diesen Veranstaltungen war die VOD im September auf dem Main Council Meeting in Bologna sowie bei den PIN-Talks im September in Riga sowie in Ljubljana vertreten. In Slowenien konnten wir in der zusammenfassenden Abschlussdiskussion als Podiumsteilnehmer unsere Erfahrungen auch aus Sicht der europäischen Dachorganisation der Verkehrsopferverbände Europas FEVR einbringen.

Als VOD partizipieren wir darüber hinaus an dem kontinuierlichen Engagement des ETSC zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit auf EU-Ebene. Neben dieser fachlichen und politischen Arbeit beteiligt sich der ETSC auch an UNECE-Arbeitsgruppen in Genf, die u.a. auch eine Schlüsselrolle bei der Festlegung von Fahrzeugsicherheitsstandards spielen. Der ETSC spricht sich in diesen Gremien nachdrücklich gegen eine Verwischung der Grenzen zwischen maschineller und menschlicher Kontrolle aus.



Seit zwei Jahren verhandelt die EU über eine Reform der Führerscheinrichtlinie. Positiv hervorzuheben sind etwa der geplante Null-Promille-Grenzwert für Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie die angestrebte gegenseitige Anerkennung des Führerscheinentzugs in allen Mitgliedstaaten. Kritischer zu bewerten sind hingegen Überlegungen, bereits 17-Jährige hinter das Steuer von Lastkraftwagen zu lassen – ein Vorstoß, der vor allem auf den massiven Druck der Transportwirtschaft zurückgeht. Mit einem Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens wird noch in 2025 gerechnet.

Auch beim Thema Fahrzeugsicherheit gab es Bewegung: Der ETSC setzte sich intensiv dafür ein, eine Lücke im EU-Recht zu schließen, die bislang den Import zahlreicher US-Pick-up-Trucks über das Verfahren der Einzelfahrzeuggenehmigung (IVA) ermöglichte. Modelle wie der RAM Pickup, dessen Absatz in der EU 2023 um 20 % auf rund 5.000 Fahrzeuge stieg, erfüllen die europäischen Sicherheitsstandards nicht. Inzwischen hat die Kommission angekündigt, die IVA-Regeln zu verschärfen. Gemeinsam mit dem ETSC besteht die Hoffnung, dass dies noch in 2025 umgesetzt wird.

Ein weiteres positives Signal: Ende 2024 haben das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten offiziell Verbesserungen an der Richtlinie zur grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsstößen verabschiedet.

Im EU-Parlament und in der Kommission hat der ETSC den Kontakt zu vielen neuen Stakeholdern aufgenommen. Der neue Verkehrskommissar hat erklärt, dass die Sicherheit seine oberste Priorität sein wird. Im Rahmen der ETSC-Kampagne #IWill-BeALifesaver haben wir Entscheidungsträger und Interessenvertretungen in Brüssel und ganz Europa aufgefordert, sich erneut zu dem EU-Ziel zu bekennen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren und Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels zu ergreifen. Auch die neue Europaabgeordnete aus Sachsen-Anhalt, Alexandra Mehnert, konnte anlässlich eines Antrittsbesuches dafür gewonnen werden. Frau Mehnert sagte zu, die Anliegen der VOD zu unterstützen, wo ihr dies möglich ist.



Wulf Hoffmann

Der Tod am Stauende und die Vision Zero

„Max Achtzig - 40 Tonnen Verantwortung“ – Das Buch

Grundlagen für die Fahrerfortbildung zur „Schärfung des Gefahrenradars“

Die VOD unterstützt partnerschaftlich die wichtige Präventionsinitiative „Hellwach mit 80 km/h“.

Am Rosenmontag, dem 12. Februar 2024 nahm für die VOD Peter Schlanstein im Verwaltungsgebäude der Mannheimer Versicherung in Mannheim an der medienwirksamen Buchpräsentation des Fachbuchs „Max Achtzig – 40 Tonnen Verantwortung“ teil.

Das Datum war wohl überlegt. Denn es jährte sich der schreckliche Unfall mit vier Todesopfern am Walldorfer Kreuz zum sechsten Mal, bei dem die damals 15-jährige Helena ihre gesamte Familie verlor und der der Auslöser zur Gründung der Initiative war. Und er fiel wieder auf einen Rosenmontag.

Seit nunmehr sechs Jahren kämpft die Initiative gegen den Tod am Stauende. Alle tödlichen Unfälle in diesem Zeitraum wurden aus Presseveröffentlichungen ausgewertet und Schlüsse gezogen. Dabei überrascht, dass mehr als dreimal so viele LKW-Fahrer ihr Leben lassen, wie Insassen in PKW. Und bei ersteren kommt der Tod mit Anlauf und ungebremst, eindeutiges Zeichen für die wichtigsten Unfallursachen „Ablenkung“ und „Sekundenschlaf“. Für PKW-Insassen droht der Unfalltod allerdings auch bei zu geringem Sicherheitsabstand des auffahrenden LKW, weil aufgrund der Massenverhältnisse schon eine Differenzgeschwindigkeit von etwas mehr als 40 km/h wie eine Hydraulikpresse wirkt und den Insassen kaum eine Überlebenschance lässt.

Im Blickpunkt stehen auch die technischen Assistenten, mittlerweile unterstützt durch Systeme mit künstlicher Intelligenz, die allesamt in der Lage sind, den Tod am Stauende vermeiden zu helfen, deren Wirkung aber von den Befähigungen und dem Wissen der Fahrer abhängt.



Darüber hinaus könnten nach Stand der Technik intelligente Stauwarnanlagen und digitalisierte Ortungssysteme den abgelenkten oder eingenickten Fahrer in Echtzeit vor der Kollision warnen, wenn entlang der staugefährdeten Transitrouten überall 5-G-Technik verfügbar wäre.

Ernüchternd bleibt die Erkenntnis – nur einer, der Fahrer selbst, kann einen Unfall sicher vermeiden.

Genau hier setzt die Max Achtzig Idee an. Auf den Fahrer wirken tagtäglich die unterschiedlichsten Stressoren ein, die Ursache für den Sekundenschlaf sind, aber ihn auch animieren, sich abzulenken.

Es geht aber über die individuelle Ebene des Fahrers hinaus. Denn auch die Industrie und der Warenhandel müssen erkennen, dass sie mit unterschiedlichsten Stressoren zu den Unfallgefahren beitragen und deshalb beispielsweise Abläufe an den Rampen und in den Warenlagern verändern müssen.

