

Verkehrsunfallopfer nicht allein lassen

Durch einen Verkehrsunfall kann in wenigen Sekunden das gesamte weitere Leben eines Menschen verändert werden. Neben körperlichen Verletzungen erleiden Verkehrsunfallopfer häufig auch psychische Schäden. Diese bleiben in der Verkehrsunfallstatistik regelmäßig unberücksichtigt. Unfallopfer benötigen einen stärkeren Beistand, um rasch an therapeutische Hilfen zu gelangen.

Eine 2018 abgeschlossene Untersuchung der *Europäischen Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR)*¹ hat Mängel der Versicherungssysteme zu Lasten von Verkehrsunfallopfern, insbesondere was die Versorgung psychologischer Folgen betrifft, aufgezeigt. So müssten die Effektivität der Betreuung nach dem Unfall und die Unterstützung für Unfallopfer deutlich verbessert werden, weil frühe und wirksame Interventionen das Maß an negativer Auswirkung nach einem Unfall merklich verringern könnten.² Das gilt auch für Verkehrsunfallopfer in Deutschland.

Deshalb hat der Deutsche Verkehrsexpertentag sich am 20. November 2018, terminlich nah am Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr orientiert, dem komplexen Thema „Versorgung somatischer und psychischer Verkehrsunfallfolgen“ gewidmet und unter Moderation von Prof. Dr. Wolfgang Schubert eine Reihe namhafter Referentinnen und Referenten zu Wort kommen lassen. Ausgerichtet wurde der bundesweite Kongress mit über 150 Teilnehmenden durch die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) in einer Kooperation mit der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FHöV NRW) und dem Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei (LAFP NRW) sowie unterstützt durch die Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU).

Schwerer Weg zu Vision Zero

Die Senkung der Anzahl von bei Verkehrsunfällen Getöteten ist seit mehreren Dekaden das Ziel der Verkehrssicherheitsprogramme bei Bund und Ländern sowie der EU. Gebündelt und fortgesetzt werden die Initiativen durch die „Vision Zero“ mit strategischen und operativen Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen. Über viele Jahre hat sich inzwischen das Risiko, im Personenverkehr tödlich zu verunglücken oder schwer verletzt zu werden, in nahezu allen Mitgliedstaaten der EU deutlich verringert.

Doch die ehemals positive Entwicklung ist schon länger ins Stocken geraten. Leider stagniert die Zahl der Verunglückten auch in Deutschland seit 2010. Seither verunglücken hier jährlich fast 400.000 Menschen mit Personenschaden im Straßenverkehr, und mit 3.180 Getöteten ist das Niveau weiterhin zu hoch³.

¹ *Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR)*

² *Meunier, J.-C., Dupont, E., Mersch, J. & Van den Berghe, W. (2018). My Life After the Crash – MyLAC: An international study on medical, psycho-social and economic consequences of road injuries, Vias institute, Brussels, Belgium*

³ Vgl. Statistisches Bundesamt (2018): Fachserie 8 Reihe 7, Verkehr, Verkehrsunfälle 2017, Wiesbaden, S. 54

Gefährliche Straßen

Bis heute ist in Deutschland die Wahrscheinlichkeit, durch einen Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, noch immer doppelt so groß, wie infolge einer allgemeinen Kriminalstraftat vorsätzlich oder fahrlässig getötet zu werden.⁴

Vor diesem Hintergrund bleibt es unabdingbar wichtig, sich mit den Folgen von Verkehrsunfällen für die Betroffenen näher zu beschäftigen. Entgegen der weitläufigen Meinung geht es für Opfer dabei nicht allein um die medizinische Versorgung bei Verletzungen oder um die Regulierung von Sachschäden. Nicht alle Unfallfolgen sind sofort nach dem Schadenereignis sichtbar, vielleicht erst auf den zweiten Blick; und auch die Dauer der Folgen ist unterschiedlich. Nicht nur all jene Menschen, die bei einem Unfall körperlich-seelische Schäden erlitten haben („Primäröper“) sind Opfer von Verkehrsunfällen. Diese haben zum Teil keine blutenden Wunden, die nach außen hin sichtbar sind. Trotzdem können sie durch die sie belastenden Erlebnisse massiv und prägend beeinträchtigt werden. Auch Zeugen und Angehörige, Ersthelfer oder Unfallverursacher können Opfer („Sekundäröper“) mit entsprechenden Folgen sein.

