

Jahresbericht 2015 der VOD

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



HERAUSGEBER

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

Fachgebiet 05

Zum Roten Berge 18-24

48165 Münster

Tel.: 02501/806436

mailto:vod@dhpol.de

www.verkehrsunfall-opferhilfe-deutschland.de

SPK Münsterland Ost

BIC: WELADED1MST

IBAN: DE43 4005 0150 0000 5534 46

Münster, im November 2015

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 13.08.2015 anerkannt.

Fotos: © BMW/dpp-AutoReporter, BRK BGL, dpp-AutoReporter, DVR, FEVR, MIK NRW, VOD

INHALT

VORWORT

Rat und Hilfe für Unfallopfer und Angehörige	4
--	---

POSITIONEN

Positionspapier: Wofür stehen wir?	8
Schmerzen für die Seele – Verkehrsoffer nicht alleinlassen.....	11
Verkehrsunfallbilanz kann nicht zufriedenstellen	13

GEMEINSAM HELFEN

Beratung und Informationen	14
Unterstützung für unfallverletztes Kind	21

VERBANDSLEBEN

Flyer und Roll-Up Displays.....	22
Sicherheitskonferenz	23
Weltgedenktag der Unfallopfer	24
Kongress Kinderunfälle	25

INTERESSENARBEIT

Motorsport und Verkehrssicherheit.....	26
Opferentschädigungsgesetz	27
Psychologische Begutachtung von Verkehrsunfallopfern.....	28
Trauerschmerzensgeld	29

ZAHLEN UND FAKTEN

Einnahmen und Aufwendungen.....	30
---------------------------------	----

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) ist ein Dachverband für die verschiedenen Einrichtungen in Deutschland, die sich um Opfer des Straßenverkehrs kümmern. Unsere Mitglieder sind hauptsächlich Institutionen und Einrichtungen der Selbsthilfe. Unser Sitz befindet sich in Münster in Westfalen; wir sind dort dankenswerterweise Gast in der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol).

Wir finanzieren uns über Spenden, die die VOD generiert, und nicht über Beiträge unserer Mitglieder. Die Mitglieder des Vorstands und die des Wissenschaftlichen Beirats finden Sie auf unserer Homepage. Gemeinsam mit unseren Mitgliedern wollen wir die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern spürbar verbessern, und wir wollen auch die Verkehrsbedingungen so verändern, dass es immer weniger Opfer geben wird. Zu den Verkehrsoptern zählen wir alle Menschen, die durch den Straßenverkehr zu Schaden kommen. Das sind zunächst die unmittelbar Geschädigten, die meistens über rechtliche Ansprüche an einen Schädiger verfügen, aber auch diejenigen, die durch eine Unachtsamkeit einen großen Schaden angerichtet haben, also die Schädiger selbst, die oft auch Geschädigte sind.



1. Themen der VOD

Unsere generellen Themen sind:

1. THEMA:

Unterstützung unserer Mitglieder, fachlich, organisatorisch, und wenn es geht, auch finanziell. Vor allem kleinere Selbsthilfeeinrichtungen betroffener Menschen benötigen diese Art von Unterstützung.

2. THEMA:

Verbesserung der Abwicklungspraxis von Schadensfällen. Wir fanden z.B. einen schwerwiegenden Fall, in dem seit 30 Jahren zu Unrecht noch eine Entschädigung ausstand. Ein anderer nicht entschädigter, jedoch eindeutiger Fall lief über mehr als 12 Jahre.

Wir fanden auch folgendes:

- viele fehlerhafte Gutachten, die den Geschädigten fälschlicherweise benachteiligten.
- viele hilflose Opfer, die nicht die Kraft und die Kompetenz hatten, sich berechtigterweise gegen den Schädiger durchzusetzen.
- viele ungenügende oder fehlerhafte Arbeiten, auch von professionellen Helfern.
Häufig waren Betroffene und auch immer wieder Rechtsanwälte den Problemen und Anforderungen nicht gewachsen.

Unser Mitglied subvenio e.V. hat auf diesen Problemfeldern sehr viel Positives geleistet und hat es z.B. geschafft, fast alle große Medien des Fernsehens, des Hörfunks und der Presse intensiv zu dieser Thematik zu aktivieren.

2. Verbesserung der rechtlichen Lage von Unfallopfern

Warum sind Opfer so gut wie immer beweispflichtig? Es ist doch klar, dass der Straßenverkehr gefährlich ist und dass der Staat den Bürger vor Schäden durch den Straßenverkehr nicht in ausreichendem Maße schützen kann. Der Staat soll unseres Erachtens durch Regelungen, nicht durch Geld oder Personal, dafür sorgen, dass Opfer so schnell und so umfassend wie möglich versorgt und entschädigt werden. Die Aufgabe zu klären, welche Versicherung letztlich zahlt, darf künftig nicht mehr zu Lasten des Opfers gehen. Auf keinen Fall dürfen die Leistungen zu Lasten unseres Sozialsystems gehen. Gesetzliche Krankenkassen und Rentenversicherungen dürfen keinesfalls die Unfallkosten tragen, auch nicht über den Umweg der sogenannten Teilungsverträge, nach denen immer noch ein Großteil der Lasten doch noch bei den Sozialversicherern hängen bleibt. Teilungsverträge, die geheim gehalten werden, sollen rechtlichen Streit zwischen Versicherern vermeiden, indem Kosten standardmäßig zwischen den Versicherern aufgeteilt werden. Dabei werden die Sozialsysteme allerdings benachteiligt, da sie lediglich einen Teil ihrer Ausgaben ersetzt bekommen.

3. Sicherheitsrelevante Verbesserung von Verkehrssystemen und von Fahrzeugen

Wir finden immer wieder wichtigen Verbesserungsbedarf im Verkehrssystem und an Fahrzeugen, z.B. im Bereich der Kindersicherheit oder bei Verkehrsführungen. Kinder erleiden im Straßenverkehr häufig Unfälle als Insasse in einem Fahrzeug, auf dem Schulweg oder in der Freizeit. Selbstverständlich gibt es in diesen Bereichen noch Verbesserungspotenzial. Die Ausführung und Führung von Fußwegen oder Radwegen ist oftmals abenteuerlich gefährlich. Gut gemeint ist nicht immer gut gemacht. Bedauernswerte Beispiele kennen wir alle. Bekannt ist, dass die Infrastruktur in Deutschland zum großen Teil veraltet ist. In Deutschland ist nicht mehr die Leitkultur für sichere Mobilitäts- und Verkehrssysteme zu finden, die befindet sich mittlerweile in anderen Ländern.

4. Unsere Aktionen

Aktuell gibt es folgende Aktionen der VOD:

1. AKTION: VERNETZUNG

Es gibt eine zunehmende Anzahl von aktiven und gelebten Kooperationen des VOD, zum Beispiel mit dem europäischen Verkehrsunfallopferverband European Federation of Road Traffic Victims bzw. Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR) mit Sitz in Luxemburg. Ebenso stehen wir in engem Austausch mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO) in Genf. Um die externen Kooperationen kümmert sich seit Jahren unser Vorstandsmitglied Wulf Hoffmann.

Hier und heute zu erwähnen: Es gibt z.B. eine gute Kooperation mit der ZNS - Hannelore Kohl Stiftung und eine zugesagte, aber noch nicht gelebte Kooperation mit der Bundesanstalt für Straßenwesen.

2. AKTION: ANHÖRUNG BEI DER BUNDESREGIERUNG

Unser Mitglied subvenio e.V. veranlasste eine breit angelegte Anhörung beim Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) zum Thema „Verschleppung von Versicherungsleistungen“. Die VOD hat subvenio e.V. hierbei und bei den nachfolgenden Verhandlungen mit Versicherern intensiv unterstützt. Es wurden Ergebnisse erarbeitet, die subvenio e.V. und wir von der VOD für unsere Empfehlungen nutzen.

3. AKTION: EMPFEHLUNGEN

Wir verbreiten ein Beratungspapier für Verkehrsunfallopfer. Dieses Beratungspapier ist auf unserer Homepage zu finden. Ein wichtiger Punkt darin besteht aus der Empfehlung, unmittelbar nach dem Unfallereignis eine überzeugende oder auch beweissichernde Darstellung der gesundheitlichen und anderer persönlichen Zustände vor dem Unfall und nach dem Unfall vorzunehmen, u.a. durch Bescheinigungen, schriftliche Berichte von Familienangehörigen, von Freunden oder des Arbeitgebers. Dieser Vorher/Nachher-Vergleich sollte sofort nach Schadenseintritt erstellt werden, denn er erleichtert die Feststellung des erforderlichen Schadenersatzes und vermeidet unnötige Begutachtungen, die erst viel später im Rahmen von Auseinandersetzungen durchgeführt werden und die eigentlich verspätet auf einen Zustand zielen, den es nicht mehr gibt.

Ein solcher Vorher/Nachher-Vergleich ist sofort von Angehörigen, Behandlern oder von Rechtsanwälten zu veranlassen und möglichst beweissicher anzulegen.

4. AKTION: FACHWISSEN VERMITTELN

Vom 16. bis 18. November 2015 veranstaltet unser Mitglied GUVU e.V. – das ist die traditionsreiche Gesellschaft für Unfallursachenforschung bei Verkehrsunfällen –, zusammen mit uns, der Deutschen Hochschule der Polizei und der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen in Münster einen umfangreichen Kongress zu Kinderunfällen.