Aber auch die Gesellschaft muss erkennen, dass der Fahrer ein wichtiges Glied in der Versorgungs- und Lieferkette ist, und ihm die gebotene Wertschätzung entgegenbringen.

Sehr oft im Schatten bleibt das unendliche Leid, das der plötzliche Unfalltod für das Umfeld auslöst. Nach einer vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Mai 2017 publizierten Studie leiden nach einem plötzlichen Unfalltod durchschnittlich 113 Menschen unter den mittelbaren Folgen.⁴

Das Buch will auch den zehntausenden Menschen, die in diesen sechs Jahren durch die Folgen des Todes am Stauende belastet waren, die gebührende Aufmerksamkeit in der Gesellschaft verschaffen und mit Helena und ihrem Kampf zurück ins Leben dem Leid ein Gesicht geben. Es zeigt daneben systematisch die Stressoren auf, identifiziert die Unfallgefahren, klärt darüber auf und erklärt, wie mit einfachsten Verhaltensänderungen Unfälle vermieden werden können.

Das Fachbuch stellt mit seinem kompletten Präventionsansatz eine wichtige Grundlage für die gesetzlich vorgeschriebenen Fortbildungsmaßnahmen dar. Es kann als Begleitwerk für Fahrer und Trainer bei den Schulungs- und Fortbildungsinhalten nach der Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifizierungsverordnung (BKrFQV) eingesetzt werden.



⁴ BMV – Runter vom Gas (2017): 1 Tod – 113 Betroffene, URL: <https://www.runtervomgas.de/aktuelles-und-downloads/aktuelles/1-tod-113-betroffene/> (Abruf am 24.07.2025)

Die dafür zu vertiefenden Kenntnisse betreffen neben den technischen Merkmalen und der Funktionsweise der Sicherheitsausstattung im LKW auch die Befähigung, Risiken im Straßenverkehr vorherzusehen, zu bewerten und sich daran anzupassen. Außerdem muss eine Sensibilisierung in Bezug auf Risiken des Straßenverkehrs und Arbeitsunfälle erfolgen.

E-Book-Versionen in deutscher und englischer Sprache können bereits über den Online-Buchhandel bezogen werden. Eine polnische E-Book-Version ist in Arbeit. Bedarfsorientiert können weitere digitale Übersetzungen folgen, denn der Tod am Stauende unterscheidet nicht nach Nationalitäten.

Das Buch hat sich zu einem sehr großen Erfolg für die Max-Achtzig-Idee entwickelt. Nach nur einem Jahr waren die 1. und 2. Auflage von zusammen 3.600 Exemplaren vergriffen und die 3. Auflage ist im Verkauf. Viele Transportunternehmen kaufen vergünstigte Kontingente für ihre Fahrer.

„Jeder soll zukünftig Max Achtzig und seine Idee zur Unfallvermeidung am Stauende kennen und zu einer mächtigen Bewegung für mehr vorausschauendes Fahren und wieder mehr gegenseitige Rücksichtnahme beitragen können“, ist sich der Buchautor Dieter Schäfer sicher, dass eine Annäherung an die Vision Zero gelingen wird.

Dieter Schäfer

Fachlicher Austausch mit dem Weißen Ring e. V.: Gemeinsame Perspektiven im Opferschutz und im neuen sozialen Entschädigungsrecht

Am 2. Juli 2024 trafen sich Vertreterinnen der VOD e. V. mit der Bundesgeschäftsführerin des Weißen Rings, Bianca Biwer, sowie der Leiterin des Referats Opferhilfe, Verena Richterich, zu einem fachlichen Austausch in der Bundesgeschäftsstelle des Weißen Rings in Mainz. Für die VOD nahmen Dr. Silke von Beesten, damalige Vorstandsvorsitzende der VOD e.V., und Dipl.-Kauffrau Heidrun Schell, damalige Leiterin des Hilfenetzwerks der VOD e.V., teil. Ziel des Gesprächs war die Vertiefung der Zusammenarbeit beider Organisationen sowie die gemeinsame Auslotung politischer und fachlicher Handlungsspielräume im Bereich Opferhilfe und Entschädigungsrecht.

Gemeinsames Anliegen: Effektive Unterstützung für Betroffene

Im Zentrum des Gesprächs standen die Strukturen und Unterstützungsangebote des Weißen Rings e.V. für Opfer vorsätzlich begangener Straftaten. Der Weiße Ring e.V. bietet Begleitung über oftmals viele Jahre hinweg – unter anderem bei Gerichtsverfahren, Antragsstellungen und psychosozialen Herausforderungen. Besonders hervorgehoben wurde die fundierte Qualifizierung von Prozessbegleiter*innen durch die eigene Akademie. Die Hilfestrukturen der VOD e.V. waren dem Weißen Ring bekannt; es gab bereits Verweisungen hilfesuchender Personen durch den Weißen Ring an das VOD-Hilfenetzwerk.

Kritik am SGB XIV: Lücke zwischen Anspruch und Realität

Ein zentrales Gesprächsthema war die Umsetzung des neuen Sozialen Entschädigungsrechts (SGB XIV). Trotz grundsätzlich positiver Einschätzung des Gesetzesrahmens herrschte Einigkeit darüber, dass die praktische Umsetzung aktuell vielfach scheitere. Als besonders problematisch wurde der hohe bürokratische Aufwand für Betroffene bei der Antragstellung bewertet. Die fehlende personelle Ausstattung mit Fallmanager*innen führe dazu, dass Anträge aus Unsicherheit gar nicht gestellt oder Verfahren frühzeitig abgebrochen würden. Auch die Prüfung auf Ablehnung sei in der Praxis häufiger anzutreffen als ein lösungsorientiertes Vorgehen.

Gemeinsame Herausforderungen in der psychologischen Versorgung

Sowohl die VOD als auch der Weiße Ring sehen dringenden Handlungsbedarf bei der psychotherapeutischen Versorgung von Betroffenen. Die Wartezeiten in der Regelversorgung sind oft unzumutbar lang. Auch der Weiße Ring berichtet von zunehmenden Schwierigkeiten, geeignete Therapeut*innen zu finden. Im Gespräch wurde auf eine laufende Studie des Weißen Rings in Kooperation mit der Technischen Universität Berlin verwiesen, in der die Wirksamkeit von Online-Therapie evaluiert

wird. Diese Thematik steht auch bei der VOD im Fokus der Diskussion, insbesondere im Rahmen von Überlegungen zu niedrigschwelligen psychologischen Erstversorgungsangeboten.

