Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.
VOD

Jahresbericht 2025/2026 der VOD

Verkehrsunfälle verhindern – Folgen mildern – Menschen schützen



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

SPK Münsterland Ost, BIC: WELADED1MST
IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im September 2026

Die VOD ist der deutsche Dachverband für die Institutionen der Verkehrsunfall-Opferhilfe.
Die Gemeinnützigkeit der VOD wurde vom Finanzamt Münster-Außenstadt unter
Az. 336/5827/6946 zuletzt am 13.04.2026 anerkannt.

Der Jahresbericht 2025 enthält auch wichtige Ereignisse / Erfolge / Entwicklungen aus der ersten Jahreshälfte 2026, die ihren Schwerpunkt oder Ausgangspunkt im Vorjahr hatten.

Beiträge: Mitglieder des Vorstands und des Wissenschaftlichen Beirats der VOD. Beiträge mit Autorenzeile sind namentlich gekennzeichnet. Nicht gekennzeichnete Beiträge sind redaktionelle Beiträge der VOD.

Fotos: © Bayerisches Landesamt für Statistik (LfStat); BS-Bildschön; CAR 2 CAR Communication Consortium; D-A-CH-Verkehrsinfrastrukturforschung; DVR; E. Koßmann; ETSC; Hellwach mit 80 km/h; MH|konzept; MUNV NRW; NRW Initiative - #sicherimStraßenverkehr; orinocoArt - stock.adobe.com; Polizei NRW; Schlanstein, P.; Stellantis Media; Trafikverket; Universitätsklinikum Würzburg (UKW); VOD; ZF Friedrichshafen AG; #mehrAchtung

Inhalt

1. Zum Auftakt

Grußwort des Vorsitzenden 3
Grußwort des NRW-Verkehrsministers Oliver Krischer zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2025 ... 5

2. Im Dialog für mehr Verkehrssicherheit

Veranstaltungen, Begegnungen und fachlicher Austausch

23. Deutscher Verkehrsexpertentag der VOD am 18. November 2025 in Münster 7
Die VOD beim 63. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2025 12
Die VOD beim Europäischen Polizeikongress 2025 14

3. Gemeinsam mehr erreichen

Netzwerke und Kooperationen für Verkehrssicherheit und Opferschutz

VOD-Mitwirkung in der Initiative #mehrAchtung 16

Europäisch vernetzt für die Belange von Verkehrsopfern

Entwicklungen bei der Europäischen Föderation der Verkehrsopfer (FEVR) 18

Erinnern, mahnen, Verantwortung übernehmen

Weltgedenktag der Verkehrsopfer 25

Verkehrssicherheit in den Ländern

Landesbericht aus dem Freistaat Bayern 28
Gemeinsam für sichere Wege: Die VOD in der NRW-Initiative #sicherimStraßenverkehr 34

4. Verkehrsunfall-Opferhilfe im Fokus

Unterstützung, Menschlichkeit und professionelle Begleitung

Hilfe, die ankommt: Aufgabenwahrnehmung des VOD-Hilfenetzwerks 38
„Wenn Worte Welten zerstören – und zugleich Halt geben müssen“
Überbringung von Todesnachrichten nach Verkehrsunfällen zwischen
Empathie, Professionalisierung und neuen Herausforderungen 41

5. Die VOD bezieht Stellung

Analysen, Positionen und Impulse für eine wirksame Verkehrssicherheitsarbeit: Risiken erkennen – Menschen schützen

Rausch fährt mit – und Unbeteiligte zahlen den Preis 43
Problematische Normalisierung der SUV 45
Achtsamkeit und Aggression – Befunde zu Interaktionen im Straßenverkehr und ihre rechtlichen Rahmenbedingungen 48

Prävention, die Menschen erreicht

Emo-Prävention für Profi Trucker – Musik, Gefühl und klare Regeln gegen tödliche Stauende-Unfälle 53
Strenger reicht nicht: Wie Sanktionen tatsächlich Leben retten 56
Die StVO-Novelle 2024 im Blick der VOD: Mehr Spielraum, noch keine Zeitenwende 58
Künstliche Intelligenz und vernetztes Fahren: Zwischen Schutzversprechen und neuen Risiken 60
Mehr wissen, gezielter schützen: Warum gute Unfalldaten Leben retten 62

6. Die VOD in der Öffentlichkeit

Informieren, einordnen, Position beziehen

Pressemitteilungen der VOD 65

7. Menschen und Strukturen der VOD

Mitglieder, Gremien und wissenschaftliche Expertise 68
E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD 71

8. Zahlen und Fakten

Wirtschaftliche Grundlage der Verbandsarbeit

Einnahmen und zielgerichtete Mittelverwendung der VOD 75

1. Zum Auftakt



Grußwort des Vorsitzenden

Liebe Leserinnen und Leser,

2025 hat uns erneut vor Augen geführt, wie eng Verkehrsunfallprävention und Verkehrsunfall-Opferhilfe zusammengehören. Hinter jeder Unfallzahl stehen Menschen, deren Leben sich in Sekunden verändern kann. Unser Auftrag bleibt deshalb ebenso klar wie anspruchsvoll: Unfälle möglichst verhindern, ihre Folgen mindern und Betroffene verlässlich unterstützen.

Die VOD hat ihre Stimme im Berichtsjahr dort eingebracht, wo wichtige Weichen gestellt werden.
Beim 23. Deutschen Verkehrsexpertentag „Schutz für Ungeschützte" standen besonders zu Fuß Gehende, Radfahrende, Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen im Mittelpunkt. Beim Deutschen Verkehrsgerichtstag und beim Europäischen Polizeikongress haben wir die Perspektive der Verkehrsunfallopfer in fachliche und rechtspolitische Debatten getragen. Zugleich haben wir unsere Zusammenarbeit in #mehrAchtung, der NRW-Initiative #sicherimStraßenverkehr und der Europäischen Föderation der Verkehrsopfer FEVR weiter vertieft.

Nicht minder wichtig ist, was jenseits von Kongressen und Stellungnahmen geschieht: die konkrete Hilfe für Menschen nach einem Unfall. Der wachsende Unterstützungsbedarf im VOD-Hilfenetzwerk zeigt, wie sehr Betroffene Orientierung, fachkundige Lotsenhilfe und psychosoziale Begleitung benötigen. Hier wollen wir weiter vernetzen, Versorgungslücken sichtbar machen und gerade psychische Unfallfolgen stärker in den Blick rücken.

Die Unfallbilanz 2025 mahnt zur Konsequenz: In Deutschland starben **2.832 Menschen** im Straßenverkehr, mehr als **371.000 wurden verletzt**. Auch europaweit ist der Fortschritt zu langsam, um die für 2030 gesetzten Ziele zu erreichen. Vision Zero darf daher kein fernes Leitbild bleiben. Sie muss Maßstab für Recht, Infrastruktur, Fahrzeugtechnik, Verkehrsüberwachung, Unfallaufnahme und politische Entscheidungen sein.

Für die kommenden Jahre liegen große Aufgaben vor uns: der bessere Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmender, wirksame Regeln und deren konsequenter Vollzug, belastbare und zugängliche Unfalldaten sowie der verantwortungsvolle Einsatz von Fahrerassistenz, Automatisierung und künstlicher Intelligenz. Ebenso brauchen Verkehrsunfallopfer einen verlässlichen Zugang zu Information, Unterstützung und qualifizierter Hilfe – möglichst unabhängig vom Wohnort. Prävention und Nachsorge dürfen nicht nebeneinanderstehen; sie müssen als Teile eines sicheren und menschlichen Verkehrssystems zusammengedacht werden.

Dass die VOD diesen Weg mit Wirkung gehen kann, verdanken wir unseren Mitgliedsorganisationen, dem Wissenschaftlichen Beirat, unseren Kooperationspartnerinnen und -partnern und allen, die sich ehrenamtlich einbringen. Ihnen gilt mein herzlicher Dank.

Unser gemeinsamer Maßstab bleibt der Mensch: weniger Tote und Schwerverletzte, weniger vermeidbares Leid – und bessere Hilfe für diejenigen, deren Leben sich durch einen Verkehrsunfall verändert hat.



(Peter Schlanstein)

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

Grußwort des NRW-Verkehrsministers Oliver Krischer zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2025

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Einladung zu Ihrer Fachtagung „Schutz für Ungeschützte“ in Münster-Hiltrup.



Im vergangenen Jahr kamen leider in Nordrhein-Westfalen 80 Radfahrende und 90 zu Fuß Gehende ums Leben und bundesweit waren es 441 Radfahrende und 397 zu Fuß Gehende. Jede dieser Zahlen steht für ein Leben, eine Familie, für Trauer. Besonders gefährdet sind Kinder und Seniorinnen und Senioren. Sie brauchen sicheren Raum im Straßenverkehr, sichere Übergänge, gute Beleuchtung und vor allem die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer.

Sicher unterwegs zu sein darf kein Luxus sein, es ist eine Frage von Lebensqualität, von Gerechtigkeit, von Respekt. Danke, dass Sie sich dafür einsetzen und dass Sie Menschen begleiten, die schwer verletzt wurden oder Angehörige verloren haben.

Verkehrssicherheit ist Gesellschaftspolitik. Sie betrifft alle, ob zu Fuß, auf dem Rad, im Auto oder auf dem Motorrad. Wir brauchen mehr Rücksicht statt Raserei. Die Straßen gehören nicht den Schnellsten, sie gehören uns allen.

Mit dem „Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2030“ hat die Landesregierung klare Ziele gesetzt. Im Mittelpunkt steht die Vision Zero: keine Toten, keine Schwerverletzten im Straßenverkehr. Bis 2030 wollen wir die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent und die der Schwerverletzten um 20 Prozent senken. Ja, das ist ehrgeizig, aber jedes gerettete Leben, jede verhinderte Verletzung ist ein Erfolg.

Verkehrssicherheit ist keine Statistik, sie ist Menschenschutz. Um das zu schaffen, brauchen wir viele, die mitarbeiten, Polizei, Kommunen, Schulen, Ehrenamt und jeden Einzelnen von uns. Politik kann Regeln setzen, Programme schaffen, doch umgesetzt wird sie auf der Straße, jeden Tag.

Ich danke allen, die dazu beitragen, engagiert und wirkungsvoll. Lassen Sie uns auch in Zukunft alle gemeinsam weitermachen für mehr Sicherheit, für weniger Leid, für Straßen, auf denen alle gut und sicher ankommen.

gez. Oliver Krischer
Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

2. Im Dialog für mehr Verkehrssicherheit

Veranstaltungen, Begegnungen und fachlicher Austausch

23. Deutscher Verkehrsexpertentag der VOD am 18. November 2025 in Münster

SCHUTZ für UNGESCHÜTZTE



Begrüßt wurden rund 100 Fachleute aus Wissenschaft, Verbänden, Verwaltungnund Polizei von Ute Hammer, ehemalige Geschäftsführerin des DVR, Prof. Dr. Iris Wiesner, Vizepräsidentin der HSPV NRW, und von Peter Schlanstein, dem neu gewählten Vorsitzenden der VOD.

„Die Straßen gehören nicht den Schnellsten, sie gehören uns allen."
In seiner Grußbotschaft stellte **Oliver Krischer**, Verkehrsminister des Landes NRW, die Weichen für den Verkehrsexpertentag.

Moderiert wurde die Tagung von **Kirsten Lühmann**, Präsidentin der Deutschen Verkehrswacht. Ihre zentrale Frage an alle Fachleute im Raum lautete: Mit welchen Maßnahmen können Menschen, die bei Kollisionen mit motorisierten Fahrzeugen ohne Schutz sind, besser geschützt werden?



Im Jahr 2024 kamen in Deutschland 441 Radfahrer und 397 Fußgänger bei Verkehrsunfällen ums Leben, zumeist innerorts. Insgesamt verunglückten im Stadtverkehr 108.718 Fußgänger und Radfahrer.

Dr. Sebastian Rauch vom Institut für empirische Soziologie der Universität Erlangen-Nürnberg widmete sich der Mobilität von Kindern und Jugendlichen, unter anderem dem Modal Split, dem Anteil der unterschiedlichen Wege-Zwecke sowie der Verkehrsmittelnutzung. Anschließend stellte er einen umfassenden Katalog notwendiger Maßnahmen zum Schutz von Kindern und Jugendlichen vor.



Als Fazit forderte Rauch unter anderem, die körperverletzliche Energie im Straßenverkehr zu begrenzen, Geschwindigkeiten zu reduzieren und Konfliktpunkte zu entschärfen.

„Geht das zu Fuß?", fragte **Wolfgang Packmohr** von FUSS e.V. die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in seinem Referat über die Mobilität älterer Menschen, von denen 86 Prozent zu Fuß am Straßenverkehr teilnehmen. Wie berechtigt die Frage ist, stellte er anhand der vielfältigen Hindernisse dar, die sich Personen, die zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs sind, in den Weg stellen.



Auch Packmohr forderte die Reduzierung der Geschwindigkeiten innerorts. Der Fußverkehr müsse als gleichberechtigte Mobilitätsform anerkannt und durch Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern umgesetzt werde: gesetzliche Rahmenbedingungen, kommunale Planung, Finanzierung und Förderung, Strukturen und Bewusstsein sowie Forschung und Entwicklung.



Prof. Dr. Reinhilde Stöppler von der Universität Gießen definierte zu Beginn ihres Referates „Bedingungen, die Menschen behindern", die Barrierefreiheit nach dem Behindertengleichstellungsgesetz.

Dass es bis zur vollständigen Barrierefreiheit noch ein weiter, aber notwendiger Weg ist, wurde anhand der vielfältigen Einschränkungen

deutlich. Nur 78 Prozent der Bahnhöfe beispielsweise sind stufenlos erreichbar. Nur 53 Prozent aller Bahnsteige sind mit taktilen Leitsystemen ausgestattet und nur 61Prozent der Linienbusse sind Niederflurbusse.

Ihr Referat schloss Stöppler mit dem Hinweis, dass nicht laufen zu können, Menschen nicht automatisch unglücklich macht; wohl aber eine nicht vorhandene Barrierefreiheit, die sie vom gesellschaftlichen und beruflichen Leben ausschließt.



Auch eine Gefährdung durch zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten behindere Menschen. Darauf wies **Prof. em. Dr. Bernhard Schlag** von der TU Dresden bei seinem Referat über innerstädtische Tempolimits hin. Er forderte zum Schutz der Ungeschützten „Tempo 30" als Höchstgeschwindigkeit innerorts. Tempo 50 sei dann weiterhin möglich, müsse aber begründet werden.

Schlag stellte die positive Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit vor. In den vergangenen 54 Jahren sei die Zahl der Getöteten massiv gesunken: „Lassen Sie uns die Erfolgsgeschichte weiterschreiben mit Hilfe einer effektiven Geschwindigkeitsminderung!"



Jörg Ortlepp von der Unfallforschung der Versicherer nahm Stellung zum Diskurs, was sicherer ist: der Radweg, der Radfahrstreifen, der Schutzstreifen oder der Mischverkehr auf der Fahrbahn?

Ideal wäre, so Ortlepp, ein eigenständiger Radweg mit niveaufreien Querungen, beleuchtet, in belebter Umgebung, überdacht. Doch in der Realität müssten die Planer jeweils prüfen, welche Radverkehrsfläche die unter den gegebenen Umständen beste ist. Es gebe keine Lösung, die immer passt. Alle Radverkehrsführungsformen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) könnten je nach Verkehrsaufkommen, Verkehrszusammensetzung, gefahrenen Geschwindigkeiten und Umfeld zu einer Verbesserung für den Radverkehr beitragen.

Ortlepp wies darauf hin, dass der Rad- und Fußverkehr auf einer gemeinsamen Fläche wenig sinnvoll ist, weil Fußgänger sich dann unwohl fühlen, Sehbehinderte besonders gefährdet sind, weil sich Kinder unvorhersehbar bewegen und der Radverkehr ausgebremst wird.



„Sind Fußgänger im Straßenverkehr die Störenfriede für die Vision Zero?" fragte **Professor Dr. jur. Dieter Müller** von der Hochschule der Sächsischen Polizei. Er kam dabei zu dem Schluss, dass die Fußgänger selbst zwar auch Fehler machen. Aber deutlich mehr Fehler begehen die Fahrzeugführer, die Fußgänger beim Abbiegen oft geflissentlich übersehen und damit deren Vorrang beim Überqueren der Fahrbahn ignorieren. Oder indem sie in viel zu engem Seitenabstand vorbeifahren und ihre Geschwindigkeit nicht einmal dann reduzieren, wenn ein Kind laufbereit direkt am Fahrbahnrand steht. Müller hoffte aber darauf, dass die Kommunen ihr neues Recht intensiv nutzen und überall Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fußgängerüberwege anordnen, wo dies neuerdings vereinfacht möglich ist.



Können Fahrerassistenzsysteme in Pkw und Nutzfahrzeugen einen positiven Beitrag leisten zur Reduzierung der Unfälle mit Menschen, die mit dem Rad und zu Fuß unterwegs sind? **Barend Hauwetter** vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat ist davon überzeugt und begründete dies eindrucksvoll in seinem Referat „Serienmäßig unverzichtbar".

Als Beispiele führte er den Notbremsassistenten mit Fußgängerkennung an, den Abbiegeassistenten in Kombination mit dem Notbremsassistenten, den Rückfahrassistenten sowie die smarte Türbremse, die helfen kann, die Dooring-Unfälle zu reduzieren.

Hauwetter zog als Fazit, dass das assistierte und automatisierte Fahren einen wichtigen Beitrag leisten kann auf dem Weg zu Vision Zero. Die Fahrerinnen und Fahrer müssten aber mit ihren Fahrzeugen vertraut sein, die Funktion der Assistenzsysteme kennen, aber auch deren Systemgrenzen sowie ihre eigene Verantwortung bei der Nutzung.



Verkehrsminister **Oliver Krischer** betonte in seiner Eingangsrede, dass Verkehrssicherheit keine Statistik sei, sondern Menschenschutz. Um das zu schaffen, so Krischer, „brauchen wir viele, die mitarbeiten, Polizei, Kommunen, Schulen, Ehrenamt und jeden Einzelnen von uns. Politik kann Regeln setzen, Programme schaffen, doch umgesetzt wird sie auf der Straße, jeden Tag. Ich danke allen, die dazu beitragen, engagiert und wirkungsvoll. Lassen Sie uns auch in Zukunft alle gemeinsam weitermachen für mehr Sicherheit, für weniger Leid, für Straßen, auf denen alle gut und sicher ankommen."

Dem konnten sich die Verantwortlichen der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland und alle Anwesenden nur anschließen.