Die Finanzierung übernimmt größtenteils und dankenswerterweise die Aktion Kinderunfallhilfe e.V., Hamburg. Das Programm ist unter www.guvu.de zu finden oder in einer Kurzinformation diesem Jahresbericht (S. 25) zu entnehmen.

Während des Kongresses werden unter anderem interessante Verbesserungsvorschläge für Verkehrssysteme und bislang wenig bekannte Einrichtungen in LKW der Firma Daimler-Benz für die Sicherung von Abbiegevorgängen vorgestellt.

5. UNSER KONZEPT

Mobilitäts- und Verkehrssysteme sollen dem Menschen dienen und uns allen einen sicheren und komfortablen Lebensstandard sichern sowie unsere Volkswirtschaft fördern. Die VOD wünscht sich Fachleute, Vertreter der Öffentlichkeit und der Verwaltung, die sachliche Lösungen vor wirtschaftliche oder politische Macht und Image-Interessen stellen. Manchmal waren und sind die Prioritäten in der Verkehrspolitik nicht immer klar genug zu erkennen. Die VOD erwartet, dass eindeutig Sachfragen im Vordergrund stehen. Es macht wenig Sinn, den Straßenverkehr durch Deklamationen oder durch moralisierende Abwertungen der Verkehrsteilnehmer steuern oder gar sicherer ausgestalten zu wollen. Eine solche anschuldigende Vorgehensweise – auch immer wieder in der Verkehrssicherheitswerbung zu sehen – beleidigt Verkehrsteilnehmer, denn niemand will Unfälle erleiden oder erzeugen. Alle Verkehrsteilnehmer sind dem historisch und unsystematisch gewachsenen Lebensbereich des Straßenverkehrs mehr oder weniger ausgeliefert, und nur wenige machen sich klar, dass Leben und Tod im Straßenverkehr eine geringere Distanz als eine Sekunde haben, und kaum jemand stellt das System des Straßenverkehrs fachlich in Frage. „Menschliches Versagen“ dient gern der Erklärung von Unfällen.

Aber: Das sogenannte „menschliche Versagen“ kann bereits beginnen, wenn Raumordnungspläne, Nutzungspläne, Verkehrsleitpläne oder die technische Planung und Ausführung einer Straße oder Kreuzung erarbeitet oder vollendet werden. Normen und Regeln – auch im Fahrzeugbereich – auf die viele ihre Hoffnungen setzen, sind leider immer nur Kompromisse.

Sobald wir in der VOD etwas Gewohntes anzweifeln, kommen wir schnell zu wichtigen, aber bislang wenig gestellten Fragen, wie zum Beispiel:

1. Warum muss eigentlich der Gesetzgeber die fast ausschließliche Verantwortung dem einzelnen Nutzer von Verkehrs- und Mobilitätssystemen zuweisen?

2. Warum gewöhnen wir uns als Nutzer so schnell an die ungeheuren Kräfte, die durch die Geschwindigkeiten, auch die ganz normalen, entstehen? Im Arbeitsleben wäre es nicht erlaubt, dass nur einen halben Meter neben einem Arbeitnehmer ungeschützt ein Gerät von zwei Tonnen mit 50 km/h vorbeischnellt – so sehen wir es aber täglich an den Gehwegkanten.

3. Einige rufen nach dem vollständigen Ersatz des Kraftfahrers durch Technik: Wer kann aber belegen, dass eine automatisierte Verkehrswelt, also eine riesige Maschine, tatsächlich sicherer als die kompetente Eigenverantwortung des Verkehrsteilnehmers oder eine konsequente Orientierung des Verkehrssystems am Nutzer ist? Technologiegetriebene Entwicklungen sind interessant, aber nicht notwendigerweise eine gesamtgesellschaftliche Errungenschaft.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland bittet alle Verkehrsfachleute und Politiker, das System „Straßenverkehr“ grundlegend zu verbessern. Sind wir denn eigentlich gezwungen, unter dem System „Straßenverkehr“ zu leiden und durch dieses System Leid zu erzeugen? Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland sagt „nein“. Wir sollten das nicht zulassen und könnten stattdessen etwas viel Wichtigeres und Schöneres tun, nämlich unsere Lebensqualität und unsere wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mit dem vermeidbaren und somit einsparbarem „Blutgeld“ des Straßenverkehrs deutlich verbessern.



(Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff), Vorsitzender der VOD

Positionspapier der VOD: Wofür stehen wir?

1. Präambel

Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland ist nach wie vor alarmierend hoch. Im Jahr 2014 wurden nahezu 390.000 Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr verletzt, und fast 3.400 Menschen verloren ihr Leben. Von den jährlich über 65.000 Schwerverletzten müssen etwa 15.000 Menschen um ihr Überleben kämpfen und werden unter Umständen ihr Leben lang an den Folgen zu leiden haben. Damit werden im Straßenverkehr in Deutschland so viele Menschen durch Außeneinwirkung an Leib und Leben geschädigt, wie das in keinem anderen Lebensbereich der Fall ist.

In der Verkehrsunfallstatistik bemisst sich der Schaden einer Person regelmäßig an dem Ausmaß ihrer körperlichen Verletzungen. Unberücksichtigt in der Bilanz bleiben dabei die Häufigkeit und Schwere psychischer Beeinträchtigungen, die aus Verkehrsunfällen resultieren. Die psychischen Beschwerden können dabei allein oder in Kombination mit körperlichen Verletzungen auftreten.

Ein Verkehrsunfall unterbricht insbesondere bei schwerem Personenschaden die bisherige Kontinuität des Lebens. Die gewohnte Lebensordnung, vertraute Rolleninhalte, das bisherige Wertesystem, die Lebenszielplanung sowie die gesamte persönliche Identität können plötzlich infrage gestellt werden. Unfälle sind in der Regel keine schicksalhafte, unvermeidbare Nebenerscheinung der Mobilität, sondern in den meisten Fällen die Folge vermeidbaren menschlichen Fehlverhaltens. Neben Hunger, kriegerischen Auseinandersetzungen und Krankheiten stellt der Straßenverkehr damit weltweit eine der größten humanitären Katastrophen dar, welche insbesondere die schwächsten Mitglieder der Gesellschaft betrifft.

2. Was wir wollen

Als Dachverband der Verkehrsunfall-Opferhilfe in Deutschland kooperiert die VOD mit entsprechenden Einrichtungen und Initiativen und will diese durch Rat sowie nationale und internationale Kooperationsarbeit und auch mit Geld fördern.

Mitglieder der VOD sind deutsche Organisationen und Verbände sowie Selbsthilfeeinrichtungen. Gemeinsam mit den durch sie vertretenen wichtigen Institutionen ist die VOD bestrebt, die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern spürbar zu verbessern, aber auch die Verkehrsbedingungen so verändern, dass es immer weniger Opfer gibt.

Zu diesem Zweck arbeitet die VOD sowohl national als auch im internationalen Verbund, das heißt innerhalb der Europäischen Union und zusammen mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO), die sich seit Jahren der Verkehrssicherheit angenommen hat.

Die VOD ist unabhängig, Sachfragen werden durch die VOD ohne Ansehen der beteiligten Personen und ohne Rücksichtnahme auf politische Ansichten behandelt und beantwortet.

3. Reduzierung der Opferzahlen im Straßenverkehr

Ein wesentliches Ziel der VOD ist es zunächst, einen Beitrag zu leisten, Verkehrsunfälle mit schweren Folgen zu verhindern. Die VOD steht somit unverrückbar zur „Vision Zero“. Auch die qualitative und quantitative Reduzierung von Verkehrsunfallschäden ist für die VOD daher eine wichtige Aufgabe.

Durch zielgerichteten Erkenntnisgewinn im Wege der Forschung, durch Vernetzung mit politischen Entscheidungsträgern und die Erarbeitung konkreter Handlungsempfehlungen soll die Verwirklichung dieses ambitionierten Ziels gefördert werden. Dazu gehört auch, die notwendige finanzielle Unterstützung für diese wichtige Aufgabe zu akquirieren.

Die VOD konzentriert sich bei der Opfervermeidung auf folgende Handlungsfelder:

- Der wichtigste Faktor im Straßenverkehr ist und bleibt der Mensch. Deshalb müssen die Aktivitäten zur Unfallvermeidung sich vor allem auf die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer und solche mit hohem Risikopotential konzentrieren. Das erfordert zugleich, die Verkehrsteilnehmer adäquat auszubilden, zu informieren und auch zu überwachen.
- Den unfallträchtigen menschlichen Defiziten gegenüber ist soweit wie möglich durch ein sicheres Verkehrssystem und eine Fehler verzeihende Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie verkehrsbehördliche Maßnahmen vorzubeugen.
- Alle Fahrzeuge müssen im Rahmen der technischen Möglichkeiten so konstruiert sein, dass die Aufgabe ihrer Steuerung möglichst einfach ist, Fehler der Fahrer kompensiert und bei einem Unfall alle Beteiligten bestmöglich geschützt werden.
- Die Polizei ist zu befähigen, ihre Aufgaben in der Bekämpfung von Verkehrsunfällen effektiv, effizient und bürgernah zu erfüllen. Nur aus einer qualifizierten polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme lässt sich die Verantwortlichkeit für den Schaden klären – und lernen, die Wiederholung eines solchen Unglücks vermeiden.
- Mobilitäts- und Verkehrssysteme sollen dem Menschen dienen und ihm einen sicheren und komfortablen Lebensstandard sichern. Deshalb sind die Verkehrsbedingungen systemisch grundlegend so zu verbessern, dass es immer weniger Opfer gibt.
- Fraglich erscheint auch, ob es auf Dauer Bestand haben soll, dass der Gesetzgeber die fast ausschließliche Verantwortung für die Sicherheit dem einzelnen Nutzer von Verkehrs- und Mobilitätssystemen zugewiesen hat.

