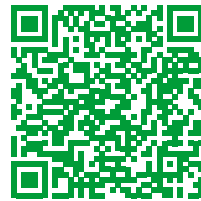


Kreisgruppe Düsseldorf

P **LIZEI** **DEIN PARTNER**

Gewerkschaft der Polizei



**Partyfähre
auf dem Rhein**

**Großes Fest der
Düsseldorfer
Polizei**

**Düsseldorf
13. Juni 2025**



www.vdp-polizei.de

13.06.2025, 19.00 Uhr
Anleger „Weindampfer“
Kasematten Düsseldorf



Großes Fest der Düsseldorfer Polizei

Partyfähre auf dem Rhein

Impressum

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Holger Hoever, Düsseldorf

Fotos: Die Verfasser

Nachdruck des redaktionellen Teils nur nach
ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers.

Sämtliche hier veröffentlichte Anzeigen, die im Kunden-
auftrag für die Drucklegung vom Verlag gestaltet wurden,
sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Vervielfälti-
gung und elektronische Speicherung ist nur mit Zustim-
mung des Anzeigenkunden und des Verlages erlaubt.
Verstöße hiergegen werden vom Verlag, auch im Auftrag
des Anzeigenkunden, unnachsichtig verfolgt.

Der Verlag behält sich die Verwertung der urheberrecht-
lich geschützten Inhalte dieses Werkes für Zwecke des
Text- und Data-Minings nach § 44b UrhG ausdrücklich vor.
Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung
Ein Unternehmen der Gewerkschaft der Polizei

Forststraße 3 a • 40721 Hilden
Telefon 0211 7104-0 • Telefax 0211 7104-174
av@vdp-polizei.de

Geschäftsführer: Bodo Andrae, Dominik Lehmanns
Anzeigenleiterin: Antje Kleuker

Gestaltung und Layout: Jana Kolffhaus

Anzeigensatz und Druck:
Wölfer Druck + Media • Schallbruch 22-24 • 42781 Haan

© 2025

005-2025-030

www.vdp-polizei.de

POLIZEI DEIN PARTNER

Gewerkschaft der Polizei
Kreisgruppe Düsseldorf

Grußwort

3

Programm

5

Artikel

7

Grußwort



Holger Hoever
Kreisgruppenvorsitzender
GdP Düsseldorf

Liebe Gäste unserer Partyfähre,

schon seit Jahren geht die Kreisgruppe Düsseldorf aufs Wasser, um eine Abwechslung zum Arbeits- oder Ausbildungsalltag zu bieten.

Dieses Fest möchten wir auch nutzen, um uns bei allen fleißigen Helfern und Unterstützern der gerade zu Ende gegangenen JAV-Wahlen zu bedanken. Gewerkschaftsarbeit ist Teamarbeit!

Wir freuen uns auf einen abwechslungsreichen Abend mit toller Musik; einfach mal die Seele baumeln lassen und die täglichen Herausforderungen hinter uns lassen.

Ich wünsche Euch und uns allen einen schönen Abend und freue mich auf viele nette Gespräche und Wiedersehen!

Euer

#wirmischenunsein #gd pduesseldorf #SchaltDich ein

JAV-Wahlen
2.–5. Juni 2025

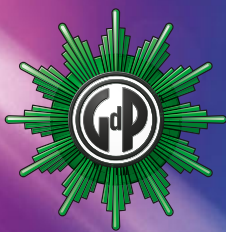


Schalt Dich ein!

Wähl GdP!



**JUNGE
GRUPPE**
Nordrhein-Westfalen



Gewerkschaft
der Polizei
Kreisgruppe Düsseldorf

Programm

Partyfähre auf dem Rhein

Musikalische Untermalung

DJ Alex Delicious & DJ BassT

Getränke (Alt, Pils, Weißwein & Rosé,
alkoholfreie Getränke) sowie
ein kleiner Snack inklusive

Eine Zwischenbilanz: mehr als fünf Jahre E-Scooter

Bislang kein Umweltgewinn!

pressto GmbH, Köln

E-Scooter sollten den Stadtverkehr klimafreundlicher machen – und sind inzwischen ebenso beliebt wie verhasst. Die ersten Fahrzeuge wurden im Juni 2019, also vor gut fünf Jahren, in Deutschland zugelassen. Während viele Städte und Verleihfirmen E-Scooter inzwischen stärker regulieren, steigen die Unfallzahlen weiter. Aus Sicht der Gewerkschaft der Polizei (GdP) ist das Jubiläum daher kein Grund zu feiern. Haben E-Scooter dennoch ihre Berechtigung im urbanen Mobilitäts-Mix?