Präsentationen: https://vod-ev.org/category/artikel-berichte/verkehrsexpertentag/

Michael Heß

Die VOD beim 63. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2025

Zwischen Grenzwert und Verantwortung



Vom 29. bis 31. Januar 2025 versammelte der 63. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar 1.936 Fachleute aus Justiz, Polizei, Wissenschaft, Verwaltung, Anwaltschaft und Verbänden. Die VOD war als korporatives Mitglied mit einem Informationsstand vertreten und in Fachgespräche eingebunden. Ihre Präsenz setzte einen wichtigen Akzent: Verkehrsrecht darf nicht allein aus der Perspektive von Vorschriften und Sanktionen betrachtet werden. Entscheidend ist, ob es Menschen wirksam vor Tod, Verletzung und langfristigen Unfallfolgen schützt.

Cannabis am Steuer: neue Regeln, neue Risiken

Im Mittelpunkt des Arbeitskreises I standen die Folgen der Teillegalisierung von Cannabis und des seit dem 22. August 2024 geltenden gesetzlichen THC-Grenzwerts von 3,5 Nanogramm je Milliliter Blutserum. Der Verkehrsgerichtstag stellte fest, dass dessen Anhebung Gefahren für die Verkehrssicherheit sowie Probleme für Polizei, Fahrerlaubnisbehörden und Begutachtungsstellen mit sich bringt. Eine generelle Absenkung des Grenzwerts beschloss der Arbeitskreis allerdings nicht.

Klar waren seine Empfehlungen zum Mischkonsum: Für die Verbindung von Cannabis – einschließlich Medizinalcannabis – und Alkohol soll im Straßenverkehr eine umfassende Nulltoleranz gelten. Zudem sollen die Begutachtungsleitlinien dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand angepasst, gesetzliche Kriterien für die Annahme von Cannabismissbrauch bei Erstauffälligen definiert und geeignete Vortestverfahren entwickelt werden. Auch die Aufklärung über Risiken und Rechtslage müsse erheblich intensiviert werden.

Erkennen, ohne Rechte zu überfahren

Der Arbeitskreis VII befasste sich mit polizeilichen Fahrtüchtigkeitstests. Sie können wertvolle Hinweise auf eine mögliche Fahrunsicherheit liefern, ersetzen aber weder den rechtssicheren Nachweis einer Beeinflussung noch die Beurteilung der grundsätzlichen Fahreignung. Empfohlen wurden qualifizierte Schulungen, jährliche Fortbildungen, wissenschaftlich überprüfte Verfahren sowie eine einheitliche Anwendung und Dokumentation. Anlasslose Tests lehnte der Arbeitskreis ab; Betroffene müssen verständlich darüber informiert werden, dass ihre Mitwirkung freiwillig ist.

Damit formulierte der Gerichtstag einen ausgewogenen Anspruch: Verkehrsüberwachung muss wirksam, fachlich belastbar und rechtsstaatlich sein. Gerade bei Cannabis ist dies anspruchsvoll. Die gebräuchlichen Vortests können zwar Hinweise auf einen Konsum geben, den maßgeblichen THC-Wert im Blutserum jedoch nicht zuverlässig vor Ort bestimmen. Der geforderte Ausbau geeigneter Nachweismethoden ist deshalb für Kontrolle, Beweissicherheit und Prävention gleichermaßen bedeutsam.

Prävention aus der Perspektive der Betroffenen



Für die VOD reichen Grenzwerte und Kontrollinstrumente allein nicht aus. Als Dachverband der Verkehrsunfall-Opferhilfe verbindet sie Prävention mit dem Wissen, dass hinter jedem vermeidbaren Unfall körperliche Verletzungen, psychische Belastungen, familiäre Brüche und mitunter lebenslange Folgen stehen. Sie fordert deshalb verständliche Aufklärung, eine angemessene Verkehrsüberwachung, bessere Nachweismethoden und Nulltoleranz beim Mischkonsum. Ihre Botschaft ist unmissverständlich: Rausch und motorisierter Straßenverkehr müssen konsequent getrennt bleiben.

Präsenz mit Wirkung



Die Mitwirkung der VOD in Goslar war somit mehr als Verbandspräsenz. Im Austausch mit Fachwelt und Entscheidungsträgern vertrat sie diejenigen, deren Perspektive in rechtspolitischen Debatten leicht abstrakt bleibt: Verletzte, Hinterbliebene und Angehörige. Der Verkehrsgerichtstag 2025 machte deutlich, dass eine tragfähige Cannabispolitik wissenschaftliche Erkenntnisse, verständliche Regeln, qualifizierte Kontrollen und intensive Prävention miteinander verbinden muss. Für die VOD bleibt der Maßstab die Vision Zero: Kein Verkehrstoter und kein Schwerverletzter darf als unvermeidbarer Preis unserer Mobilität hingenommen werden.

Peter Schlanstein

Die VOD beim Europäischen Polizeikongress 2025

Sicherheit beginnt auf der Straße

„Strategie – Resilienz – Zusammenhalt“: Unter diesem Leitmotiv kamen am 20. und 21. Mai 2025 mehr als 2.300 Fachleute aus Polizei, Politik, Verwaltung und Wissenschaft zum 28. Europäischen Polizeikongress in Berlin zusammen. Partnerland war Polen. Mehr als 40 Foren, Panels und Side Events zeigten, wie grundlegend sich Polizeiarbeit verändert – durch hybride Bedrohungen, Cyberkriminalität, künstliche Intelligenz, neue Mobilität und wachsende Anforderungen an den Schutz der Bevölkerung.



Gemeinsam mit der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen (HSPV NRW) machte die VOD auf die Bedeutung der Verkehrssicherheit aufmerksam: Verkehrssicherheit ist keine Randfrage, sondern Teil moderner innerer Sicherheit. Hinter jedem schweren Unfall stehen Menschen, deren Leben sich innerhalb weniger Sekunden dauerhaft verändern kann. 2024 starben in Deutschland 2.770 Menschen im Straßenverkehr; rund 50.600 wurden schwer verletzt.

Vernetzte Einsatzfahrzeuge für mehr Sicherheit



Ein zentrales Side Event widmete sich dem polizeilichen Einsatzfahrzeug der Zukunft. Anders als im Vorjahr stand nicht allein der Wechsel zur Elektromobilität im Mittelpunkt, sondern das automatisierte und vernetzte Fahren. Diskutiert wurde, wie Car-to-X-Kommunikation, Fahrerassistenzsysteme und künstliche Intelligenz Einsatzfahrten sicherer machen und Einsatzkräfte an Unfallstellen besser schützen können.

In seinem Fachbeitrag erläuterte ein Mitglied des VOD-Vorstands, wie Notbremsassistenten, Spurhaltehilfen und die digitale Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur zur Vermeidung schwerer Verkehrsunfälle beitragen können. Solche Systeme können menschliche Fehler früh erkennen, vor Gefahren warnen oder im entscheidenden Moment eingreifen. Die Antwort auf die Leitfrage, ob KI

und „Vehicle-to-Everything“ die Zahl der Verkehrstoten senken können, fiel grundsätzlich positiv aus – allerdings nur, wenn Technik, Ethik und Recht gemeinsam entwickelt werden. Automatisierung darf Verantwortung nicht verschleiern; sie muss transparent, überprüfbar und am Schutz des Menschen ausgerichtet sein.

Präsenz für Prävention und Opferhilfe

Am gemeinsamen Informationsstand mit der HSPV NRW stellte die VOD ihre Aufklärungsarbeit und ihr Hilfenetzwerk vor. Der Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern aus Polizei, Wissenschaft und Praxis bot Gelegenheit, die Anliegen von Verkehrsunfallopfern in die fachliche Diskussion einzubringen.



Als unabhängiger Dachverband verbindet die VOD Prävention und Opferhilfe. Sie macht deutlich, dass technische Entwicklungen nicht allein nach ihrer Leistungsfähigkeit bewertet werden dürfen. Entscheidend ist, ob sie dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu vermeiden, Menschenleben zu schützen, Verletzungsfolgen zu verringern und Betroffenen wirksame Unterstützung zu ermöglichen.

Dialog als Voraussetzung für Vision Zero

Der Polizeikongress machte deutlich, dass sichere Mobilität nur im Zusammenspiel von Polizei, Wissenschaft, Politik, Industrie und Zivilgesellschaft entstehen kann. Die Präsenz der VOD war deshalb mehr als Öffentlichkeitsarbeit. Sie war ein Beitrag dazu, Verkehrsunfallprävention und Opferschutz als zusammengehörige Bestandteile einer zukunftsfähigen Sicherheitsstrategie sichtbar zu machen. Auf dem Weg zur Vision Zero braucht es genau diesen Dialog: fachlich fundiert, offen für technische Entwicklungen und konsequent am Schutz der Menschen orientiert. Die Beteiligung am Europäischen Polizeikongress 2025 hat gezeigt, dass die VOD hierzu eine wichtige zivilgesellschaftliche Perspektive einbringt.

Peter Schlanstein

3. Gemeinsam mehr erreichen

Netzwerke und Kooperationen für Verkehrssicherheit und Opferschutz

VOD-Mitwirkung in der Initiative #mehrAchtung



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

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

Die VOD war von Beginn an Partnerin dieser Initiative. Mittlerweile sind 76 Organisationen Partner, die sich auch in 2025 wieder turnusmäßig vier Mal digital getroffen haben, jedes Mal mit sehr hoher Beteiligung.

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 gern #mehrAchtung.

Innere Haltungen wie „Achtung" oder „Rücksichtnahme" sind in Verkehrssicherheitskampagnen meist schwieriger zu vermitteln als klare Verhaltensanweisungen. Sogenannte „Haltungs-Kampagnen" bedürfen einer breiten Unterstützung, um die Verkehrsteilnehmenden immer wieder an die gewünschte Haltung - und damit an das gewünschte Verhalten - zu erinnern.

Insofern dienen die Partner-Treffen von #mehrAchtung der Information aller Partner, aber auch dem Austausch der Partner-Organisationen untereinander und der Ideenfindung, wie die Partner die Kampagne unterstützen, sie aber auch im Sinne einer größeren Verbreitung für sich nutzen können. So dürfen z.B. viele #mehrachtung-Medien nach Abstimmung mit der Agentur für eigene Maßnahmen/Medien genutzt werden.

Die VOD beteiligte sich 2025 an einer ausführlichen Befragung der Kampagnen-Initiatoren zu Anregungen und (Un-)Zufriedenheiten. Mehr als 90 % der Befragten äußerten Zufriedenheit mit der Kampagne. Sie gaben aber auch - so wie die VOD - dezidierte Vorschläge zur weiteren Verbesserung.

Im Rahmen ihrer Informations-Kanäle trägt die VOD über ihre Website und über social media regelmäßig zur Verbreitung der Kampagnenbotschaften von #mehrAchtung bei. Auch die im Berichtsjahr erstmals durchgeführte Bürgerbefragung zu den nächsten AB-Plakaten, welche Themen auf der AB den Befragten am wichtigsten seien (Ablenkung, Abstand, Geschwindigkeit, Alkohol&Drogen) sowie die spätere Möglichkeit der Beteiligung an der Endauswahl zwischen drei Motiv-Reihen in 2026 wurden von der VOD mit verbreitet.

Schließlich wurde die VOD im Berichtsjahr vom BMV um ein längeres Interview für die Website #mehrAchtung zum Thema „Nach einem Verkehrsunfall richtig handeln – Sofortmaßnahmen, Hilfeleistungen und Unterstützung für Unfallopfer" gebeten. Sehr gern übernahm das der Vorsitzende der VOD, Peter Schlanstein.

Einer der **Themenschwerpunkte** von #mehrAchtung lag in 2025 bei den ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. Das traf exakt das Thema des jährlich stattfindenden Verkehrsexpertentages (VET) der VOD in Münster-Hiltrup am 18.11.2025. #mehrAchtung beteiligte sich dort mit einem Informationsstand. Der zentral gelegene und von zwei engagierten Mitarbeiterinnen von Scholz&Friends betreute Stand erhielt so regen Zulauf, dass die VOD eine erneute Beteiligung bei ihrem Verkehrsexpertentag am 16.11.2026 vorgeschlagen hat.



Foto (v.l.): Ute Hammer mit zwei Mitarbeiterinnen von Scholz&Friends und Peter Schlanstein vor dem Stand #mehrAchtung auf dem VET.

Ein ausführlicher Bericht zum Verkehrsexpertentag 2025 findet sich in diesem Jahresbericht unter: 2. Im Dialog für mehr Verkehrssicherheit – Veranstaltungen, Begegnungen und fachlicher Austausch.

Ute Hammer

Europäisch vernetzt für die Belange von Verkehrsopfern

Entwicklungen bei der Europäischen Föderation der Verkehrsopfer (FEVR)

Vor dem Hintergrund der maßgeblichen Verantwortung der Europäischen Union für die Verkehrssicherheit und den Opferschutz ist die VOD seit 2016 Mitglied in der europäischen Dachorganisation für Verkehrsopfer FEVR (European Federation of Road Traffic Victims).

Gründungs- und Vorstandsmitglied der VOD Wulf Hoffmann wurde zum stellvertretenden Vizepräsidenten und zum Schatzmeister gewählt.

JAHRESBERICHT 2025 der **Europäische Föderation der Verkehrsopfer (FEVR)**

Grußbotschaft des Präsidenten

„Das Jahr 2025 war ein Jahr des Wiederaufbaus, der Stärkung und der Bekräftigung unserer Identität. Hinter einer scheinbar ruhigen Oberfläche verbargen sich Monate intensiver organisatorischer Arbeit: rechtliche Registrierung, finanzielle Strukturierung, strategische Entwicklung und ein erneutes Engagement auf europäischer und globaler Ebene. Gleichzeitig sind wir unserer Kernaufgabe treu geblieben: gedenken, uns einsetzen und handeln.

Die FEVR ist mehr als nur eine Föderation. Sie ist die gemeinsame Stimme all jener, deren Leben durch Verkehrsunfälle für immer verändert wurde. Im Jahr 2025 haben wir bewiesen, dass uns auch in Zeiten des Wandels die Kraft des ehrenamtlichen Engagements, der Solidarität und des gemeinsamen Ziels vorantreiben kann."

Robert Štaba,
Präsident der FEVR

1. Einleitung

Die Europäische Föderation der Verkehrsopfer (FEVR) setzte im Jahr 2025 ihre Aufgabe fort, Verkehrsopfer zu unterstützen und die Gefahren im Straßenverkehr in ganz Europa und darüber hinaus zu verringern. Die 1991 gegründete FEVR vereint Verkehrsopferorganisationen aus zahlreichen Ländern, um Verkehrsopfern emotionale, praktische und rechtliche Hilfe anzubieten, sich für mehr Verkehrssicherheit einzusetzen und die Zusammenarbeit auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene zu stärken.

Im Jahr 2025 baute die FEVR ihre Rolle als Sprachrohr für Opfer und als Partner in der Verkehrssicherheitsarbeit weiter aus und leistete einen Beitrag zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit, zu Gedenkveranstaltungen, strategischen Partnerschaften und politischen Diskussionen.

2. Organisatorische Konsolidierung

EU-Registrierung und Präsenz in Brüssel

Im Jahr 2025 schloss die FEVR ihre offizielle Registrierung als Gemeinnützige Nichtregierungsorganisation nach belgischem Recht als „Association Internationale Sans But Lucratif" (AISBL) innerhalb der Europäischen Union erfolgreich ab, was einen bedeutenden Meilenstein in ihrer institutionellen Entwicklung darstellte.

Ein kostenneutraler neuer Sitz in Brüssel wurde mit freundlicher Unterstützung des ETSC eingerichtet:

Avenue des Celtes 20
B-1040 Brüssel,
Belgien

Führung und der Strategie

Im Mai 2025 hielt die FEVR ihre virtuelle Generalversammlung ab, bei der der Vorstand ein neues Leitbild (Vision) vorstellte, die Ziele und Aufgaben neu definierte (Mission) sowie eine neue programmatische Ausrichtung diskutierte.

Diese strategische Neuausrichtung zielte darauf ab, die Wirkung der FEVR in der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit und bei der Unterstützung der Verkehrsopfer zu stärken, den Mitgliederkreis zu erweitern und die programmatischen Schwerpunkte für die Zukunft zu schärfen.

Im Laufe des Jahres 2025 konzentrierte sich der Vorstand auf folgende Punkte:

- Abschluss der rechtlichen und finanziellen Registrierungsverfahren
- Einrichtung transparenter Führungsstrukturen
- Entwicklung einer neuen Vision, Mission und strategischer Prioritäten
- Verbesserung der Rechenschafts- und Kommunikationsmechanismen
- Konsolidierung der digitalen Präsenz und der offiziellen Kommunikationskanäle

Die am 19. Mai 2025 abgehaltene Generalversammlung verabschiedete einstimmig die neue Vision und Mission und begrüßte darüber hinaus drei neue Kandidaten für eine Mitgliedschaft:

- Aktiv NS (Serbien)
- STEP (Bosnien und Herzegowina)
- Angels on the Road (Bulgarien)

Diese Erweiterung spiegelt das wachsende regionale Engagement wider und stärkt die paneuropäische Stimme der FEVR.

3. Globale Interessenvertretung und internationale Vertretung

Vierte Globale Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit – Marrakesch

Die FEVR spielte auf der 4. Globalen Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit vom 18. bis 20. Februar 2025 in Zusammenarbeit mit IRVP (International Road Victims' Partnership) und der FICVI (Federación Iberoamericana de Víctimas Contra la Violencia Vial, ein Zusammenschluss von Verkehrsopfer- und Verkehrssicherheitsverbänden in Lateinamerika), eine aktive und positiv wahrgenommene Rolle.

In Kooperation mit diesen beiden Organisationen präsentierte FEVR das Manifest
„Global Voice of Road Traffic Victims"
und setzte sich erfolgreich für folgende Punkte des Manifests ein:

- Einbeziehung der Opferperspektive in die Erklärung von Marrakesch
- Anerkennung der notwendigen Versorgung nach Unfällen als eine zentrale Säule der Verkehrssicherheit
- Stärkung der Opferrechte im Rahmen globaler Regelwerke

Zwei FEVR-Mitgliedsorganisationen wurden beim Global Road Safety Film Festival in Marrakesch ausgezeichnet, was den Einfluss des Verbandes durch Storytelling und Aufklärung weiter unterstreicht.

Engagement bei den Vereinten Nationen

Die FEVR ist weiterhin aktives Mitglied der folgenden Gremien:

- UN-Kooperation für Straßenverkehrssicherheit (UNRSC)
- Globales Forum für Straßenverkehrssicherheit der UNECE (Genf)

Im Jahr 2025 hoben Vertreter der FEVR folgende Punkte hervor:

- Die Bedeutung der globalen Koordination des Weltgedenktags für die Opfer des Straßenverkehrs (WDoR)
- Den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer
- Die Herausforderungen der Mikromobilität
- Die Notwendigkeit, Prävention und Maßnahmen nach Unfällen zu integrieren

Diese kontinuierliche Präsenz festigt den Status der FEVR als anerkannter internationaler Akteur.