4. Rehabilitation von Verkehrsunfallopfern

Opfer von Verkehrsunfällen sind nach dem Verständnis der VOD neben den unmittelbar Verletzten z. B. auch die weiteren Beteiligten, Zeugen, Ersthelfer, Polizeibeamte, welche aufgrund ihrer Erlebnisse am Unfallort teilweise lange Zeit unter traumatischen Belastungen zu leiden haben. Zur Gruppe der Opfer gehören ebenfalls Angehörige sowie das gesamte soziale Umfeld, deren seelisches Leid in der öffentlichen Diskussion so gut wie gar nicht wahrgenommen wird, aber auch diejenigen, die durch eine Unachtsamkeit einen großen Schaden angerichtet haben, also selbst die Schädiger und oft auch selbst Geschädigte sind.

Die VOD sieht dringenden Handlungsbedarf, die Rechtsstellung sowie die physische und psychische Rehabilitation aller Opfer von Verkehrsunfällen grundlegend zu verbessern.

Dieser Handlungsbedarf besteht nach Auffassung der VOD insbesondere in folgenden Bereichen:

- Für die angemessene Wiedergutmachung der eingetretenen Folgen sowie die künftige Vermeidung von Verkehrsunfällen stellt eine qualitativ hochwertige Sachverhaltserforschung die wesentliche Grundlage dar. Hierzu müssen bundesweit vergleichbar hohe Standards in Ausbildung und Technik für die polizeiliche Unfallaufnahme und -bearbeitung geschaffen werden.
- Die VOD ist bestrebt, Vorschläge zu entwickeln, wie die Rahmenbedingungen der Verkehrsunfallopferbetreuung und -versorgung in Deutschland so optimiert werden, dass die bestmögliche gesundheitliche und angemessene finanzielle Wiederherstellung der Opfer gewährleistet ist. Nur auf diese Weise lässt sich eine sekundäre Viktimisierung der Betroffenen vermeiden.
- Ein Verkehrsunfallopfer soll nicht Monate und Jahre lang um berechnete Versicherungsleistungen kämpfen müssen. Fraglich erscheint, warum Opfer faktisch die Beweislast für die Schäden zugewiesen bekommen. Teilweise hat sich eine Verkehrung des ursprünglichen Sinns einer Haftpflichtversicherung eingeschlichen. Deshalb sollten Versicherer nicht weiterhin berechnete Leistungen an Verkehrsunfall-Opfer auf Dauer verschleppen dürfen.
- Ein flächendeckendes, engmaschiges Netzwerk an qualitativ hochwertigen Ansprechstellen für Verkehrsunfall-Opfer vor Ort ist eine unerlässliche Voraussetzung für eine angemessene Beratung und Unterstützung Hilfebedürftiger. Die VOD unterstützt zu diesem Zweck ihre Mitgliedsorganisationen vor allem durch politische Aktivitäten, Beteiligung an Forschungsprojekten sowie durch fachliche Impulse u. a. im Rahmen von Netzwerktreffen oder Symposien.

Schmerzen für die Seele – Verkehrsoffer nicht alleinlassen

Beitrag der VOD in der Zeitschrift „Polizei – Studium – Praxis“, Heft 3/2015, S. 47-48

Verkehrsunfälle verursachen als negative Folgen einer mobilen Gesellschaft ein hohes Maß an menschlichem Leid und erhebliche volkswirtschaftliche Kosten. Manche Opfer leiden an den Folgen eines Verkehrsunfalls ein ganzes Leben lang, neben körperlichen Verletzungen zunehmend auch infolge psychischer Schäden. Häufig fühlen diese Opfer sich mit ihren Problemen alleingelassen.

Opfer schützen – Unfälle vermeiden

Schwere Verkehrsunfälle führen nicht nur zu körperlichen Verletzungen. Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland stieg 2014 gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Prozent auf 302.347. Dabei verunglückten insgesamt 392.785 Personen, was gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg der Verletzten um 4,1 Prozent bedeutet. Die Zahl der Getöteten erhöhte sich um 1,2 Prozent auf 3.377 Opfer im Straßenverkehr. Bei den Schwerverletzten ist eine Zunahme um 5,7 Prozent auf 67.732 Personen zu verzeichnen. Häufig sind auch psychische Beschwerden eine unmittelbare oder spätere Folge. Solche psychische Auswirkungen haben in der Verkehrssicherheitsforschung bislang wenig Beachtung gefunden. Die Unfallereignisse können die bisherige Kontinuität des Lebens unterbrechen. Neben der gewohnten Lebensordnung, vertrauten Rolleninhalten und Wertesystemen können plötzlich die gesamte Lebenszielplanung und die persönliche Integrität in Frage gestellt werden.

Verkehrsunfälle mit Personenschaden tragen zu vielfältigen und oftmals gravierenden Belastungen für das einzelne Opfer bei. Verkehrsunfallopfer sitzen später auf der falschen Seite des Schreibtisches, sie zählen zu den finanziell Benachteiligten und finden in Umgang mit der eigenen Person, Betreuung und Ansprüchen wenig Unterstützung. So

hat der Verletzte zahlreiche Maßnahmen abzuwickeln, Ansprüche mit großem Aufwand, Nachdruck oder einem Rechtsstreit durchzusetzen und eine Vielzahl organisatorischer Schnittstellen abzudecken. Zu denken ist hier z. B. an die Koordination und das Verstehen körperlicher Heilmaßnahmen, Verwaltungsaufgaben, Nachvollziehen des Unfallablaufs, den Umgang mit polizeilichen Ermittlungen, der eigenen Familie, dem Arbeitgeber, dem Unfallverursacher, den beteiligten Versicherungen, finanziellen Folgen, dem Überprüfen der Fakten und Abläufe sowie der Zukunftssicherung, schweren Entscheidungen und evtl. psychischen Folgeproblemen, einer Vorbereitung der Rückkehr in den privaten und beruflichen Alltag sowie dem Umgang mit dauerhaften körperlichen, psychischen, sozialen und finanziellen Schäden.

Diese Aufgaben sind für einen physisch und psychisch geschwächten Menschen in der Regel nicht ohne Unterstützung zu bewältigen. Während für andere problembehaftete Lebensbereiche oftmals ein Netz von Beratungsmöglichkeiten zur Verfügung steht, existiert ein solches Angebot an Hilfestellungen, selbst wenn um die Existenz von unschuldig in Not Geratener geht, für Verkehrsunfallopfer ersichtlich nicht.

Dachverband der Beratungsstellen für Verkehrsunfallopfer

Um bundesweit eine bessere Förderung der Hilfe für Verkehrsunfallopfer zu erzeugen, wurde 2011, mit Sitz in der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) in Münster, die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) gegründet. Sie vertritt die Interessen der deutschen Institutionen und Selbsthilfeeinrichtungen zum Schutz von Verkehrsunfallopfern. Zu diesem Zweck besteht eine Kooperation u. a. mit der Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR) und der World Health Organisation (WHO), die sich seit Jahren der Verkehrssicherheit angenommen hat.

Mitglieder der VOD sind deutsche Organisationen und Verbände sowie Selbsthilfeeinrichtungen, die neben dem Einsatz für die Verkehrsunfallopfer sich auch dafür engagieren, die Unfallgefahren auf den Straßen durch Veränderung der Verkehrsbedingungen zu reduzieren, dass es immer weniger Opfer gibt. Neben weiteren Kooperationspartnern sind derzeit u. a. folgende Institutionen Mitglied der VOD:

- Björn Steiger Stiftung
- Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)

- Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
- Deutsche Kinderhilfe e.V.
- Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)
- Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW)
- Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW (FHöV NRW)
- Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU)
- Gewerkschaft der Polizei (GdP)
- Institut für Psychologische Unfallnachsorge in Köln (ipu)
- subvenio e.V. – Unfallopfer Lobby Deutschland

Die VOD unterstützt ihre Mitgliedsorganisationen ideell und materiell, z. B. durch politische Aktivitäten, Beteiligung an Forschungs- und Entwicklungsprojekten, durch Veranstaltungen wie Netzwerktreffen oder Symposien sowie durch fachliche Impulse und aktuelle Aktionen.

Der Zweck der VOD ist die Verkehrsunfallverhütung sowie die Milderung der aus Verkehrsunfällen resultierenden Folgen für die Unfallopfer. Die VOD verfolgt keine eigenwirtschaftlichen Zwecke, und ihre Funktionen werden ehrenamtlich ausgeübt.



