

Jahresbericht 2018 der VOD

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



HERAUSGEBER

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

Postfach 100 553
DE 48054 Münster

Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
Zum Roten Berge 18-24
48165 Münster
Tel.: +49 (0) 160 626 848 4
mailto: info@vod-ev.org

www.vod-ev.org

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

Münster, im November 2018

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 07.09.2018 anerkannt.

Beiträge: Autoren des Vorstands und Kooperationspartner der VOD

Fotos: © DVR, FEVR, Ford-dpp, Polizei NRW, Qualcomm/dpp-AutoReporter, VOD

INHALT

VORWORT.....	2
GRUSSWORT.....	3
PROJEKTE DER VERKEHRSUNFALL-OPFERHILFE DEUTSCHLAND E.V. (VOD).....	5
Sanktionen den Gefährdungen anpassen.....	5
Prävention nach Verkehrsunfall: Lotsen für sichere Rückkehr in den Straßenverkehr.....	6
Opferschutz für Opfer und Angehörige.....	7
VERSORGUNG PSYCHISCHER VERKEHRSUNFALLFOLGEN	9
Opferansprüche zur Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen verbessern.....	10
Unfallopfer brauchen mehr als Erste Hilfe	10
Bedeutung und Ausmaß von psychischen Verkehrsunfallfolgen	11
OPFERENTSCHÄDIGUNGSGESETZ REFORMBEDÜRFTIG	13
KOOPERATIONSVERTRAG MIT LAND NRW	16
VOD IM EUROPÄISCHEN VERBAND DER VERKEHRSOPFER FEVR.....	17
Jahreshauptversammlung der FEVR 2018 in Barcelona	17
Perspektiven aus Deutschland in europäischen Projekten.....	19
WELTGEDENKTAG DER VERKEHRSOPFER.....	21
FINANZBERICHT	22
UNSERE MITGLIEDER.....	23

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) wollen wir gemeinsam mit unseren Mitgliedern die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern spürbar verbessern, und wir wollen auch die Verkehrsbedingungen so verändern, dass die Anzahl der Opfer drastisch verringert werden kann. Daher fordern wir als VOD sicherheitsrelevante Verbesserungen von Verkehrssystemen, von Fahrzeugen und eine Stärkung von Unfallnachsorgesystemen.

Der diesjährige Deutsche Verkehrsexpertentag behandelt erneut ein gesellschaftlich relevantes Thema, das den Staat viel mehr angehen sollte als er es tatsächlich zulässt und in der Vergangenheit zugelassen hat. Die Politiker und die Vertreter unserer staatlichen Institutionen haben nicht in ausreichendem Maße begriffen, dass die gesundheitlichen Schadensfolgen unseres Straßenverkehrs unzumutbar gravierend sind. Niemand kann sich dem Straßenverkehr entziehen, niemand hat eine Wahl. Die Ängste sind berechtigt: von Eltern um ihre Kinder, von Ehemännern um ihre Frauen und um die eigene Sicherheit. Wir haben uns aber auch leider an viele Gefahren im Straßenverkehr gewöhnt so wie wir als Fußgänger zu nahe am Straßenrand stehen oder so wie wir die zerstörerische Energie unseres Autos unterschätzen. Auch die Vertreter unseres Staates haben sich gut an die ungelösten Probleme des Straßenverkehrs gewöhnt.

Wir als Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) sind aus der Zivilgesellschaft heraus entstanden, weil wir als Bürger die Verkehrssicherheitsprobleme nicht tolerieren wollen, und sehen uns als Counterpart des Staates, den wir immer wieder weitere Richtungen und neue Maßnahmen vorgeben wollen, wie Leid durch den Straßenverkehr zu vermeiden oder wenigstens zu verringern ist. Der diesjährige Verkehrsexpertentag stellt das Problem psychischer Schäden durch den Straßenverkehr – eigentlich ein Dauerproblem – in den Mittelpunkt.

Die VOD mit ihren Mitgliedsverbänden und besonders auch mit dem Land Nordrhein-Westfalen arbeiten gemeinsam innerhalb eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses zugunsten von Verkehrsunfallopfern und der Verkehrssicherheit.



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



Grusswort

Sehr geehrte Damen und Herren,

im vergangenen Jahr starben bundesweit 3.177 Menschen im Straßenverkehr. Auf den Straßen in Nordrhein-Westfalen waren es traurige 484 Menschenleben. Hinter jedem einzelnen Verunglückten verbergen sich unendliches Leid und ein familiärer Schicksalsschlag. Menschen werden von einer Sekunde auf die andere aus dem Leben gerissen, und nichts erscheint mehr so, wie es vorher war. Und wir dürfen nicht vergessen, dass im gleichen Zeitraum über 390.000 Menschen in ganz Deutschland und 77.320 Menschen in NRW bei Verkehrsunfällen schwer- oder leichtverletzt wurden.

Rund 95 % dieser Verkehrsunfälle sind auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen und somit vermeidbar. Die nordrhein-westfälische Polizei arbeitet vehement mit ihrer fortgeschriebenen Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung daran, die Zahl der im Straßenverkehr Verunglückten zu minimieren und einen aktiven Beitrag zum europäischen Verkehrssicherheitsziel „Vision Zero“ zu leisten.