Gemeinsame politische Schnittmengen: Kausalitätsbegriff und Beweisanforderungen

Als thematische Schnittpunkte identifizierten die Teilnehmerinnen zwei zentrale juristische Problemfelder:

1. **Kausalitätsprüfung im Sozialrecht:** Die Unterscheidung zwischen „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ und „mit Wahrscheinlichkeit“ hat erhebliche Auswirkungen auf die Leistungsgewährung. Gerade bei psychischen Traumafolgen fällt es Betroffenen schwer, die Beweisforderungen zu erfüllen. Die Beteiligten betonten die Notwendigkeit, diese Begrifflichkeiten gesetzlich zu schärfen und die praktische Handhabung zu vereinfachen.
2. **Erweiterung von Beweiserleichterungen:** Der Weiße Ring forderte die Einbeziehung psychischer Störungen, wie sie in der Einsatzunfallverordnung aufgeführt sind, in die Vermutungsregelung des § 4 SGB XIV. Für die VOD stellt sich die Frage, ob für Verkehrsoffer durch eine Änderung des § 109 SGG (z. B. durch stärkere Einbeziehung psychologischer Gutachten) ebenfalls Zugänge verbessert werden können.

Beide Organisationen sehen eine politische Notwendigkeit zur Reform – nicht zuletzt auch zur Stärkung der Opferrechte, wie sie in der EU-Opferschutzrichtlinie 2012/29/EU verankert sind.

Perspektive: Gemeinsamer parlamentarischer Abend

Als nächster Schritt wurde die Idee eines parlamentarischen Abends in Berlin skizziert. Angedacht wurde ein fachlicher Dialog mit Politik, Justiz, Medizin und Zivilgesellschaft. Die Kernthemen sollen in jeweils zwei Impulsvorträgen (aus Sicht des Weißen Rings und der VOD) präsentiert werden, gefolgt von einer moderierten Podiumsdiskussion und einem informellen Austausch.

Dieses Format soll dazu beitragen, zentrale Forderungen beider Organisationen sichtbar zu machen – darunter:

- Beweiserleichterungen bei psychischen Traumafolgen
- Einbeziehung von Verkehrsoffern in opferschutzrechtliche Regelsysteme
- Verbesserung der psychologischen Erstversorgung

Die VOD dankte dem Weißen Ring für den offenen und konstruktiven Austausch. Beide Organisationen verfolgen weiterhin das gemeinsame Ziel, Betroffenen schnell, wirksam und unbürokratisch zu helfen – und gemeinsam politische Impulse für ein gerechteres System sozialer Entschädigung zu setzen.

Vernetzt für mehr Sicherheit – Beitritt der VOD zur NRW Initiative „#sicherimStraßenverkehr“

Ein zukunftsweisender Meilenstein für die Verkehrsunfallprävention in Nordrhein-Westfalen wurde im Jahr 2024 mit dem Beitritt der VOD zur landesweiten Präventionsinitiative „#sicherimStraßenverkehr“ gesetzt. Mit der Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung im Dezember 2024 durch die Geschäftsstelle der Initiative und den Geschäftsführenden Vorstand der VOD wurde der Grundstein für eine langfristige, vernetzte Zusammenarbeit gelegt. Im Mittelpunkt steht ein gemeinsames Ziel: die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen durch abgestimmte Präventionsarbeit – verbunden mit der Stärkung des Opferschutzes und der Förderung einer verantwortungsbewussten Verkehrskultur.

Landesweite Netzwerke erstmals vereint: Eine Struktur mit Signalwirkung

Anders als in der Kriminalprävention fehlten in NRW bislang zentrale, strukturierte Netzwerke für die Verkehrsunfallprävention. Der im Oktober 2023 von der Landesregierung NRW initiierte, ressortübergreifende Ansatz markiert deshalb einen entscheidenden Wandel. Die Beteiligung gleich mehrerer Ministerien – des Innenministeriums, des Verkehrsministeriums, des Bildungsministeriums und des Ministeriums für Kinder, Jugend, Familie und Integration – unterstreicht die gesellschaftliche Relevanz der Initiative. Die im Dezember 2023 gegründete interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) gab den Startschuss für das landesweite Projekt „Sicherheit im Straßenverkehr“, das seither systematisch ausgebaut wird.

Die VOD war bereits im Frühjahr 2024 auf der „Fachtagung Verkehr“ der Polizei NRW in Selm präsent, bei der das Projekt offiziell vorgestellt wurde. Im Juni 2024 beteiligte sich die VOD aktiv am 2. Projektgruppentreffen im LAFP NRW in Brühl. Diese frühe und kontinuierliche Einbindung bot die Möglichkeit, die Perspektive der VOD als gemeinnütziger Akteur für Verkehrsunfallprävention und Opferhilfe frühzeitig in die Entwicklung des Netzwerks einzubringen.



Partnerschaftlich, abgestimmt, wirksam: Die Ziele der Kooperation

Die unterzeichnete Kooperationsvereinbarung definiert zentrale Leitlinien für die gemeinsame Arbeit. Im Zentrum stehen die Förderung von Rücksichtnahme, Verkehrsverantwortung und Schutz aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der besonders verletzlichen Gruppen wie Kinder, ältere Menschen, Radfahrende und Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Ziele der Initiative decken sich in hohem Maße mit den satzungsgemäßen Aufgaben der VOD – insbesondere:

- die Sensibilisierung für Gefahren im Straßenverkehr,
- die Förderung positiver Verhaltensmuster bei Verkehrsteilnehmenden,
- die Reduzierung von Verkehrsunfällen,
- die Milderung der Unfallfolgen durch gezielte Aufklärung und Unterstützung der Betroffenen.

Die Partner der Initiative – darunter Polizei, Behörden, Verbände und Bildungseinrichtungen – verpflichten sich, entsprechend ihren Ressourcen und Zuständigkeiten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Für die VOD bedeutet das: Es werden die vorhandene Fachexpertise in der Primär- und Sekundärprävention eingebracht, zielgruppengerechte Informationsmaterialien geliefert sowie eine Beteiligung an Kampagnen und der Vermittlung praxisnaher Impulse aus der Arbeit mit Unfallopfern gewährleistet.

Vom Flickenteppich zur landesweiten Wirkung

Ein zentrales Anliegen der NRW-Initiative ist die Bündelung lokaler Initiativen und die Überwindung bisheriger Insellösungen. Denn vielerorts bestehen zwar erfolgreiche Partnerschaften zwischen Polizei, Schulen, Verkehrswachen oder Gesundheitsdiensten – jedoch mit sehr unterschiedlichen Standards, Formaten und Wirkungsgraden. Die neue Plattform bietet diesen lokalen Netzwerken eine überregionale Struktur, fördert den gegenseitigen Austausch und die Entwicklung gemeinsamer Themenschwerpunkte.