Verkehrsunfallbilanz kann nicht zufriedenstellen

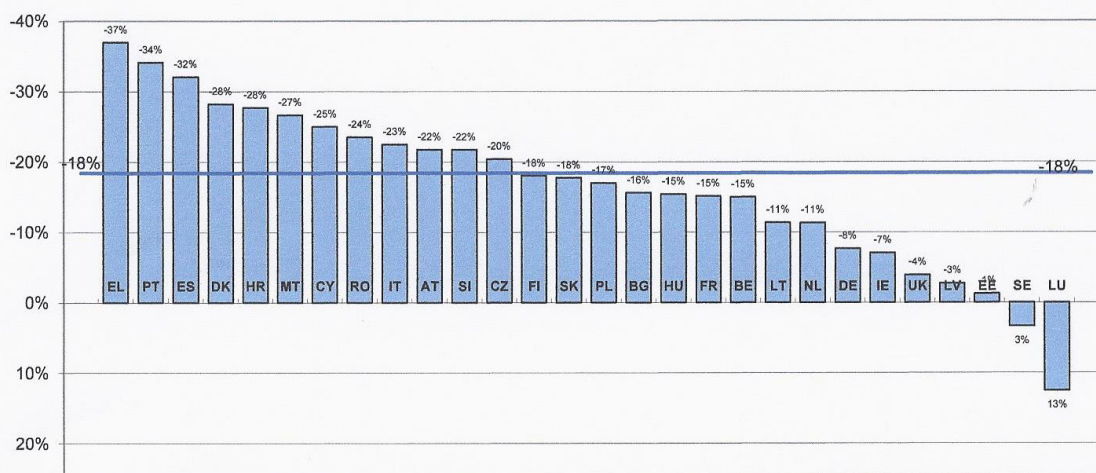
Trotz aller Erfolge der in den vergangenen Jahren meist stetig rückläufigen Zahlen der Verkehrstoten genügen die aner kennenswerten Ergebnisse bei weitem nicht, dem Menschenrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit im gebotenen Maß (Vision Zero) zu entsprechen. Täglich über neun Getötete und fast 1.100 Verletzte auf deutschen Straßen geben keinen Grund, bei den Präventionsmaßnahmen nachzulassen. Vielmehr sind hier verstärkte Anstrengungen gefordert.

Im Jahr 2014 wurden bei Verkehrsunfällen in Deutschland nach den aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes 3.377 Menschen getötet. Das sind 7,4 Prozent weniger als im Jahr 2010. Im selben Zeitraum erhöhte sich die Zahl der Schwerverletzten um 8,2 Prozent auf 67.732 Opfer, die zum Teil dauerhaft unter diesem Ereignis leiden werden. Bei den Leichtverletzten ist über den Vierjahreszeitraum eine Zunahme von 4,3 Prozent auf 321.803 Menschen festzustellen, die unmittelbar einen körperlichen Schaden im Straßenverkehr erlitten haben.

Im europäischen Vergleich nimmt diese Entwicklung der Verkehrssicherheit in Deutschland leider keinen Spitzenplatz ein, wie dies eine Auswertung der Europäischen Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR) erkennen lässt.



Evolution of fatalities 2010 - 2014



Source: CARE (EU road accidents database)

2014-2010

EU

Beratung und Informationen für Verkehrsunfallopfer

Die VOD hat unter Federführung ihres Vorsitzenden, Prof. Dr. Wilfried Echterhoff, ein im Vorstand abgestimmtes Beratungspapier entworfen, das Hinweise für Verkehrsunfallopfer und deren Angehörige gibt, auf der Internetseite der VOD (<http://verkehrsunfallopferhilfe-deutschland.com/>) veröffentlicht worden ist und auch in Printversion zugunsten Betroffener verbreitet werden kann.

Das Grundkonzept der Handreichung enthält dabei die zentrale Aufgabe, sobald wie möglich nach dem Unfall auf die eingetretenen Veränderungen des Zustands des Opfers abzuheben, um daraus zeitnah die notwendigen Hilfsmaßnahmen realisieren zu können. Das Prinzip soll sukzessive insbesondere über die Versicherer die Abwicklung von Verkehrsunfallschäden beschleunigen und verbessern helfen.

Auf diese Weise kann die VOD als Dachverband Opfern von Verkehrsunfällen gezielt helfen und nach Möglichkeit zugleich die Kompetenzen der Mitglieder der VOD in den Prozess einbinden. Dazu wurden ergänzend die entsprechenden Informationen zu den jeweiligen Aufgaben aller Mitglieder in das Konzeptpapier eingebracht.

Das nun durch die VOD und ihre Mitgliedsorganisationen für Verkehrsunfallopfer und deren Angehörige bereitgestellte Merkblatt enthält wichtige Empfehlungen, die zur Verbesserung der Situation von Verkehrsunfallopfern geeignet sind.



Hinweise für Verkehrsunfallopfer und deren Angehörige

Verbesserung der Regulierung von Versicherungsleistungen nach Verkehrsunfällen

Vereinfachung des Verfahrens und Verhinderung der verzögerten Regulierung durch Versicherungen

Die Probleme sind häufig schwerwiegend und vergrößern sich oftmals noch in den Tagen, Wochen und Monaten nach dem Geschehen.

Nachstehend sind einige Schwierigkeiten beschrieben, die die Opfer von Verkehrsunfällen neben ihrem persönlichen Leid und ihren Schäden, aber auch ihre Angehörigen und Freunde immer wieder belasten und häufig auch zermürben können:

1. Ungenaue oder fehlende Informationen über den Gesundheitszustand vor dem Unfall
2. Ungenaue Informationen über die wirtschaftlichen Verhältnisse vor dem Unfall
3. Ungenaue Informationen über die Veränderungen durch den Unfall
4. Trennung der Gesamtsituation in unterschiedliche Teilprobleme (z. B. rechtlich, gesundheitlich, finanziell) ohne umfassende Hilfe durch eine Person oder Institution
5. Zuweisung zu nicht ausreichend kompetenten oder nicht ausreichend neutralen Behandlern und Gutachtern bei körperlichen und seelischen Schäden
6. Zuweisung zu nicht ausreichend kompetenten Beratern bei finanziellen Angelegenheiten
7. Verzögerungen, übermäßige Nachfragen, Verschleppungen, Missverständnisse, fehlerhafte und tendenziöse Begutachtungen, „Kampfstimmung“ unter den Beteiligten
8. Entscheidungen durch Gerichte beseitigen die Angelegenheiten oftmals nicht umfassend

Im Vordergrund der Gesamtsituation stehen meistens gesundheitliche Schäden.

Nach Verkehrsunfällen streiten sich Geschädigte oftmals mit Versicherungen wegen der Entschädigungen oder Kostenübernahmen. Besonders bei schweren Schädigungen mit dauerhaftem Verlust der Gesundheit ist es notwendig, dass möglichst schnell und problemlösend finanzielle und auch organisatorische Hilfe geleistet wird.

Erfahrungen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass es zu Lasten der Betroffenen geht, wenn z. B. Beweiserhebungen durch Gutachten erst Jahre nach dem Unfall erfolgen.

Durch eine sehr zeitnahe und systematische Erfassung der Problematik nach dem Unfall und des Zustands vor dem Unfall soll die schädigende Wirkung des Unfalls (also die Frage nach der sogenannten Kausalität) besser als im Allgemeinen üblich belegt und auch bewiesen werden.

Vorschläge und Empfehlungen für die Opfer

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) benennt Unfallopfern und Angehörigen Anlaufstellen für die individuelle Beratung oder Bearbeitung ihres Falls aus dem Bereich der VOD-Mitgliederorganisationen.

Opfer sollten wie folgt vorgehen:

Vorschlag 1: Fachlich korrekte und terminlich zügige Erfassung des gesundheitlichen Zustands vor dem Unfall, d. h. im Einzelnen:

Aufstellung, Beschreibung und Auflistung so gut wie aller Fakten zum Gesundheitszustand vor dem Unfall durch Selbstbeschreibung, durch Zeugenberichte, durch Fotos, durch Bescheinigungen und so weiter. Es soll auf diese Weise ein detailliertes und glaubwürdiges Bild vom Opfer vor dem Unfall entstehen. Zum früheren Gesundheitszustand gehören Angaben von körperlichen Leistungsmöglichkeiten (z. B. belegt durch ärztliche Bescheinigungen oder Zeugnisse), von sportlichen Aktivitäten, von Belastbarkeiten, von Verhaltensweisen und Lebensstimmungen, von Partnerschaften, von Freundschaften und schulischen Leistungen bzw. von beruflichen Tätigkeiten. Ebenso gehören dazu die Beschreibung und die Bewertung des früheren Zustands durch die Familie, durch Freunde, durch den Arbeitgeber usw.

Vorschlag 2: Fachlich korrekte und terminlich zügige Erfassung der gesundheitlichen Schädigungen nach einem Unfall, d. h. im Einzelnen:

a) Die sofortige Dokumentation aller Fakten (auch: Vermutungen) unmittelbar nach dem Unfall durch das Opfer, durch Angehörige/Freunde/Arbeitskollegen oder durch Fachleute in Schriftform, Zeichnungen oder Fotos.

b) Einbeziehung polizeilich ermittelter Daten

Die zeitnahe Erfassung von somatischen Schäden wird am besten durch gerichtsmedizinische Methoden und Verfahren vorgenommen. Dies ist nicht üblich, aber sollte vor allem bei schweren Schädigungen verlangt werden. Die Polizei kann Gerichtsmediziner beauftragen. Polizeiliche Erkenntnisse werden sodann bei einem solchen Vorgehen übernommen und mit verwertet.

c) Die zeitnahe Prüfung oder Erfassung von psychischen Schäden soll durch psychodiagnostische Methoden und Verfahren (aus der Psychotraumatologie der Psychologie) vorgenommen werden. Polizeiliche Erkenntnisse können hierbei übernommen oder mit verwertet werden.

Vorschlag 3: VOD und Partner bieten umfassende Beratung im Einzelfall

Von unseren Mitgliedern leisten dies in der akuten Situation nach dem Verkehrsunfall vor allem subvenio e. V. (www.subvenio-ev.de) und speziell für die Erfassung oder Behandlung psychischer Probleme das Institut für Psychologische Unfallnachsorge (ipu) (www.unfallnachsorge.de).