Steigende Unfallzahlen

Sie blockieren Gehwege, Plätze, Haltestellen und Parkwege. Sie werden oft regelwidrig und rücksichtslos gefahren: auf Gehwegen schnell und dicht an Gehenden vorbei, betrunken, zu zweit oder zu dritt, dicht an Haustüren und Ecken. Auch auf Radwegen und Fahrbahnen werden immer wieder Grundregeln missachtet. Außerdem sind immer wieder Kinder auf E-Scootern unterwegs, die dieses Fortbewegungsmittel eigentlich noch gar nicht nutzen dürfen. Seit fünf Jahren sind E-Scooter auf deutschen Straßen unterwegs – und spalten nach wie vor die Gesellschaft. Von allen für den Straßenverkehr zugelassenen E-Scootern befinden sich rund 45 Prozent im Privatbesitz. Der Rest sind Leihroller, die immer wieder für Schlagzeilen sorgen, da sie häufig falsch abgestellt werden oder in Unfälle verwickelt sind. Vor allem junge Nutzer, die noch keine Führerscheinprüfung gemacht haben, gehen oft verantwortungslos mit den geliehenen E-Scootern um. Unfallforscher ziehen für das vergangene Jahr erneut eine negative Bilanz: Die Unfallzahlen sind 2023 nach Angaben des Statistischen Bundesamts um 14,1 Prozent gegenüber 2022 gestiegen. Besonders besorgniserregend ist die Verdoppelung der Todesfälle von 10 (2022) auf 22 in 2023. „Die Unfallzahlen sind alarmierend“, beklagt auch der GdP-Verkehrsexperte und stellvertretende Bundesvorsitzende Michael Mertens. „Hier ist zu lange zu viel nicht geregelt worden. Dringend muss zum Beispiel darauf hingewirkt werden, dass auf E-Scootern Helme getragen werden. Aus GdP-Sicht darf eine Helmpflicht kein Tabu sein! Wir sind auch der Meinung, dass diese Fahrzeuge Bremsleuchten haben müssen, um das Risiko von Auffahrunfällen zu senken.“ Zu den häufigsten Unfallursachen zählen nach Angaben von Unfallforschern die falsche Benutzung der Fahrbahn sowie der Konsum von Alkohol: In 18,6 Prozent der Fälle wurden demnach die Fahrbahn oder Gehwege nicht vorschriftsmäßig benutzt, in 18 Prozent waren die Fahrer alkoholisiert. Michael Mertens: „Das Steuern von E-Scootern unter Alkohol- und Drogeneinfluss bleibt ein Riesensproblem. Und zwar eines, dass jetzt durch die Cannabis-Legalisierung sogar noch größer wird.“ Viele Verleihfirmen bieten mittlerweile Reaktionstests an, um etwa alkoholisierte Kundinnen und Kunden vom Fahren abzuhalten. An bestimmten Tagen und zu bestimmten Uhrzeiten müssen sie vor dem Freischalten in einer vorgegebenen Zeit auf Aktivitäten auf dem Bildschirm reagieren. Die App misst dann die Reaktionszeit und soll so einen Hinweis über die Fahrtauglichkeit geben. In der Regel ist eine Ausleihe jedoch auch möglich, wenn der Test nicht bestanden wird. Am Ende liegt die Kontrolle

also weiterhin bei der Polizei. Immer wieder verunglücken außerdem Fahrerinnen und Fahrer, die unerlaubt zu zweit auf einem E-Scooter unterwegs sind. Das Bußgeld für solche Verstöße liegt derzeit bei 10 Euro. „Das Verwarngeld bei Mitnahme einer weiteren Person auf einem E-Scooter sollte erhöht werden – am besten auf den aktuellen Höchstbetrag von 55 Euro“, fordert Michael Mertens. „Hier kann sich niemand herausreden, so etwas sei ‚aus Versehen‘ passiert.“

Stärkere Regulierung in den Kommunen

Um die Sicherheit für die Fahrerinnen und Fahrer zu erhöhen, fordern Sharing-Anbieter eine bessere Infrastruktur in den Städten – etwa durch den Ausbau von Radwegen und mehr Stellflächen für geparkte Roller. Denn grundsätzlich sehen sich Verleihfirmen für den Mietvorgang und die Sicherheit der Fahrzeuge in der Verantwortung, nicht jedoch für das regelwidrige Fahr- und Parkverhalten einzelner Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.





fotothek/stock.adobe.com

Erste Reglementierungen werden bereits umgesetzt. In Nürnberg können E-Scooter seit Mai 2024 in weiten Teilen der Stadt nur noch auf speziellen Flächen abgestellt werden. Nur wenn die Roller auf einem dieser gekennzeichneten Parkplätze abgestellt werden, lässt sich der Verleihvorgang beenden. Ansonsten läuft die Uhr weiter. Und das kann für die Nutzer richtig teuer werden: Sie müssen zahlen, bis sie das Gefährt ordnungsgemäß geparkt haben. Auch Städte wie Heilbronn, Heidelberg, Augsburg, Frankfurt, München und Köln gehen mittlerweile gegen das Wildparken vor und haben feste Parkzonen in der Innenstadt eingerichtet. In Frankfurt können Bürgerinnen und Bürger falsch geparkte E-Roller über die „Falschparker App“ den Anbietern melden. Andere Kommunen reagieren auf die steigenden Unfälle sowie das Wildparken mit Sonderregeln. So hat Berlin eine Obergrenze von 19.000 Leih-E-Scootern eingeführt und eine Sondernutzungsgebühr von 36 Euro pro Jahr und E-Scooter eingeführt. Gelsenkirchen hingegen sorgte mit der Einführung eines „ID-Checks“ für Aufsehen: Die Stadt hatte von den Verleihfirmen verlangt, dass sie die Identität ihrer Nutzer feststellen müssen. Die Anbieter hatten sich dagegen gewandt, scheiterten aber in einem vorläufigen Rechtsschutzverfahren vor dem Verwaltungsgericht. Letztendlich haben die Verleihbetriebe die Stadt verlassen. „Insgesamt ist in den Kommunen ein Trend zu einer zunehmenden Regulierung in diesem Bereich zu beobachten“, heißt es vom Deutschen Städte- und Gemeindebund. Vielfach würden konkrete Kontingente oder Fahrverbotszonen für Leih-E-Scooter vorgegeben. Seit kurzem dürfen E-Scooter aufgrund der möglichen Brandgefahr durch die verbauten Akkus in einigen Städten, darunter Hamburg, München und Leipzig, außerdem nicht mehr in öffentlichen Verkehrsmitteln transportiert werden.