Für die VOD eröffnen sich dadurch neue Möglichkeiten: Einerseits können Best-Practice-Modelle aus eigener Arbeit in anderen Regionen adaptiert werden, andererseits kann die VOD ihre bestehenden Kooperationen durch landesweite Synergieeffekte vertiefen. Für große wie für kleinere Mitgliedsorganisationen und Partner in ländlichen Regionen ist die landesweite Plattform ein wertvoller Multiplikator.



Schwere Verkehrsunfälle und damit einhergehendes menschliches Leid sind vermeidbar. Niemand darf im Straßenverkehr schwer verletzt werden oder sein Leben verlieren.

Unser Netzwerkpartner die **Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.** bietet Unfallopfern unmittelbare Hilfe und möchte die Folgen nach einem Verkehrsunfall für die Opfer mindern.

Öffentlich sichtbar – gemeinsam wirksam

Die Öffentlichkeit wurde erstmals im Oktober 2024 im Rahmen eines Ministertermins in Herne über die neue Initiative informiert. Auch die VOD war bei dieser Veranstaltung präsent. Ein Foto zeigt, wie an Kindern nützliche Reflextierchen verteilt wurden, die die Sichtbarkeit im Straßenverkehr erhöhen.

Die Außendarstellung der NRW-Initiative – unterstützt durch eine zentrale Geschäftsstelle beim Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste (LZPD NRW) – verfolgt einen professionellen und einheitlichen Kommunikationsansatz. Das Netzwerk-Logo, das allen Partnern für ihre Maßnahmen zur Verfügung steht, signalisiert die Zugehörigkeit zu einer gemeinsamen Bewegung und stärkt die Wahrnehmung der Initiative bei Bürgerinnen und Bürgern.

Wichtige Informationskanäle – darunter eine eigene Website der NRW-Initiative, flankiert von Printprodukten, Medienarbeit und Aktionen vor Ort – sollen die Sichtbarkeit künftig weiter erhöhen. Die VOD nutzt bereits erste Gelegenheiten, ihre Aktivitäten im Rahmen der Netzwerkarbeit kenntlich zu machen und durch transparente Kommunikation zur Bekanntmachung beizutragen.

Verkehrsunfallprävention und Opferhilfe – zwei Seiten derselben Medaille

Aus Sicht der VOD ist die NRW-Initiative nicht nur ein Projekt der Unfallverhütung – sie ist auch ein Appell an gesellschaftliche Verantwortung. Die Unterstützung von Unfallopfern, Angehörigen und Ersthelfenden ist kein bloß nachsorgendes Element, sondern integraler Bestandteil ganzheitlicher Verkehrssicherheitsarbeit. Die Initiative ermöglicht es der VOD, diesen Ansatz verstärkt in die Öffentlichkeit zu tragen und stärker mit anderen Bereichen wie Schulprävention, Kinderschutz oder Integrationsarbeit zu verknüpfen.



Zudem kann das Netzwerk dazu beitragen, wichtige Lücken zu schließen – etwa bei der traumasensiblen Kommunikation, bei der Nachsorge nach schweren Unfällen oder bei der Berücksichtigung besonders gefährdeter Gruppen (z. B. Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität). In diesen Feldern wird die VOD weiterhin mit Nachdruck tätig bleiben – künftig im Schulterschluss mit starken Partnern aus dem Netzwerk.

NRW macht Tempo – für mehr Sicherheit und ein starkes Miteinander

Die Gründung der NRW Initiative – #sicherimStraßenverkehr ist ein bedeutsamer Schritt auf dem Weg zu einer professionellen, strukturierten und flächendeckenden Verkehrsunfallprävention in Nordrhein-Westfalen. Der Beitritt der VOD im Jahr 2024 war folgerichtig und konsequent – nicht nur im Hinblick auf die eigenen satzungsgemäßen Ziele, sondern auch mit Blick auf den gesellschaftlichen Auftrag, Menschenleben zu schützen und Unfallfolgen zu lindern.

Die Initiative bietet eine Plattform, auf der die VOD ihr Wissen teilen sowie dazu beitragen kann, voneinander zu lernen und gemeinsam zu handeln – für mehr Sicherheit, weniger Leid und ein starkes Zeichen für einen achtsamen Straßenverkehr in diesem Bundesland.

Peter Schlanstein

Verkehrsunfallentwicklung 2024 in Nordrhein-Westfalen (NRW)

Unfallbilanz 2024: Zahlen und Bedeutung

NRW verzeichnete im Jahr 2024 wieder einen Anstieg der Verkehrsunfälle. Innenminister Herbert Reul präsentierte am 17. März 2025 die neue Unfallstatistik: Rund 643.000 Verkehrsunfälle wurden 2024 polizeilich erfasst – etwa 2.000 mehr als im Vorjahr. Alle 49 Sekunden wurde damit irgendwo in NRW ein Unfall gemeldet. Noch besorgniserregender: 485 Menschen kamen 2024 im Straßenverkehr ums Leben, 35 mehr Todesopfer als 2023



(ein Anstieg um 7,8 %). Gleichzeitig sank die Zahl der Verletzten leicht auf etwa 78.000 (–1,2 %). Diese Entwicklung ist insgesamt nicht positiv im Sinne der „Vision Zero“, also der Vision null Verkehrstote. Niemand kann sich den Gefahren des Straßenverkehrs dauerhaft entziehen, und oft entscheidet der Zufall, wie schwer die Folgen bei einem Unfall ausfallen.

Die Unfallzahlen stehen immer für menschliches Leid. Durchschnittlich 28 Menschen wurden 2024 jeden Tag auf NRWs Straßen schwer verletzt. Die VOD regt an, die Statistik der Unfallopfer so lange fortzuführen, bis alle Verletzten vollständig genesen sind – um sichtbar zu machen, wie viele Menschen noch Monate oder Jahre nach dem Unfall mit den Folgen zu kämpfen haben. So würde die Bedeutung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen für die Opfer unübersehbar: Die gesellschaftliche Verantwortung endet nicht, sobald ein Unfall in der Jahresstatistik „abgehakt“ ist. Hinter jeder Zahl in der Bilanz stehen individuelle Schicksale – bei Todesopfern und Verletzten geht es immer um Menschenleben. Diese Erkenntnis unterstreicht, warum Prävention und Opferhilfe zentrale gesamtgesellschaftliche Aufgaben sind.