- **subvenio e.V.**
 - Individuelle Analyse der benötigten Hilfen
 - Sofortige Hinweise auf korrekte Verhaltensweisen
 - Einleitung der Hilfekette wie
 - Korrespondenz mit
 - Versicherung
 - Polizei
 - Krankenkasse
 - Mediziner*innen
 - Berufsgenossenschaft
 - usw.
 - Einschaltung von, Korrespondenz mit
 - Psychotraumatologen (Kostenübernahme für erste Beratung und Unterstützung bei der Klärung der weiteren Kostenübernahme)
 - spezialisierten Rechtsanwälten (kostenloses Erstgespräch)
 - neutralen Gutachtern
- **Institut für Psychologische Unfallnachsorge (ipu)**
 - Das Institut für Psychologische Unfallnachsorge (ipu) unterstützt Betroffene in Köln und hält darüber hinaus ein Netzwerk von Psychologischen Psychotherapeuten und Psychotherapeutinnen bereit, die bundesweit an unterschiedlichen Standorten die Behandlung von Betroffenen nach Extremerlebnissen im Auftrag übernehmen können. Die Standorte der entsprechenden Praxen findet man auf der Internetseite: www.unfallnachsorge.de.
 - Psychologische Beratung
 - Psychologische Beratung von Verkehrsunfallopfern und deren Angehörigen
 - Beratung und Betreuung kurzfristig nach einem Ereignis, bei Bedarf auch im Krankenhaus oder in den Räumen der Verkehrsunfallopfer
 - Information zur Klärung der Kostenübernahme
 - Psychologische Psychotherapie
 - Behandlung ausschließlich durch approbierte Psychologische Psychotherapeuten und Psychotherapeutinnen mit Zusatzqualifikationen in Psychotraumathe*apie
 - Ereignisverarbeitung möglichst bis zur Rückkehr in die gewohnten privaten, sozialen und beruflichen Funktionsbereiche
 - Kurzfristige Terminvergabe möglich
 - Gutachten
 - Erstellung von unabhängigen Sachverständigengutachten auf psychologischem Fachgebiet zu unterschiedlichen Fragestellungen wie:
 - Arbeits und Erwerbsfähigkeit (MdE)
 - Zusammenhangsfrage
 - Berufstauglichkeit
 - Grad der Behinderung
 - Rentengutachten
 - Bewertung von Fremdgutachten
 - Psychologische Diagnostik einschließlich Behandlungsempfehlungen, Maßnahmen der Wiedereingliederung und Teilhabe

Spezielle Beratungen können aber auch bei anderen Mitgliedern und Kooperationspartnern der VOD erfolgen:

- **Björn Steiger Stiftung**
 - Aufbau und Optimierung der Notfallhilfe
- **Deutsche Kinderhilfe e. V.**
 - Schutz von Kindern im Straßenverkehr und ihrer Rechte als Verkehrsunfallopfer
 - Verbesserungen von Kinderschutz und Kinderrechten auf faktischer, gesetzlicher und politischer Ebene
- **Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)**
 - Unterstützung bei der Vermittlung von psychologischen Hilfen bzw. Kontaktaufnahmen vor Ort
 - Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und politische Interessenvertretungen mit übereinstimmenden Zielen der VOD und DGVP
- **Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)**
 - Verkehrs-Rechtsschutz für Mitglieder der DPoIG, ihre Ehe-/Lebenspartner sowie die minderjährigen sowie volljährigen unverheirateten und nicht berufstätigen Kinder
 - Unterstützung von Beschäftigten und Versorgungsempfängern der Polizei und der Sicherheitsbehörden oder deren Hinterbliebenen (Witwen, Waisen), die infolge ihres körperlichen, geistigen oder seelischen Zustandes auf die Hilfe anderer angewiesen sind, in Form von Naturalleistungen und einmaligen oder wiederkehrenden Zuwendungen
- **Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW)**
 - Einsatz für eine sichere Mobilität und Verringerung der Zahl der Unfallopfer im Sinne von „Vision Zero“ mittels der Bundesgeschäftsstelle, 16 Landesverbänden und rund 630 Gebiets-, Kreis- und Ortsverkehrswachten mit insgesamt mehr als 60.000 ehrenamtlich Engagierten
 - Vorschulkinder, Schulkinder, Radfahrer, junge Autofahrer und ältere Menschen als wichtigste Zielgruppen mit einem jeweils spezifischen Gefährdungspotenzial
 - Projekte der Verkehrsaufklärung und Unfallprävention, Beratung von Verkehrsteilnehmer, Schulungen und Verkehrssicherheitsaktionen, Aufklärung von Zielgruppen über spezielle Gefährdungen und Training angemessener Verhaltensweisen, Einsatz für schwache Verkehrsteilnehmer, die sich nicht allein im Straßenverkehr bewegen können
- **Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen (FHöV NRW)**
 - Die FHöV NRW unterstützt durch die Qualifikation ihrer Absolventinnen und Absolventen und den Austausch zwischen Theorie und Praxis die Ziele der VOD:
 - Die Ausbildung an der FHöV NRW sichert die Qualität polizeilicher Verkehrsunfallaufnahmen. Dies führt u. a. zur schnellen und sachgerechten Schadensabwicklung sowie zur Vermeidung sekundärer Viktimisierungen.
 - Die Ausbildungs- und Forschungsinhalte helfen bei der Optimierung der (polizeilichen) Verkehrssicherheitsarbeit, damit im Ergebnis möglichst wenige Menschen Opfer von Verkehrsunfällen werden.
 - Studierende untersuchen im Rahmen von Seminar- und Bachelorarbeiten Fragen der Verkehrssicherheit wie auch des Umgangs mit Verkehrsunfallopfern.
 - In Kolloquien besteht die Möglichkeit, unter Beteiligung verschiedener Akteure für Problemfelder zu sensibilisieren und u. a. Unterstützungsmöglichkeiten zu optimieren.

- **Gewerkschaft der Polizei (GdP)**

- Die GdP unterstützt durch die Arbeit der Kolleginnen und Kollegen sowie durch ihr verkehrspolitisches Programm
 - eine Stärkung der Verkehrssicherheitsarbeit in der polizeilichen Aufgabenwahrnehmung,
 - mit Blick auf Vision Zero das Ziel einer nachhaltigen Reduzierung der Zahl der Verkehrsoffer,
 - die Bemühungen, Opfer eines Verkehrsunfalls mit dessen Folgen nicht allein zu lassen und ihnen durch das Näherbringen spezifischer Hilfsangebote die Bewältigung des Erlebten zu erleichtern sowie
 - den Aufbau und die Pflege von Netzwerken sowie eine gut funktionierende innerbehördliche Koordination.

- **Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU)**

- Hilfe bei der Vermittlung notwendiger Kontakte zu Kfz-Sachverständigen und –Unfallanalytikern aus dem gesamten Bundesgebiet
- Förderung von Kontakten zu Experten vieler Fachrichtungen – rechtliche, medizinische, aber in erster Linie technische, die im Bedarfsfall Rat oder Hilfe leisten könnten

Vorschlag 4: Begutachtungen und Behandlungen sind oftmals problematisch

Es kommt immer wieder vor, dass Gutachter nicht neutral handeln und manchmal auch die erforderliche Kompetenz vermissen lassen. Auch Behandler sind nicht immer kompetent genug. Dies ist selbstverständlich nicht zulässig, aber es passiert. Für einen Laien und oftmals auch für Fachleute ist es nicht einfach oder kaum möglich, die richtige Wahl zu treffen oder die richtige Empfehlung zu geben.

Wenn es eben geht, sollten Opfer, Angehörige oder Freunde Informationen über Gutachter und Behandler einholen und Vorgespräche mit Behandlern und mit Gutachtern führen. Hierbei könnte eventuell die Unabhängige Patientenberatung Deutschland (siehe unten) helfen, Kriterien für die Auswahl zu liefern. Auch der VdK (siehe unten) kann möglicherweise behilflich sein.

Kosten und Haftung

Im Einzelfall können Kosten entstehen, da auch gemeinnützige Einrichtungen sich finanzieren müssen, oder es entstehen Kosten durch Begutachtungen, Behandlungen oder Rechtsberatung. Die Haftung für die Empfehlungen oder Beratungen liegt bei den Mitgliedsorganisationen bzw. bei den Beratern oder Behandlern.

Die VOD berechnet Anfragenden keine Kosten, da versucht wird, die Arbeit über Spenden zu finanzieren.

Fazit

Wenn bei Abwicklung von Unfallschäden, so – wie von der VOD vorgeschlagen – vorgegangen wird, besteht eine gute Chance, dass die Leidenszeit der Opfer verkürzt oder gemildert wird und dass vor allem kein zusätzliches Leid, keine zusätzlichen Belastungen entstehen. Es ist zudem anzunehmen, dass der Aufwand bei Versicherungen, in der Wirtschaft und in der Staatsverwaltung (z. B. im Gerichtswesen) sinkt.