Bislang kein Umweltgewinn

Das große Versprechen der E-Scooter bestand darin, den Anteil des Autoverkehrs in den Städten zu reduzieren. Verschiedene Studien und Untersuchungen, unter anderem vom Umweltbundesamt, zeigen

jedoch: In der Realität ersetzen E-Scooter-Fahrten oft den umweltfreundlicheren Fuß- und Radverkehr oder den ÖPNV. Zudem ist die Lebensdauer der Leih-Roller kurz – die Umweltkosten hingegen hoch. Denn E-Scooter erzeugen bei ihrer Herstellung hohe CO₂-Emissionen. Eine Studie des Fraunhofer-Instituts vom Herbst 2022 kam zwar zum Ergebnis, dass E-Scooter in der Theorie tatsächlich den Netto-Treibhausgasausstoß in Städten verringern können. Allerdings geschehe das durch Radfahren noch effizienter. Und wenn E-Scooter lediglich Fußwege ersetzen oder zu reinen Spaßfahrten genutzt werden, helfe das dem Klima wenig.

Noch viel Luft nach oben

Auch wenn es nach wie vor viel Kritik hagelt, bleibt die Nachfrage nach E-Scootern stark. Die Branche ist weiterhin davon überzeugt, dass E-Scooter einen wertvollen Beitrag zum Mobilitäts-Mix der Gegenwart und Zukunft leisten – vor allem als Alternative für Kurzstrecken oder zur Überbrückung der sogenannten „letzten Meile“. Branchenkenner sind der Meinung: Auf lange Sicht betrachtet sind fünf Jahre noch keine besonders lange Zeit und das Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft. Und: Wenn E-Scooter in Zukunft mehr Autofahrten ersetzen könnten, haben sie grundsätzlich durchaus das Potenzial, Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Verkehrsclubs wie der ADAC und ACE unterstützen deshalb den Ausbau und die Modernisierung der Radfahrinfrastruktur und das Abstellen an ausgewiesenen Stellflächen. „E-Scooter gehören längst zur Verkehrswirklichkeit unserer Zeit, aus dem Straßenbild größerer Städte sind sie nicht mehr wegzudenken“, findet auch Michael Mertens. Ein großes Problem sieht die Gewerkschaft der Polizei in der ausgedünnten polizeilichen Verkehrsüberwachung, die aufgrund von Personalmangel bis heute nur eingeschränkt möglich ist. „Wir als GdP begrüßen, dass sich einige Verleiher sehr konsequent positionieren. Letztendlich helfen aber nur stärkere Kontrollen, dafür braucht die Polizei Personal“, so das Fazit des GdP-Verkehrsexperten. **KF**

Vorsicht vor aufgerissenen Autotüren!

So gefährlich kann „Dooring“ für Radfahrer sein

pressto GmbH, Köln

An einem Sonntagvormittag gegen 11 Uhr fuhr der 60-jährige Bernhard W.* auf seinem Fahrrad die Kliekener Schulstraße in Coswig (Sachsen) in Richtung Sportplatz. In Höhe des Friedhofs musste er abrupt stark bremsen und stürzte auf die Fahrbahn. Was war passiert? Der Radfahrer hat versucht, im letzten Moment einer sich plötzlich öffnenden Pkw-Tür auszuweichen. Eine 56-jährige Golf-Fahrerin, die ihren Wagen am Fahrbahnrand geparkt hatte, hat den 60-Jährigen beim Aussteigen nicht beachtet. Mit Schürfwunden und Prellungen wurde er in ein Krankenhaus eingeliefert. Unfälle dieser Art werden als „Dooring“-Phänomen bezeichnet, da Radfahrende hierbei durch das Öffnen der Autotür (engl. „door“) zum Sturz kommen. Nicht immer gehen diese Unfälle glimpflich aus. In manchen Fällen kann Dooring auch tödlich enden.