Ohne Kontrollen und Sanktionen bei Verstößen lassen sich unfallträchtige Verhaltensweisen nicht im erforderlichen Maße vermeiden. Mit ihrer täglichen Unfallpräventionsarbeit sorgt die Polizei in ganz Deutschland dafür, den Straßenverkehr Stück für Stück sicherer zu machen und das durch die Bevölkerung in sie gesetzte Vertrauen zu bestärken.

Doch was geschieht, wenn ein Verkehrsunfall nicht vermieden werden konnte? Opfern von Verkehrsunfällen und deren Angehörigen gilt es, eine bestmögliche Betreuung und Unterstützung zuteilwerden zu lassen. Im Rahmen der professionellen polizeilichen Unfallaufnahme ist der Opferschutz bereits fest verankert. Die Polizei NRW lässt kein Verkehrsunfallopfer allein, sondern stellt durch die Kooperation mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) flächendeckend sicher, dass Geschädigte, aber auch sog. Sekundäropfer wie Zeugen oder Angehörige, nötige Hilfen bekommen können.

Der polizeiliche Opferschutz endet dort, wo fachkundige, medizinische, psychotherapeutische oder soziale Betreuungsmaßnahmen wichtig sind. Polizistinnen und Polizisten vermitteln physisch wie



psychisch traumatisierte Verkehrsunfallopfer auf eigenen Wunsch daher an gemeinnützige bzw. privat getragene Beratungs- und Koordinationsstellen weiter. Denn frühe und wirksame Interventionen können das Maß an negativer Auswirkung nach einem Unfall merklich verringern.

Das Thema des Deutschen Verkehrsexpertentages 2018 „Versorgung somatischer und psychischer Verkehrsunfallfolgen“ behandelt die wichtige Betreuung und Nachsorge für die Verkehrsunfallopfer. Zum Teil gestaltet sich für diese eine Realisierung von Hilfeleistungen noch rechtlich oder praktisch schwierig. Damit Unfallopfern, die oft das Vertrauen in den Straßenverkehr verloren haben, psychische Belastungen möglichst erspart bleiben, sollten sie zeitnahe Hilfen erhalten, durch die sie zugleich ein verbessertes Verständnis und neue Verhaltensperspektiven für den Straßenverkehr erwerben können. Eine schnelle und effektive Betreuung und Versorgung nach einem Verkehrsunfall sowie eine gute und kompetente Unterstützung verbessern die Rehabilitation und leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Es ist mir deshalb ein besonderes Anliegen, Menschen, die in Notsituationen gekommen sind, zu unterstützen und bürokratische Hindernisse abzubauen. Darum bin ich Ihnen dankbar, dass Sie als Experten dabei helfen, das Thema der angemessenen Versorgung von Verkehrsunfallopfern voranzutreiben. Auf die Ergebnisse dieses Kongresses bin ich sehr gespannt.



Ihr Herbert Reul

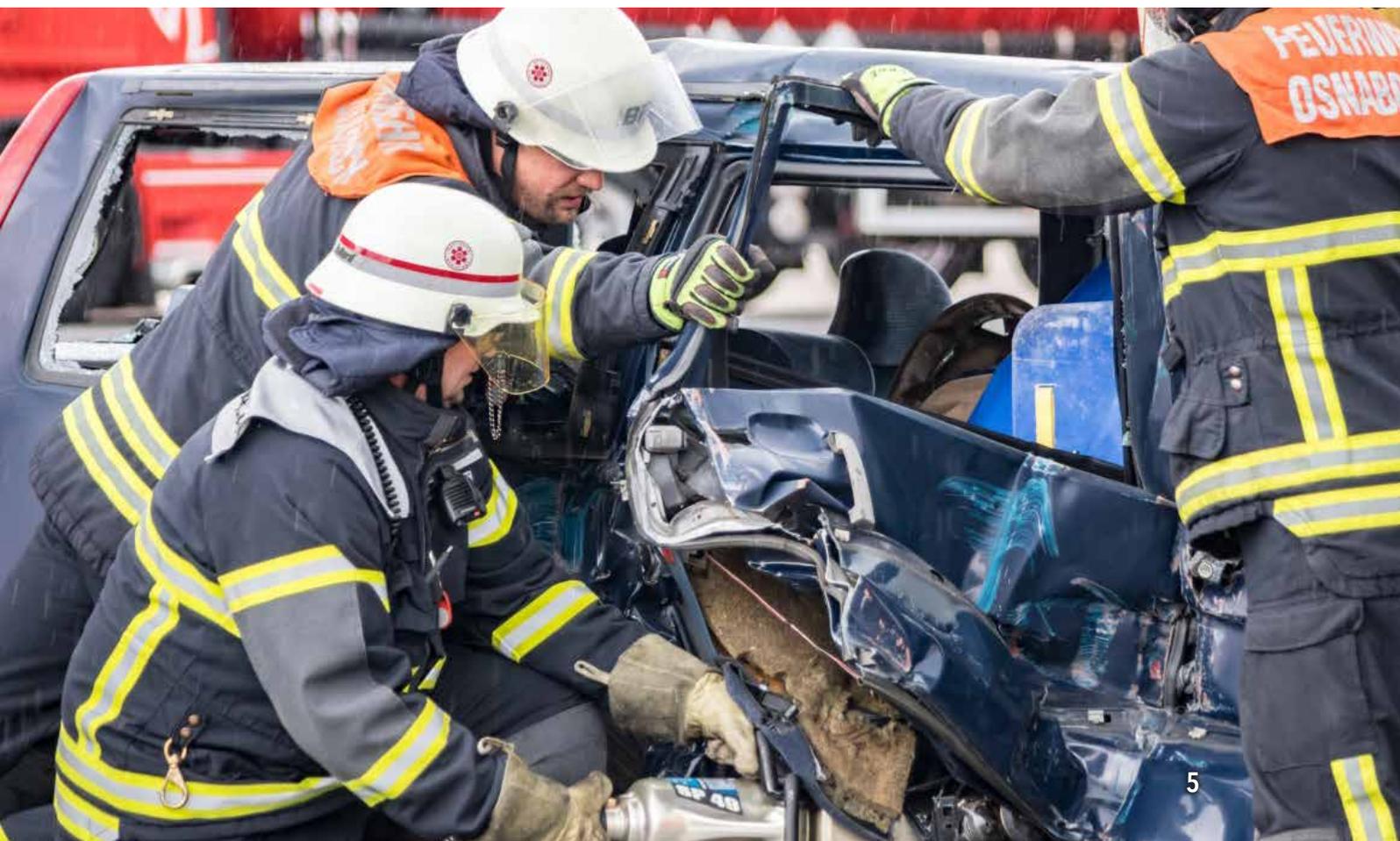
Projekte der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