4. Wichtige Aktivitäten und Höhepunkte

Weltgedenktage für die Verkehrsopfer 2024/2025

Die Kampagne „That Day" aus dem Jahr 2024 prägte maßgeblich die Aktivitäten der FEVR auch im Jahr 2025.

Im Rahmen des gemeinsamen Ansatzes von FEVR, IRVP und FICVI

- nahmen weltweit über 140 Organisationen teil
- wurden 121 offizielle Aktivitäten registriert
- fanden Veranstaltungen auf sechs Kontinenten statt

Die Kampagne „That Day" rückte zutiefst persönliche Geschichten in den Vordergrund und verdeutlichte so die menschliche Dimension hinter den Statistiken. Der Weltgedenktag 2025 stand unter dem Motto „Verlorene Talente"

Die FEVR hat erneut in Zusammenarbeit mit IRVP und FICVI weltweit auch andere Organisationen für Verkehrsopfer zusammengebracht, um am Weltgedenktag der Verkehrsopfer der Opfer zu gedenken und die Stimme der von Verkehrsunfällen Betroffenen zu verstärken.

Dieser jährliche Gedenktag spielt weiterhin eine wesentliche Rolle beim Gedenken, beim Eintreten für Unterstützungsangebote und bei den weltweiten Präventionsbemühungen.

Der WDoR 2025 stand unter dem Motto: „Verlorene Talente".

Dieses Motto hebt das unermessliche menschliche Potenzial hervor, das durch Verkehrsunfälle verloren geht – für den Einzelnen, für Familien, Gemeinschaften und Gesellschaften. Die Kampagne bekräftigte die Botschaft, dass jeder Todesfall nicht nur eine Tragödie darstellt, sondern auch einen Verlust an gesellschaftlichem Potenzial bedeutet – was die Dringlichkeit von „Vision Zero" unterstreicht.

Im Rahmen der Gedenkaktionen in den sozialen Medien wurden Botschaften von Präsident Robert Štaba veröffentlicht, in denen er die emotionalen und gesellschaftlichen Kosten von Verkehrstoten sowie die Notwendigkeit kollektiven Handelns hervorhob.



Zusammenarbeit mit führenden Akteuren der globalen Verkehrssicherheit

Im November 2025 besuchte der UN-Sonderbeauftragte für Verkehrssicherheit, Jean Todt, gemeinsam mit nationalen Entscheidungsträgern die Geschäftsstelle der FEVR, den „Safe Mobility Park" in Slowenien, um innovative Verkehrssicherheitsprogramme und die laufende Kampagne „Lost Talents" zu erörtern, die an die Opfer von Verkehrsunfällen erinnert und sich gleichzeitig für sicherere politische Maßnahmen einsetzt.

Wegen der Bedeutung des Weltgedenktages für uns als Verkehrsopferorganisation werden die Aktivitäten in einem gesonderten Bericht dargestellt.

Politisches Engagement & Verkehrssicherheitsleistung der EU

FEVR setzte das Engagement in wichtigen Diskussionen über die Verkehrssicherheit und einschlägige politische Maßnahmen fort. Im Juni 2025 unterstützte FEVR den ETSC-Bericht zum Verkehrssicherheitsindex (PIN) 2025, der aufzeigt, dass die EU noch weit davon entfernt ist, die „Vision Zero"-Ziele zu erreichen, da die Todesraten nur geringfügig zurückgingen.

FEVR nutzte diese Erkenntnisse, um sich für strengere Sicherheitsmaßnahmen und mehr Rechenschaftspflicht einzusetzen. Außerdem schloss sich die FEVR den bestehenden Kooperationen europäischer Organisationen an, um die EU-Kommission dazu aufzufordern, bei internationalen Handelsverhandlungen hohe Fahrzeugsicherheitsstandards aufrechtzuerhalten.

5. Interessenvertretung, Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung

Im Laufe des Jahres 2025 stärkte die FEVR ihr Engagement in der Interessenvertretung

- Manifest „Elevating the Global Voice of Road Traffic Victims" und die organisationsübergreifende Zusammenarbeit auf der 4. Globalen Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit in Marrakesch.
- Hervorhebung der menschlichen Folgen von Verkehrsunfällen durch Beiträge in den sozialen Medien, womit das Bewusstsein für das verlorene Potenzial bei Verkehrsunfällen geschärft wurde.
- Unterstützung des internationalen Dialogs über Verkehrssicherheitsziele, darunter die Initiativen „Vision Zero" und „Zero Fatal Crash Victims".

Stärkung der Opferrechte

Die FEVR-Führung trug zur Analyse der Umsetzung der EU-Richtlinie 2012/29/EU über die Rechte von Opfern bei. Im Dialog mit Ministerien und Interessengruppen setzte sich die FEVR dafür ein, dass

- die Umsetzung von Rechtsvorschriften verbessert wird,
- stärkere Mechanismen zum Opferschutz eingeführt werden,
- psychosoziale und rechtliche Unterstützungsstrukturen optimiert werden.

Im Jahr 2025 unterstützte FEVR zudem die „Alive"-Kampagne in Paris, bei der zeitweise die Brücke „Pont de l'Alma" in eine Gedenkstätte mit 2.912 Porträts von Opfern von Verkehrsunfällen verwandelt wurde. Diese Initiative untermauerte die Mission des Verbandes, die globale Stimme der Opfer von Verkehrsunfällen" zu sein. Damit folgt FEVR dem Ansatz „Storytelling" als Instrument für sozialen und politischen Wandel zu nutzen.

6. Partnerschaften & Mitgliedschaft

Das Netzwerk von FEVR umfasst Mitgliedsorganisationen in ganz Europa und darüber hinaus. Diese breite Beteiligung unterstützt gemeinsame Interessenvertretung, Opferhilfsdienste und den Wissensaustausch. Das Mitgliederverzeichnis wird auf der erneuerten Webseite (geplant September 2026) veröffentlicht, auch sollen von Mitgliedsverbänden geleitete Initiativen & Praktiken über die neue Plattform „Members to Members" zugänglich gemacht werden. Damit stellt FEVR zahlreiche wirkungsvolle Initiativen vor:

- Verkehrssicherheitsprogramme für Tausende von Schülern in Griechenland
- Lobbyarbeit für Gesetzesreformen zur Einführung strengerer Strafen bei Fahrerflucht
- KI-generierte Aufklärungskampagnen zur Verkehrssicherheit in Polen
- Einsatz für eine Helmpflicht für Kinder unter 16 Jahren
- Erasmus+-Kooperationsprojekte (NEAR und Folgeanträge)
- Grenzüberschreitende Bildungsinitiativen (Slow City, Projekte zur Einbindung von Jugendlichen)
- „Safe Mobility Park" in Ljubljana, Slowenien

Diese Initiativen zeigen, wie lokales Handeln zum europäischen Fortschritt beiträgt.

7. Kommunikation und Sichtbarkeit

Im Jahr 2025 hat die FEVR ihre Kommunikations- und Sichtbarkeitsbemühungen erheblich verstärkt, indem sie ihre digitale Präsenz ausgebaut, offizielle Kommunikationskanäle konsolidiert und strukturierte Social-Media-Kampagnen koordiniert hat – insbesondere im Zusammenhang mit dem Welttag zum Gedenken an die Opfer des Straßenverkehrs (WDoR). Der Verband hat die Abstimmung zwischen seiner Website, seinen Newslettern und seinen sozialen Plattformen verbessert, um eine einheitliche Botschaft und eine klarere Ansprache von Mitgliedern, Partnern und politischen Entscheidungsträgern zu gewährleisten. Gleichzeitig wurde die Zusammenarbeit mit europäischen und globalen Akteuren intensiviert, wodurch die Rolle von FEVR als glaubwürdige und koordinierte Stimme innerhalb der internationalen Verkehrssicherheitsgemeinschaft gestärkt wurde.

Mit Blick auf das Jahr 2026 strebt FEVR an, die Konsistenz der Kommunikation weiter zu verbessern, ihre Reichweite zu vergrößern und die Sichtbarkeit ihrer politischen Arbeit auf europäischen und globalen Plattformen zu stärken.

Fazit

2025 war ein Jahr der Konsolidierung, der Expansion und der Neuausrichtung. FEVR hat ihre institutionellen Grundlagen gestärkt, die Mitgliederzahl erweitert, ihrer Stimme weltweit mehr Gewicht verliehen und gezeigt, dass die Rechte der Opfer nach wie vor von zentraler Bedeutung für die Schaffung sicherer Straßen sind.

Wir gehen gemeinsam voran – indem wir die Vergangenheit im Blick behalten, die Gegenwart unterstützen und für eine sicherere Zukunft handeln.

Wulf Hoffmann

Erinnern, mahnen, Verantwortung übernehmen

Weltgedenktag der Verkehrsopfer

Die drei globalen Verbände, die Europäische Föderation der Verkehrsopfer (FEVR), die Internationale Partnerschaft der Verkehrsopfer (IRVP) und die Federación Iberoamericana de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI) – setzten ihre Zusammenarbeit fort, um der Stimme der Verkehrsopfer und ihrer Hinterbliebenen weltweit mehr Gewicht zu verleihen.

Aufbauend auf der bisherigen Zusammenarbeit verpflichteten sich die Organisationen zu einer koordinierten globalen Interessenvertretung, um sicherzustellen, dass die Erfahrungen und Rechte von Verkehrsunfallopfern weltweit weiterhin im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitspolitik stehen.



Während der 4. Globalen Verkehrsministerkonferenz zur Verkehrssicherheit in Marrakesch unterzeichneten FEVR, IRVP und FICVI eine Kooperationsvereinbarung zur Stärkung der globalen Koordination für den Welttag zum Gedenken an die Opfer von Verkehrsunfällen.

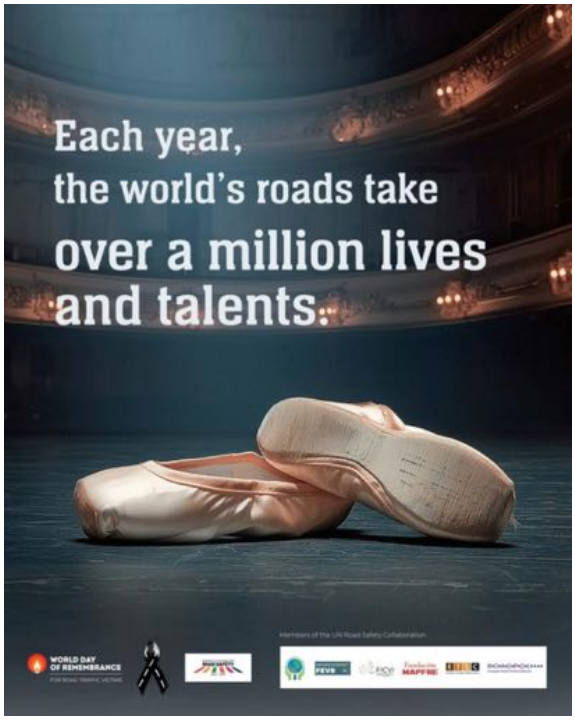
Die Partner vereinbarten, im Rahmen des Manifests „Global Voice of Road Traffic Victims" synergetisch zusammenzuarbeiten, eine einheitliche globale Botschaft zu verabschieden und die Zusammenarbeit für die Dekade der Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit 2021–2030 zu verstärken.

WDoR Kampagne 2025 – VERLORENE TALENTE

Das Thema für 2025, „Lost Talents", beleuchtet die Geschichten von Menschen, deren Leben, Träume und Beiträge in einem einzigen Moment auf der Straße jäh beendet oder für immer verändert wurden.

- Es verdeutlicht die bleibende Leere, die sie hinterlassen und die von Familien, Freunden, Gemeinschaften und an all den Orten, an denen ihr Potenzial einst zum Tragen kam, tief empfunden wird.
- Die emotionale Last dieses Augenblicks – des Tages, an dem sich alles änderte – bleibt lebendig und wird von den Angehörigen ein Leben lang mitgetragen.
- Jedes verlorene Talent ist unersetzlich und erinnert uns an die dringende Notwendigkeit von wirksamerer Prävention, sinnvoller Gerechtigkeit und langfristiger Unterstützung für alle, die von Verkehrsunfällen betroffen sind.

Das Thema für 2025 „Verlorene Talente" rückt die Leben, Träume und Beiträge in den Fokus, die bei Verkehrsunfällen verloren gehen. Die Kampagne vermittelt eindringliche Geschichten, die die Gesellschaft daran erinnern, dass hinter jeder Statistik ein Mensch steht, dessen Potenzial plötzlich ein jähes Ende fand. Sie fordert stärkere Präventionsmaßnahmen, sinnvolle Gerechtigkeit für die Opfer und langfristige Unterstützung für Familien, die von Verkehrsunfällen betroffen sind.



Die Bildmaterialien für die Kampagne wurden mit Unterstützung der slowenischen Kommunikationsagentur „Communication Agency 101" entwickelt. Vielen Dank an die Agentur 101, die die Kampagne bereits zum zweiten Mal in Folge gespendet hat.

WDoR – Hauptveranstaltung von FEVR

Die Hauptveranstaltung der FEVR zum Weltgedenktag für Verkehrsopfer 2025 fand in Ljubljana im „Safe Mobility Park“ statt.



Ein wichtiger Höhepunkt war die Grundsatzrede von Antonio Avenoso, dem Geschäftsführer des ETSC, der die Dringlichkeit weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Schutz schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer in ganz Europa betonte.

Die Veranstaltung brachte nationale und internationale Akteure zusammen und bekräftigte das Engagement von FEVR für „Erinnern, Unterstützen und Handeln“ – begleitet von einem eindrucksvollen Kultur- und Sensibilisierungsprogramm mit dem Titel „Lost Talents“, das den Menschen hinter den Statistiken gewidmet ist.

https://www.youtube.com/live/3miL8rCY474?t=3274s

Die weltweite Kampagne erreichte ein breites Publikum und mobilisierte Organisationen auf der ganzen Welt auf 6 Kontinenten in über 25 Sprachen von 150 Organisationen weltweit.

In 178 registrierten Veranstaltungen wurden weltweit schätzungsweise 700 Millionen Menschen erreicht!



Wulf Hoffmann

Verkehrssicherheit in den Ländern

Landesbericht aus dem Freistaat Bayern

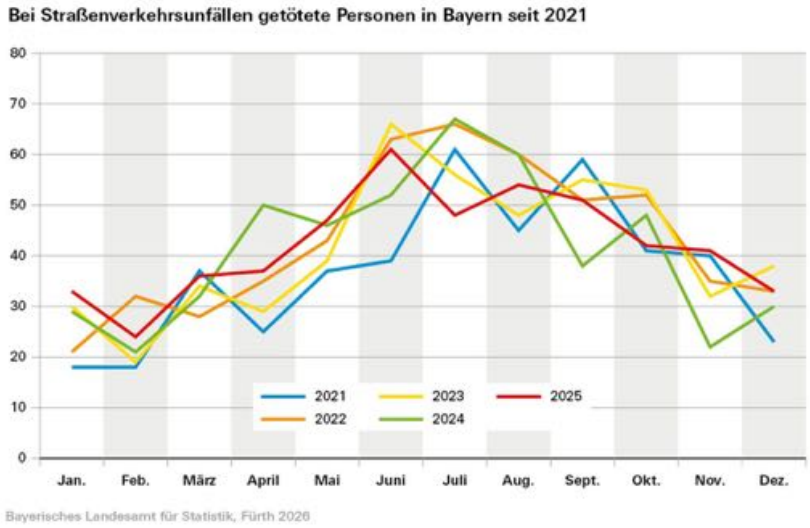
1. Verkehrsunfallstatistik 2025

Insgesamt ereigneten sich in Bayern im Jahr 2025 **387.656 Verkehrsunfälle** und damit mehr als im Vorjahr.

Trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens blieb die Zahl der Verletzten mit **62.419 Personen** nahezu auf dem Niveau von 2024. Die Zahl der **Schwerverletzten ging leicht auf 8.727 Personen** zurück.

Erstmals seit mehreren Jahren stieg dagegen die Zahl der **Verkehrstoten** wieder an: **507 Menschen kamen 2025 auf Bayerns Straßen ums Leben – zwölf mehr als im Vorjahr**.

Ein Rückgang im Sinne von Vision Zero ist hier leider nicht zu erkennen.



Pkw-Insassen stellen 2025 in Bayern mit 29.189 Verunglückten die größte Gruppe und mit **249 Getöteten knapp die Hälfte aller 507 Verkehrstoten**. Danach folgen bei den Verunglückten Radfahrer: **12.238 klassische Fahrradfahrer** und **6.295 Pedelec-Nutzer**.



Auffällig ist die hohe Unfallschwere bei motorisierten Zweirädern: Bei **5.377 verunglückten Motorradfahrern** gab es **98 Tote**. Auch Radfahrer sind stark betroffen: **43 Tote auf Fahrrädern** und **39 auf Pedelecs**. Bei Fußgängern wurden **3.695 Personen** verletzt, davon **49 tödlich**.

Pkw dominieren die absoluten Opferzahlen, während Motorradfahrer, Rad-/Pedelecfahrer und Fußgänger bezogen auf ihre geringere Verkehrsleistung ein besonders relevantes Verletzungs- und Todesrisiko darstellen.

Für **Bayern 2025** verteilen sich die **249 getöteten Pkw-Insassen** nach Orts-/Straßenlage wie folgt:

Straßenlage	Getötete Pkw-Insassen	Anteil
Landstraße außerorts, ohne Autobahn	178	71,5 %
Autobahn	34	13,7 %
Innerorts	37	14,9 %
Gesamt	**249**	**100,0 %**

Auffällig: Mehr als **7 von 10 getöteten Pkw-Insassen** starben somit auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften.



Die Landstraße ist für Pkw Insassen mit Abstand am gefährlichsten, eine Fahrbahntrennung analog Schweden oder ein Tempolimit auf 80 km/h wäre hier sicher hochwirksam

Fahrbahntrennung auf Landstraßen in Schweden, gleiche Unfallanzahl -90% Tote

2. Verkehrsunfallstatistik 2025 Vergleich zu 2024

2025 wurden in Bayern **mehr Verkehrstote** registriert als 2024, während die Zahl der Schwerverletzten insgesamt zurückging.
Besonders auffällig war der Anstieg bei getöteten Pkw-Insassen; bei Radfahrern und Fußgängern sank dagegen die Zahl der Getöteten.