Risiko wird unterschätzt

Hunderte Fußgänger und Radfahrer verunglücken jeden Tag auf Deutschlands Straßen. Was viele Verkehrsteilnehmer nicht wissen: Oft tragen geparkte Autos und plötzlich aufgerissene Wagentüren zu diesen Unfällen bei. Einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UdV) zufolge geht von ihnen eine deutlich größere Gefahr aus als man das bisher annahm. So beziffert die Studie den Anteil der innerörtlichen Unfälle von Radfahrern und Fußgängern, die mit dem

Parken in Verbindung stehen, auf 18 Prozent – damit hänge fast jeder fünfte Unfall in dieser Kategorie mit geparkten Autos zusammen. „Gefährlich beim Dooring sind nicht in erster Linie die parkenden Fahrzeuge, sondern die Fahrer oder Beifahrer in den Fahrzeugen“, weiß Jörg Ortlepp, Leiter Verkehrsinfrastruktur bei der UdV. „Und zwar immer dann, wenn sie die Tür auf der Fahrer- oder Beifahrerseite ruckartig öffnen – ohne sich vorher umzusehen.“ Vor allem in innerstädtischen Wohngebieten sei Dooring eine ernstzunehmende Gefahr. Dort parken nicht nur sehr viele Fahrzeuge, es gibt auch zunehmend mehr Rad-

verkehr. Häufig ist außerdem kein von der Fahrbahn baulich getrennter Fahrradweg vorhanden. „Radfahrer werden bei hohem Verkehr häufig dicht an die parkenden Fahrzeuge herangedrängt“, so Ortlepp. „Andere sind der Meinung, sie müssen so weit rechts fahren wie nur möglich. Und wenn dann eine Pkw-Tür zu vorschnell geöffnet wird, selbst nur ein Stück weit, ist eine Kollision vorprogrammiert.“

Keine Zeit, um zu reagieren

Ein großes Problem bei Dooring-Unfällen ist die für den Radfahrer viel zu geringe Reaktionszeit auf das unerwartete Hindernis. Denn Radfahrer können meistens weder rechtzeitig bremsen noch ausweichen, wenn sich eine Autotür urplötzlich vor ihnen öffnet. Jörg Ortlepp: „Tritt ein Radfahrer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 18 und 20 Stundenkilometern in die Pedale, müsste er noch mindestens elf Meter von der sich öffnenden Fahrzeurtür entfernt sein, um noch rechtzeitig zum Stillstand kommen zu können.“ Diese benötigte Distanz zum Fahrzeug sei im realen Alltagsverkehr jedoch in den seltensten Fällen vorhanden. Ein Ausweichmanöver kommt wegen überholender Fahrzeuge oft genauso wenig in Frage. „Daher ist es für Radfahrer nahezu unmöglich, einen Zusammenstoß mit der Fahrzeurtür

zu vermeiden“, so Ortlepp. „Im Bereich von sechs, sieben Metern vor dem Fahrzeug habe ich dann überhaupt keine Chance mehr und pralle fast ungebremst gegen die Tür.“

Fatale Folgen

Die Folgen von „Dooring“ reichen von leichten Verletzungen wie Prellungen und Schürfwunden – wie im Fall des Radfahrers aus Coswig – bis hin zu gravierenden Knochen- und Schädelbrüchen, die mitunter lebensbedrohlich sein können. Nach Angaben der UdV-Studie endet jeder fünfte Dooring-Unfall mit einer schweren Verletzung für den Radfahrer: oft mit Frakturen der Beine sowie Kopfverletzungen (je 40 Prozent). „Je nachdem, wie ich mit dem Kopf aufschlage, kann ein Helm zwar das Schlimmste verhindern“, weiß Ortlepp. „Wenn ich allerdings mit dem Gesicht auf die Fahrzeurtür pralle, hilft mir der Helm auch nicht mehr viel.“ Bei einem kürzlich durchgeführten Crashtest ist ein Dummy außerdem zwischen Tür und Wagen eingeklemmt worden. Zuletzt krachte im Mai 2024 ein 70-jähriger Radler in Kevelaer schwer verletzt auf die Straße, als ein betrunkenener 64-jähriger, der sein Fahrzeug verkehrswidrig auf dem Gehweg neben dem Radweg abgestellt hatte, die Autotür öffnete, ohne sich dabei umzusehen.



Aussteig-Trick kann Leben retten

Um Dooring zu vermeiden, können sowohl Autofahrer als auch Radfahrer einige Dinge beachten. „Radfahrer sollten nach Möglichkeit niemals dicht an parkenden Fahrzeugen vorbeifahren“, warnt Jörg Ortlepp. Der Unfallforscher empfiehlt, einen Abstand von 70 Zentimetern bis zu einem Meter zum geparkten Pkw zu halten. Denn Berechnungen zufolge würden Radler bei einem 70-Zentimeter-Abstand zum Parkstreifen nicht mehr von einer unvermittelt geöffneten Tür erfasst. „Auch wenn die Akzeptanz anderer Fahrzeuge, die sich von hinten nähern, vielleicht nicht besonders groß ist und Radfahrer gewiss ein großes Selbstbewusstsein mitbringen müssen, zählt sich das letztendlich positiv aus“, meint Ortlepp. „Man darf sich einfach nicht von anderen drängelnden Verkehrsteilnehmern irritieren lassen.“ Da viele Fahrbahnen zwischen Rad- und Parkstreifen jedoch zu eng sind, um diesen Abstand einhalten zu können, müsse außerdem eine radfreundlichere Infrastruktur geschaffen werden. „Auf sehr engen Fahrbahnen wäre es eigentlich notwendig, einen Sicherheitsstreifen von mindestens 75 Zentimetern zu markieren, wo ganz klar ist: Hier soll niemand fahren.“ Autofahrern rät die