Sanktionen den Gefährdungen anpassen

Derzeitig wird das Verhalten im Straßenverkehr ausschließlich durch die Höhe der Überschreitung einer vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenze oder der Missachtung sonstiger Verkehrsvorschriften sanktioniert, ohne dabei das Maß der Gefährdung der jeweiligen Verstöße für andere Verkehrsteilnehmer hinreichend zu berücksichtigen.

Verstöße insbesondere gegen Tempobegrenzungen weisen oftmals ein besonders großes Gefährdungspotenzial auf. Modellberechnungen und Kenntnisse aus der Trauma-Biomechanik dokumentieren die Folgen der Kfz-Geschwindigkeit gegenüber sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmern im Kollisionsfall. Bei höherer Geschwindigkeit wächst das Risiko schwerer Verletzungen oder des Todes exponentiell, insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer.

Neben optimierten Regeln erscheint es daher überlegenswert, die Sanktionierung besonders unfallträchtiger Fehlverhaltensweisen, wie erhebliche Geschwindigkeitsverstöße, künftig eher an einer Bewertung der physikalischen Schädigungsfolgen nach der potentiellen Schädigungsenergie (gegenüber anwesenden besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern) auszurichten – anstelle wie bisher an einer rein numerisch-stufenweisen und generalisierenden Tempoüberschreitung.



Schaut man in die BKatV bzw. den BTKat-OWi, so findet man bei 90 km / h innerorts, bei einer Tempoüberschreitung von 40 km / h, als Regelsanktion

- ein Bußgeld von 160 Euro,
- ein Fahrverbot von einem Monat und
- 2 Punkte im Fahreignungsregister (FAER).

Diese geringe Höhe der Sanktion passt erkennbar nicht zu der im Konfliktfall nahezu 100-prozentigen potentiellen Tötung bzw. zumindest schwersten Verletzungen eines Fußgängers oder Radfahrers – oder anders ausgedrückt, wer innerorts mit einer Geschwindigkeit von 90 km / h fährt, hat als Kfz-Führer bereits alles getan, um einen Menschen zu töten.

Im Geschäftsjahr 2017 hat sich die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) erfolgreich darum bemüht, diesen Ansatz beim 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag (VGT) zu thematisieren. Im Januar 2018 hat sich der Arbeitskreis VI mit dem Thema „Sanktionen bei Verkehrsverstößen“ beschäftigt und empfohlen, zum Erreichen einer möglichst hohen Quote der Regelbeachtung die Problemstellung der Entdeckungswahrscheinlichkeit in Verbindung mit der drohenden Sanktionshärte besser als bisher zu beachten.

Wie erfolgreich das sein wird, zeigt das Beispiel aus der Schweiz. Das dort 2013 eingeführte sogenannte „Rasergesetz“ (Maßnahmenpaket „Via sicura“), das eine generelle drastische Verschärfung der Sanktionen gegen Schnellfahrer vorsieht, hat zu großen Erfolgen in der Verhinderung von Verkehrsunfällen und deren schweren Folgen beigetragen. Während die Schweiz auch 2017 in der Verkehrssicherheit in Europa mit 28 Getöteten je 1 Mio. Einwohner wieder einen führenden Platz einnimmt, steht Deutschland mit 39 Getöteten nur an 10. Stelle.

Dieses Beispiel sollte – angesichts wiederholt bundesweit stagnierender Unfall- und Verunglücktenzahlen sowie trauriger menschlicher Schicksale – die Entscheider in den Gremien und in der Politik sowie die am Verkehr Teilnehmenden auch in Deutschland zum Nachdenken anregen.