Tab. 1 Gesamtentwicklung Bayern

Unfallfolgen	2024	2025	Veränderung absolut	Veränderung %
Verkehrsunfälle insgesamt	381.063	387.656	+6.593	+1,7 %
Getötete	495	507	+12	+2,4 %
Schwerverletzte	9.024	8.727	−297	−3,3 %
Leichtverletzte	53.167	53.692	+525	+1,0 %
Verletzte gesamt	62.191	62.419	+228	+0,4 %

Die Gesamtzahl der Unfälle stieg leicht. Gleichzeitig nahm die Zahl der Getöteten zu, während die Zahl der Schwerverletzten um rund 3,3 % zurückging.

Tab. 2 Nach Verkehrsteilnehmern

Verkehrsteilnehmer	Verletzungsschwere	2024	2025	Veränderung
Pkw-Insassen	Getötete	212	249	+17,5 %
	Schwerverletzte	2.968	2.884	−2,8 %
	Leichtverletzte	26.644	26.048	−2,2 %
Krafträder mit amtlichem Kennzeichen*	Getötete	100	98	−2,0 %
	Schwerverletzte	1.507	1.443	−4,2 %
	Leichtverletzte	3.890	3.835	−1,4 %
Fahrrad gesamt (einschließlich Pedelec)	Getötete	94	82	−12,8 %
	Schwerverletzte	3.080	3.008	−2,3 %
	Leichtverletzte	14.729	15.407	+4,6 %
Fußgänger	Getötete	61	49	−19,7 %
	Schwerverletzte	689	631	−8,4 %
	Leichtverletzte	2.972	3.002	+1,0 %

Im Jahresvergleich besonders auffällig, starker Anstieg von getöteten Pkw Insassen vornehmlich auf der Landstraße

Fahrrad, Pedelec und E-Scooter separat

Die folgende Detailtabelle weist die drei Zweiradgruppen getrennt aus. Für eine saubere Trennung werden hier die verunglückten Fahrzeugführer aus Tabelle 10 der amtlichen Jahresstatistik verwendet.

Tab. 3: Pedelec und e scooter

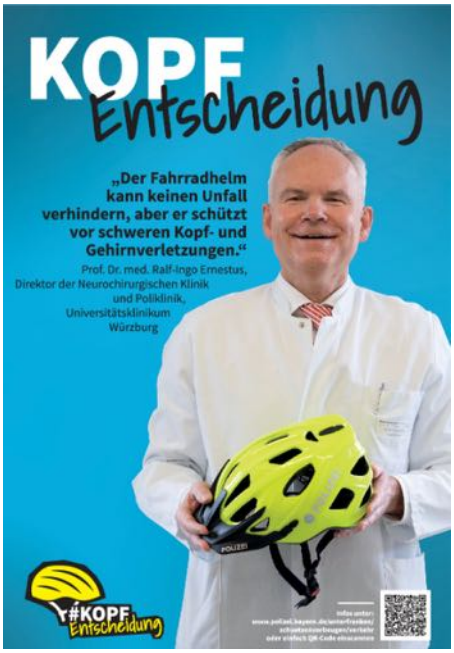
Verkehrsmittel	Verletzung	2024	2025	Veränderung
Fahrrad ohne Elektroantrieb	Getötete	52	43	−17,3 %
	Schwerverletzte	1.869	1.680	−10,1 %
	Leichtverletzte	10.501	10.462	−0,4 %
Pedelec (bis 25 km/h)	Getötete	42	39	−7,1 %
	Schwerverletzte	1.200	1.318	+9,8 %
	Leichtverletzte	4.216	4.905	+16,3 %
E-Scooter / Elektrokleinstfahrzeuge*	Getötete	2	3	+50,0 %
	Schwerverletzte	223	201	−9,9 %
	Leichtverletzte	1.316	1.787	+35,8 %

* Hinweis: Die Jahresstatistik weist E-Scooter in der Kategorie „Elektrokleinstfahrzeuge" aus. Das Innenministerium nennt für die enger bezeichnete E-Scooter-Kategorie 2024 und 2025 jeweils zwei Getötete. Für Schwer- und Leichtverletzte wird hier die amtliche Kategorie „Elektrokleinstfahrzeuge" verwendet.

- Fahrrad/Pedelec: Insgesamt sank die Zahl der getöteten Radfahrer von 94 auf 82. Bei den Fahrzeugführern zeigt die getrennte Betrachtung: Fahrrad ohne Elektroantrieb mit Rückgängen bei Getöteten und Schwerverletzten; bei Pedelecs dagegen mehr Schwer- und Leichtverletzte. E-Scooter/Elektrokleinstfahrzeuge zeigen besonders bei den Leichtverletzten einen deutlichen Anstieg.

Eine erhöhte Fahrradhelmnutzung kann schwere Kopfverletzungen um ca. 50 % senken

Eigene Bayerische Helmtragequoten liegen nicht repräsentativ vor. Bundesweit tragen rund 55 % der Pedelec-Fahrer, aber nur 29 % der klassischen Radfahrer einen Helm; bei E-Scootern ist die Helmtragequote nochmals deutlich geringer.



TUM Klinikum Rechts der Isar: Bei verunfallten E-Scooter-Fahrern lag die Helmtragequote in Münchner Studien nur bei ca. 2–4 %. Gleichzeitig dominieren Kopf- und Gesichtsverletzungen. Die TUM fordert daher verstärkte Prävention, Fahrsicherheitstraining und eine Prüfung weitergehender Helmmaßnahmen.

Die Kampagne „Bayern mobil – sicher ans Ziel" 2025 stand unter dem Motto „Sicherheit beginnt im Kopf". Ein besonderer Schwerpunkt war mehr Sicherheit beim Radfahren; im Mai 2025 führte die Bayerische Polizei dazu landesweite Schwerpunktaktionen durch. Dabei wurden sowohl Verkehrsverstöße kontrolliert als auch Präventionsmaßnahmen wie Fahrradhelm und Radfahrtraining beworben.

3. Zielvorgaben für Vision Zero

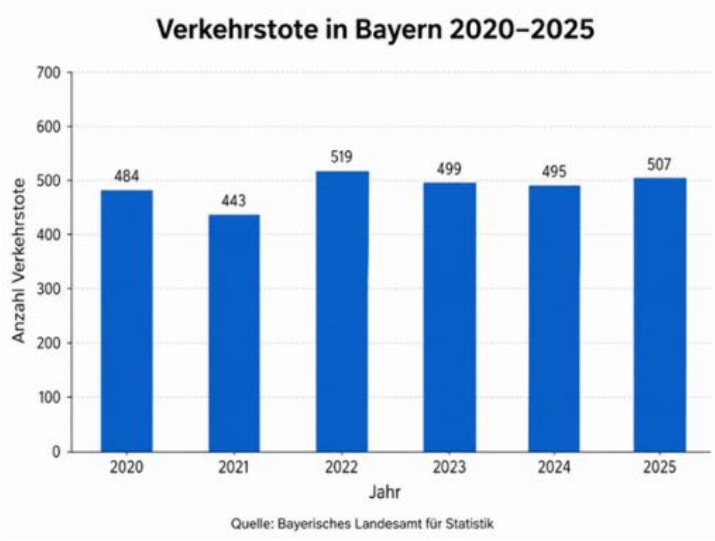
Vergleich Zielvorgaben Schweden und D A CH

Zielvorgaben bis 2030

Verkehrstote Bayern 2020 – 2025

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

Leider können die Zielvorgaben bis 2030 – 40% weniger Verkehrstote bislang nicht erreicht werden



Um **Vision Zero in Bayern** besser zu erreichen, sind vor allem fünf Punkte entscheidend: **Geschwindigkeit reduzieren und stärker kontrollieren**, besonders auf Landstraßen; **sichere und fehlerverzeihende Infrastruktur** schaffen; **Radfahrer, Pedelec- und E-Scooter-Fahrer** besser schützen; **Alkohol, Drogen und Ablenkung** konsequenter bekämpfen; und den Fortschritt mit **klaren jährlichen Zwischenzielen** messen.

4. Weitere Aktivitäten:

Schwerstverletzte nach MAIS3+ erfassen

Die bisherige deutsche Definition „schwerverletzt" umfasst bereits Personen, die mindestens **24 Stunden stationär** behandelt werden – unabhängig von der tatsächlichen Verletzungsschwere.

Für Vision Zero sollte Bayern zusätzlich **MAIS3+** als Kennzahl verwenden. Damit werden tatsächlich schwere bis lebensbedrohliche Verletzungen erfasst und internationale Vergleiche ermöglicht. MAIS3+ entspricht auch der von der EU verwendeten Definition schwerer Straßenverkehrsverletzungen.

Im Freistaat Bayern wird weiterhin an einer verbesserten statistischen Erfassung von Schwerstverletzten (AIS 3+) gearbeitet. Dabei besteht eine deutliche Unterstützung durch Polizei und Verkehrssicherheitsexperten.

Ein wichtiges Ziel wäre die bundesweit einheitliche Erfassung von AIS-3+-Verletzten, beispielsweise durch gemeinsame Aktivitäten im Bund-Länder-Fachausschuss. In den Nachbarländern Österreich und Schweiz ist eine entsprechende Erfassung bereits seit längerer Zeit etabliert.

Quellen und statistischer Hinweis

Quellen: Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistische Berichte „Straßenverkehrsunfälle in Bayern 2024" (H1100D 202400) und 2025 (H1100D 202500), insbesondere Tabellen 10 und 11; Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration, Verkehrsunfallstatistik 2025. Verwendet wurden die finalen Jahresberichte; frühe Pressebilanzen können geringfügig abweichen.

Dr. Wolfram Hell

Gemeinsam für sichere Wege: Die VOD in der NRW-Initiative #sicherimStraßenverkehr

Verkehrssicherheit entsteht nicht durch Einzelmaßnahmen, sondern durch Zusammenarbeit. Darauf setzt die NRW-Initiative #sicherimStraßenverkehr: Ministerien, Polizei, Kommunen, Wissenschaft und Verbände bündeln ihre Kenntnisse, um schwere Unfälle zu verhindern. Die VOD gehört dem Netzwerk seit dem 16. Dezember 2024 an und beteiligte sich 2025 an fünf zentralen Terminen – von der strategischen Abstimmung bis zu Präventionsaktionen vor Ort.

Als Dachverband verbindet die VOD Unfallprävention mit der Unterstützung Betroffener. Sie bringt die Erfahrungen ihrer Mitgliedsorganisationen und die Perspektive der Menschen ein, die mit den körperlichen, seelischen, rechtlichen und sozialen Folgen eines Unfalls leben müssen. So erinnert sie daran, woran Verkehrssicherheitsarbeit zu messen ist: an vermiedenem Leid und wirksamer Hilfe.

Gemeinsam Kurs setzen: die Jahresversammlung

Am 6. Februar 2025 kamen die Netzwerkpartnerinnen und -partner im Ministerium für Schule und Bildung Nordrhein-Westfalen zur ersten Jahresversammlung der Initiative zusammen. 27 Organisationen und vier beteiligte Landesministerien berieten über die Zusammenarbeit, geplante Aktionen und den Schwerpunkt des Jahres. Aus 43 Themenwünschen waren 14 Vorschläge gebildet worden. Mit zehn Stimmen wurde die „Sicherheit von zu Fuß Gehenden" zum Jahresthema 2025 gewählt.

In einem World-Café sammelten die Beteiligten Ideen für Aktionen, Öffentlichkeitsarbeit und benötigte Ressourcen. Die VOD wirkte an diesem Austausch mit. Damit konnten Erfahrungen aus Prävention und Opferhilfe bereits in die Planung einfließen und mit dem Wissen anderer Netzwerkpartner verbunden werden. Aus dem gemeinsam festgelegten Schwerpunkt entwickelte sich im Herbst eine landesweite Kampagne.

Zahlen, die verpflichten: die Verkehrsunfallbilanz 2024



Am 17. März 2025 nahm die VOD im Ministerium des Innern an der Vorstellung der nordrhein-westfälischen Verkehrsunfallbilanz 2024 durch Innenminister Herbert Reul teil. Die Polizei hatte rund 643.000 Verkehrsunfälle registriert. 485 Menschen kamen ums Leben – 35 mehr als im Vorjahr, ein Anstieg um 7,8 Prozent. Rund 78.000 Menschen wurden verletzt; ihre Zahl lag zwar etwa 1,2 Prozent unter dem Vorjahreswert, doch die gestiegene Zahl der Getöteten widerspricht dem Ziel der Vision Zero deutlich.

Für die VOD ist eine solche Bilanz mehr als eine statistische Rückschau. Hinter jeder Zahl stehen ein Mensch, Angehörige und oft langanhaltende Folgen. Ihre Teilnahme unterstrich deshalb den Zusammenhang von Prävention und Opferhilfe: Aus dem Unfallgeschehen müssen Konsequenzen für mehr Sicherheit gezogen werden, ohne die Betroffenen aus dem Blick zu verlieren.

Drosseln statt rasen: Start in die Motorradsaison

Am 6. April 2025 war die VOD bei der Auftaktveranstaltung zur Motorradsaison in Simmerath-Rurberg mit einem personell besetzten Informationsstand vertreten. Anlass zur Sorge gaben die Vorjahreszahlen: 3.160 Motorradfahrerinnen und -fahrer verunglückten 2024 in Nordrhein-Westfalen; 86 von ihnen starben.



Unter dem Leitgedanken „Drosseln statt rasen" verband die Veranstaltung Aufklärung mit praktischen Angeboten. Fahrparcours, Simulatorentraining sowie Fahrer- und Technikchecks machten Risiken und Schutzmöglichkeiten unmittelbar erfahrbar. Im Mittelpunkt standen angepasste Geschwindigkeit, vorausschauendes Fahren, die realistische Einschätzung der eigenen Fähigkeiten, ein technisch einwandfreies Motorrad und geeignete Schutzkleidung.

Am Stand der VOD wurden Unfallvermeidung und Hilfe nach einem Unfall gemeinsam thematisiert. Gerade Motorradfahrende tragen wegen der fehlenden schützenden Karosserie ein hohes Verletzungsrisiko. Die VOD ergänzte die technische und polizeiliche Prävention daher um die Sicht der Betroffenen und ihrer Angehörigen.

Kinder geben Rückmeldung: Dank- und Denkzettel

Am 11. Juni 2025 startete in Düsseldorf die landesweite „Dank- und Denkzettelaktion" für sichere Wege zu Schulen und Kindertagesstätten. Die VOD beteiligte sich mit einem personell besetzten Informationsstand. Gemeinsam mit der Polizei sprachen Kinder Verkehrsteilnehmende auf ihr Verhalten an: Für regelgerechtes Fahren gab es einen Dankzettel, für zu hohe Geschwindigkeit oder gefährliches Park- und Bringverhalten einen Denkzettel.



Die unmittelbare Rückmeldung durch Kinder machte deutlich, wen eingeschränkte Sichtachsen, Eile und

sogenannte Elterntaxis besonders gefährden. Zugleich informierten die Beteiligten über Alternativen zum täglichen Bringen mit dem Auto. Bis zum Abschluss am 18. Juni wurden landesweit 2.620 Fahrzeuge kontrolliert. Die Kinder verteilten 1.752 Dankzettel und 611 Denkzettel; schwerwiegendere Verstöße wurden polizeilich geahndet.

Die VOD ergänzte die Aktion um den Blick auf mögliche Unfallfolgen. Kinder können nach einem Unfall nicht nur körperliche Verletzungen, sondern auch Ängste, Schlafprobleme oder die Vermeidung von Verkehrssituationen entwickeln. Betroffene Familien benötigen dann Orientierung und fachkundige Unterstützung – Angebote, auf die die VOD aufmerksam macht.

Sicher zu Fuß: Aktionstag in Krefeld



Der im Februar beschlossene Jahresschwerpunkt fand am 27. Oktober 2025 seinen sichtbaren Höhepunkt. Mit dem Aktionstag „Sicher zu Fuß in NRW" in und um das Krefelder Seidenweberhaus begann eine landesweite Aktionswoche. Innenminister Herbert Reul, Verkehrsminister Oliver Krischer und Oberbürgermeister Frank Meyer eröffneten die Veranstaltung. Hintergrund war eine bedrückende Zahl: 2024 starben in Nordrhein-Westfalen 90 Menschen, die zu Fuß unterwegs waren.

Auf dem „Markt der Möglichkeiten" boten die Netzwerkpartner unter anderem Übungen zum toten Winkel eines Lastwagens, Rollatortraining, Beratung zur Sichtbarkeit, Virtual-Reality-Anwendungen und sogenannte Gulliver-Fahrzeuge an, mit denen Erwachsene den Verkehr aus Kinderperspektive erleben konnten. Die VOD war mit einem personell betreuten Informationsstand vertreten und stellte ihre beiden Kernanliegen vor: Unfälle verhindern und die Unterstützung für Verkehrsunfallopfer verbessern.

Beim Fußverkehr zeigt sich die Verletzlichkeit ungeschützter Verkehrsteilnehmender besonders deutlich. Kinder, ältere Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sind auf sichere Wege, Querungsstellen und freie Sichtbeziehungen angewiesen. Die VOD brachte die Perspektive der Betroffenen ein und machte ihr Hilfenetzwerk bekannt. So verband der Aktionstag Aufklärung, praktische Erfahrung und konkrete Hinweise auf Hilfe nach einem Unfall.

Netzwerkarbeit mit menschlichem Maßstab

Die fünf Termine zeigen die Bandbreite der VOD-Mitwirkung im ersten vollständigen Jahr ihrer Netzwerkzugehörigkeit: von der Themenplanung über die Einordnung der Unfallentwicklung bis zur direkten Ansprache verschiedener Zielgruppen. Ihr besonderer Beitrag bestand darin, Prävention und Opferhilfe konsequent zusammenzudenken.

Wer die Folgen schwerer Verkehrsunfälle kennt, erkennt, wo Schutz verbessert werden muss. Und wer Prävention ernst nimmt, darf Betroffene nach einem dennoch eingetretenen Unfall nicht alleinlassen. Die VOD hat beide Anliegen 2025 im Netzwerk sichtbar verbunden. Auf dem Weg zur Vision Zero bleibt dies der Maßstab: möglichst jeden schweren Unfall verhindern und den Menschen helfen, deren Leben sich durch einen Unfall grundlegend verändert hat.



Peter Schlanstein

4. Verkehrsunfall-Opferhilfe im Fokus

Unterstützung, Menschlichkeit und professionelle Begleitung

Hilfe, die ankommt: Aufgabenwahrnehmung des VOD-Hilfenetzwerks

Wachsende Bekanntheit – wachsender Hilfebedarf

Das Hilfenetzwerk der VOD wurde im März 2021 gegründet und erlangt bundesweit zunehmend Beachtung und Bedeutung.