UdV, vor jedem Türöffnen in den Rückspiegel zu schauen und sich per Schulterblick zu versichern, dass sich kein Radfahrer nähert. Der Haken: Wenn Autofahrer in Eile oder abgelenkt sind, wird der Blick nach hinten häufig vergessen. „Hilfreich ist dann der sogenannte Holländische Griff“, erklärt Ortlepp. „Wer auf der Fahrerseite sitzt, öffnet die Tür mit der rechten Hand und wer auf der Beifahrerseite aussteigt, öffnet sie mit der linken Hand. Auf diese Weise dreht sich der Oberkörper zur Seite und der Schulterblick stellt sich automatisch ein – ein einfacher Trick, der Leben retten kann.“ *KF/WL*

Die Zahl der Fahrradunfälle ist deutschlandweit 2023 nach einem Rekord im Vorjahr wieder leicht gesunken. Es wurden 94.050 Unfälle mit Personenschaden gemeldet, das sind 3,8 Prozent weniger als 2022. Bei den Verkehrstoten zählte man 444 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Etwa jeder zweite Unfall zwischen einem Radfahrer und einem geparkten Auto war ein Dooring-Vorfall.

Digitale Gewalt – ein Alltagsphänomen

Wie gehen junge Erwachsene damit um?

„In meinem Netz soll es keine Gewalt geben!“ ist der Wunsch vieler junger Erwachsener in Deutschland – und deshalb auch der Titel einer aktuellen Studie der Beratungs- und Unterstützungsstelle HateAid. Doch die Realität sieht anders aus: 60 Prozent der befragten jungen Menschen zwischen 18 und 27 Jahren haben bereits sexualisierte Übergriffe im Netz erlebt. Während digitale Gewalt immer weiter zunimmt, fehlt bis heute sowohl eine einheitliche Definition des Begriffs als auch ein Gesetz, mit dem Betroffene vor Gericht einfacher gegen digitale Gewalt vorgehen können.



SB Arts Media/stock.adobe.com

Was bedeutet „digitale Gewalt“?

Morddrohungen auf Twitter, Hasspostings auf Facebook sowie Accounts, die oft auch anonym gegen Menschen hetzen, sie beschimpfen oder beleidigen sind heutzutage trauriger Alltag in sozialen Netzen. „Digitale Gewalt“ ist ein Sammelbegriff für verschiedene Formen der Herabsetzung, Belästigung, Diskriminierung und Nötigung anderer Menschen mit Hilfe elektronischer Kommunikationsmittel über soziale Netzwerke, in Chaträumen, beim Instant Messaging oder mittels Smartphone. Digitale Gewalt geschieht also überall dort, wo sich Menschen online treffen, austauschen und vernetzen. Sie reicht von Cybermobbing und Hatespeech über Cyberstalking bis zum Cybergrooming: der Kontaktaufnahme zu Kindern im Internet mit dem Ziel, sie sexuell zu missbrauchen (sexualisierte digitale Gewalt). Zu sexualisierter digitaler Gewalt zählt auch „Sexting“: das Versenden von

sexuellen Inhalten per Textnachricht. Geschieht das in gegenseitigem Einverständnis und auf Augenhöhe, ist dagegen nichts einzuwenden. Probleme entstehen allerdings, wenn intime Bilder – zum Beispiel Nacktfotos, Dickpics oder Vulvapics – oder intime Nachrichten ohne Zustimmung mit Dritten geteilt werden. Oft geschieht digitale Gewalt eng vernetzt mit Angriffen in der physischen Welt. Eine einheitliche gesetzliche Definition des Begriffs steht jedoch noch aus.

Sexualisierte Übergriffe im Netz nehmen zu

Wie häufig nehmen junge Erwachsene digitale Gewalt wahr oder sind gar selbst betroffen? Welche Formen der Gewalt gibt es? Und wie reagieren die Betroffenen darauf? Die in Zusammenarbeit mit der

Universität Klagenfurt durchgeführte Studie „In meinem Netz soll es keine Gewalt geben – Wie junge Erwachsene digitale Gewalt erleben und wie sie damit umgehen“ von HateAid basiert auf einer Online-Befragung von 3.367 Personen, die im Oktober und November 2023 stattfand. Insgesamt nahmen 3.367 Personen an der Studie teil. In der Altersgruppe 14 bis 17 Jahre wurden 501 Personen befragt, bei den 18- bis 27-Jährigen waren es 1.868 Personen. Die Altersgruppe 28 bis 42 Jahre ist mit 498 Befragten und die Altersgruppe ab 43 Jahre mit 500 Befragten vertreten. Die Studie ergab, dass 60 Prozent der befragten jungen Erwachsenen zwischen 18 und 27 Jahren bereits sexualisierte Übergriffe im Netz erlebt oder ungewollt Nacktbilder zugeschickt bekommen haben. Diese Altersgruppe ist besonders häufig von verschiedenen Formen digitaler Gewalt betroffen. Neben den sexualisierten Übergriffen sind Beleidigungen, Hassrede, die Verbreitung von Lügen, Cybermobbing und Bedrohung weit verbreitet. Fast ein Drittel (29,6 Prozent) der 18- bis 27-Jährigen sind bereits selbst von digitaler Gewalt betroffen gewesen. Auch die Zahl derer, die schon einmal Zeuge von digitaler Gewalt geworden sind, ist hoch: 63,1 Prozent der Befragten in der Altersgruppe von 18 bis 27 Jahren haben bereits digitale Gewalt gegen andere wahrgenommen. Besonders betroffen sind junge Frauen, von denen 67,2 Prozent angaben, schon sexualisierte Übergriffe erlebt zu haben. Laut der Studie sind außerdem Menschen mit Migrationsgeschichte überproportional häufig betroffen: Fast 80 Prozent der jungen Erwachsenen konnten eine Zunahme der digitalen Gewalt in den letzten vier Jahren wahrnehmen. Nicht berücksichtigt wird in der Studie die Betrachtung von Opfer-Täter-Zusammenhängen. Verschiedene Untersuchungen in der Vergangenheit haben gezeigt, dass Jugendliche und junge Erwachsene in manchen Fällen von Gewalt Opfer und Täter zugleich sind. Gut möglich ist es also, dass einige Betroffene, die digitale Gewalt erlebt haben, auch selbst schonmal jemanden im Netz beleidigt, bedroht oder herabgewürdigt haben.