Erfreulicherweise unterstützt die Verkehrsministerkonferenz (VMK) die Forderung der VOD, durch Berücksichtigung des Schädigungspotentials die Generalprävention zu stärken, indem diese gefährlichen Verkehrsverstöße höher sanktioniert werden. Vor dem Hintergrund einer gefahrenorientierten Betrachtung sollte das bisherige Sanktionssystem somit neu bewertet werden, vor allem, weil die Entwicklung der Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten in Deutschland stagniert bzw. seit 2010 bis 2017 um fünf Prozent angestiegen ist.

Prävention nach Verkehrsunfall: Lotsen für sichere Rückkehr in den Straßenverkehr

Vor allem Kinder und alte Menschen benötigen oftmals Ratschläge, Zuspruch und Ermunterung nach einem Verkehrsunfall, um wieder sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Sie haben



oftmals das Vertrauen in den Straßenverkehr verloren. Derzeit gibt es keine Möglichkeiten für diesen Personenkreis, sich pädagogischen Rat und brauchbare Sicherheitstipps zu holen.

Durch Kooperationen mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen einschließlich der Polizei, mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und mit dem Deutschen Verkehrsexpertentag (VET) der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU) wurde diese Problemlage bestätigt. Durch eine Studie der BASt wurde gezeigt, dass Personen nach Verkehrsunfällen bereit sind, Verkehrssicherheitsinformationen aufzunehmen.

Es gibt in der ganzen Bundesrepublik lediglich einige punktuell wirkende Institutionen auf privater Initiative, die entsprechende präventive Unterstützung geben könnten.

Unser Ziel besteht darin, Kindern und alten Menschen nach Verkehrsunfällen Ansprechpartner (Lotsen) zu bieten, die durch Ratschläge ein verbessertes Verständnis und neue Verhaltensperspektiven für den Straßenverkehr erwerben können.

Diese Ansprechpartner können geschulte Laien sein.

(Analog dazu: Der WEISSE RING e.V. bietet Opfern von Straftaten, also nicht für Opfer von Verkehrsunfällen, in bemerkenswerter Weise Unterstützung durch Laienhelfer an.)

Opferschutz für Opfer und Angehörige

Zwei Grundsätze sollten aus Sicht der VOD beachtet werden:

- 1. Eine psychosoziale Betreuung muss sofort nach dem Extremerlebnis einsetzen.**
- 2. Die Betreuung muss nahtlos bis zur Rückkehr in das normale oder das neue Leben geleistet werden.**

Die psychosoziale Betreuung umfasst

- die psychologische und medizinische Ersthilfe einschließlich Kostenübernahme (sollte nach dem Leistungskatalog der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen im DGUV erfolgen),
- die Beratung hinsichtlich der Gegebenheiten, die auf die Betroffenen zukommen können, einschließlich Rechts- und Verwaltungsberatung,
- die sofortige Kostenübernahme auch für Beratungen und für Rechtsstreitigkeiten,
- eine Befreiung von der Beweislast,
- die spezifischen Reha-Maßnahmen ohne Wartezeiten sowie
- den Nachteilsausgleich (z. B. bei Schulproblemen, bei beruflichen Schwierigkeiten).

Die Betreuung erfolgt durch ...

... einen entscheidungsbefugten Fallmanager (und nicht durch verteilte Zuständigkeiten verschiedener Institutionen mit jeweils eigenen Regelungen).

Das Personal hat Kenntnisse über psychotraumatologische und über medizinische Bereiche nachzuweisen.

Im öffentlich-rechtlichen Bereich finden sich die besten Erfahrungen im Umgang mit Opfern von Extremereignissen bei Berufsgenossenschaften und Unfallkassen im DGUV.

Praktische Probleme bestehen ersichtlich wie folgt:

- Anpassung der gesetzlichen Regelungen
- Befolgung des Sinns der gesetzlichen Regelung durch die ausführende Verwaltung

Bis heute und auch derzeit noch problematisch erweist sich, dass

- die praktischen Regelungen der Gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) einschließlich der Leistungen zum Teil ersichtlich ungeeignet sind und
- auch die privaten Versicherungen teilweise Leistungen verschleppen.

Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen

Nach Extremereignissen wie schweren Verkehrsunfällen kann eine breite Umsetzung psychologischer Unfallnachsorge traumatisierte Menschen vor Störungsverfestigungen mit häufig weitreichenden und langanhaltenden emotionalen und gesundheitlichen Problemen bewahren.

Da in Deutschland psychische Schäden als Unfallfolgen in der Versorgung von Verkehrsunfallopfern bislang in der Regel zu wenig Beachtung und oft nicht die nötige Linderung finden können, haben

- das Fachgebiet Verkehrswissenschaft und Verkehrspsychologie der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol),
- die Deutsche Kinderhilfe e. V.,
- die Deutsche Polizeigewerkschaft im Deutschen Beamtenbund (DPolG),
- das Institut für Polizei- und Kriminalwissenschaft (IPK) der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen (FHöV NRW),
- die Gewerkschaft der Polizei (GdP),
- das Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (IM NRW),
- die subvenio e.V. Unfallopfer Lobby Deutschland und
- die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

mit ausführlicher Begründung (nachzulesen auf <http://vod-ev.org>) beantragt, das bislang ungelöste Problem der rechtlich und praktisch mangelnden Versorgung psychischer Unfallopfer zum 57. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2019 in einem eigenen Arbeitskreis einmal grundlegend zu thematisieren, um es künftig sukzessive einer akzeptablen Lösung zuführen zu können.