Besorgniserregende Trends im Jahr 2024

- **Mehr Motorradunfälle:** Besonders alarmierend ist die Entwicklung bei Motorradunfällen. 3.160 Motorradfahrer/-innen verunglückten 2024 in NRW – 8,8 % mehr als im Vorjahr. Noch drastischer stieg die Zahl der tödlich Verunglückten: 86 Motorradfahrende kamen ums Leben, ein Zuwachs um 48 %. Das waren in der Saison im Schnitt über zwei Tote pro Woche. Auch Unfälle mit neuen Verkehrsmitteln wie E-Scootern und Pedelecs nahmen weiter zu. Innenminister Reul mahnte, hinter jeder Statistik stecke ein tragisches Schicksal und eine Familie, die mit dem Verlust weiterleben muss – keiner dieser Unfälle hätte passieren müssen. Als Reaktion wurde im Herbst 2024 das landesweite Präventionsnetzwerk #sicherimStraßenverkehr gestartet, dem auch die VOD angehört. Gemeinsam mit vielen Partnern sollen mit solchen Aktionen – etwa einer großen Biker-Sicherheitsveranstaltung zum Start der Motorradsaison 2025 – alle Verkehrsteilnehmer für mehr Vorsicht und Sicherheit sensibilisiert werden.



- **Drogen im Straßenverkehr:** Deutlich verschärft hat sich 2024 das Problem von Alkohol und Drogen am Steuer. Die Polizei registrierte 986 Unfälle unter Einfluss berauschender Mittel, 11,5 % mehr als 2023 (884 Unfälle). In 412 dieser Fälle wurde Cannabis als Unfallursache festgestellt. Auch die Zahl tödlicher Drogenunfälle stieg: 10 Menschen kamen 2024 bei unter Drogeneinfluss verursachten Unfällen ums Leben (2023: 7). Innenminister Reul hatte bereits 2023 befürchtet, dass die Teillegalisierung von Cannabis zu mehr Unfalltoden führen würde – diese Prognose hat sich leider bewahrheitet. „Die Einnahme von Drogen kann zahlreiche körperliche und psychische Auswirkungen hervorrufen, zum Beispiel die Einschränkung des Reaktions- oder Konzentrationsvermögens. Im Straßenverkehr kann das fatale Folgen haben, insbesondere wenn verschiedene Drogen gleichzeitig eingenommen werden oder zusätzlich Alkohol konsumiert wird“, warnte Reul. Fraglich ist – unabhängig von der am 22. August 2024 gemäß § 24a StVG in Kraft getretenen 3,5 ng-Grenze für THC – weiterhin, ab wann regelmäßiger Drogenkonsum als erhebliche Gefährdung im Verkehr einzustufen ist. Hier sind laut Reul dringend weitere Untersuchungen und bessere Messmethoden nötig, um z. B. die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) fundiert begründen zu können.



- **Illegale Autorennen:** Trotz strafrechtlicher Verfolgung nehmen verbotene Straßenrennen weiter zu. 2024 zählte die Polizei 2.270 illegale Kfz-Rennen, 126 mehr als im Jahr davor. Bei 578 Unfällen infolge solcher Rasereien wurden 15 Menschen getötet – ein dramatischer Anstieg gegenüber 3 Todesopfern im Jahr 2023. Die Täter sind überwiegend junge Fahrer (Durchschnittsalter 25 bis 27 Jahre), die rücksichtslos ihr eigenes Leben und das Unbeteiligter aufs Spiel setzen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, setzt das Innenministerium neben harten Strafen auch auf Prävention: Das schulische Unterrichtskonzept „Verantwortung stoppt Vollgas“ wurde entwickelt, um insbesondere Jugendliche für die Gefahr illegaler Rennen zu sensibilisieren. Dieses Präventionsprogramm steht allen weiterführenden Schulen in NRW zur Verfügung und soll helfen, eine Kultur der Verantwortung statt falschen Rennfahrer-Ehrgeizes zu fördern.
- **Unfallflucht und Opferschutz:** Unverändert hoch ist die Zahl der Fahrerfluchten. 147.349 Unfallfluchten registrierte die Polizei 2024 in NRW – das entspricht rund 23 % aller Unfälle und liegt noch höher als 2023 (145.367 Fälle). Jede Unfallflucht ist nicht nur eine Straftat, sondern ein sozialetisch verwerfliches Verhalten, weil die Opfer mit ihrem Schaden alleingelassen werden. Vor diesem Hintergrund hat der Opferschutz große Bedeutung: Die Landesregierung lehnt Überlegungen des Bundes ab, Fahrerflucht weniger streng zu ahnden. Eine vom Bundesjustizministerium diskutierte Herabstufung von der Straftat zur Ordnungswidrigkeit würde dem Interesse der Unfallopfer klar zuwiderlaufen und ist nicht vertretbar. Die Polizei klärt, wenigstens bei schweren Folgen, viele Unfallfluchten auf: In 12 von 13 Fällen, in denen 2024 Unfallverursacher flohen und Menschen ums Leben kamen (insgesamt 16 Tote), konnten die Täter ermittelt werden. Dennoch bleibt Unfallflucht ein gravierendes Problem, das aus Sicht des Opferschutzes konsequent verfolgt werden muss.

Kooperation als Schlüssel: Prävention und Opferhilfe Hand in Hand

Bereits seit 2017 besteht ein Kooperationsvertrag zwischen dem Land NRW und der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD), der seitdem intensiv gelebt wird. „Nach einem Unfall ist für die Opfer nichts mehr wie vorher. Ihnen muss geholfen werden, und zwar schnell, kompetent und unbürokratisch“, erklärte der damalige Innenminister Ralf Jäger bei der Vertragsunterzeichnung im Mai 2017. Als bundesweiter Dachverband vermittelt die VOD den Betroffenen die richtigen Ansprechpartner – etwa für psychologische Hilfe oder Unterstützung im Umgang mit Behörden – und hilft gerade dann weiter, „wenn es kompliziert wird“, so seinerzeit der VOD-Vorsitzende Prof. Dr. Wilfried Echterhoff. Konkret sieht die Kooperation vor, Unfallopfern und ihren Familien innerhalb der ersten 24 Stunden nach einem Unfall Hilfe anzubieten, denn besonders in dieser Phase wird Unterstützung am dringendsten gebraucht. Alle 47 Polizeibehörden in NRW stellen hierfür Ansprechpartner bereit, die schnell und professionell helfen und Betroffene an das Hilfenetzwerk der VOD vermitteln. Diese enge Zusammenarbeit von Polizei und Opferschutzorganisation wurde schon von Innenminister Jäger als „wichtiger Schritt“ gewürdigt. Im Ergebnis gilt: In Kooperation mit der Polizei des Landes NRW kümmern wir uns um Sie – wir lassen niemanden allein. Dieses Versprechen der VOD an die Unfallopfer in NRW unterstreicht den positiven Effekt der Partnerschaft: Kein Unfallopfer soll ohne Hilfe bleiben.