UPD und VdK

Unabhängige Patientenberatung Deutschland gGmbH (UPD)

Was macht die UPD? <http://www.patientenberatung.de/>

Was ist die UPD? http://de.wikipedia.org/wiki/Unabh%C3%A4ngige_Patientenberatung_Deutschland

Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK)

Was macht der VdK? <http://www.vdk.de/deutschland/>

Was ist der VdK? http://de.wikipedia.org/wiki/Sozialverband_VdK_Deutschland

Zukunft vom Lastwagen überrollt

Nach einem Bericht der Polizei Braunschweig musste am Morgen des 19.12.2011 mit schweren Beinverletzungen ein siebenjähriges Mädchen in ein Krankenhaus gebracht werden, nachdem es auf einer Kreuzung von einem Lastwagen erfasst und überrollt worden war. Für die Schülerin bestand nach Auskunft der behandelnden Ärzte Lebensgefahr. Der 34 Jahre alte Lastwagenfahrer war nach rechts abgebogen und hatte dabei das Kind übersehen. Nach der Erstversorgung durch einen Notarzt brachte ein Rettungswagen die Siebenjährige sofort in die Klinik. Die Mutter des Mädchens kam zum Unfallort, erlitt einen Schock und musste ebenfalls in die Klinik gebracht werden.

Der Unfall ist jetzt fast vier Jahre her. Das kleine Mädchen, Julia, wurde sofort operiert, anschließend in ein künstliches Koma verlegt. Erst an Heiligabend holten die Ärzte Julia zurück. Sie hat überlebt. Das war das Wichtigste und das größte Glück für die alleinerziehende Mutter und die beiden Brüder. Doch Julias Bein heilt nur mühsam; aufwendige Operationen sind nach wie vor erforderlich, immer wieder bedarf es Hauttransplantationen, ergeben sich Wachstumsstörungen und so weiter.

Kürzlich war die jetzt Elfjährige wieder im Krankenhaus, sechs Wochen lang. Julia war gestürzt – nicht das erste Mal. „Andere Kinder bekommen ein Pflaster und einen Lolli“, hatte der Arzt laut einer Braunschweiger-Innenstadt-Zeitung gesagt, „bei Julia wird es gleich wieder langwierig, schmerzhaft und kompliziert.“ Da das beschädigte Bein kürzer ist als das andere, geht Julia unsicher, ist dadurch ständig sturzgefährdet, benötigt Gehhilfen oder einen Rollstuhl.

Um gegen die Versicherung des Unfallverursachers auf höhere Hilfeleistung oder Schmerzensgeld zu klagen, fehlt der Mutter das Geld. Daraufhin wandte ein Leser der Braunschweiger Online-Zeitung sich, stark betroffen von der geschilderten tragischen Situation Julias, an die VOD, um einen Weg zu finden, durch eine Spende in Höhe von 5.000 Euro für die Prozesskosten diesen Betrag sicher, zweckgebunden und anonym an Julias Anwältin zu übergeben.



Heinz Albert Stumpen, Dozent an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) in Münster-Hiltrup und Mitglied des Vorstands der VOD, überreichte Anfang Juli 2015 einen Scheck über 5.000 Euro an die Braunschweiger Rechtsanwältin Julia Leip, die das Geld jetzt dafür verwenden wird, eine Klage auf mehr Schmerzensgeld für das Mädchen einzureichen.

Flyer und Roll-Up Displays

Im Oktober 2015 wurden erstmals die neuen Flyer und Roll-Up Displays der VOD anlässlich einer Sicherheitskonferenz bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) in Bergisch Gladbach der Öffentlichkeit vorgestellt.

Verkehrsunfallopfer nicht allein lassen

Die VOD fördert als deutscher Dachverband den Aufbau eines Netzwerks unabhängiger und gemeinnütziger Koordinierungs- und Beratungsstellen für Verkehrsunfallopfer und deren Angehörige, um die durch Verkehrsunfallfolgen geschädigten Personen in der prekären Ausnahmesituation durch unmittelbar erforderliche Sofortmaßnahmen angemessen zu entlasten.

Die Umsetzung der Hilfe soll auf örtlicher Ebene in finanzieller, sozialer, medizinischer, psychosozialer sowie rechtlicher Hinsicht mit bestehenden Organisationen und Dienstleistern erfolgen.

Ein solches System verursacht nicht automatisch höhere Kosten. Vielmehr lassen sich dadurch über eine Verbesserung der Lebenssituation von Opfern hinaus sogar volkswirtschaftlich zu erwartende Einsparpotenziale realisieren.

Um bundesweit eine bessere Förderung der Hilfe für Verkehrsunfallopfer zu erzeugen, unterstützt die VOD lokale bzw. regionale Initiativen durch fachlichen Rat sowie nationale und internationale Kooperationsarbeit und auch mit finanziellen Mitteln.

Mitglieder der VOD sind deutsche Organisationen und Verbände sowie Selbsthilfeeinrichtungen, die sich neben dem Einsatz für die Verkehrsunfallopfer auch dafür engagieren, die Unfallgefahren weiter zu minimieren.

Kooperationen über Deutschland hinaus

Die VOD arbeitet über ein nationales Netzwerk hinaus auch im internationalen Verbund mit wichtigen Institutionen zur Verbesserung des Verkehrsunfall-Opferschutzes zusammen. Sowohl mit Verbänden innerhalb der Europäischen Union unter dem Dach der Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR) als auch mit der World Health Organisation (WHO), die sich seit Jahren der Verkehrssicherheit angenommen hat.

Unsere Mitglieder



Gewerkschaft der Polizei



INSTITUT FÜR PSYCHOLOGISCHE UNFALLNACHSORGE



Deutsche Hochschule der Polizei



DEUTSCHE KINDER HILFE
FÜR KINDESRÄUBER



subvenio e.V.
Unfallopfer Lobby Deutschland



DGVP
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V.



Björn Steiger Stiftung
ALLES FÜR DIE LERNEN



GUUVU
Gesellschaft für Unfallschutzforschung bei Verkehrsunfällen e.V.



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT im DGB



Fachhochschule für öffentliche Verwaltung
NRW

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.
VOD

**Ein starkes Netzwerk
für die Hilfe nach
Verkehrsunfällen**

Kontakt

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD)
Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
Fachgebiet 05
Zum Roten Berge 18 - 24
48165 Münster
Tel.: 02501/806436
www.verkehrsunfall-opferhilfe-deutschland.de
www.vod-ev.org



Strategien zur Prävention und Versorgung von Schädelhirnverletzungen im Straßenverkehr

Ein zentrales Ziel im Straßenverkehr ist der Schutz des Menschen vor Verletzungen. Kontinuierliche Aufklärung, gezielte Forschung und innovative Sicherheitstechnik haben dazu beigetragen, dass die Unfallzahlen stetig sinken und die Zahl der Verkehrstoten drastisch reduziert wurde. Doch noch immer liegt die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten mit fast 400.000 auf hohem Niveau, darunter sind etwa 70.000 Unfallopfer, die eine Schädelhirnverletzung erlitten haben.

Mit dem Ziel, die Unfallzahlen in Deutschland weiter zu verringern und neue Wege zur Versorgung von Verkehrsunfallopfern mit Kopfverletzungen zu erarbeiten, trafen sich Fachleute aus ganz Deutschland auf Einladung der ZNS – Hannelore Kohl Stiftung und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch Gladbach. Fachleute aus den Bereichen Unfallprävention, Opferschutz, Medizin und Rehabilitation sowie Ins-

titutionen, Verbände und Kostenträger diskutierten während dieser in ihrer Art einzigartigen Konferenz Defizite in der Schadenregulierung der Deutschen Kfz-Haftpflichtversicherer. Immer noch werden Prozesse über Jahre verschleppt, was die Unfallopfer neben ihren physischen und psychischen Unfallfolgen mit extremen finanziellen Belastungen konfrontiert. Diskutiert wurde die Forderung nach einem Strafzins bei nicht zeit- und fristgerechter Schadenregulierung, wie es beispielsweise in Italien üblich ist. Ein generelles flächendeckendes und vor allem unabhängiges Traumamanagement würde den Unfallopfern und deren Familien zusätzliches Leid ersparen und wird daher von den Experten vehement eingefordert. Dazu gehörte auch der Appell an das Klinikpersonal, bei den Patienten bereits frühzeitig auf psychischen Auswirkungen des Unfallgeschehens zu achten. Auch wenn kein Blut fließt, können die psychischen Belastungen extrem sein.



Der VOD-Vorsitzende Prof. Dr. Wilfried Echterhoff berichtete über die Aufgaben und Ziele der VOD als Dachverband und neutrale Anlaufstelle für Verkehrsunfallopfer sowie deren Angehörige (s. Foto).

Weltgedenktag der Unfallopfer im Straßenverkehr

Jedes Jahr kommen weltweit fast 1,3 Millionen Menschen im Straßenverkehr ums Leben und mehr als 50 Millionen werden verletzt. Angesichts rasant steigender Motorisierung ist eine gewisse Stabilisierung dieser Werte zwar ein Hinweis auf die Fortschritte, die in der Unfallbekämpfung erzielt worden sind. Aber die Bemühungen zur Verringerung der Verkehrsopferraten sind eindeutig unzureichend. Verkehrsunfälle sind laut dem neuesten Globalen Statusbericht über die Sicherheit im Straßenverkehr der Weltgesundheitsorganisation (WHO) auf der Liste der Haupttodesursachen auf Platz acht. Aktuelle Entwicklungen lassen jedoch darauf schließen, dass Verkehrsunfälle im Jahr 2030 bereits die häufigste Todesursache sein werden, es sei denn, man steuert entsprechend dagegen. Deshalb ist die Sicherheit im Straßenverkehr ein bedeutendes globales Problem. Diese Daten zeigen, dass es bislang auch der WHO bislang ersichtlich nicht gelungen ist, ihrer Resolution zur Verbesserung der weltweiten Straßenverkehrssicherheit in der Dekade von 2010 bis 2020 genügend Aufmerksamkeit und Nachhaltigkeit zu verleihen. Vielmehr wird ein unverändert hoher Preis durch weltweit sogar steigende Zahlen der Getöteten und Schwerstverletzten im Straßenverkehr gezahlt. Die internationale Zielsetzung, die Anzahl der Todesfälle in dem Zeitraum zu halbieren, erfordert dringend wirksamere Aktionen.