Das Thema „Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen“ ist durch die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. nicht als Arbeitskreis in den 57. Deutschen Verkehrsgerichtstag aufgenommen worden, da sich der VGT zuletzt mit dem Thema „Psychische Schäden als Unfallfolge“ im Arbeitskreis II des 46. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2008 auseinandergesetzt hatte.

Allerdings ist diesem Thema der Deutsche Verkehrsexpertentag 2018 gewidmet, und auch die BAST hat gegenwärtig eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mit der Verbesserung der Situation bei der Versorgung psychischer Verkehrsunfallsschäden auseinandersetzt.



Opferansprüche zur Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen verbessern

Eine 2018 abgeschlossene Untersuchung der Europäischen Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR) hat rechtliche Mängel sowie tatsächliche Probleme 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. Das gilt auch für Verkehrsunfallopfer in Deutschland. So würde insbesondere ein psychologisches Unfallmanagement dazu beitragen können, die Gesundheit, die Arbeits- und Berufsfähigkeit eines traumatisierten Verkehrsunfallopfers zu erhalten bzw. baldmöglichst wiederherzustellen. Denn psychische Erkrankungen gehören in Deutschland längst zu den Volkskrankheiten. Da über 27 Prozent der Erwachsenen innerhalb eines Jahres von ihnen betroffen sind, stehen sie bei den Ursachen für Krankschreibungen und frühzeitige Berentungen ganz vorn und sind zu einer der größten Herausforderungen für die Gesellschaft geworden. Erläuterungen zur Situation psychisch verletzter Verkehrsunfallopfer, grundsätzliche Hinweise zur rechtlichen Situation und zu besseren Versorgungsmöglichkeiten bei Kfz-Haftpflichtschäden werden im Folgenden angeführt.



we live
**VISION
ZERO**

Unfallopfer brauchen mehr als Erste Hilfe

Ein Unfall kann das Leben verändern. Entgegen der weitläufigen Meinung geht es für Opfer nicht nur um medizinische Versorgung bei Verletzungen. Denn Opfer von Verkehrsunfällen sind nicht nur all jene Menschen, die bei einem Unfall körperliche Schäden erlitten haben („Primäropfer“). Auch



Zeugen, Angehörige, Ersthelfer oder selbst Unfallverursacher können Opfer sein („Sekundäropfer“). Diese haben zum Teil keine blutenden Wunden, die nach außen hin sichtbar sind.

Trotzdem können sie durch die belastenden Erlebnisse massiv und prägend beeinträchtigt werden.

Jedoch ist in Deutschland die nötige Inanspruchnahme zeitnah erforderlicher Hilfeleistungen für Verkehrsunfallopfer häufig mit erheblichen rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten verbunden. Denn Therapieplätze sind knapp, zumindest bei Kassen-Therapeuten. Verkehrsoffer, die nicht in den Genuss einer privatärztlichen Psychotherapie oder in den privaten Schutz einer gesetzlichen Unfallversicherung (insbesondere für Unfälle am Arbeitsplatz und auf dem Weg von und zur Arbeit) fallen, benötigen deshalb in der Regel einen rechtlichen Beistand, um psychotherapeutische Hilfen zu erhalten. Der Rechtsbeistand sollte nicht nur im Verkehrsrecht, sondern insbesondere im Sozialrecht versierte Kenntnisse aufweisen, um effektive Unterstützung gewähren zu können, weitere bzw. sich verstärkende psychische Unfallschäden für das Opfer, wie etwa durch ein Verschleppen nötiger Behandlungsleistungen, zu vermeiden. Es ist ein verbreiteter Irrglaube, dass Versicherungen nach einem Verkehrsunfall etwa automatisch leisten und auf der Seite des Opfers stehen.

Zwar sollte eine neue Richtlinie seit 2017 den Zugang zur Psychotherapie beschleunigen, indem die Kassenärztlichen Vereinigungen verpflichtet worden sind, Termine bei Kassentherapeuten anzubieten, und dies bei einer vorgesehenen maximalen Wartezeit von vier Wochen. Bei den zur Terminvermittlung für Kassenpatienten obligatorisch vorgeschalteten Servicestellen gibt es – wie die Erfahrung zeigt – oft indes kein Durchkommen. Überdies vermitteln die Terminservicestellen fast nur die sogenannten Erstgespräche. Diese sind Pflicht, um später überhaupt eine Kurz- oder Langzeittherapie zu bekommen. Danach folgt im positiven Fall ein Eintrag in eine Warteliste, die dann meist ab einem halben Jahr anfängt und teilweise über ein Jahr geht. In der Zeit sind Opfer mit psychischen Verkehrsunfallfolgen quasi sich selbst überlassen. Sodann fallen vorerst u. U. so genannte probatorische Sitzungen an, in denen u. a. geklärt wird, ob Patient und Behandler zueinander „passen“ und mit welchem Konzept eine Therapie begonnen wird.