Auch in der Unfallprävention setzt NRW auf gemeinsames Handeln. Im Herbst 2024 hat die Landesregierung die Initiative „#sicherimStraßenverkehr“ ins Leben gerufen – ein Präventionsnetzwerk, das die größten Akteurinnen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit in NRW unter einem Dach vereint. Mehrere Landesministerien (Inneres, Verkehr, Schule, Familie) haben hierfür Behörden, Verbände und Organisationen – darunter die VOD – an einen Tisch

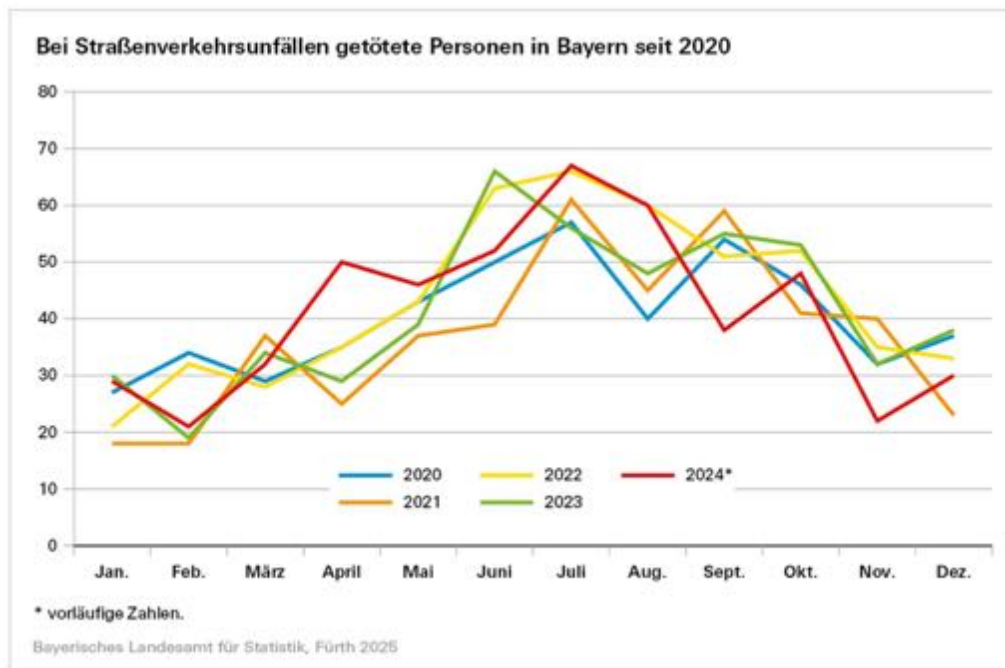
geholt, um Ressourcen zu bündeln und Synergieeffekte zu erzielen. Bisher arbeitete jede Institution oft für sich; künftig sollen gemeinsam neue Ideen für kooperative Kampagnen und Präventionsmaßnahmen entstehen. Die VOD ist diesem interministeriellen Netzwerk am 13.12.2024 beigetreten und bringt nun ihre Erfahrung sowohl in Prävention wie auch in der Opferhilfe dort mit ein. Diese breite Allianz für Verkehrssicherheit zeigt, welchen Stellenwert Kooperation heute hat, um die Zahl der Unfälle zu reduzieren und die Folgen für Unfallopfer abzumildern. Schließlich, so formulierte es damals Innenminister Jäger, ist „der beste Opferschutz, Opfer zu verhindern“ – jedes Todesopfer und jeder Verletzte, der durch präventive Maßnahmen vermieden wird, erspart menschliches Leid. Gemeinsam engagieren sich Landesbehörden, Polizei und Verbände wie die VOD dafür, dass auf NRWs Straßen weniger Unfälle passieren und dass im Falle eines Unfalls kein Opfer alleine gelassen wird.



Peter Schlanstein

Aktuelles zum Freistaat Bayern

Auf Bayerns Straßen verunglückten im Jahr 2024 nach den vorläufigen Meldungen der Polizei 62 686 Menschen, das sind 0,3 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Wie das Bayerische Landesamt für Statistik weiter mitteilt, verringerte sich die Zahl der Verkehrstoten auf 495 (2023: 499). Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle sank ebenfalls, und zwar um 2,0 Prozent auf insgesamt 381 063 Unfälle (2023: 388 817).



Prinzipiell ist eine leicht rückläufige Tendenz (- 4 Getötete = 0,8%) erkennbar, doch das Ziel von Vision Zero von -40 % innerhalb einer Dekade kann so nicht erreicht werden.

Insgesamt ist die Zahl der getöteten Radfahrer (94) gestiegen (2023: 85). Außerdem gab es mehr Unfälle (717) unter Drogeneinfluss (2023: 685).

Im Detail ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrern 2024 mit knapp 19.300 Fahrradunfällen zwar erneut leicht rückläufig, dennoch bereitet es dem Innenminister Herrmann große Sorge, dass mehr getötete Radfahrer zu beklagen sind. „Wir werden weiterhin alles daransetzen, den Radverkehr in Bayern sicherer zu machen“, betonte Herrmann. Sicherheitserfolge verspricht sich der Innenminister vor allem von einer besseren Radinfrastruktur. Bis 2030 sollen gemeinsam mit den Kommunen 1.500 Kilometer neue Radwege entstehen. Ein besonders probates Mittel für mehr Radl-Sicherheit sind die speziellen Fahrradstreifen der Bayerischen Polizei. „In Bayern sind inzwischen mehr als 800 Polizisten auf Fahrradstreife.“

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss stieg 2024 von 685 auf 717. Ein deutliches Plus von rund 27 Prozent gab es bei der Zahl der Fahrer, die unter Drogeneinfluss erwischt worden sind. Mehr als die Hälfte davon stand unter Einfluss von Cannabis. „Die Entscheidung der Bundes-

regierung, Cannabis zu legalisieren, war völlig falsch. Die Folgen dieses absurden Gesetzes zeigen sich jetzt klar im Straßenverkehr. Mehr Fahrten unter Cannabiseinfluss erhöhen die Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer erheblich. So kann es nicht weitergehen“, betonte Herrmann.