Wie reagieren junge Erwachsene?

Trotz dieser negativen Erfahrungen ist ein Rückzug aus den sozialen Medien für die meisten jungen Erwachsenen keine Option: Nur knapp ein Fünftel sieht einen radikalen Verzicht auf soziale Medien als praktikable Lösung, um sich vor zunehmender digitaler Gewalt zu schützen. Stattdessen wenden junge Erwachsene verschiedene Mechanismen an, um mit der Gewalt umzugehen. Viele nutzen direkte und niederschwellige Maßnahmen wie das Blockieren von Angreiferinnen und Angreifern, das Melden von Vorfällen oder das Anpassen ihrer Privatsphäre-Einstellungen. Diese Maßnahmen bieten einen sofortigen Schutz vor weiteren Übergriffen und sind zudem weniger zeitintensiv und einfacher durchzuführen als die Kontaktaufnahme zu offiziellen Beratungsstellen. Viele Betroffene zögern auch aus Scham oder Angst, sich einer fremden Person anvertrauen zu müssen, darauf, externe Hilfe in Anspruch zu nehmen. Ein großer Anteil der jungen Erwachsenen gibt zudem an, dass sie auf digitale Gewaltangriffe überhaupt nicht reagieren. Dies kann zu verstärkten negativen Gefühlen wie Unsicherheit, Angst und Scham führen und langfristig psychische Probleme wie Depressionen oder Angststörungen hervorrufen.

Viele Betroffene verstummen

Die Studie zeigt, dass sowohl Betroffene als auch Nicht-Betroffene digitale Gewalt wahrnehmen und Angst haben, selbst Opfer zu werden. Dies führt dazu, dass sie sich aus Diskussionen zurückziehen und ihre Meinung nicht mehr äußern. Die Bereitschaft, sich aus den sozialen Medien zurückzuziehen, variiert zwischen den Altersgruppen.

Über HateAid

HateAid ist eine gemeinnützige Organisation, die sich für Menschenrechte im digitalen Raum einsetzt, über Gewalt im Netz aufklärt, Betroffene berät und ihnen rechtliche Unterstützung leistet. Die Organisation wurde 2018 als gGmbH von den Nichtregierungsorganisationen Campact und Fearless Democracy ins Leben gerufen.

Ältere Menschen ziehen sich häufiger aus dem digitalen Raum zurück, während junge Erwachsene darauf angewiesen sind. Für sie ist das Internet ein wichtiger sozialer Treffpunkt und Raum für Austausch und Wissensgenerierung. Der Effekt des Verstummens wirkt sich daher auf junge Erwachsene besonders gravierend aus. Wenn sie aus Angst vor digitaler Gewalt schweigen, verlieren sie ihre Stimme im öffentlichen Diskurs. Dies kann zu Verzerrungen in der öffentlichen Wahrnehmung und zu einer Schwächung demokratischer Strukturen führen.

Dringender Handlungsbedarf

Junge Erwachsene wünschen sich ein Internet ohne Gewalt, Hass oder Mobbing. Sie fordern effizientere Strafverfolgung, mehr Sanktionierungen und mehr Regulierung der Plattformen durch die Politik. Teils wünschen sie sich radikal neue Konzepte für soziale Netzwerke, wie beispielsweise nicht-kommerzielle Plattformen. Anna-Lena von Hohenberg, Geschäftsführerin von HateAid, betont die Dringlichkeit der Situation: „Für eine ganze Generation gehört digitale Gewalt durch soziale Medien bereits zum Alltag. Wir haben viel zu lange weggeschaut: Wir müssen unsere Kinder und Jugendlichen jetzt besser vor Gewalt im Internet schützen. Dafür braucht es dringend ein Mindestmaß an Produktsicherheit für soziale Medien und konsequenten Jugendschutz auch im Netz.“ Auch Josephine Ballon von HateAid äußerte sich zur Studie und unterstrich die gesellschaftliche Relevanz der Ergebnisse. Im Gespräch mit dem Deutschlandfunk betont sie, dass digitale Gewalt eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung darstellt, die nicht nur Einzelpersonen betrifft, sondern auch die Demokratie destabilisieren kann. Um digitaler Gewalt effektiver zu begegnen, müssten auch Polizei und Justiz stärker für die zur Anzeige gebrachten Fälle und die Betroffenen sensibilisiert werden. Auch müssten Beratungsstellen bekannter gemacht werden. Denn nur 31 Prozent der von digitaler Gewalt Betroffenen wenden sich an diese, obwohl sie mit 34 Prozent mit Abstand das höchste Vertrauen aller Befragten genießen. Diese Stellen bieten verschiedenste Arten von Unterstützung an, etwa bei der Meldung von Inhalten, der Erstellung von Anzeigen und der Prozesskostenfinanzierung.