Bedeutung und Ausmaß von psychischen Verkehrsunfallfolgen

Bei der Beurteilung von Verkehrsunfallfolgen wird, neben Schadenskosten, die Verletzungsschwere normalerweise nach Polizeikategorien oder nach dem AIS-Code bewertet ausgedrückt. Beide Verletzungsmaße bewerten die körperlichen Folgen des Personenschadens unmittelbar nach dem Unfall. Jedoch sind nicht alle Unfallfolgen sofort nach dem Schadensereignis sichtbar, vielleicht erst auf den zweiten Blick; und auch die Dauer der Folgen ist unterschiedlich. Häufig werden Opfer von den Bildern des Unfalls weiterhin verfolgt. Die Auswirkungen sind beispielsweise Schlaf- und Konzentrationsstörungen oder gar ein Meiden des Verkehrs aus Angst vor einem erneuten Unfall. Neben einer physiologischen Reduktion der Funktionalität sind z. B. soziale und psychologische Implikationen wie eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten, Probleme bei der Fortführung des ursprünglichen Arbeitsplatzes etc. gegeben.

Wenn Menschen nach Verkehrsunfällen den damit verbundenen fundamentalen existenziellen Anforderungen nicht gerecht werden können, sind pathologische Folgen möglich. Gemäß einer jüngeren Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen ist davon auszugehen, dass bei Schwerverletzten etwa jedes vierte Unfallopfer unter psychischen Beschwerden (posttraumatische Belastungsstörungen [PTBS], depressive Störungen oder Ängsten) leidet. Eine weitere aktuelle Untersuchung des niederländischen Instituts für Verkehrssicherheitsforschung (SWOV) zu Verkehrsunfallfolgen zeigt, dass

- etwa 75 Prozent der MAIS 3+ -Verkehrsofopfer und etwa 33 Prozent der MAIS <3 -Verletzten drei Jahre nach dem Unfall noch nicht vollständig wiederhergestellt sind sowie
- rund 19 Prozent bis 33 Prozent der MAIS 3+ -Verletzten lebenslange Behinderungen erleiden.

Zu den mittel- und langfristig nach dem Unfall ermittelten Folgen zählen:

- funktionale Konsequenzen: z.B. Schmerzen, Müdigkeit, Mobilitätsprobleme und Probleme bei der Durchführung täglicher Aktivitäten,
- psychologische Konsequenzen: z.B. PTBS, schwere depressive Störungen und Ängste sowie
- sozioökonomische Konsequenzen: z.B. Auswirkungen auf den Alltag der Familie und auf Freizeitaktivitäten, Krankschreibungen von Arbeit oder Studium und finanzielle Probleme.

Darüber hinaus gibt es Hinweise darauf, dass sich psychische Unfallfolgen, zum Beispiel im Rahmen von Fahrphobien, negativ auf das Fahrverhalten und die Verkehrsteilnahme auswirken und so einen unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrssicherheit und die Mobilität der Betroffenen haben können. Damit stellen psychische Unfallfolgen neben dem rechtsstaatlichen Gebot des Opferschutzes ein relevantes Thema auch für die Verkehrssicherheit dar.

Opferentschädigungsgesetz reformbedürftig

Das Opferentschädigungsgesetz (OEG) schützt als deutsches Bundesgesetz im Bereich des sozialen Entschädigungsrechts Opfer von Gewalttaten. Das Gesetz gilt nach § 68 SGB als besonderer Bestandteil des Sozialgesetzbuchs. Da der Staat der Träger des Gewaltmonopols und der Verbrechensverhütung und -bekämpfung ist, steht er in der Verantwortung, seine Bürger vor Gewalttaten und Schädigungen durch kriminelle Handlungen zu schützen. Dies hat das Bundessozialgericht bereits 1979 in einem Urteil so festgestellt. Versagt dieser Schutz, so haftet der Staat dem Opfer nach den Voraussetzungen des OEG als Ausfluss des allgemeinen Aufopferungsanspruchs.

Werden Opfer durch Gewaltdelikte verletzt, erwerbsunfähig, hilflos oder pflegebedürftig, so muss der Staat ihnen Schutz gewähren (Restitutionspflicht). Dieser Schutz ist Ausfluss des Sozialstaatsprinzips nach Art. 20 I Grundgesetz (GG). Gleichwohl 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). Damit fallen sogar die Mordopfer des Berliner Terroranschlags vom 19.12.2016 sowie deren Angehörige bislang nicht unter den bundesdeutschen Opferbegriff, da die vorsätzlichen Tötungen mittels Verwendung eines Kfz begangen worden sind. Anders ist dies nur bei dem Lkw-Fahrer dieses Terroranschlags der Fall, der kurz zuvor von dem Attentäter erschossen worden ist.