Der Innenminister kündigte eine Reihe von Schwerpunktmaßnahmen für 2025 an. Im Fokus stehen über das gesamte Jahr hinweg die Sicherheit von fahrradfahrenden Kindern und Senioren, zum Beispiel bei der landesweiten Schwerpunktaktion zur Radfahrsicherheit.

Zielvorgaben bis 2030

Land	Verkehrstote		Schwerverletzte		Ziel SV	
	2020	2030	2020	2030	2030	Einw. Mio.
Schweden	192	- 50 %	12.200	- 50 %	6.100	10,3
Schweiz	200	- 50%	4.000	- 40%	2.500	8,6
Deutschland	2.569	- 40%	58.000	signifikant	?	83
Österreich	362	- 50%	6.650	- 50%	3.325	8,9

Bei den Zielvorgaben wird in Deutschland nur etwas unscharf von einer signifikanten Änderung bei den Schwerverletzten gesprochen, wohingegen andere Länder klare Reduktionen zwischen -40 % und -50% gesetzt haben.

Weitere Aktivitäten:

AIS 3+ Erfassung

Weiterhin wird im Freistaat Bayern an der besseren statistischen Erfassung von Schwerstverletzten, so genannte AIS 3+ Verletzte gearbeitet. Hier sehen wir eine deutliche Unterstützung von Polizei und Verkehrsexperten. Gemeinsame Aktivitäten z.B. im Bund-Länder Fachausschuss für eine bundesweite Erfassung wären ein Ziel, welches in den Nachbarländern Österreich und der Schweiz schon längere Zeit funktioniert (sog. D A CH Arbeitsgruppe).

KS Energie- und Umweltpreis München Vision Zero Stand

Im Juli 2024 wurde der KS Energie- und Umweltpreis in München vergeben. Hier fand eine kleine Ausstellung zum Thema Vision Zero durch Dr. Wolfram Hell statt. Diese wurde mit einigen Teilnehmern diskutiert. Wichtig erscheint die Vernetzung von Straßenplanung, Stadt und Landschaftsplanung, wo bislang noch nicht alle Erkenntnisse der Unfallforschung umgesetzt werden. Hier wurde eine vertiefte Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Stefanie Bremer von der Universität Kassel vereinbart. Als Preisträger wurden von Bayerns Umweltminister Glauber die E-LKWs von Daimler Truck sowie ein Lade-System für Mehrfamilienhäuser der Firma Mahle gewürdigt.

Dr. Wolfram Hell

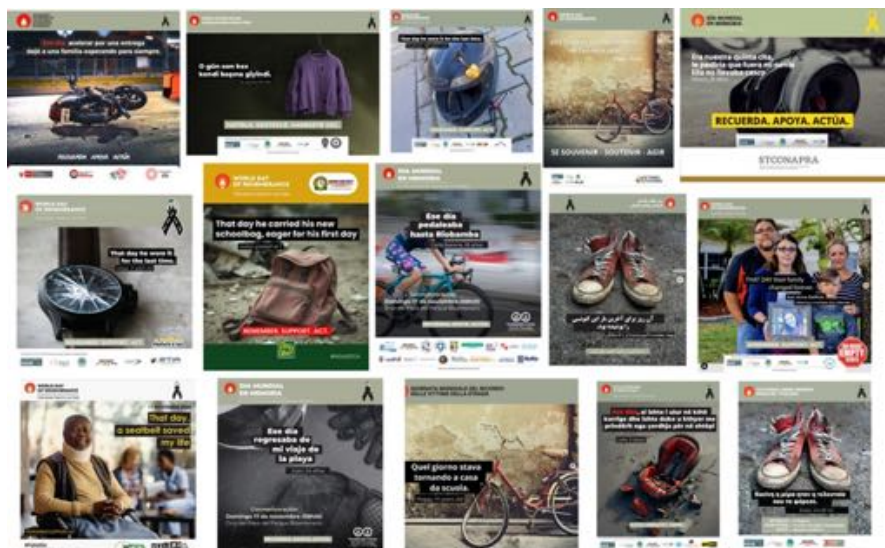
Weltgedenntag der Verkehrstoten

Der Weltgedenntag der Verkehrstoten, international bekannt als World Day of Remembrance for Road Traffic Victims (WDoR), wird jedes Jahr am dritten Sonntag im November begangen. Dieser Tag dient dem Gedenken an die vielen Millionen Menschen, die jährlich durch Verkehrsunfälle getötet oder verletzt wurden. Jährlich sterben weltweit etwa 1,2 Millionen Menschen durch Verkehrsunfälle. Diese Zahl verdeutlicht die gravierenden Auswirkungen des Straßenverkehrs und die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen zu ergreifen.

Die European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) ist als Initiator dieses Gedenktages in der entsprechenden Arbeitsgruppe der WHO vertreten, so auch in der 2004 gegründeten United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC). Der Weltgedenntag für Verkehrstote, der von vielen Verkehrstotenorganisationen unter dem Dach der FEVR seit 1995 in vielen Ländern begangen wurde, konnte mit Unterstützung der Weltgesundheitsorganisation WHO auf der Generalversammlung der Vereinten Nationen in der Resolution 60/5 vom 26. Oktober 2005 als globaler Gedenktag für die Verkehrstoten etabliert werden. Seit 2020 wird der Weltgedenntag für die Verkehrstoten von der WHO koordiniert.

Im Rahmen der WDoR-Aktionsdekade für Straßenverkehrssicherheit 2021-2030 wurden die drei Aktionselemente **Erinnern – Unterstützen – Handeln** mit jeweils eigenen Inhalten kreiert und von der Fundación MAPFRE gesponsert und vom Global Forum for Road Traffic Safety der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen UNECE, der Weltgesundheitsorganisation WHO, der Europäischen Kommission, dem International Road Assessment Programme und nicht zuletzt vom ETSC unterstützt.

Um die Aktionen und Kampagnen für den Weltgedenntag besser und damit schlagkräftiger zu koordinieren, haben sich 2024 erstmalig die drei weltweit führenden Verkehrstotenorganisationen zusammengeschlossen, um gemeinsam die Interessen von Verkehrstoten mit einer starken Stimme zu vertreten und das Bewusstsein für Verkehrssicherheit zu stärken.



Die Präsidenten von

- FICVI (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial)
- IRVP (International Road Victim Partnership) und
- FEVR (European Federation of Road Traffic Victims)

unterzeichneten im Oktober 2024 einen Kooperationsvertrag, um künftig mit einer Stimme für die Verkehrsoffer und ihre Hinterbliebenen zu sprechen, anstatt sich in Einzelaktionen zu verzetteln. Diese Zusammenarbeit ermöglicht eine stärkere globale Präsenz und Wirkung des WDoR.