Ein Tag des Gedenkens für Verkehrsunfallopfer wird jährlich am dritten Sonntag im November in einer zunehmenden Zahl von Ländern rund um den Erdball begangen. Dieser Tag ist der Erinnerung an die Millionen im Straßenverkehr getöteten und verletzten Menschen sowie deren Familien und Angehörigen gewidmet. Er ist aber auch ein Tag des Dankes und des Respektes gegenüber den engagierten und hochprofessionellen Rettungsdiensten, den Polizeibeamten und Ärzten, die tagtäglich mit den traumatischen Folgen von Tod und Verletzung auf den Straßen konfrontiert werden. Die öffentliche Anerkennung dieses Gedenktages durch Regierungen in aller Welt (s. <http://worlddayofremembrance.org/>) kann als Signal für ein wachsendes Bewusstsein verstanden werden, der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit künftig eine höhere Bedeutung zuzumessen. Die laufende Entwicklung wird von den Verkehrssicherheits- und Unfallopferverbänden als Non-Governmental Organizations (NGOs) für Straßenverkehrssicherheit kritisch beobachtet. Gegenwärtig sterben jede Woche noch immer etwa 500 Menschen auf den Straßen der EU. Damit sind Verkehrsunfälle die häufigste nicht krankheitsbezogene Todesursache in Europa.



Kongress „Kinderunfälle im Straßenverkehr: Ursachen – Folgen – Vermeidung“

Die Statistik für das Jahr 2014 weist für Deutschland sowohl einen Anstieg bei der Anzahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten wie auch der Schwerverletzten aus. So belastend dieser Umstand an sich schon ist, ist das menschliche Leid umso größer, sobald Kinder davon betroffen sind. Unfälle mit Kindern gehören nach wie vor zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltags.

Auf deutschen Straßen sind 2014 mit 71 Opfern über 22 Prozent mehr Kinder unter 14 Jahren getötet worden als im Vorjahr. Auch die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder hat sich 2014 erhöht. Laut jüngster Statistik wurden 28.674 Kinder zum Teil schwer verletzt, 9.547 von ihnen mit dem Fahrrad, was eine Zunahme um 6,4 Prozent gegenüber 2013 bedeutet. Die Betroffenheit bei Eltern, Verwandten und Freunden, aber auch in der übrigen Bevölkerung ist unermesslich und geht weit über Grenzen hinaus.



Um einen Beitrag dazu zu leisten, die Sicherheit in Deutschland insbe-

sondere für Kinder weiter zu erhöhen, führen die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) und die Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen (GUVU) mit Unterstützung der Aktion Kinderunfallhilfe e.V. am 17. und 18. November 2015 in der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) einen Kongress zum Thema „Kinderunfälle im Straßenverkehr“ durch, für die Frau Bundesministerin a.D. Dr. Kristina Schröder, MdB, die Schirmherrschaft übernommen hat.

Die Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FHöV) führt hierzu mit Unterstützung der Polizei Münster am Vortag des Kongresses einen begleitenden Aktionsnachmittag durch.

Namhafte Referenten verschiedener Disziplinen wollen im Kongress „Kinderunfälle im Straßenverkehr“ nach aktuellem Stand der Wissenschaft beleuchten, welche Möglichkeiten und Methoden in der Straßenverkehrssicherheit bestehen, Kinder im Straßenverkehr effektiver zu schützen, und Wege aufzeigen, wie die Vorschläge sinnvoll umgesetzt werden sollen.

Zum Abschluss des Kongresses erfolgt, gemeinsam mit allen Teilnehmenden, eine Formulierung abgestimmter Lösungsvorschläge, die sodann den Institutionen der Politik und der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sowie der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Ende April 2015 ernannte der UN-Generalsekretär Ban Ki-Moon den Präsidenten des internationalen Dachverbands des Automobilsports (FIA) und ehemaligen Geschäftsführer von Ferrari Jean Todt zum Sondergesandten für Sicherheit im Straßenverkehr. Die Europäische Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR) hat durch Schreiben ihres Präsidenten Jeannot Mersch an den UN-Generalsekretär gegen die Ernennung Todts auf die Position des UN-Sondergesandten für Verkehrssicherheit protestiert, da sie glaubt, dass ein falsches Signal in die Welt gesendet wird.

Überdies wurde den zuständigen Dienststellen bei den Vereinten Nationen ein von 101 Organisationen aus über 50 Ländern unterzeichneter offener Brief anlässlich der Ernennung des UN-Sonderbeauftragten für die Sicherheit im Straßenverkehr vorgelegt. Auch die VOD hat sich an der Aktion beteiligt und Kritik an der Personalauswahl für die wichtige Funktion geäußert, die auch nicht allein mit einer eventuellen Öffentlichkeitswirksamkeit eines Repräsentanten begründbar erscheint.

Denn im Motorsport dreht sich – anders als in der Verkehrssicherheit – alles um Bruchteile von Sekunden. Wer defensiv fährt oder stehenbleibt, verliert und hat das Nachsehen. Bei Motorsportveranstaltungen

werden Geschwindigkeiten gefahren, die weit über dem Niveau liegen, welches auf öffentlichen Straßen gefahren werden kann und darf. Das Fahrverhalten der Rennteilnehmer ist gekennzeichnet durch hohe Geschwindigkeiten, scharfes Gasgeben und spätes, abruptes Abbremsen, das heißt durch eine Tendenz, relativ hohe Geschwindigkeiten möglichst schnell zu erreichen und möglichst lange durchzuhalten, die eine deutliche Übereinstimmung zu den in den Unfallstatistiken erscheinenden typischen Unfallumständen insbesondere der unfallträchtigen junger Fahrer aufweist, die man durch die Ernennung eines Motorsportvertreters gerade zu erreichen vorgibt. Fahrtechniken des Motorsports sind aber nichts für deutsche Fahrschulen und auch nicht gedacht zur Übernahme in der Öffentlichkeit.

Erhöht das aus dem Rennsport gewonnene „Wissen“ über die Bewältigbarkeit hoher Geschwindigkeiten bei Rennen nicht vielleicht sogar die Risikobereitschaft, höhere Geschwindigkeiten auch im Straßenverkehr zu fahren? Hier ist das Gegenteil vielmehr erwünscht: Weniger Tempo und weniger Aggressivität würden sich positiv auf das Verkehrsklima und damit günstig auf die Verkehrssicherheit auswirken. Genau diese Punkte dürften aber einer Gallionsfigur des Rennsports schwer fallen, in der Verkehrssicherheitsarbeit als Vorbild zu vermitteln.



Opferentschädigungsgesetz

Dem Opfer im Strafverfahren wird seit Mitte der 1980er Jahre von Rechtswissenschaft und Rechtspolitik verstärkte Aufmerksamkeit zugewendet. Dem liegt der Gedanke zu Grunde, dass die verfassungsmäßige Ordnung des Grundgesetzes die staatlichen Organe nicht nur zur Aufklärung von Straftaten und zur Feststellung von Schuld oder Unschuld der Beschuldigten in fairen und rechtsstaatlichen Verfahren verpflichtet, sondern auch dazu, sich schützend vor die Opfer von Straftaten zu stellen und deren Belange zu achten.

So gewährt das Opferentschädigungsgesetz (OEG) u. a. einen unmittelbaren Anspruch auf Entschädigungsleistungen, wenn eine Person infolge eines vorsätzlichen, rechtswidrigen tätlichen Angriffs gegen sich oder einen anderen oder durch die rechtmäßige Abwehr des Angriffs eine gesundheitliche Schädigung erlitten hat. Überdies können kostenfreie Rechtsberatungen sowie die Übernahme von Anwaltskosten erfolgen, insbesondere zur Wahrung von Opferschutzrechten im Strafverfahren sowie zur Durchsetzung von Ansprüchen nach dem OEG.

Ein neuer Impuls für den Opferschutz auf europäischer Ebene ist nunmehr mit der Umsetzung der Richtlinie des EU-Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über Mindeststandards für die Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern von Strafverfahren zu erwarten. Opfer von Verkehrsunfällen verfügen über entsprechende Rechte aus dem OEG grundsätzlich nicht, obgleich sie durchaus vergleichbare Schicksale zu tragen haben.

Die VOD hat sich im Oktober 2015 an den Bundesminister für Justiz mit Fragen zur künftigen Anwendung von Opferschutzrechten wenigstens bei Verkehrsunfällen gewandt, denen zugleich Straftaten zugrunde liegen, und den Minister zugleich ersucht, die beabsichtigte Umsetzung der Richtlinie in Deutschland mit der VOD als neuen Dachverband für Verkehrsunfallopfer zu besprechen.



Psychologische Begutachtung von Verkehrsunfallopfern

Schwere Verkehrsunfälle führen nicht allein zu körperlichen Verletzungen, psychische Beschwerden sind ebenfalls eine häufige Folge. In der Verkehrssicherheitsforschung haben die psychischen Auswirkungen von Unfällen bislang jedoch wenig Beachtung gefunden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersuchte deshalb Art, Schwere sowie den langfristigen Verlauf psychischer Folgen von Verkehrsunfällen.