Damit einhergehend steigt auch die Zahl der Hilfeersuchen. Diese beziehen sich auf juristische Anfragen sowie auf einen stetig zunehmenden Unterstützungsbedarf aufgrund psychischer Belastungen als mittelbare und unmittelbare Unfallfolgen. Dies gilt für Verursacher, Beteiligte, Hinterbliebene, Lebenspartner, das familiäre Umfeld, Ersthelfende und auch Zeuginnen und Zeugen.

Hilfe zur Selbsthilfe – Orientierung und Lotsenhilfe

Das Hilfenetzwerk übernimmt weder juristische Mandate noch werden therapeutische Maßnahmen durchgeführt. Ziel ist vielmehr die „Hilfe zur Selbsthilfe" bzw. eine Lotsenhilfe.

Wird durch eine Psychologin oder Psychotherapeutin des Hilfenetzwerks therapeutischer Bedarf erkannt, wird eine Weitervermittlung in das jeweilige Bundesland bzw. den Wohnortbereich angestrebt. Hier stößt das Hilfenetzwerk allerdings auch an bekannte Grenzen.

Die Vernetzung in alle Bundesländer ist das angestrebte Fernziel des Hilfenetzwerks. Dabei sind jeder Hinweis und jedes Unterstützungsangebot hilfreich. Wenden Sie sich dafür gerne an das Leitungs-Postfach unseres Hilfenetzwerks leitung.beratung@vod-ev.org.

Fachliche Hilfe, wenn sie gebraucht wird

Für juristische Fragestellungen stehen Fachanwälte, für psychologische Unterstützungsersuchen Psychologinnen und Psychotherapeuten zur Verfügung.

Für das Jahr 2025 gingen über die bundesweite Hotline **491** und per E-Mail **85**, insgesamt also **576 Anfragen**, ein. Von den 491 telefonischen Anfragen konnten rund 400 bereits beim telefonischen Erstkontakt an der Hotline bearbeitet und im Sinne der Hilfesuchenden gelöst werden.

Voraussetzung für eine Unterstützung durch Expertinnen und Experten des Hilfenetzwerks ist eine zu unterschreibende Datenschutzerklärung. In wenigen Fällen wurde diese von Hilfesuchenden nicht unterschrieben zurückgesandt, sodass es zu keiner Bearbeitung kam.

Zeit für Menschen in belastenden Situationen

Insgesamt 123 Anfragen wurden von Expertinnen und Experten des Hilfenetzwerks telefonisch – in einigen wenigen Fällen auch per Video-Call – bearbeitet. Der Zeitaufwand beträgt zwischen einer und bis zu drei Stunden. Der höhere Zeitaufwand betrifft insbesondere Hilfesuchende, die durch Unfallfolgen belastet sind.

Psychische Unfallfolgen stärker in den Blick nehmen

Für den Verkehrsgerichtstag 2027 in Goslar hat die VOD einen Arbeitskreis zur Unterstützung bei psychischen Folgen von Unfallopfern beantragt. Eine Befassung des Verkehrsgerichtstags 2027 mit psychischen Unfallfolgen könnte dazu beitragen, **bestehende Versorgungslücken sichtbarer zu machen und konkrete Verbesserungen bei Beratung, Weitervermittlung und Unterstützung anzustoßen**. Für Verkehrsunfallopfer könnte das bedeuten, **schneller passende Hilfe zu erhalten und mit den psychischen Folgen eines Unfalls weniger allein zu bleiben**.



Hinter jedem Hilfeersuchen steht ein menschliches Schicksal

Der größere Bekanntheitsgrad des Hilfenetzwerks führt zu einer weiteren Steigerung der Anfragen. Die zunehmenden Unterstützungsersuchen sind aber auch ein deutlicher Beleg für den Bedarf an Orientierung und Beistand nach einem Unfall.



Hinter jedem Hilfeersuchen verbirgt sich ein menschliches Schicksal. Sehr viele Betroffene fühlen sich durch die Unfallfolgen hilflos und allein gelassen und sind für jeden noch so kleinen Rat außerordentlich dankbar.

Hieraus ziehen alle Mitarbeitenden des Hilfenetzwerks ihre Motivation.

Wir sind allen dankbar, die sich hiervon angesprochen fühlen und ihre jeweilige Fachexpertise zur Hilfe für **„Menschen in Not nach einem Unfall"** anbieten möchten.

Michael Rathmann
Leiter des VOD-Hilfenetzwerks

„Wenn Worte Welten zerstören – und zugleich Halt geben müssen“ Überbringung von Todesnachrichten nach Verkehrsunfällen zwischen Empathie, Professionalisierung und neuen Herausforderungen

Die Nachricht, nach der nichts mehr ist wie zuvor

Todesbenachrichtigungen nach Verkehrsunfällen sind mehr als eine polizeiliche Pflicht. Sie sind der erste entscheidende Schritt verantwortungsvoller Opferhilfe.

Der erste Satz des Opferschutzes

2.770 Menschen starben 2024 auf deutschen Straßen, 485 davon in Nordrhein-Westfalen. Jede Zahl steht für einen Menschen – und für Angehörige, deren bisherige Lebenswirklichkeit innerhalb weniger Sekunden zerbricht. Bei plötzlichen, nicht natürlichen Todesfällen ist es Aufgabe der Polizei, die nächsten Angehörigen zu benachrichtigen. Dabei geht es nicht nur darum, eine Tatsache mitzuteilen. Wie die Nachricht überbracht wird, kann zusätzliches Leid verstärken oder mindern und den Beginn des Trauerprozesses nachhaltig prägen.



Klarheit ist Fürsorge

Eine professionelle Todesbenachrichtigung erfolgt grundsätzlich persönlich, gut vorbereitet und möglichst im Team. Sie braucht einen geschützten Rahmen, eindeutige Worte und Zeit. Beschönigende Umschreibungen können im Schock missverstanden werden; Begriffe wie „tot“ oder „verstorben“ schaffen die schmerzhafte, aber notwendige Gewissheit. Danach zählen Präsenz und Zuhören mehr als Trostformeln. Angehörige benötigen verlässliche Informationen, Raum für jede Reaktion und die Sicherheit, nicht allein zu bleiben. Notfallseelsorge und Krisenintervention sind deshalb wesentliche Teile einer tragfähigen Betreuungskette.

Forschung bestätigt, was Betroffene seit Langem berichten: Unklare oder distanzierte Mitteilungen können sich tief einprägen. Eine qualitative Studie zu unerwarteten und gewaltsamen Todesfällen – darunter Verkehrsunfälle – zeigt, wie wichtig klare Informationen, respektvolles Verhalten und die Weitervermittlung an Unterstützungsangebote sind. Todesbenachrichtigung endet folglich nicht an der Wohnungstür.

Auch Überbringende brauchen Schutz

Für Polizeikräfte gehört diese Aufgabe zu den belastendsten Einsätzen. Die Verzweiflung der Angehörigen, besonders nach dem Tod junger Menschen, kann über Jahre nachwirken. Handlungssicherheit entsteht nicht durch Dienstalter allein, sondern durch realitätsnahe Ausbildung, Rollenspiele, Hospitation und fachlich begleitete Nachbesprechungen. Wer von Einsatzkräften Empathie verlangt, muss ihnen zugleich Qualifizierung und psychosoziale Unterstützung gewähren.

Vom guten Beispiel zum Standard

Das seit 2002 bestehende „Klever Modell" zeigt, wie strukturierter Opferschutz gelingen kann: speziell geschulte Kräfte, Rund-um-die-Uhr-Bereitschaft, gemeinsames Handeln mit der Notfallseelsorge und Begleitung über die Mitteilung hinaus. Solche Ansätze dürfen nicht vom Wohnort abhängen. Nötig sind bundesweit verbindliche Qualitätsstandards, praktische Trainings, verlässliche Nachsorge und klare Schnittstellen zwischen Polizei, Seelsorge, psychosozialen Diensten und Opferhilfe.



Die VOD als Brücke

Hier liegt eine Kernaufgabe der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland: Als unabhängiger Dachverband verbindet die VOD Prävention und Nachsorge. Sie bündelt die Erfahrungen von Betroffenen und Fachorganisationen, vermittelt über ihr Hilfenetzwerk konkrete Unterstützung und trägt Erkenntnisse in Politik, Polizei und Öffentlichkeit. Die eingegangenen Kooperationen mit den Bundesländern (bislang Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt) zielen darauf, Betroffenen und Angehörigen frühzeitig fachkundige Hilfe zugänglich zu machen.

Eine würdige Todesbenachrichtigung kann den Tod nicht weniger endgültig machen. Sie kann aber verhindern, dass zur Katastrophe des Verlustes vermeidbare Verletzungen hinzukommen. Menschlichkeit braucht in diesem Moment nicht nur Haltung – sondern Struktur.

Peter Schlanstein

5. Die VOD bezieht Stellung

Analysen, Positionen und Impulse für eine wirksame Verkehrssicherheitsarbeit: Risiken erkennen – Menschen schützen

Rausch fährt mit – und Unbeteiligte zahlen den Preis

Alkohol und Drogen am Steuer sind kein Randproblem. Sie sind ein vermeidbares Risiko, das überproportional oft in schweren Verletzungen und Tod endet.

Ein Unfall alle 15 Minuten

2025 wurden in Deutschland 2.832 Menschen im Straßenverkehr getötet. Die Polizei registrierte rund 2,52 Millionen Unfälle. Bei 34.800 Unfällen war mindestens eine beteiligte Person alkoholisiert – durchschnittlich ereignete sich damit alle 15 Minuten ein Alkoholunfall. 17.900 Menschen wurden verletzt, 170 starben. Hinter diesen Zahlen stehen auch Unbeteiligte und Familien, deren Leben dauerhaft verändert wird.

Das alte Risiko bleibt

Alkohol beeinträchtigt Aufmerksamkeit, Reaktion, Koordination und Urteilsvermögen. Besonders tückisch ist, dass mit zunehmender Alkoholisierung nicht nur die Leistungsfähigkeit sinkt, sondern häufig auch die Fähigkeit, die eigene Beeinträchtigung richtig einzuschätzen. Das gesellschaftlich vertraute Rauschmittel bleibt deshalb die quantitativ größte Herausforderung. Aufklärung allein genügt nicht: Sie muss mit verlässlichen Kontrollen und klaren Regeln verbunden werden.

Cannabis: Ein Grenzwert ist keine Freigabe

Seit dem 22. August 2024 gilt für Kraftfahrzeugführende ein THC-Grenzwert von 3,5 Nanogramm je Milliliter Blutserum. Für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in der Probezeit sowie für Menschen unter 21 Jahren besteht ein Cannabisverbot am Steuer. Der Grenzwert darf jedoch nicht als Bescheinigung der Fahrtüchtigkeit missverstanden werden. Auch unterhalb von 3,5 ng/ml kann eine Fahrt strafbar sein, wenn rauschbedingte Ausfallerscheinungen hinzukommen. Anders als beim Alkohol lässt sich aus einem einzelnen THC-Wert zudem nur begrenzt auf den Grad der tatsächlichen Beeinträchtigung schließen. Konsumform, Gewöhnung und zeitlicher Abstand wirken sich individuell aus.



Mischkonsum: gefährlicher als die Summe seiner Teile

Besonders kritisch ist die Verbindung von Cannabis und Alkohol. Eine Metaanalyse experimenteller Studien zeigt, dass beide Substanzen die Fahrleistung beeinträchtigen und ihre Kombination stärkere Leistungseinbußen verursacht als der jeweilige Einzelkonsum. Das geltende Recht sanktioniert die Kombination besonders, wenn mindestens 3,5 ng/ml THC vorliegen und zugleich Alkohol konsumiert wurde. Kombinationen unterhalb dieser THC-Schwelle werden dadurch jedoch nicht vollständig erfasst. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag empfahl 2025 deshalb eine weitergehende Nulltoleranz für Mischkonsum sowie dessen Aufnahme in die Fahrerlaubnis-Verordnung.



Kontrolle braucht Technik – Prävention klare Botschaften

Alkohol kann vor Ort vergleichsweise zuverlässig über die Atemluft gemessen werden. Bei Cannabis und anderen Drogen liefern Speichel- oder Urintests zunächst Verdachtsmomente; die rechtssichere Bestimmung erfolgt regelmäßig durch eine Blutuntersuchung. Polizei und Justiz benötigen daher praxistaugliche Vortests, ausreichend Personal und moderne Labordiagnostik. Ebenso wichtig ist eine verständliche Botschaft, besonders für junge Menschen: Wer konsumiert, fährt nicht. Ein gesetzlicher Grenzwert ist keine Einladung, sich an ihn „heranzutasten".

Die VOD gibt den Opfern eine Stimme

Die VOD verbindet Unfallprävention mit konkreter Opferhilfe. Sie macht sichtbar, dass eine Rauschfahrt niemals nur eine private Fehlentscheidung ist: Das Risiko tragen auch Mitfahrende, entgegenkommende Verkehrsteilnehmende, Rettungskräfte und Angehörige. Als unabhängiger Dachverband bringt die VOD Erfahrungen von Betroffenen in die fachliche und politische Debatte ein und unterstützt die Präventionsinitiative „Don't Drive High".

Aus der Perspektive der Opfer fordert die VOD eine allgemeine Null-Promille-Regel, einen niedrigeren THC-Grenzwert von 1,0 ng/ml, echte Nulltoleranz beim Mischkonsum, bessere Kontrollen und Testverfahren sowie eine frühzeitige Fahreignungsprüfung bei belastbaren Hinweisen auf problematische Konsummuster. Diese Forderungen dienen einem umfassenderen Ziel: Vision Zero. Kein Mensch soll sterben oder schwer verletzt werden, weil jemand berauscht ein Fahrzeug führt. Jeder verhinderte Rauschunfall bedeutet ein gerettetes Leben – und eine Familie, der dauerhaftes Leid erspart bleibt.

Peter Schlanstein

Problematische Normalisierung der SUV

SUVs (Sport Utility Vehicles) sind gefragt und stehen dennoch derzeit schwer unter Beschuss: Klima-Killer, Unfallverursacher und Platzverschwender. Der SUV ist der beliebteste Fahrzeugtyp des Jahres 2024. Laut Kraftfahrtbundesamt (KBA) machen SUVs 564.000 bzw. rund 30 Prozent der bis einschließlich August 2024 neu zugelassenen Pkw aus. Dazu kommen die in der Statistik getrennt voneinander geführten Geländewagen mit einem Anteil von über 11 Prozent an den Neuzulassungen. So genannte Pick-up-Trucks, die beim KBA bislang nicht einem speziellen Fahrzeugsegment zugeordnet werden, kommen in Deutschland schätzungsweise etwa 20.000 jährlich neu in den Verkehr. Bei den neuen Elektroautos ist mittlerweile sogar mehr als jedes zweite ein SUV.

Gründe für den SUV-Boom

SUVs haben verschiedene Vorteile. Sie sind bequem, bieten einen guten Einstieg sowie viel Platz und eine bessere Übersicht. Ein zusätzlicher Punkt ist das Prestige. Einen SUV kann sich nur leisten, wer über ein größeres Portemonnaie verfügt. Man erwirbt sich mit dem Auto auch soziale Anerkennung – tatsächlich oder nur vermeintlich. Die Autohersteller bedienen hier also sozio-emotionale Bedürfnisse. Mit geschicktem Marketing hat die Automobilindustrie es geschafft, ein Bedürfnis zu wecken, neue Käuferschichten und Geschäftsmodelle zu erschließen. Die Rendite für SUV ist größer als für Kleinwagen.

Kommt der Parkaufschlag für SUVs?



Durch steigende Verkaufszahlen angespornt werden neue Pkw alle zwei Jahre um einen Zentimeter breiter produziert. Das geht aus einer aktuellen Studie von Transport & Environment (T&E) hervor, die besagt, dass sich dieser Trend aufgrund der florierenden Verkäufe von SUVs fortsetzen wird - es sei denn, der Gesetzgeber ergreift Maßnahmen. Erlaubt ist bis heute, dass neue Pkw so breit sind wie Lastwagen. Mit einer Breite von bis zu 200 cm lassen große Luxus-SUVs wenig Platz für Autoinsassen ein- und auszusteigen.

Die Reduzierung von Parkplätzen, die Förderung von alternativen Mobilitätslösungen und die Anpassung von städtischen Verkehrskonzepten werden als entscheidender Hebel für eine nachhaltigere Verkehrspolitik gesehen. Der Trend zu größeren Autos steht in direktem Konflikt mit den Zielen der „Verkehrswende“ und des Klimaschutzes, da diese Fahrzeuge sowohl mehr Platz beanspruchen als auch höhere Emissionen verursachen. Viele Verkehrsexperten fordern deshalb eine Begrenzung der Fahrzeuggröße in urbanen Räumen, strengere Parkregelungen und eine höhere Besteuerung von großen Fahrzeugen.

Rund die Hälfte der verkauften Neuwagen ist in vielen Ländern Europas bereits zu voluminös für den Mindestparkplatz auf der Straße mit einer Breite von 180 cm. Weil der „Größenwahn" andere Verkehrsteilnehmer, darunter vor allem Fußgänger und Radfahrer, zunehmend behindert, werden in einigen Städten bereits höhere Parkgebühren für große Autos gefordert. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat – nach dem Pariser Vorbild – schon in rund 150 Städten Anträge gestellt, die Kommunen zu höheren Parkgebühren für SUV und besserer Parkraumüberwachung zu bewegen.

Je höher die Autofront, desto gefährlicher



Der Trend zu breiteren Fahrzeugen reduziert aber nicht nur den Straßenraum für andere Fahrzeuge und Radfahrer, während geparkte Autos weiter auf Fußwegen eindringen. Die breiteren Designs haben es auch ermöglicht, die Höhe der Fahrzeuge weiter zu steigern. Eine im September 2024 veröffentlichte Studie von Unfallforschern der US-Versicherungswirtschaft belegt ein deutlich höheres Risiko von Todesfällen bei Kollisionen mit Fußgängern und Radfahrern, die ohnehin aufgrund der höheren Verletzungsgefahr zu den schwächsten Verkehrsteilnehmenden zählen.

Insgesamt rund 18.000 von der Polizei gemeldete Unfälle mit einem einzigen Personenwagen und Kollision mit einem einzigen Fußgänger bzw. Radfahrer wurden in der Analyse ausgewertet. Ergebnisse: Fahrzeuge mit hohen und stumpfen Frontenden waren mit einem signifikanten, bis über 40 Prozent größeren Risiko für Fußgänger und Radfahrer verbunden als Fahrzeuge mit niedrigen und schrägen Frontenden. Schon bei Fahrzeugfronten, die um 10 cm erhöht sind, besteht ein um 30 Prozent höheres Risiko, dass Fußgänger und Radfahrer bei Kollisionen getötet werden. Autohersteller könnten Fahrzeuge also radfahrer- und fußgängerfreundlicher machen, indem sie Frontenden entwerfen, die niedriger und schräger sind.