Die WDoR Kampagne 2024 – Dieser Tag

- Erzählt werden die Geschichten jenes Tages, an dem Verkehrsunfälle das Leben der Opfer für immer beendet oder verändert haben.
- Jedes Opfer hat seine eigene Geschichte von diesem Tag, die seine Verwandten, Freunde und Bekannten in ihrem Gedächtnis bewahren.
- Die emotionale Belastung dieses Tages ist so stark, dass er für immer in unserem Gedächtnis bleibt.

Diese Kampagne wurde auf 6 Kontinenten in 25 Sprachen von 140 Organisationen weltweit bei 121 auf der WDoR Webseite registrierten Veranstaltungen vorgestellt:

Als Mitglied in internationalen Netzwerken wie der FEVR koordiniert die VOD die europaweiten Aktionen und Initiativen für Verkehrsoffer für den Weltgedenktag in Deutschland und hat sich mit entsprechenden Inhalten auf ihrer Webseite beteiligt:

Bedauerlicherweise konnten wir uns nicht wie in anderen Staaten an einer bundesweiten Gedenkstätte der Verkehrsoffer versammeln. Ein solches Mahnmal konnte trotz entsprechender Bemühungen in Deutschland noch nicht realisiert werden.



Wulf Hoffmann

E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD

(Stand: 09/2025)



**AUTOMOBIL-CLUB
VERKEHR**

ACV Automobil-Club Verkehr e.V.

Mail: acv@acv.de



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

Mail: info@bvdm.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



**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



**BJÖRN STEIGER
STIFTUNG**

Björn Steiger Stiftung

Mail: info@steiger-stiftung.de



**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



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Mail: info@fuss-ev.de



Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB (DPoIG)

Mail: dpolg@dbb.de



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

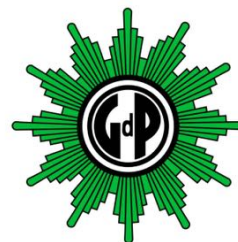
Gesellschaft für Medizinische und Technische
Trauma-Biomechanik GMTTB e.V.

Mail: u.dippold@t-online.de



Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)

Mail: kontakt@dvw-ev.de



Gewerkschaft der Polizei (GdP)

Mail: gdp-bund-berlin@gdp.de

EnableMe

Stiftung MyHandicap

Stiftung EnableMe

Mail: info@enableme.de



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

Mail: info@fv-pasig.de

Gezeiten Haus



Gezeiten Haus

Mail: info@gezeitenhaus.de



Hellwach mit 80 km/h e. V.

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



Hilfe Für Helfer In Not/Polizei-Feuerwehr-
Rettungsdienst e.V.

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



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

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



TÜVRheinland®

FSP

TÜV Rheinland - FSP

Mail: fsp@fsp.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: 09/2025)

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

Dr. med. Wolfram Hell, Institut für Rechtsmedizin Ludwig-Maximilians-Universität München (LMU), München

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

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

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

Dr. med. Renate Zunft, TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG, Medizinisch Psychologisches Institut, Hannover

Ehrenvorsitzender der VOD (Stand: 09/2025)

Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, Bergische Universität Wuppertal

Wissenschaftlicher Beirat der VOD (Stand: 09/2025)

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

Dipl.-Psych. Ute Hammer, ehemals Geschäftsführerin Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Berlin

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-Kraftfahrt-Schadenkommission

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

Prof. Dr. med. Christian Juhra, Universitätsklinikum Münster

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

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, ehemals Leiter der Abteilung Methodenlehre, Diagnostik und Evaluation des psychologischen Instituts der Universität Bonn

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

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

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

Erster Oberamtsanwalt Andreas Winkelmann, Leiter der Abteilung zur Bearbeitung verbotener Kraftfahrzeugrennen der Anwaltschaft Berlin

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

Zahlen und Fakten

Einnahmen und Aufwendungen

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden (insgesamt 86.675,67 Euro), waren im Jahr 2024, neben den Spenden (insgesamt 12.753,20 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD.

Im Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2024 ist, nach Abzug der Ausgaben in Höhe von 65.708,66 Euro, damit insgesamt ein Positivsaldo von 35.720,21 Euro entstanden.

Die Ausgaben der VOD im Jahr 2024 gliedern sich wie folgt:

Fremdleistungen

Hilfenetzwerk	- 8.714,69 €
---------------	--------------

Löhne und Gehälter

Löhne und Gehälter	- 4.930,87 €
--------------------	--------------

Gesetzliche soziale Aufwendungen

Beiträge zur Berufsgenossenschaft	- 16,90 €
-----------------------------------	-----------

Steuern, Versicherungen und Beiträge

Versicherungen	- 432,76 €
----------------	------------

Beiträge	- 7.244,31 €
----------	--------------

Werbe- und Reisekosten

Öffentlichkeitsarbeit	- 5.280,69 €
-----------------------	--------------

Reisekosten	- 23.035,69 €
-------------	---------------

Verschiedene Kosten

Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 20,40 €
------------------------------------	-----------

Verkehrsexpertentag 2024	- 6.956,64 €
--------------------------	--------------

Porto	- 22,90 €
-------	-----------

Telekom/Internetpräsenz	- 3.342,39 €
-------------------------	--------------

Zeitschriften/Bücher/dig. Medien (Fachlit.)	- 3.605,78 €
---	--------------

Rechts- und Beratungskosten	- 794,92 €
-----------------------------	------------

Buchführungskosten	- 988,30 €
--------------------	------------

Nebenkosten des Geldverkehrs	- 321,42 €
------------------------------	------------

Summe der Ausgaben	- 65.708,66 €
---------------------------	----------------------

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) die Anliegen als Dachorganisation für alle Organisationen zu vertreten, die sich um die Belange der Verkehrsunfallopfer in Deutschland kümmern,
- b) die Unterstützung und Förderung dieser Organisationen sowie von Organisationen, die sich für Verkehrssicherheit einsetzen,
- c) die unentgeltliche Eigenbetreuung von Verkehrsunfallopfern,
- d) die Streitschlichtung zwischen Verkehrsunfallopfern und Kfz- Haftpflichtversicherern durch Mediation und andere Formen der außergerichtlichen Streitbeilegung,
- e) die Teilnahme an nationalen und internationalen Netzwerken.



VOD · HSPV NRW · Nevinghoff 8/10 · 48147 Münster

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.