Um den von Sachkundigen evtl. rasch erhobenen und politisch gewichtigen Forderungen nach sofortiger Änderung dieser unsäglich erscheinenden Rechtssituation früh entgegenzuwirken, wurde in dem v. g. tragischen Ereignis umgehend auf eine Härteklausel aus den Vorschriften des Gesetzes über die Versorgung der Opfer des Krieges, und zwar des Bundesversorgungsgesetzes (BVG), zurückgegriffen, namentlich auf den in § 89 BVG geregelten Härteausgleich. Schon Ende Januar 2017 einigten sich Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles und Bundesjustizminister Heiko Maas darauf, den Opfern vom Berliner Breitscheidplatz Leistungen über das BVG zu gewähren. Auch der von der Bundesregierung zum Beauftragten für die Opfer und Hinterbliebenen des Anschlags ernannte ehemalige Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, Kurt Beck, wies in seinem Abschlussbericht darauf hin, dass der sogenannte Härteausgleich des § 1 Absatz 12 OEG in Verbindung mit § 89 BVG für solche Fälle anwendbar sei. Entsprechende Leistungen für Hinterbliebene eines Terroropfers sollen rückwirkend auf 30.000 Euro verdreifacht werden. Die gleiche Verfahrensweise dürfte auch für die Opfer der Amokfahrt am 07.04.2018 im Zentrum des westfälischen Münster Anwendung finden, wie dies nach einer Pressemeldung die Landesopferschutzbeauftragte Elisabeth Aucher-Mainz forderte. Auch wenn Terroropfern den Schmerz niemand nehmen kann, stehen z. B. die Opfer vom Breitscheidplatz materiell damit besser da als „gewöhnliche“ Opfer von Straftaten und erst recht als Verkehrsunfallopfer, für die das OEG ohnehin keine Anwendung findet. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist zwar vereinbart worden, dass Opferentschädigungen neu geregelt werden sollen, der Fokus liegt jedoch

bei den Rechten der Opfer von Kriminalität und Terror. Opfer im Straßenverkehr fühlen sich mitunter als Opfer zweiter Klasse, da ihnen mittelbare oder unmittelbare staatliche Hilfen regelmäßig nicht angeboten werden.

Da derartige Ausschlussregelungen im OEG für Opfer, die durch Kfz verletzt werden, nicht sachgerecht erscheinen, hat z. B. die VOD seit Herbst 2015 mehrfach beim BMJV eingefordert, Tötungen oder Verletzungen im Straßenverkehr auch im deutschen Opferschutzrecht u. a. entsprechend der EU-Opferschutzrichtlinie zu berücksichtigen. Bislang hat das BMJV sich noch verweigert, eine konkrete inhaltliche Erklärung dazu abzugeben. Aus Sicht der VOD besteht hier für die Bundesrepublik Deutschland ein erheblicher Nachbesserungsbedarf, der zumindest europäischen Standards (EU-Opferschutzrichtlinie 2012/29/EU) entspricht und deshalb auch für Verkehrsunfallopfer gelten sollte. Denn die Bundesrepublik Deutschland hat die EU-Richtlinie 2012/92 über Mindeststandards für die Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern von Straftaten sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2001/220/JI (EU-Opferschutzrichtlinie) nur unvollständig umgesetzt. So wurde, entgegen dem Inhalt der neuen Richtlinie und dem Ziel der Union, einen gemeinsamen Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts zu erhalten und weiterzuentwickeln, in Deutschland der Schutz von Opfern und die Einführung von Mindeststandards speziell bei Verkehrsstraftaten nicht realisiert.



Da die Kommission keine Differenzierung bezüglich Verkehrsstraftaten und anderen Straftaten vorgenommen hat, sondern in Artikel 2 der Richtlinie einen Opferbegriff definierte, der nicht nach Kriminalitäts- und Verkehrsopfern unterscheidet, vielmehr ausschließlich die Schwere des Delikts im Fokus hat, wonach wenigstens eine Straftat vorliegen muss, zählen in der Union auch unmittelbare oder mittelbare Verkehrsunfallopfer zu den geschützten Personen, sofern sie durch eine Straftat verletzt worden sind. Dabei kann es sich z. B. um die bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden häufig vorliegende fahrlässige Körperverletzung/Tötung (§§ 229, 222 StGB) oder um konkrete

Verkehrsstraftaten wie §§ 315c oder 316 StGB handeln, die sich in den Verkehrsunfällen realisiert haben.

Bei Opfern von Verkehrsunfällen scheidet ein Anspruch auf Entschädigung nach dem OEG somit bis heute stets daran, dass der unbestimmte Rechtsbegriff des „vorsätzlichen, rechtswidrigen tätlichen Angriffs gegen seine (...) Person“ in § 1 I OEG nicht erfüllt ist. Für den Fall einer einfachen Körperverletzung (§ 223 StGB), z. B. einem Schlag ins Gesicht, lässt sich der so genannte tätliche Angriff zwar leicht begründen. Doch hier sind die Folgen für das Opfer in der Regel nicht so gravierend wie bei einem Verkehrsunfall, wenn eine andere Person, auch nur fahrlässig, oft ganz erheblich verletzt wird, was ebenso strafbar (§ 229 StGB), aber durch das OEG nicht geschützt ist.

Der Staat ist – wie bei Straftaten – ersichtlich nicht in der Lage, die Bürger vor Schäden im Straßenverkehr zu bewahren. Hieraus ergibt sich nach Auffassung der VOD – wie bei gesetzlichen Regelungen zugunsten der Opfer von Straftaten – eine besondere Verpflichtung des Staates gegenüber dem Bürger. Da die europäischen Konzepte zum Opferschutz nicht einzelne Opfergruppen bevorzugen, sollte auch der Bundesgesetzgeber Rahmenvorgaben liefern, nach denen die Verkehrsunfallopfer nicht benachteiligt werden.