Der Nutzen von Pick-Up-Trucks im Alltag, sofern sie als Pkw genutzt werden, ist fraglich, da die überwiegende Mehrheit der Fahrten lediglich eine Person befördert, wodurch das Argument der „Familienkutsche" meist an Bedeutung verliert. Insbesondere in dicht besiedelten Städten mit engen Straßen, die für so große Fahrzeuge ungeeignet sind, führt das zu Überlegungen, ob der Einsatz dieser Fahrzeuge angemessen ist.

Pickup-Trucks aus den USA

Eine im August 2023 vom belgischen Verkehrssicherheitsinstitut (VIAS) veröffentlichte Studie, die auf Unfalldaten über den Zeitraum von fünf Jahren basiert, zeigt, dass für einen Fußgänger oder Radfahrer, der von einem Pick-up angefahren wird, das Risiko schwerer Verletzungen um 90 Prozent steigt und das Risiko tödlicher Verletzungen sogar um fast 200 Prozent im Vergleich zu einem Pkw. Die

Studie belegt weiterhin, dass schwerere und leistungsstärkere Fahrzeuge im Vergleich zu normalen Pkw die Insassen kleinerer, leichterer und weniger leistungsstarker Fahrzeuge im Falle einer Kollision mit größerer Wahrscheinlichkeit töten oder schwer verletzen können.

Ein abschreckendes Beispiel ist der Dodge Ram, ein in Nordamerika hergestellter Pickup-Truck mit einem Hubraum von bis zu 6,7 Litern. Dieses Fahrzeug wiegt 2,5 bis 2,9 Tonnen und ist bei ausgefahrenen Spiegeln bis zu 2,6 m breit. Ein Bedürfnis, die Einfuhr eines solch monströsen Fahrzeugtyps in Europa und damit auch in Deutschland zuzulassen ist nicht leicht erkennbar, da eine breite Palette in der EU typgenehmigter Nutzfahrzeuge für alle Einsatzzwecke verfügbar ist.

Mit einer Frontpartie, die oft höher ist als die Größe zehnjähriger Kinder, sind solch übermäßig dimensionierte Pickup-Trucks für den Einsatz in Europa nicht nur im Kollisionsfall gefährlich. Die direkte Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer in der Umgebung des Fahrzeugs, insbesondere auf Kinder vor dem Fahrzeug, ist erheblich eingeschränkt. Große Pick-ups sind schwieriger zu manövrieren und können nachweislich andere Verkehrsteilnehmer bei Unfällen in alarmierend höherem Maße als normale Autos verletzen oder gar töten.

Fahrzeugsicherheitssysteme fehlen

Der Import von US-Pickup-Trucks nach Europa und die Zulassung der Fahrzeuge in der EU sind über die sogenannte Einzelgenehmigung für Fahrzeuge (IVA) möglich. Mittels der IVA für Off-Road-Fahrzeuge stieg die Zahl die Neuzulassungen in den vergangenen Jahren erheblich. Der Dodge Ram gilt als am meisten importiertes Fahrzeug dieser Kategorie. Die Anzahl der Fahrzeuge, die nach den IVA-Regeln importiert werden, unterliegt keinen Grenzen.



Zwar sind nach der Verordnung (EU) 2019/2144 für Neuzulassungen typgenehmigter Fahrzeuge wie Pkw, SUV und Geländefahrzeugen ab Juli 2024 wichtige Sicherheitstechnologien europaweit vorgeschrieben, aber für individuell zugelassene Fahrzeuge – wie beim Dodge Ram aus den USA – nicht erforderlich. So erlaubt das EU-Recht den Mitgliedstaaten, im Rahmen des nationalen Systems für die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen Abweichungen zuzulassen, wodurch wichtige Sicherheitsanforderungen umgangen werden. Das heißt, dass automatisierte Notbremssysteme (mit Erkennung von Radfahrern und Fußgängern), intelligente Geschwindigkeitsunterstützung, Notspurhalteassistent, Bremsassistent, elektronische Stabilitätskontrolle, eine Schnittstelle für Alkohol-Interlock-Geräte, Müdigkeits- und Ablenkungswarnsysteme sowie Ereignis- bzw. Unfalldatenschreiber für Pickup-Trucks wie den Dodge Ram weder gefordert noch vorhanden sind.

Auch die CO2-Emissionen solcher Fahrzeuge wie der Dodge Ram werden nicht auf die Klimaziele der europäischen Fahrzeughersteller angerechnet, obwohl die Emissionen drei- bis neunmal höher sind als bei einem durchschnittlichen Neuwagen.

Verkehrspolitiker/innen in Europa und in Deutschland stehen in der Pflicht, Regeln zu erlassen, dass Fahrzeuge für den Massenmarkt mit hohen Verkaufszahlen auf den globalen Märkten (der Dodge Ram verzeichnet in den USA einen Jahresabsatz von mehr als 500.000 Fahrzeugen) bei Einfuhr nach Europa einer vollständigen Typgenehmigung unterzogen werden und allen relevanten EU-Rechtsvorschriften entsprechen müssen.

Peter Schlanstein

Achtsamkeit und Aggression – Befunde zu Interaktionen im Straßenverkehr und ihre rechtlichen Rahmenbedingungen

Achtsamkeit und Aggression – zwei Gegenpole, die beide in direkter Verbindung zum Straßenverkehr stehen. Aber in welchem Koordinatensystem und wie kann man diese beiden Faktoren einordnen und was sagen uns diese Begriffe? Sind sie überhaupt noch zeitgemäß?

I. Achtsamkeit

Die wohl bekannteste und auch wichtigste Vorschrift des Straßenverkehrsrechts umschreibt den Begriff der Achtsamkeit mit den folgenden Worten:

> **§ 1 StVO – Grundregeln**
>
> (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

Diese beiden Grundregeln des Verkehrsverhaltens gelten für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, ob sie nun zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem Kraftfahrzeug auf den öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in Deutschland unterwegs sind. Jede und jeder muss sich daran halten, aber kennen sie auch alle Menschen und wissen sie, was diese Regeln in der Praxis bedeuten?

1. Bekanntheitsgrad

Wo und wie lernt man diese Regeln kennen? Sicher, wer eine Fahrerlaubnis erwirbt, erlernt diese über viele Jahrzehnte inhaltlich gleich gebliebenen Regeln im Rahmen des Theorieunterrichts, aber wie erfahren andere Verkehrsteilnehmer davon? Das ist eine Aufgabe des Verkehrsunterrichts, also der Pädagoginnen und Pädagogen in Kindertagesstätten und Grundschulen, für Kinder (hoffentlich) besonders erfahrbar im Rahmen der Vorbereitung zum Fahrradführerschein, der deutschlandweit in der vierten Klassenstufe der Grundschulen üblicherweise durch eine Zusammenarbeit der örtlichen Polizei und oft mit Unterstützung der örtlichen Verkehrswacht erworben wird.

2. Inhaltliche Bedeutung



Beide Regeln sollen das eigene Verkehrsverhalten leiten. Die „ständige Vorsicht" hat eine zeitliche Komponente, weil „ständig" bedeutet, dass man sich immer und in jeder Verkehrssituation vorsichtig verhalten muss. Vorsichtig zu sein, hat aber auch eine inhaltliche Bedeutung; denn Vorsicht setzt voraus, dass man sich der Gefahren im Straßenverkehr bewusst ist und diesen durch vorsichtiges Handeln vorbeugen kann. Vorsichtiges Verkehrsverhalten erlernt man durch gute Vorbilder, die sich beispielhaft im Straßenverkehr benehmen und somit sind es zuerst die Eltern, Großeltern und nahen Verwandten, die diesen pädagogischen Auftrag erfüllen müssen.

Mit der „gegenseitigen Rücksicht" geraten die anderen Verkehrsteilnehmer ins Blickfeld und dabei zuallererst die schwächeren Verkehrsteilnehmer, also die Kinder, hilfsbedürftige sowie auch ältere Menschen, denen die StVO sogar eine eigene Schutzvorschrift widmet, nämlich den § 3 Abs. 2a StVO:

§ 3 StVO – Geschwindigkeit

(2a) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Fahrzeugführer wie Radfahrer oder Autofahrer tragen in einem gelingenden Straßenverkehr also eine gesteigerte Mitverantwortung und so bedeutet das Gebot der Rücksichtnahme für uns alle zuerst, dass wir die nach dem Verkehrsrecht erlaubten Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmer erkennen, ernst nehmen und uns danach richten.

Vorsicht und Rücksicht stehen also inhaltlich in einer Wechselbeziehung und müssen gelebt werden, wenn Schäden vermieden werden sollen.

II. Aggression

Die Vorschrift des § 1 StVO hat noch einen zweiten Teil:

§ 1 StVO – Grundregeln

(2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Im Gegensatz zu den nicht von der Polizei überwachten Maßregeln aus Absatz 1 der Vorschrift, bei dessen Verletzung durch unvorsichtige und rücksichtslose Verkehrsteilnehmer erst einmal keine staatliche Sanktion droht, sind die vier Verbote des Absatzes 2 allesamt mit Geldsanktionen bedroht, die im Bußgeldkatalog zu finden sind und die auch – mehr oder weniger konsequent – von Polizei und Kommunen überwacht werden.

1. Forschungslage



Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), das Forschungsinstitut des Bundesverkehrsministeriums, und auch die Unfallforschung der Deutschen Versicherer (UDV) haben beide ein Auge auf das Verkehrsklima in Deutschland, also auf unser aller Empfinden im Verkehrsgeschehen.

Nach der ersten und auf Wiederholung angelegten repräsentativen Befragungsstudie der BASt aus dem Jahr 2020 wird das Verkehrsklima in Deutschland weder besonders positiv noch besonders negativ beurteilt. Der in der öffentlichen Meinung häufig bestehende subjektive Eindruck, das Verkehrsklima sei insgesamt schlecht, wurde dadurch nicht bestätigt. Allerdings bestehen in der Wahrnehmung deutliche regionale Unterschiede in der Beurteilung des Verkehrsklimas.

In der im Jahr 2023 durchgeführten Befragungsstudie der UDV haben sich in Bezug auf aggressives und sicherheitskritisches Verhalten alle Werte gegenüber den beiden Vorgängerstudien verschlechtert. Dabei unterscheiden sich das Selbst- und Fremdbild der Befragten aber erheblich. So antworteten etwa 96 Prozent aller Autofahrer, dass sie Radfahrer mit ausreichendem Abstand überholen, gleichzeitig aber bei 93 Prozent der anderen Autofahrer wahrnehmen, dass sie Radfahrer zu eng überholen. Es ist also eine Tendenz erkennbar, die Verhaltensfehler eher bei anderen zusehen, als bei sich selbst. Das ist genau das Gegenteil von Rücksichtnahme, die stets eine gehörige Portion reflektierten und selbstkritischen Verhaltens voraussetzt.

Viel deutlicher sollte allerdings aggressives Verhalten in den staatlichen Bilanzen der Bußgeldbehörden und Strafgerichte zutage treten. So waren am 1.1.2024 mehr als 10 Millionen Personen im Fahreignungsregister gespeichert, wobei die meisten Personen durch gefährliches ordnungswidriges Handeln auffällig werden und als Täter gespeichert werden müssen. Im Jahr 2023 waren das fast 4 Millionen Menschen und dabei mehr als dreimal so viele Männer als Frauen, die sich daher öfter an Verkehrsnormen halten.

Straftaten im Straßenverkehr führten zur Eintragung von mehr als 240.000 Tätern, denen oft auch ihre Fahrerlaubnisse durch einen Strafrichter nach den Regeln des Strafgesetzbuches und der Strafprozessordnung entzogen wurden.

Dieses Fahreignungs-Bewertungssystem dient über den erhofften Einfluss auf die Punktetäter der Abwehr von Gefahren und ist gesetzlich in § 4 des Straßenverkehrsgesetzes und in der Fahrerlaubnis-Verordnung geregelt.

III. Staatliche Reaktionsmöglichkeiten

Staatliches Handeln im Straßenverkehr steht immer unter dem Diktat der staatlichen Schutzpflicht, das Leben und die körperliche Unversehrtheit seiner Bürger effektiv zu schützen (Artikel 2 Abs. 2 Grundgesetz). An diese oberste und sogar verfassungsrechtlich abgesicherte Prämisse sind alle drei Staatsgewalten gebunden, also die gesetzgebende Gewalt, die Rechtsprechung und die vollziehende Gewalt in Form von Verwaltung, Polizei und Kommunen.

Praktiziert wird dieser Schutzauftrag immer durch einen uns allen vorgegebenen Rechtsrahmen, der hauptsächlich durch die Verkehrsregeln gefüllt wird. Hierbei besteht ein ständiger Reformbedarf, der sich durch geändertes Verkehrsverhalten und neue Verkehrsmittel ergibt, sodass kritische Forschung zu den sichtbar werdenden Problemen und sorgfältige Evaluation bestehender Vorschriften dringend notwendig sind, um den Anschluss an die gelebte Realität nicht zu verlieren.

Die Einhaltung der Regeln muss dabei dauerhaft und effektiv von Polizei und Kommunen überwacht werden. Verstöße müssen schnell erkannt und im direkten Anschluss daran konsequent geahndet werden, um der Erziehungsfunktion unseres Verkehrsrechts gerecht werden zu können. Gelingt das nicht im Verhältnis zwischen Verkehrsteilnehmern und den überwachenden und die Verstöße vor Ort ansprechenden Personen allein, müssen nachfolgend Gerichte eingreifen und den geltenden Regeln durch markante Richtersprüche den erforderlichen Nachdruck verleihen.

Unverbesserliche Fahrerinnen und Fahrer müssen gegebenenfalls verkehrspsychologisch und medizinisch begutachtet werden und konsequenterweise ihre Fahrerlaubnisse verlieren, wenn ihre Verkehrsprognose für ein sozial angepasstes Verkehrsverhalten aufgrund ihrer aktuell nicht korrigierten charakterlichen Schwächen negativ ist.

Das ist das Idealsystem, das in dieser Konsequenz allerdings nirgendwo in Deutschland perfekt funktioniert; denn sonst hätten wir deutlich weniger Verkehrsverstöße und vor allem weniger Ver-

kehrsunfallopfer. Es gibt also allerorten deutlich „Luft nach oben" und man darf sich beim Kampf um die Verkehrssicherheit und dem erwünschten Umsetzen der „Vision Zero" nie mit einem Status quo zufriedengeben. Mahnende Worte sind also weiterhin ebenso erforderlich wie alternative Strategien, wobei der Finger noch oft in die Wunde gelegt werden sollte, was glücklicherweise durch engagierte Menschen in Verbänden, Vereinen und Bürgerinitiativen beherzigt wird.

IV. Prävention

Gefahrenabwehr geht vor Strafverfolgung. Diesen Grundsatz erlernen die Mitarbeiter in der staatlichen Verkehrsüberwachung schon in ihrer Ausbildung und er stimmt einfach. Denn wenn es gar nicht erst zu Gefahren und Verkehrsunfällen kommt, muss auch niemand verfolgt und bestraft werden. Wer also Prävention ernst nimmt und diesen Ansatz effektiv fördert, erspart dem Staat und damit uns allen nicht nur einen teuren und personalintensiven Verwaltungsaufwand, sondern erspart uns allen auch das Leid, das unmittelbar mit Verkehrsunfallopfern verbunden ist.

Investitionen in kluge und innovative Modelle der Verkehrsprävention sind also lohnenswert und so ist der Grundsatz der Gefahrenabwehr auch in zahlreichen Gesetzen zu finden und staatliche Förderungsprogramme werden durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht gerne multipliziert und in ihrer Wirksamkeit überprüft.

V. Fazit

Verkehrssicherheit geht uns alle an. Wir alle müssen uns im Straßenverkehr achtsam und rücksichtsvoll verhalten, um Gefahren gar nicht erst entstehen zu lassen und Verkehrsunfälle mit Unfallopfern zu vermeiden. Die Prinzipien der Eigenverantwortung und des Schutzes für die Schwächeren machen den Straßenverkehr zu einem sozialen Schutzsystem.



Der Staat gibt uns für diese Aufgabe einen Rechtsrahmen vor, innerhalb dessen wir uns bewegen dürfen und der für uns von den Mitarbeitern in der Polizei und in den Verkehrsbehörden überwacht wird. Sind in diesem System Lücken, gehen diese zu Lasten der Verkehrssicherheit allgemein und von uns allen persönlich. Es muss daher unser Anspruch sein, den Rechtsrahmen so effektiv zu gestalten und die Rechtsanwendung so effizient zu handhaben, dass Fehler vermieden werden und unverbesserlichen Verkehrsteilnehmern mit den Mitteln des Rechts die Möglichkeit genommen wird, weiterhin ihre Mit-Verkehrsteilnehmer zu gefährden und Schaden anzurichten.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Prävention, die Menschen erreicht

Emo-Prävention für Profi Trucker – Musik, Gefühl und klare Regeln gegen tödliche Stauende-Unfälle

Problem- und Zielbeschreibung



Auffahrunfälle am Stauende gehören europaweit zu den folgenschwersten Konstellationen im Güterverkehr: hohe Differenzgeschwindigkeiten, kurze Reaktionszeiten und große Fahrzeugmassen führen überproportional zu Schwer- und Todesopfern – zunehmend auch unter Lkw-Fahrern. Klassische Präventionskommunikation erreicht die Zielgruppe im belasteten Fahreralltag nur begrenzt. Ziel des Projekts „Emo Prävention für Profi Trucker" ist es, mit emotionaler Musik, erzählten Fahrer Perspektiven und kurzen, klaren Verhaltensregeln Aufmerksamkeit, Fokus und sichere Routinen zu stärken – europaweit anschlussfähig und alltagstauglich.

Ansatz und Bausteine 2025

- **Präventionssongs und internationale Playlist**
  Die Kampagne „Max Achtzig – A Trucker's Fate | Watch out!" setzt auf mehrsprachige Songs, die die Situation am Stauende erzählend erlebbar machen. Produktions- und Übersetzungsfokus 2025: DE, PL, UA, LT, RO, HR/SER, GR, IT, F, EN. Verbreitungswege mit hoher Alltagsnähe: Spotify-Playlist Präventionssongs: https://open.spotify.com/intl-de/album/1qSkK2vNHcPhTlm5szRm6U?si=VvAnFuhESpW9-PTf92Jdzg
- **Videospots gegen Ablenkung**
  Kurze Spots („Ein Blick aufs Handy") in bis zu zehn EU Sprachen adressieren die Hauptursachen Ablenkung und Übermüdung, optimiert für Fahrerpausen, Schulungen und Social Media. YouTube-Playlist Videospots: https://www.youtube.com/playlist?list=PLlgV4WkmhJPrr2RWZcLLkwOXdORpx44oa
- **Klare Regeln und betriebliche Verankerung**
  Das Maßnahmenpaket „10 Max Achtzig Regeln" und das Sicherheitsregister fürs Fahrerhandbuch erleichtern die schnelle Integration in Onboarding, Unterweisungen und BKF Schulungen. Downloads: https://www.hellwach-mit-80-kmh.de/
- **Kultur und Wertschätzung**
  Die begleitenden Initiativen „FairRampPartner" und „Come Home Safe" rücken Respekt an Rampen, realistische Zeitfenster und ein faires Miteinander als Stressprävention in den Mittelpunkt. Haltung wird als Sicherheitsfaktor sichtbar gemacht.