Gesetzesentwurf stockt

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag 2021 ein Gesetz gegen digitale Gewalt angekündigt. Ziel des geplanten Gesetzes sollte sein, dass Betroffene von digitaler Gewalt auf Plattformen und Messengern Täterinnen und Täter leichter identifizieren und dadurch zivilrechtlich gegen sie vorgehen können. Zur Vorbereitung des Gesetzesentwurfs hat das Bundesministerium der Justiz (BMJ) im Jahr 2023 ein Eckpunktepapier erstellt. Ein konkreter Vorschlag für den Normtext wurde seitdem nicht vorgelegt. Ob und wann es tatsächlich zu einem solchen Gesetz kommt, ist also weiterhin offen. *KF*

Wie sinnvoll sind Cyberversicherungen?

Angebot und Bedarf genau prüfen

pressto GmbH, Köln

Wer sich gegen die Folgen von Betrug und Mobbing im Internet absichern will, kann eine sogenannte Cyberversicherung abschließen. In Deutschland gibt es derzeit für Privatteile etwa zwanzig verschiedene Angebote. Sie heißen „SorglosOnline“ oder „Webaktiv Komfort“. Welche Hilfe man erwarten kann, ist je nach Versicherung sehr unterschiedlich. Immer ist der Schutz jedoch daran gebunden, dass man selbst Mindeststandards in Sachen Cyberabwehr einhält.

Wir kaufen online ein, chatten mit anderen Menschen und laden Musik oder Filme herunter. Damit steigt natürlich auch das Risiko, wegen dieser Online-Aktivitäten in juristische Auseinandersetzungen zu geraten oder Opfer von Cybermobbing und Cyberkriminalität zu werden. Das Versprechen der Anbieter von Cyberversicherungen ist beruhigend: „Eine Cyberversicherung schützt Sie, Ihr Vermögen, Ihre Privatsphäre und Ihren Ruf vor Online-Kriminalität,“ schreibt

eine Versicherung. Doch Verbraucherschützer haben drei wesentliche Bedenken. Erster Punkt: Manche Schadensfälle werden auch von anderen Standardversicherungen abgedeckt oder wie beim zeitnah angezeigten Verlust einer Bankcard von den Banken. Zweitens: Die Deckungssumme mancher Cyberversicherung ist nicht besonders hoch. Und wer – drittens – online nicht grob fahrlässig handelt, bei dem ist die Wahrscheinlichkeit sowieso geringer, dass es überhaupt



peopleimages.com/stock.adobe.com

Cyberversicherungen

zu einem Schadensfall kommt. Andererseits sind die meisten Cyberversicherungen nicht besonders teuer. Hier muss man seinem individuellen Sicherheitsbedürfnis folgen und vor allem die Leistungskataloge gut vergleichen.

Rechtsschutz, Schadensersatz und praktische Hilfe

Es gibt zwei Gruppen von Cybersicherungen: Die eine Gruppe bietet ausschließlich Rechtsschutz. Sie übernimmt Anwalts- und Gerichtskosten. Die andere, größere Gruppe der Anbieter von Cyberversicherungen ersetzt den Verbrauchern jedoch auch Schäden, die durch Cyberkriminalität entstehen, und unterstützt sie zum Beispiel beim Löschen von verleumderischen Inhalten, die bei Fällen von Cybermobbing online zu finden sind.

Cyberversicherungen im privaten Bereich

„Wer vorsichtig am Handy und am PC ist, kann auf eine solche Police eher verzichten“. So lautet das Fazit einer Analyse von 20 Cyberversicherungen durch die Stiftung Warentest aus dem April 2024. Denn das Internet ist kein Verbraucherschutzfreier Raum. Wer beim Shopping das von der Plattform vorgeschlagene Bezahlsystem nutzt oder etwa mit Paypal zahlt, der ist vor Betrug geschützt. Und wenn die Kreditkarte gehackt wurde und etwa für nie beauftragte Facebook-Werbearbeiten Beträge abgebucht werden, springt die Bank ein, solange man den Schaden schnell beim Kartenbetreiber meldet. Lässt man eine gestohlene Bankcard zeitnah über die 116 116 sperren, erhält man auch ohne Cyberversicherung das Geld ersetzt, das die Kriminellen möglicherweise bereits abgebucht haben. Kamen die Betrüger durch ein Fehlverhalten des Verbrauchers an seine Online-Daten, springen manche Cyberversicherungen dort ein, wo die Banken die Erstattung verweigern. Aber die Beträge, die pro Jahr erstattet werden, sind in jedem Fall nach oben gedeckelt.