Jährlich 3.200 Verkehrstote, „das sind zehn Flugzeugabstürze!“ und „über 66.000 Schwerverletzte in Deutschland dürfen uns nicht ruhen lassen“, resümierte der Direktor des LAFP NRW, Michael Frücht, beim Verkehrsexpertentag. Deshalb habe die „verkehrspolizeiliche Arbeit mindestens den gleichen Stellenwert wie Kriminalitätsbekämpfung und Einsatzbewältigung“. In der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei müsse neben der Verkehrsunfallprävention, der Verkehrsüberwachung und der Verkehrstechnik, den so genannten „Three E's of Road Safety“⁵, die Öffentlichkeitsarbeit als vierte Aufgabe und „als fünfte Säule der Opferschutz“ hinzutreten, sagte der Behördenleiter des LAFP NRW. Deshalb sollen die Inhalte und Ergebnisse des Verkehrsexpertentags in die Aus- und Fortbildung der Polizei einfließen.

Psychische Verkehrsunfallfolgen oft vergessen

Ein Verkehrsunfall unterbricht, insbesondere bei Personenschaden, die bisherige Kontinuität des Lebens. Häufig werden Opfer von den Bildern, den gewaltsam wirkenden Eindrücken und den ausgelösten Ängsten lange Zeit verfolgt und an der Teilhabe am Leben beeinträchtigt. Auswirkungen sind beispielsweise Schlaf- und Konzentrationsstörungen oder gar ein Meiden des Verkehrs aus Furcht vor einem erneuten Unfall, eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten, nicht nur durch psychische Probleme, sondern auch wegen körperlicher Einschränkungen, Probleme bei der Fortführung des Berufs, posttraumatische Belastungsstörungen oder schwere depressive Reaktionen.

Die nötige Inanspruchnahme zeitnah erforderlicher psychotherapeutischer Hilfeleistungen ist für Verkehrsunfallöper zum Teil mit erheblichen rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten verbunden, die zu einer weiteren Verschlechterung des

⁴ Vgl. Schlanstein, P. (2018): Geschwindigkeitsüberschreitung tötet!, Vortrag im Rahmen der Konferenz „Optimierte kommunale Verkehrssicherheitsarbeit“ am 27.09.2018 in Heidelberg

⁵ Engineering, Education und Enforcement

Gesundheitszustands und einer Beeinträchtigung des beruflichen und privaten Lebens führen können. Experten stellten fest, dass es ein verbreiteter Irrglaube sei, dass Versicherungen nach einem Verkehrsunfall etwa automatisch leisten und auf der Seite des Opfers stehen.⁶ Vielmehr benötigen Unfallopfer in der Regel einen Beistand, der möglichst über sozialrechtliche Kenntnisse verfügen sollte, um rasch an therapeutische Hilfen und zu neuen Lebensperspektiven zu gelangen. Der Vorstandsvorsitzende der VOD, Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, fasste das weitgehend hier noch ungelöstes Problem prägnant zusammen: „Körper und Psyche eines Menschen werden in unserem Gesundheitssystem oft getrennt voneinander betrachtet.“ Diese Sichtweise werde Verkehrsunfallopfern nicht gerecht.

NRW-Innenminister Herbert Reul mahnte, für Verkehrsunfallopfer werde „die sichere Teilhabe am Straßenverkehr zerstört“, und der Unfall sei „nicht vorbei, wenn der Wagen weggeräumt ist“. Nicht nur die Fortführung des Berufs könne nach einem Unfall eine ganz große Herausforderung bedeuten, manchmal gelinge auch die vollständige Genesung nicht. Dann müsse für den Betroffenen ein neuer Weg gefunden werden, und „dazu bedarf es Hilfe und Unterstützung“, so der Minister. Deshalb sei „eine schnelle und effektive Betreuung und Versorgung nach einem Verkehrsunfall zu verbessern“. Die Rehabilitation zu leisten, „das ist ein ganz wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit“, bekannte Reul. Darum sei er dankbar, dass der Kongress wie die teilnehmenden Experten helfen würden, das Thema der angemessenen Versorgung von Verkehrsunfallopfern voranzutreiben.