Warum Emotion? – Psychologische Begründung

- **Aufmerksamkeit unter Last**
  Fahrer agieren unter Monotonie, Zeitdruck und Müdigkeit. Reine Faktenkommunikation konkurriert mit hoher kognitiver Last. Emotionale Reize (Musik, Story) binden Aufmerksamkeit, senken Reaktanz und erleichtern Verhaltensaktivierung.
- **Gedächtnis und Routinen**
  Emotional gefärbte Inhalte werden besser erinnert und in Handlungsroutinen (Blickführung, Abstandsreserve, Handy weg) überführt. Kurze Regeln dienen als Abruf-Cues im kritischen Moment.



Zielgruppen und Einsatzfelder

- Berufskraftfahrer in internationalem Transitverkehr (Autobahnen mit Dauerbaustellen/Staugefahr).
- Transportunternehmen, Disposition, Rampenbetreiber (Respekt- und Prozesskultur).
- Aus- und Fortbildung: BKF Trainer, Fahrschulen, Sicherheitsbeauftragte (Unterweisung, Toolbox Talks, E Learning).
  Umsetzung 2025 – Aktivitäten und Reichweite
- Produktion/Distribution: Erweiterte Sprachversionen, kontinuierliche Playlist Pflege, Ausspielung der Spots kanalübergreifend, Bereitstellung von Schulungsbundles (Song + Spot + 10 Regeln + Register) für Unternehmen.
- Integration: Pilotbetriebe haben das Sicherheitsregister in Fahrerhandbücher übernommen; Unterweisungen nutzen Songs/Spots als Einstieg in Regelvermittlung.
- Vernetzung: Anbindung an Vision Zero Formate, Polizei und Verbändenetze; Anschlussfähigkeit zu landesweiten Präventionsinitiativen.

Wirklogik und erwartete Effekte

- Kurzfristig: Höhere Aufmerksamkeit für Stauende Risiken, verbesserte Regelkenntnis (10 Max Achtzig-Regeln).
- Mittelfristig: Mehr Handy weg Routinen, konsequentere Abstands- und Reaktionsreserve, planvolle Pausen – messbar über Unterweisungsfeedback und interne Vorfallberichte.
- Langfristig: Reduktion schwerer Auffahrunfälle am Stauende und der psychischen Folgelasten bei Fahrern und Beteiligten.

Praxisbausteine für Partner

- 60-90-Minuten Schulungsempfehlung und Trainingsleitfaden für Rampenmitarbeiter:innen und Beschäftigte in der Lieferkette.
- 30 Minuten Toolbox: 5 Min Song/Spot, 10 Min Diskussion (Ablenkung/Müdigkeit), 10 Min „10 Regeln" anwenden, 5 Min Register Check im Handbuch.
- Rampen Quick Wins: klare Slots, respektvoller Umgang, sanitäre Zugänge – Stressabbau als Sicherheitsbeitrag.
- Mehrsprachige Ausspielung: Materialpakete nach Fahrerklientel (DE/PL/RO/IT/EN etc.).

Ressourcen und Materialien (kostenfrei)

- Songs/Playlist: Spotify Link siehe oben
- Videospots: YouTube Playlist siehe oben
- 10 Max Achtzig Regeln und Sicherheitsregister: Download Link siehe oben
- Begleittexte/Visuals: Kurzposts, Poster Motive, Unterweisungsfolien (auf Anfrage)

Ausblick 2026

- Ggf. Erweiterung der Sprachabdeckung und Genre Varianten je Fahrerpräferenz.
- Vertiefung der Kooperationen mit Verbänden, Polizei und Vision Zero Netzwerken zur strukturellen Verankerung.

Dieter Schäfer

Strenger reicht nicht: Wie Sanktionen tatsächlich Leben retten

Die Unfallbilanz ist ein Auftrag

2.832 Menschen starben 2025 auf Deutschlands Straßen, rund 371.000 wurden verletzt. Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit blieb die häufigste Ursache tödlicher Unfälle; 842 Menschen kamen bei solchen Kollisionen ums Leben. Die Zahlen zeigen: Von der Vision Zero – einem Verkehrssystem ohne Tote und Schwerverletzte – sind wir weit entfernt. Die berechtigte Frage lautet daher, ob höhere Strafen mehr Sicherheit schaffen.

Abschreckung beginnt mit der Wahrscheinlichkeit



Die Forschung gibt darauf keine einfache Ja-nein-Antwort. Sanktionen wirken vor allem dann, wenn Verkehrsverstöße mit hinreichender Wahrscheinlichkeit entdeckt, zügig verfolgt und verlässlich geahndet werden. Entscheidend ist nicht allein die objektive Kontrolldichte, sondern auch das subjektive Gefühl: „Ich könnte tatsächlich erwischt werden." Sichtbare und zugleich schwer vorhersehbare Kontrollen, automatisierte Überwachung an geeigneten Stellen und verständliche Kommunikation erhöhen diese Wahrnehmung.

Eine bloße Verschärfung des Bußgeldkatalogs ersetzt deshalb keine Verkehrsüberwachung. Die Europäische Kommission bewertet den Einfluss der Strafhöhe als begrenzt und abhängig vom Delikt. Höhere Geldbußen können Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße verringern; ein mechanisches „immer höher" führt aber nicht automatisch zu entsprechend mehr Regelbefolgung. Strafen müssen sicher, zeitnah, verhältnismäßig und als gerecht nachvollziehbar sein.

Fahrverbote treffen dort, wo es spürbar ist

Gerade bei groben oder wiederholten Verstößen können mobilitätsbezogene Sanktionen stärker wirken als eine Geldbuße. Ein befristetes Fahrverbot ist ein empfindlicher Denkzettel, weil es Alltag, Beruf und Freizeit unmittelbar berührt. Die Entziehung der Fahrerlaubnis geht weiter: Sie schützt die Allgemeinheit, wenn sich aus der Tat die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ergibt. Auf internationale Untersuchungen basierende Erkenntnisse der Europäischen Kommission[1] zeigen, dass Fahrerlaubnis-Maßnahmen bei Wiederholungstätern Verstöße und Unfälle reduzieren können.

1 European Commission (2024). Road safety thematic report – Traffic law enforcement. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

Als besonders erfolgversprechend bewertet werden abgestufte Systeme, die Sanktionen mit Nachschulung, Rehabilitation oder – bei Alkoholauffälligkeit – technischen Sicherungen verbinden.

Bei fahrlässiger Körperverletzung oder Tötung verfügt das deutsche Recht bereits über ein breites Instrumentarium: Geld- und Freiheitsstrafe, Fahrverbot sowie Entziehung der Fahrerlaubnis. Die Strafe muss sich stets an Schuld und Umständen des Einzelfalls orientieren. Die vorliegenden kriminologischen Erkenntnisse liefern keinen Beleg dafür, dass pauschal höhere Freiheitsstrafen ein Allheilmittel wären. Ebenso falsch wäre jedoch eine Bagatellisierung: Wer vorhersehbar und vermeidbar Leib oder Leben anderer gefährdet, verletzt zentrale Schutzpflichten des Straßenverkehrs.

Die VOD verbindet Prävention und Opferperspektive

Für die VOD ist die Debatte deshalb mehr als eine Auseinandersetzung über Tarife und Sanktionsrahmen. Hinter jeder Zahl stehen Getötete, Verletzte, Angehörige und oftmals lebenslange körperliche, psychische und wirtschaftliche Folgen. Als Dachverband der Verkehrsunfall-Opferhilfe verbindet die VOD diese Erfahrung mit Präventionsarbeit und bringt sie gegenüber Politik, Verwaltung, Polizei, Justiz und Wissenschaft ein.



Aus Sicht der VOD braucht Deutschland eine geschlossene Wirkungskette: verständliche und glaubwürdige Regeln, ausreichend Kontrollen, schnelle und angemessene Sanktionen, gezielte Fahrverbote für gefährliches Verhalten, sichere Infrastruktur und belastbare Unfalldaten. Polizeipräsenz und qualifizierte Unfallaufnahme sind dabei unverzichtbar – sowohl für die Rechtsdurchsetzung als auch, um Gefahrenstellen und wiederkehrende Unfallursachen zu erkennen.

Höhere Strafen können somit ein Baustein sein. Leben retten sie erst, wenn aus dem angedrohten Recht eine sichtbare, konsequente und lernende Verkehrssicherheitsarbeit wird.

Peter Schlanstein

Die StVO-Novelle 2024 im Blick der VOD: Mehr Spielraum, noch keine Zeitenwende

Der Vorrang des Autos bekommt Risse

Mit der am 11. Oktober 2024 in Kraft getretenen Reform des Straßenverkehrsrechts wurde eine jahrzehntelang verengte Perspektive vorsichtig geöffnet. Kommunen dürfen bei bestimmten Anordnungen nun auch Klima- und Umweltschutz, Gesundheit sowie städtebauliche Entwicklung berücksichtigen. Die Leichtigkeit des Verkehrs bleibt zu beachten; seine Sicherheit darf nicht beeinträchtigt werden. Damit verliert das Straßenverkehrsrecht zwar nicht seine ordnungsrechtliche Grundstruktur, doch die Bedürfnisse lebenswerter Städte und verletzlicher Verkehrsteilnehmender erhalten mehr Gewicht.

Tempo 30: neue Türen, enge Flure



Praktisch bedeutsam sind die erweiterten Möglichkeiten für Tempo 30. Erleichterungen gelten nun unter anderem im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen. Zudem können kurze Lücken zwischen bestehenden Tempo-30-Abschnitten bis zu 500 Meter geschlossen werden. Auch Flächen für den Fuß- und Radverkehr, Busspuren und Regelungen zum Bewohnerparken lassen sich leichter anordnen.

Das ist Fortschritt – aber noch kein Paradigmenwechsel. Tempo 30 bleibt innerorts die begründungsbedürftige Ausnahme, nicht die Regel. Die Reform eröffnet einzelne Handlungskorridore, überlässt ihre Nutzung jedoch weitgehend dem Mut, den Ressourcen und der Rechtssicherheit vor Ort. Dass der Bundesrat zugleich auf neue unbestimmte Rechtsbegriffe hinwies und eine ausdrückliche Verankerung der Vision Zero – wenn schon nicht im StVG – wenigstens in der StVO, nicht bloß in der Verwaltungsvorschrift, verlangte, zeigt die verbliebene Lücke zwischen politischem Leitbild und verbindlichem Recht.

Regeln ohne Vollzug bleiben Papier

Besonders deutlich wird diese Schwäche beim neuen Abschaltverbot für vorgeschriebene Notbremsassistenzsysteme in Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen bei mehr als 30 km/h. Die Vorschrift zielt auf die Vermeidung schwerer Auffahrunfälle. Ihre Kontrolle ist in der Praxis jedoch schwierig, solange

Polizei und Überwachungsbehörden weder über einheitliche Diagnosetechnik noch über einen rechtssicher geregelten und standardisierten Zugang zu den erforderlichen Fahrzeugdaten verfügen.

Auch neue Tempo-30-Anordnungen entfalten nur dann Schutzwirkung, wenn sie verständlich gestaltet, sichtbar beschildert und hinreichend überwacht werden. Im Straßenverkehr starben 2025 in Deutschland durchschnittlich täglich acht Menschen und mehr als 1.000 Menschen wurden Tag für Tag verletzt. Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit war nach Angaben des Statistischen Bundesamtes die häufigste Ursache tödlicher Verkehrsunfälle. Diese Zahlen mahnen: Verkehrssicherheitsrecht darf nicht bei der Ermächtigung stehen bleiben, sondern muss Vollzug, Infrastruktur und Regelbefolgung mitdenken.

VOD: Schutzwirkung statt Symbolpolitik



Für die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland ist entscheidend, was eine Reform für Menschen bewirkt – nicht, wie groß ihr politisches Etikett ausfällt. Mehr kommunale Entscheidungsfreiheit kann sichere Schulwege, geschützte Querungsstellen und geschwindigkeitsreduzierte Straßenräume ermöglichen. Sie muss jedoch konsequent am Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit ausgerichtet werden.

Aus Sicht der VOD folgt daraus ein klarer Auftrag: Die Vision Zero sollte verbindlich im Straßenverkehrsrecht verankert, kommunales Handeln rechtssicher ermöglicht und die Polizei mit den notwendigen personellen, technischen und rechtlichen Mitteln ausgestattet werden. Denn Vorschriften, die weder kontrolliert noch wirksam durchgesetzt werden können, wecken Erwartungen, ohne den versprochenen Schutz zuverlässig zu gewährleisten.

Die StVO-Novelle 2024 ist deshalb kein bloßes Feigenblatt, aber ebenso wenig die angekündigte Zeitenwende. Sie ist ein wichtiger Zwischenschritt. Ob daraus ein wirklicher Fortschritt für Unfallprävention und Opferschutz wird, entscheidet sich nicht im Gesetzblatt, sondern auf der Straße.

Peter Schlanstein

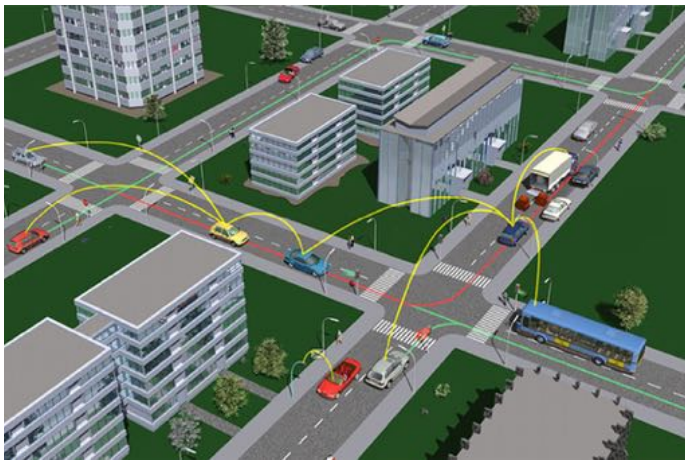
Künstliche Intelligenz und vernetztes Fahren: Zwischen Schutzversprechen und neuen Risiken

Lebensrettendes Potenzial

Künstliche Intelligenz und vernetztes Fahren verändern die Mobilität grundlegend. Kameras, Sensoren, automatische Notbrems- und Spurhaltesysteme sowie die Kommunikation mit Fahrzeugen und Infrastruktur können Gefahren früher erkennen, als Menschen reagieren. Der Handlungsdruck ist groß: 2025 starben in Deutschland 2.832 Menschen im Straßenverkehr, über 371.000 wurden verletzt.

Der Sicherheitsgewinn ist messbar. Realunfallstudien ermittelten für automatische Notbremssysteme 38 Prozent weniger Auffahrunfälle im niedrigen Geschwindigkeitsbereich[2] und für Spurverlassenswarnungen beziehungsweise Spurhalteunterstützung unter bestimmten Bedingungen 53 Prozent weniger relevante Frontal- und Alleinunfälle mit Verletzten. [3] Seit Juli 2024 müssen neue Fahrzeuge in der EU mit verschiedenen Assistenzsystemen ausgerüstet sein. Die Europäische Kommission erwartet dadurch bis 2038 mehr als 25.000 vermiedene Todesfälle und mindestens 140.000 vermiedene schwere Verletzungen.[4]

Wenn Fahrzeuge „um die Ecke" sehen



Über Vehicle-to-Everything-Kommunikation – kurz V2X – können Fahrzeuge vor Stauenden, Glätte, Unfällen oder Einsatzfahrzeugen warnen. Vernetzte Ampeln können Rettungswege freihalten oder längere Querungszeiten ermöglichen. Gerade für Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad entstehen neue Schutzchancen.

Noch beruhen viele Erwartungen auf Pilotprojekten und Simulationen. Der Nutzen wächst erst mit einer ausreichenden Verbreitung kompatibler Systeme. Nicht vernetzte Fahrzeuge und Menschen bleiben teilweise unsichtbar. Aus Sicht der VOD darf Sicherheit daher niemals davon abhängen, ob verletzliche Verkehrsteilnehmende ein Smartphone oder einen Sender bei sich tragen. Die Verantwortung muss bei Fahrzeug, Infrastruktur und Systembetreibern liegen.

2 Fildes, B. N. et al. (2015): Effectiveness of low speed autonomous emergency braking in real-world rear-end crashes. URL: https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457515001116 (Abruf am 27.07.2026)

3 Sternlund, S. et al. (2017): The effectiveness of lane departure warning systems-A reduction in real-world pas-senger car injury crashes. URL: https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27624313/ (Abruf am 27.07.2026)

4 EU-Kommission (2022): Autonomes Fahren: Neue Regeln für Fahrerassistenzsysteme treten in Kraft. URL: https://germany.representation.ec.europa.eu/nachrichten-und-veranstaltungen/pressemitteilungen/autonomes-fahren-neue-regeln-fur-fahrerassistenzsysteme-treten-kraft-2022-07-06_de (Abruf am 27.07.2026)

Das Risiko fährt mit

Je mehr Verantwortung Technik übernimmt, desto wichtiger werden ihre Grenzen. Sensoren können durch schlechtes Wetter, Blendung, Verschmutzung oder unklare Markierungen beeinträchtigt werden. Im Mischverkehr müssen automatisierte Systeme zudem mit spontanem oder regelwidrigem Verhalten von Menschen umgehen.



Kritisch ist die Übergabe der Fahraufgabe. Wer sich auf ein System verlässt, benötigt nach einer Übernahmeaufforderung Zeit, um die Lage wieder zu erfassen. Übervertrauen und nachlassende Aufmerksamkeit werden gerade dann zum Risiko, wenn die Technik an ihre Grenzen gelangt. Der tödliche Unfall eines automatisierten Testfahrzeugs in Tempe, US-Bundesstaat Arizona, im Jahr 2018 zeigte exemplarisch, wie technische Defizite, unzureichende Sicherheitsorganisation und mangelnde Überwachung zusammenwirken können.[5]

Hinzu kommen Cyberangriffe, manipulierte Positionsdaten und fehlerhafte Softwareupdates. Das vernetzte Auto ist ein rollendes IT-System. Internationale Regelungen verlangen deshalb Cybersecurity-Management und abgesicherte Updates. Laufende Prüfungen, technische Rückfallebenen und eine wirksame staatliche Aufsicht bleiben dennoch unverzichtbar.