Auch beim Kampf gegen Cybermobbing können Versicherungen sich als ein stumpfes Schwert erweisen: Manche Versicherungen übernehmen in solchen Fällen nur eine psychologische oder anwaltliche Erstberatung, die oft telefonisch erfolgt. Das Löschen diskriminierender Inhalte wird auch nicht in letzter Konsequenz verfolgt, schreibt Finanztest.de: „Reagiert der Servicebetreiber oder der Betreiber der Website nicht, auf der sich die zu löschenden Daten befinden, geht die Cyberversicherung dagegen in der Regel nicht weiter vor.“

Auch die Verbraucherzentrale NRW ist bei Cyberversicherungen skeptisch: Hausratversicherungen können zum Beispiel einen Schutz beim Onlinebanking enthalten, Rechtsschutzversicherungen können sowohl den analogen als auch den digitalen Bereich abdecken und schließlich helfen die Krankenkassen auch bei der Bewältigung der Folgen von Cybermobbing.

Hat man ein Foto oder Video illegal heruntergeladen und im digitalen Raum veröffentlicht, erhält man möglicherweise eine Zahlungsaufforderung von speziellen Abmahnkanzleien. Sollten die Ansprüche berechtigt sein, zahlen Cyberversicherungen in der Regel nur Beratungskosten. Das Fazit der Verbraucherschützer lautet: „Abhängig vom Internetverhalten sollten die privaten Haftpflicht-, Hausrat-, Rechtsschutzversicherungen also eher aktualisiert oder abgeschlossen werden. Bleibt dann noch ein nicht versichertes Risiko, können Sie über eine separate Versicherung nachdenken.“

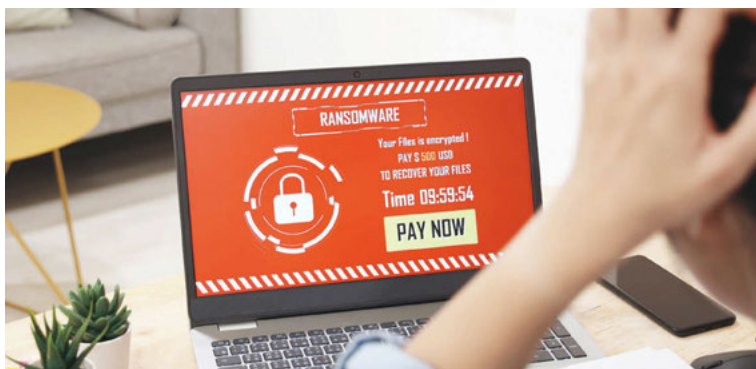
Gewerbliche Cyberversicherungen

Etwas anders stellt sich die Situation für Unternehmen dar. Als Teil des geschäftlichen Risikomanagements kann eine Cyberversicherung sinnvoll sein. Doch die jeweilige Police sollte den individuellen Anforderungen des Unternehmens entsprechen und alle relevanten Risiken einschließen. Die Deckungssumme muss erwartbare Schäden vollständig abdecken, und dies zu einem vertretbaren Preis für das Unternehmen.

Das Erstaten von Lösegeldforderungen für Ransomware-Angriffe ist bei Cyberversicherungspolice oft nur als Zusatzelement abgedeckt. Das wirkt sich natürlich auf die Beitragskosten für die Versicherungspolice aus.

Bis die Firma nach einem Ransomware-Angriff wieder auf die Beine kommt, zahlt die gewerbliche Cyberversicherung einen im Vorfeld individuell vereinbarten Tagessatz. Er entschädigt für die entgangenen Gewinne und deckt die laufenden Kosten. Gingen Daten verloren oder wurden Computersysteme beschädigt, ersetzt die Versicherung die Kosten für die Rekonstruktion der Daten und die Wiederherstellung der Systeme.

Als Serviceleistung kann die Versicherung auch anbieten, IT-Spezialisten an das geschädigte Unternehmen zu vermitteln, die sich mit der Schadensbekämpfung auskennen. Die Zusammenarbeit mit einem auf Cyberabwehr spezialisierten IT-Beratungsunternehmen macht jedoch auch unabhängig von einem Schadensfall Sinn. Wenn man gemeinsam mit einem Dienstleister ein Information Security Management System (ISMS) im Unternehmen etabliert und aktuell hält, ist man vor Cyberangriffen auf seine sensiblen Daten bestmöglich geschützt. Und wenn doch einmal ein Sicherheitsvorfall auftreten sollte, helfen die Incident Response Teams dieser Unternehmen. Sie schließen die Sicherheitslücken und sorgen dafür, dass die IT-Systeme möglichst schnell wieder laufen. Wird die Rechnung der IT-Fachleute im Anschluss von der Cyberversicherung übernommen, ist dies sicher in jedem Fall hilfreich und willkommen. Zum Service gewerblicher Cyberversicherungen kann es auch gehören, im Schadensfall spezialisierte Rechtsanwälte zu vermitteln oder das Unternehmen bei seiner Krisen-PR zu unterstützen.



ryanking999/stock.adobe.com

Mindeststandards für Cybersicherheit

Wie Internetnutzer sich vor Kriminellen schützen können:

- Ein aktuelles Virenprogramm installieren
- Das Betriebssystem regelmäßig durch Updates aktualisieren
- Konten im Netz durch sichere Passwörter schützen
- Dubiose E-Mails von unbekannten Absendern löschen
- Gesunde Skepsis bei Gewinnbenachrichtigungen, Mahnschreiben oder unseriösen Abo-Angeboten

Weitere Tipps und Hinweise gibt es beim Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI). [WL](#)