Lücken beim Verkehrsunfallopferschutz schließen

Oft erscheint es bei Verunglückten wie bei Angehörigen, als werde das Schicksal von Verkehrsunfallopfern – in der Gesellschaft sowie in bestehenden rechtlichen Anspruchsgrundlagen – schwächer gewichtet als das Leid von Verbrechenopfern. Für letztere beinhaltet das Opferentschädigungsgesetz (OEG) eine Einstandspflicht des Staates für Opfer vorsätzlicher Gewalttaten. Es regelt eine eigenständige staatliche Entschädigung über die allgemeinen sozialen Sicherungssysteme und die Sozialhilfe hinaus für diejenigen, die der Staat im Rahmen seiner polizeilichen Aufgabenwahrnehmung nicht vor einer vorsätzlichen Gewalttat hat schützen können. Ziel des OEG ist es, die gesundheitlichen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen von Gewalttaten auszugleichen. In einer derartigen Restitutionspflicht sieht der Staat sich beim Schutz der sicheren Verkehrsteilnahme ersichtlich nicht.

Vielmehr schließt das OEG, von dessen Leistungen nach § 1 I OEG Gewaltopfer profitieren sollen, Körperverletzungen oder sogar Tötungen, wenn sie im Zusammenhang mit dem Straßenverkehrs geschehen, durch eine Spezialregelung nach § 1 XI OEG, sogar für äußerst aggressive Gewaltdelikte, von vornherein ausdrücklich aus. So darf dieses Gesetz selbst dann nicht angewendet werden, wenn „Schäden aus einem tätlichen Angriff (hervorgehen), die von dem Angreifer durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers verursacht worden sind“ (§ 1 XI OEG).

⁶ Schlanstein, P. (2018): Rechtsansprüche zur Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen, NZV 2018, 406 ff.

Auch räumen die zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode im aktuellen Koalitionsvertrag⁷ u. a. zur Verbesserung des Opferschutzes vorgesehenen neuen Leistungen der Sofort- bzw. Akuthilfen (u. a. Traumaambulanzen), die schnell, niedrigschwellig und unbürokratisch zugänglich gemacht werden sollen⁸, bedauerlicherweise für Verkehrsunfallopfer eine entsprechende Optimierung der Hilfen nicht ein, wie die Leiterin des Fachgebiets Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminalpolitik an der Deutschen Hochschule der Polizei, Prof. Dr. Anja Schieman, betonte. Aus diesem Grund bekannte die in der zentralen Anlaufstelle für Opfer von Straf- und Gewalttaten seit Ende 2017 als Opferschutzbeauftragte des Landes Nordrhein-Westfalen eingesetzte Generalstaatsanwältin a. D. Elisabeth Auchter-Mainz im Kongress, es sei an der Zeit, dass sich hier etwas ändere. Bei Verkehrsunfallopfern bestehe u. a. mit Blick auf das OEG „noch einiger Nachholbedarf“.

Auf dem Kongress referierten zum Tagungsthema zahlreiche Fachleute aus dem In- und Ausland, u. a. der Vizepräsident des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, MdEP Dr. Dieter-L. Koch. Auf europäischer Ebene wurde mit der „Vision Zero“ das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten in der EU bis 2050 auf Null zu bringen. Da sich Verkehrsunfälle jedoch auch mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen und autonom fahrenden Fahrzeugen wohl nicht komplett verhindern lassen können, forderte der Europaabgeordnete dringend die Debatte, sowohl heute als auch in Zukunft Sorge dafür zu tragen, dass den Unfallopfern effizient geholfen wird, damit sie nicht allein gelassen bleiben.

Tagungspräsident Prof. Dr. Jürgen Brauckmann erläuterte zu den im Kongress erörterten Fragestellungen seine Erwartungen an Politik, Verwaltung, Gesundheitssystem und Versicherern in drei wesentlichen Punkten. Nötig seien insbesondere

- eine Aus- und Fortbildung, die auch die Erkennung und Behandlung psychischer Verkehrsunfallfolgen thematisiert und damit die entsprechende Sensibilität beim medizinischen Fachpersonal erhöht,
- eine rasche, qualifizierte und flächendeckende Versorgung der Unfallopfer mit beratenden und psychotherapeutischen Angeboten, jedenfalls regelmäßig bereits während eines Klinikaufenthalts sowie u. a.
- Forschungsprojekte zur Erfassung der Dimensionen der Problematik, um zu lancieren, was hier noch nicht genügend von der Hand gehe.

Die Abstracts aller Vorträge können auf der Website der VOD abgerufen werden unter vod-ev.org/category/all/.

⁷ CDU, CSU und SPD (2018): Ein neuer Aufbruch für Europa – Eine neue Dynamik für Deutschland – Ein neuer Zusammenhalt für unser Land, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode, Berlin, 12.03.2018

⁸ Vgl. BMJV (2018): Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von Terroropfern, Bundestag-Drucksache 19/4520 vom 20.09.2018