In der untersuchten Stichprobe von Verkehrsunfallopfern, die sich zur stationären Behandlung in einem Akutkrankenhaus befanden, ergab sich eine Auffälligkeitsrate von etwa 25 Prozent: Jedes vierte Unfallopfer leidet unter ernst zu nehmenden psychischen Beschwerden wie Angst, Depression oder posttraumatische Belastungsstörung (PTBS).

Aus der Studie herzu-leiten ist daher die Erkenntnis, dass ernstzunehmende psychische Beschwerden infolge von schweren Straßenverkehrsunfällen häufig auftreten. Hieraus leitet sich ein Handlungsbedarf ab, der insbesondere auf der Ebene der Krankenhäuser in Form von Früherkennung oder präventiven Maßnahmen, aber auch in der weiteren Forschung zu verorten ist.

Die nach Unfallereignissen häufig auftretenden psychischen Erkrankungen müssen oftmals im Rahmen der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen begutachtet werden. Zwar sind psychische Erkrankungen originär (z. B. Forschung) und auch in der Praxis (z. B. Therapie oder Begutachtung) ein Aufgabengebiet der Psychologie. Der § 109

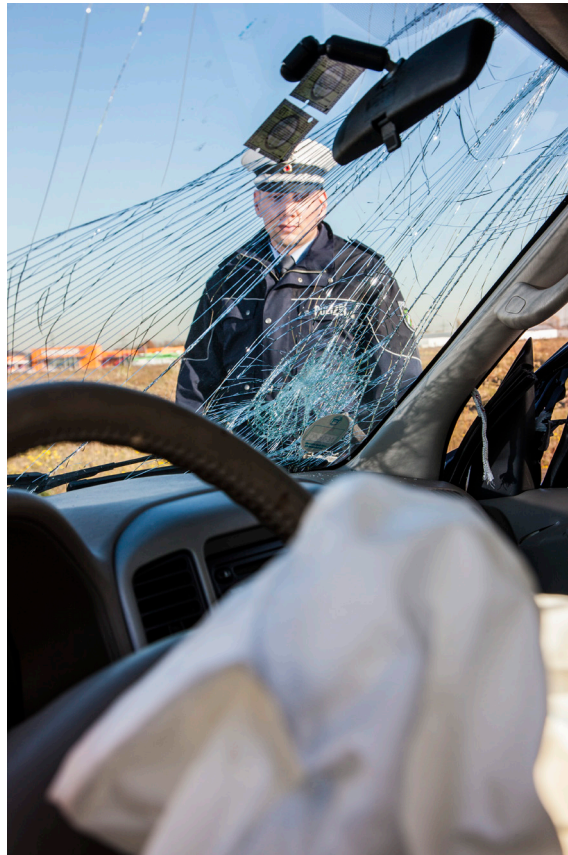
des Sozialgerichtsgesetzes (SGG) schreibt in der geltenden Fassung allerdings verbindlich vor, dass von einem Gericht ausschließlich Mediziner bestellt werden dürfen.

In der Praxis erweist sich der § 109 SGG für Betroffene oftmals als letzte Chance, einen Sachverhalt adäquat klären lassen zu können. Diese Möglich-

keit wird den betroffenen Personen jedoch zum Teil verwehrt, sie müssen sich mit fachlichen Kompromissen begnügen oder geben letztlich gar auf. Der § 109 SGG ist schon länger veraltet, da er die Konsequenzen des Psychotherapeutengesetzes aus dem Jahr 1998 nicht berücksichtigt.

Deshalb hat die VOD als Dachverband für Selbsthilfeeinrichtungen im Bereich der Verkehrsunfallopfer, stellvertretend für andere Verbände, als VOD-Mitglieder sich an die Bundesministerin für Arbeit und Soziales mit der Bitte gewandt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ge-

sundheit eine entsprechende Aktualisierung der Rechtsvorschrift, zum Schutz u. a. von Verkehrsunfallopfern, einzuleiten.



Trauerschmerzensgeld

Die Teilnahme am Straßenverkehr beinhaltet das Risiko eines Unfalls und damit der Schädigung anderer. Welche der damit ausgelösten Beeinträchtigungen sind aber (noch) nicht an die Ersatzpflicht eines verantwortlichen Dritten geknüpft, sondern dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnen? Bei einem fremdverschuldeten Unfalltod besteht im deutschen Schadenersatzrecht für die Hinterbliebenen derzeit kein Anspruch auf Schmerzensgeld. Werden Angehörige als Folge des Schadenereignisses nicht auch selbst regelrecht krank (Schockschaden bzw. psychischer Schaden), gehen sie, abgesehen von evtl. gesetzlichen Unterhaltsberechtigungen, völlig leer aus.

Nach der Rechtsprechung werden bei fahrlässiger Tötung im Straßenverkehr gegenwärtig die Ansprüche Angehöriger, abgesehen von Fällen der gesetzlichen Unterhaltsberechtigung, regelmäßig auf einen medizinisch nachzuweisenden eigenen „Schockschaden“ beim Verbliebenen begrenzt. Hierzu erklärte der 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2012 mehrheitlich, dass eine solche Praxis den Anforderungen an das seelische Leid der Angehörigen nicht gerecht werde.

Ähnlich wie in anderen europäischen Ländern sollte künftig eine finanzielle Entschädigung für nächste Angehörige Getöteter als Symbol für Mitgefühl Genugtuung schaffen und eine gewisse Gerechtigkeit

vermitteln. Konkret für Ehe- und Lebenspartner sowie Eltern und Kinder Verstorbener sollte der Gesetzgeber bei fremd verursachter Tötung die Grundlage für einen Entschädigungsanspruch schaffen. Die Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes wird den Gerichten nach Beurteilung des Einzelfalles überlassen bleiben. Sie sollte auch von Verwandtschaftsgrad und Nähe des Angehörigen abhängen.

Ein Entwurf der EU-Kommission für einen gemeinsamen Referenzrahmen (DCFR) vom Sommer 2009 sieht bereits detaillierte Regelungen zu einem so genannten „Angehörigenschmerzensgeld“ vor. Da der Gesetzgeber in Deutschland auf solche Forderungen aber bislang nicht reagiert, hat die VOD sich einer Initiative des Weissen Rings angeschlossen, für einen Trauerschaden, den eine Person infolge des Todes eines nahen Angehörigen erleidet, als Zeichen der Anerkennung des seelischen Leids einen eigenständigen Schmerzensgeldanspruch einzuräumen, der sich in das deutsche System des Schadenersatzrechts einfügt.



Einnahmen und Aufwendungen

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden, waren im jüngsten Geschäftsjahr die wichtigste Einnahmequelle. Seit Stand 23.11.14, für den Bericht in der letzten Mitgliederversammlung der VOD, am 01.12.2014, bis Berechnung des Kassenbuchs am 27.10.2015 zwecks Vorlage zur Kassenprüfung, sind insgesamt 11.040 Euro eingegangen.

Eine Familie trug mit einer zweckgebundenen Einzelspende über einen Betrag in Höhe von 5.000 Euro dazu bei, um – in einem Rechtsstreif gegen eine Versicherung – ein als Verkehrsunfallopfer schwer verletztes Kind selbstlos zu unterstützen, das auf Hilfe anderer angewiesen ist.

Drei Wissenschaftler spendeten ihr Autorenhonorar für ein gemeinsam erstelltes Lehrbuch über die gesamte Summe von 1.202,50 Euro. Auch ein Studienkurs der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW leistete eine Einzelspende über 37,50 Euro.

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt unter Aktenzeichen 336/5827/6946, zuletzt am 13.08.2015 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 Abschnitt „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung. Die Vorstandsmitglieder der VOD arbeiten ehrenamtlich.

Die Ausgaben im v. g. Geschäftsjahr belaufen sich auf insgesamt 6.773,80 Euro. Der größte Betrag, in Höhe von 5.000 Euro, wurde aufgrund einer zweckgebundenen Spende an die Rechtsanwältin eines erheblich unfallverletzten Kindes weitergeleitet, um ausschließlich in dem Schadensfall die Interessen dieses bedürftigen Kindes gegen eine Versicherung zu vertreten. 838,36 Euro betrugen die Kosten für die eingerichtete Internetpräsenz der VOD. Die Reisekosten für die Teilnahme an der diesjährigen Generalversammlung der Europäischen Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR) in Brüssel beliefen sich auf 417,48 Euro. Druck- und Portokosten, im ganz Wesentlichen für eine Briefaktion an Staatsanwaltschaften und Gerichte, betrugen 390,33 Euro. Kontogebühren führten zusammen zu einem Betrag von 127,63 Euro.

Die satzungsgemäßen Aufgaben der VOD sind:

- 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 Verkehrsunfallopfer-Hilfeorganisationen,
- c) die Einbindung und der Leistungsaustausch in internationalen Netzwerken.

Verkehrsunfälle bedeuten eine enorme Belastung durch vermeidbare menschliche und soziale Kosten für die Gesellschaft.



Foto: FEVR

Road crashes are a tremendous burden and cost to society.

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.

VOD

Zum Roten Berge 18-24, 48165 Münster

Telefon: +49 2591 806309

E-Mail: info@verkehrsunfall-opferhilfe-deutschland.com

Internet: www.verkehrsunfall-opferhilfe-deutschland.com

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 13.08.2015 anerkannt.