Neue Fragen nach einem Unfall

Mit automatisierten Fahrfunktionen verändert sich auch die Unfallaufklärung. Künftig muss nachvollziehbar sein, ob Mensch oder System führte, was erkannt wurde und wie die Software entschied. Ohne manipulationssichere, standardisierte und rechtssicher zugängliche Daten droht eine Beweislücke – zulasten der Unfallopfer.

Polizei, Sachverständige und Justiz benötigen daher Kompetenzen in Fahrzeug-IT und digitaler Forensik. Ebenso wichtig sind klare Regeln zu Datenschutz, Datenzugriff, Haftung und Verantwortlichkeit. Eine technische „Blackbox", deren Entscheidung nach einem schweren Unfall nicht erklärt werden kann, ist mit wirksamem Opferschutz kaum vereinbar.

5 National Transportation Safety Board – NTSB (2018): Collision Between Vehicle Controlled by Developmental Automated Driving System and Pedestrian:
URL: https://www.ntsb.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HAR1903.pdf?blm_aid=0&utm_source=chatgpt.com (Abruf am 27.07.2026)

VOD: Fortschritt am Schutz des Menschen messen

Beim Europäischen Polizeikongress 2025 brachte die VOD durch ein Vorstandsmitglied ihre Perspektive in die Debatte über das polizeiliche Einsatzfahrzeug der Zukunft ein. Ihr Maßstab bleibt die Vision Zero: Technischer Fortschritt muss nachweisbar Todesfälle und schwere Verletzungen verhindern. Dazu gehören unabhängige Sicherheitsbewertungen, der besondere Schutz verletzlicher Verkehrsteilnehmender, eine transparente Unfallaufklärung und der verlässliche Zugang Betroffener zu Beweisen und Entschädigung.

KI und vernetztes Fahren können einen bedeutenden Beitrag zu sichereren Straßen leisten. Aus dem digitalen Schutzversprechen wird jedoch erst dann gelebte Verkehrssicherheit, wenn Technik, Infrastruktur, Recht, Polizei und Opferschutz gemeinsam gedacht werden – und der Mensch Mittelpunkt der Entwicklung bleibt.

Peter Schlanstein

Mehr wissen, gezielter schützen: Warum gute Unfalldaten Leben retten

Daten sind der Kompass der Prävention

Verkehrsunfälle sind keine abstrakten Zahlenreihen. Hinter jedem Datensatz stehen Verletzte, Angehörige und Einsatzkräfte – Menschen, deren Leben sich binnen Sekunden verändert. Verkehrssicherheitsarbeit braucht deshalb belastbares Wissen: Wo geschehen schwere Unfälle? Welche technischen Defizite oder Mängel wirken zusammen? Und welche Maßnahmen verhindern eine Wiederholung?



Das Fundament bildet die qualifizierte polizeiliche Unfallaufnahme. Ihre Erkenntnisse fließen in Unfallkommissionen, Forschung, Verkehrsüberwachung und die sichere Gestaltung von Straßen ein. Werden Unfallhergänge lückenhaft dokumentiert, bleiben Gefahrenstellen und wiederkehrende Risiken unsichtbar.

Schwer verletzt – aber wie schwer?



Die amtliche Statistik unterscheidet zwischen Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten. „Schwerverletzt" umfasst jedoch sowohl glimpfliche stationäre Behandlungen als auch Verletzungen mit akuter Lebensgefahr und dauerhaften Folgen. Nach Schätzungen werden in Deutschland jährlich mehr als 12.000 Menschen potenziell lebensbedrohlich verletzt, ohne gesondert ausgewiesen zu werden.

Der Anfang 2025 durch die VOD beantragte Arbeitskreis des Deutschen Verkehrsgerichtstag 2026 fordert deshalb die international gebräuchliche Unterkategorie **MAIS 3+.** Medizinische Angaben sollen datenschutzkonform und möglichst automatisiert in die Statistik einfließen. So werden jene sichtbar, die überleben, aber häufig mit gravierenden körperlichen, psychischen und sozialen Folgen weiterleben.

Die digitale Spur nutzen

Neue Fahrzeugarten, digitale Ablenkung, Assistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen verändern das Unfallgeschehen. Elektronische Fahrzeugdaten können Abläufe objektivieren; Klinikdaten die Verletzungsschwere präzisieren. Dafür braucht es klare Rechtsgrundlagen, einheitliche Standards und eine pseudonymisierte Verknüpfung.

Unfalldaten müssen zudem verständlich aufbereitet und frei zugänglich sein. Destatis stellt Tabellen, Statistische Berichte und GENESIS-Auswertungen bereit; die frühere Fachserie 8 Reihe 7 wurde jedoch eingestellt. Der Verkehrsgerichtstag fordert, umfassend aufbereitete Daten und Sonderauswertungen wieder vollständig verfügbar zu machen. So können Wissenschaft, Kommunen, Polizei und Verbände Entwicklungen früh erkennen und Maßnahmen bewerten.



Entlastung darf nicht zum Blindflug führen

Nicht jeder Sachschadensunfall benötigt dieselbe Bearbeitungstiefe. Sicherheitsrelevante Informationen dürfen aber nicht verloren gehen. Aktuelle Vorschläge für die Polizei NRW sehen eine vereinfachte Aufnahme leichter Sachschadensunfälle und den Verzicht auf die Dokumentation bestimmter Alleinunfälle vor. Die VOD warnt vor pauschalen Lösungen: Auch ein vermeintlicher Bagatellunfall kann auf gefährliche Infrastruktur oder eine Unfallhäufung hinweisen. Digital vereinfachte Verfahren könnten Personal entlasten und zugleich eine verlässliche Mindestdatenerfassung sichern.

Die VOD verbindet Opferperspektive und Prävention

Die VOD weiß aus ihrer Arbeit, dass statistische Kategorien das tatsächliche Leid nur unzureichend abbilden. Zugleich gilt: Die beste Opferhilfe ist die Verhinderung des Unfalls. Deshalb setzt sie sich für MAIS 3+, moderne Erhebungsmerkmale, qualifizierte polizeiliche Unfallarbeit und frei nutzbare Daten ein. Ihr Verkehrsexpertentag verbindet Erfahrungsberichte Betroffener mit fachlicher Analyse und zeigt, was Zahlen nicht ausdrücken: Sekunden können ein Leben verändern.

Die Handlungsempfehlung ist klar: Bund und Länder sollten das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz modernisieren, MAIS 3+ verbindlich einführen, sichere Schnittstellen zwischen Polizei und Medizin schaffen, Fahrzeugdaten rechtssicher nutzbar machen und eine bundeseinheitliche offene Datenbereitstellung gewährleisten. Polizeiliche Entlastung sollte durch Digitalisierung und schlankere Verfahren erfolgen – nicht durch den Verlust präventionsrelevanter Informationen. Wer Vision Zero ernst nimmt, darf Verkehrssicherheit nicht im Blindflug betreiben.

Peter Schlanstein

6. Die VOD in der Öffentlichkeit

Informieren, einordnen, Position beziehen

Pressemitteilungen der VOD

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

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

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

Die VOD bezieht deshalb öffentlich Stellung. Im Folgenden werden Auszüge aus zwei Pressemitteilungen wiedergegeben, die 2025 über news aktuell (dpa) verbreitet wurden.

Deutschland braucht mehr Gelassenheit

Eine Vielzahl der Menschen in Deutschland ist besorgt, genervt, gestresst. Unter anderem wegen diverser bedrohlicher Kriege und Krisen in der Welt, der Gefährdung der Demokratie und der Spaltung der Gesellschaft im eigenen Land. Viele Menschen meiden entsprechende Informationsquellen, weil sie kritische Berichte einfach nicht mehr hören können und ertragen wollen. So viel Aufgeregtheit, potenziert durch Soziale Medien, tut einer Gesellschaft in schwierigen Zeiten nicht gut.

Verdrängung und Verharmlosung der Probleme helfen allerdings nicht weiter. Was unserer Gesellschaft gut tun würde, wäre ein gesundes Maß an Gelassenheit bei der Beurteilung vieler Probleme und bei der eigenen Lebensführung.

Dazu gehört als bedeutsamer Lebensbereich auch die Mobilität. Im Schnitt verbringen Menschen laut der Studie „Mobilität in Deutschland" etwa eine Stunde und 20 Minuten pro Tag im Straßenverkehr. Dies ist ein erheblicher Teil der Lebenszeit eines Menschen. Warum sich auf den täglichen Wegen zusätzlich nerven oder stressen lassen?

Ein wesentlicher Stressfaktor für die meisten Menschen sind die gefahrenen Geschwindigkeiten. Sind diese hoch, nimmt die Resilienz des Systems Straßenverkehr rapide ab. Selbst kleine Fehler können bestraft werden, häufig mit schweren Unfällen. Ein entscheidender Faktor für mehr Resilienz ist deshalb die Senkung der Geschwindigkeiten in Deutschland: innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Ein harmonischer Verkehrsablauf ohne große Differenzen bei den Geschwindigkeiten trägt zu weniger schweren Unfällen bei und zu mehr Gelassenheit aller Menschen, die unterwegs sind: zu Fuß, mit dem Rad oder motorisiert. Das entspräche auch der „gegenseitigen Rücksicht" und „ständigen Vorsicht", wie im Paragrafen 1 der Straßenverkehrs-Ordnung gefordert. Beide Verhaltensweisen sind dauerhaft nur bei angemessenen Geschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmer möglich.

Bekanntlich können sich Phasen am Tag, die stressen, auf den gesamten Tagesablauf auswirken. Man spricht dann von einer Stress-Treppe. Professor Dr. Bernhard Schlag, Präsident des Wissenschaftlichen Beirates der VOD, betont: „Wer dauernd im Straßenverkehr gestresst ist, neigt auch in anderen Lebensbereichen zu mehr Aufgeregtheit. Viele Menschen, die aus den angrenzenden europäischen Ländern zurückkehren, loben den unaufgeregten Straßenverkehr dort. Lediglich Deutschland erlaubt auf etwa 70 Prozent der Autobahnstrecken das Fahren ohne Geschwindigkeitslimit und hat damit ein unrühmliches Alleinstellungsmerkmal in Europa."

Für die neue schwarz-rote Regierung wäre es ein Erfolg, wenn sie die Erkenntnisse aus der Unfallforschung sowie das Votum der Mehrheit in der Bevölkerung ernst nehmen und endlich ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen umsetzen würde. Nicht nur der Umwelt und der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zuliebe. Sondern auch, um dadurch für mehr Gelassenheit in unserer aufgeregten Gemeinschaft zu sorgen.

SUV in der Verantwortung

Die neuen Zollbestimmungen zwischen der EU und den USA können die Einfuhr von besonders großen und schweren amerikanischen Pickups, Sport Utility Vehicle (SUV) und Geländewagen nach Europa erleichtern. Personen, die ein solches Fahrzeug kaufen oder fahren, haben eine besondere Verantwortung.

Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad im Straßenverkehr unterwegs sind, haben ein etwa 40 Prozent höheres Risiko, bei einer Kollision mit einem SUV schwer verletzt oder getötet zu werden, als bei einem Zusammenstoß mit einem „normalen" Pkw. Ein Grund ist die höhere und stumpfe Front von SUV. Dies belegt eine im September 2024 veröffentlichte Studie von Unfallforschern der US-Versicherungswirtschaft. Schon bei Fahrzeugfronten, die zehn Zentimeter höher sind, besteht ein 30 Prozent höheres Risiko, getötet zu werden.

Es gibt aus den USA importierte Pickup-Trucks, die 2,5 bis über 3 Tonnen wiegen mit Frontpartien, die höher sind als ein zehnjähriges Kind im Durchschnitt groß ist. Durch Einfuhr dieser Fahrzeuge aus den USA werden wichtige Sicherheitsanforderungen umgangen, die für europäische Fahrzeuge längst vorgeschrieben sind.

Diese überdimensionierten Fahrzeuge sind für einen Einsatz auf europäischen Straßen völlig ungeeignet, auch weil die Sicht aus dem Fahrzeug auf andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder, erheblich eingeschränkt ist.

Ein weiterer Grund für das größere Verletzungsrisiko von ungeschützten, vulnerablen Verkehrsteilnehmergruppen ist das höhere Gewicht von SUV und Geländewagen. Bei Tempo 50 beispielsweise ist die Schädigungsenergie eines SUV bei einem Unfall etwa doppelt so hoch wie die Schädigungsenergie eines leichteren Pkw. Das hat auch negative Auswirkungen auf die Insassen von Pkw bei Unfällen mit Pickups, SUV und Geländewagen. Hinzu kommt die höhere Frontsteifigkeit, die diese benötigen, um bei den vorgeschriebenen Crashtests zu bestehen. Das ist gegenüber leichteren Pkw mit ihren Knautschzonen nicht partnerschaftlich. Der Aspekt des Partnerschutzes bei Kollisionen werde leider gar nicht berücksichtigt.

An die Politik gerichtet fordert die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland, dass SUV, Geländewagen und Pickup-Trucks, die aus den USA eingeführt werden, allen relevanten EU-Rechtsvorschriften entsprechen müssen.

Wer ein SUV kauft oder fährt, muss wissen:

Ein größerer Wagen bedeutet nicht nur mehr Komfort und Prestige, sondern auch mehr Verantwortung und eine höhere Gefährdung von anderen Menschen, besonders von Kindern, Fußgängern und Radfahrern.

Michael Heß

7. Menschen und Strukturen der VOD

Mitglieder, Gremien und wissenschaftliche Expertise

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

VORSTANDSMITGLIEDER DER VOD

EPHK a.D. Peter Schlanstein, Vorsitzender und 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

EPHK a.D. Michael Mertens, Stellv. Bundesvorsitzender der Gewerkschaft der Polizei (GdP)

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Studienbereichsleiter für Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)

PD a.D. Wolfgang Packmohr, ehemals Leiter Direktion Verkehr des Polizeipräsidiums Essen

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

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

EHRENVORSITZENDER DER VOD

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

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT DER VOD

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

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

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

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

Prof. Dr.-Ing. e.h. Jürgen Bonninger, 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 Signal-Iduna, Vorstand der ADLER-Versicherung und Vorsitzender der GDV-Kraftfahrt-Schadenkommission

Dr. med. Manuela Huetten, 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

Ministerialrat a. D. Ulrich Malburg, ehemals Leiter des Referats Verkehrssicherheit des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

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)

Prof.in Dr. Reinhilde Stöppler, ehemals Justus-Liebig-Universität Gießen, Institut für Förderpädagogik und Inklusive Bildung

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

Univ.-Prof. Dr. med. Dr. rer. nat. Reinhard Urban, ehemals Dekan des Fachbereichs Medizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz und Wissenschaftlicher Vorstand der Universitätsmedizin Mainz

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 Amtsanwaltschaft Berlin

E-Mail-Adressen und Logos der Mitglieder der VOD

ACE Auto Club Europa e. V.
Mail: info@ace.de

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

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

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

BetterDoc GmbH
Mail: info@betterdoc.org

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.
Mail: zentrale@bads.de

Bonner Institut für Rechts- und Verkehrspsychologie e.V.
Mail: sekretariat@birvp.de

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

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

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

Stiftung EnableMe
Mail: info@enableme.de

DIVO – Deutsche Interessengemeinschaft für Verkehrsunfallopfer e. V.
Mail: eduardherwartz@yahoo.de

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

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

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

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

Gesellschaft für Medizinische und Technische Trauma-Biomechanik GMTTB e.V.
Mail: gmttbinfo@web.de

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

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

Gezeiten Haus
Mail: info@gezeitenhaus.de

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

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

Institut für Zweiradsicherheit
Mail: info@ifz.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

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

Verkehrsclub Deutschland e. V.
Mail: mail@vcd.org

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

Verband Innovativer Fahrschulen Deutschland
Mail: info@vifd.de



TÜV Rheinland
Mail: internet@de.tuv.com



TÜV Rheinland – FSP
Mail: fsp@fsp.de

8. Zahlen und Fakten

Wirtschaftliche Grundlage der Verbandsarbeit

Einnahmen und zielgerichtete Mittelverwendung der VOD

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden (insgesamt 66.288,34 Euro), waren im Jahr 2025, neben den Spenden (insgesamt 17.077,78 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD.

In dem Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2025 ist, nach Abzug der Ausgaben in Höhe von 97.221,97 Euro, damit insgesamt ein Negativsaldo von 11.855,85 Euro entstanden.

Die Ausgaben der VOD im Jahr 2025 gliedern sich wie folgt:

Fremdleistungen	
Hilfenetzwerk	- 12.484,21 €
Löhne und Gehälter	
Löhne und Gehälter	- 3.625,14 €
Gesetzliche soziale Aufwendungen	
Gesetzliche Sozialaufwendungen	- 1.151,59 €
Beiträge zur Berufsgenossenschaft	- 48,50 €
Steuern, Versicherungen und Beiträge	
Versicherungen	- 432,76 €
Beiträge	- 7.500,00 €
Werbekosten und Beteiligungen	
Druck- und Medienerzeugnisse	- 1.338,87 €
Informations- und Präventionsmaterialien	- 1.476,11 €
Filmaufnahmen	- 267,50 €
Werbeartikel und Giveaways	7.830,20 €
Deutscher Verkehrsgerichtstag 2025	- 263,00 €
Infostände	- 1.521,70 €
Europäischer Polizeikongress 2025	- 2.633,40 €
ETSC- und FEVR-Aktivitäten	- 2595,64 €

DVR-Veranstaltungen	- 1.370,73 €
Ausrichtung des 23. Deutschen Verkehrsexpertentags 2025	- 21.870,93 €
Fibel „Ada und Tom“	- 630,70 €
Brunella Video	- 4.408,40 €
Weitere fachliche Veranstaltungen u. Netzwerktreffen	- 6.312,11 €
Verschiedene Kosten	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 422,80 €
Porto	- 189,60 €
Telekom/Internetpräsenz	- 7.318,89 €
Zeitschriften/Bücher/dig. Medien (Fachlit.)	- 2.307,24 €
Rechts- und Beratungskosten	- 154,70 €
Buchführung und Bearbeitung v. Anfragen der Justizbehörden	- 7.098,61 €
Nebenkosten des Geldverkehrs	- 362,74 €
Überschuss der Ausgaben über die Einnahmen	**- 11.855,85 €**

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt, unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 13.04.2026 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 „Steuerbegünstige 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.

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.

VOD

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 13.04.2026 anerkannt.