Verkehrsunfallopfer nicht alleinlassen – Kooperationsvertrag mit Land NRW

Ein Unfall bedeutet einen Albtraum für nahezu jeden Verkehrsteilnehmer. Unfallopfer haben nach solch einem Ereignis nicht selten erhebliche physische und psychische Probleme. Neben den körperlichen Verletzungen und den damit verbundenen, oft kaum aushaltbaren Schmerzen muss ein verunglückter Mensch sich unter anderem mit dauerhaften psychischen, sozialen, juristischen und finanziellen Nachwehen auseinandersetzen. Dafür bedarf es der Hilfe und Unterstützung aller Beteiligten.

Die nordrhein-westfälische Polizei arbeitet mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) zusammen, um die Betreuung von Unfallopfern zu verbessern. Zu diesem Zweck hat die VOD einen Kooperationsvertrag mit dem Land Nordrhein-Westfalen geschlossen. Konkret geht es insbesondere darum, den Opfern von Verkehrsunfällen und ihren Angehörigen innerhalb kurzer Zeit nach einem Unfall Hilfe anzubieten. Denn gerade in dieser Phase wird die Unterstützung am dringendsten gebraucht.

Polizeilicher Opferschutz nach schweren Verkehrsunfällen ist fest in der Organisation der Polizei NRW verankert. Jede Kreispolizeibehörde hat eigene Dienststellen Verkehrsunfallprävention / Opferschutz (VUP / O) installiert. Alle 47 NRW-Polizeibehörden stellen damit Ansprechpartner, die schnell und professionell helfen und physisch wie psychisch traumatisierte Verkehrsunfallopfer nach der Unfallaufnahme an die VOD-Netzwerkpartner vermitteln. Die Polizei Nordrhein-Westfalen lässt Opfer dann jedoch nicht allein, sondern stellt durch die Kooperation mit der VOD flächendeckend sicher, dass Geschädigten Hilfe zukommt, wenn die Möglichkeiten der Polizei ausgeschöpft sind. Deshalb ist die Kooperation ein wichtiger Schritt.

Innerhalb von 24 Stunden steht durch die gemeinsame Kooperation ein Ansprechpartner für Opfer bereit, wenn diese es wünschen. Der Polizei Nordrhein-Westfalen wird durch die VOD ein Flyer mit Hilfsangeboten zur Weitergabe an Opfer nach schweren Verkehrsunfällen zur Verfügung gestellt.



VOD im Europäischen Verband der Verkehrsoffer FEVR

Aufgrund des Engagements und der Mitverantwortung der Europäischen Union für die Verkehrssicherheit und den Opferschutz ist die VOD seit 2016 nach der vorgeschalteten Phase einer Kooperation nunmehr Vollmitglied in der European Federation of Road Traffic Victims (FEVR), der europäischen Dachorganisation für Verkehrsoffer mit derzeit 21 Verkehrsofferverbänden aus 16 europäischen und fünf weiteren Staaten.

Die FEVR wurde am 6. Juli 1991 in der Schweiz als „Fédération Européenne des Victimes de la Route“ zur Verbesserung der Situation der Verkehrsunfallopfer und der Verkehrssicherheit gegründet. Heute ist die FEVR Mitglied im Hauptverwaltungsrat (Main Council Member) des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council) und Mitglied der UNRSC (United Nations Road Safety Collaboration) unter dem Vorsitz der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die FEVR ist darüber hinaus im Vorstand der „Global Alliance for Road Safety and Road Victims“ vertreten, deren Mitbegründer die FEVR ist. Die FEVR besitzt überdies einen Beraterstatus bei der UNECE (United Nations Economic Council for Europe).



Damit kann die VOD sich für ihre Mitglieder (s.S. 24) auch auf europäischer und internationaler Ebene engagieren.

Jahreshauptversammlung der FEVR 2018 in Barcelona

Die VOD wurde auf der Jahreshauptveranstaltung am 28. bis 30.09.2018 in Barcelona durch Silke von Beesten, Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der VOD, vertreten. Im Vorfeld des Treffens fand seitens der spanischen Opferorganisation P(A)T ein Europäisches Forum unter dem Motto „Road Safety, Road Victims und Mass Media“ statt. Dabei beleuchteten die Teilnehmer kritisch die Rolle neuer Medien und sozialer Netzwerke sowie das Verhalten der Polizeien im Umgang mit den Medien aus unterschiedlichen Perspektiven. Diskutiert wurde u. a.

- die gefährliche Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel während des Fahrens,

- wie über Verkehrsunfälle und deren Folgen berichtet wird und wie eine bessere Berichterstattung erreicht werden kann,
- wie Massen- und soziale Medien genutzt werden können, um unsere Ziele und Botschaften zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu verbreiten.



Dabei stellte sich heraus, dass in allen europäischen Ländern die Rolle der Medien bei der Berichterstattung über Verkehrsunfälle als sehr problematisch empfunden wird.

Die Frage, ob Opferangehörige aus Rundfunk und Fernsehen von einem Verlust erfahren dürfen, bevor die Polizei die Nachricht überbringen kann, stand ebenso im Fokus wie die Frage wieviel „Reality Show“ von Unfallorten fotografisch öffentlich dargestellt werden dürfen.

Die spanische Organisation P(A)T APAT stellte ein „Manifesto for Journalists“ vor, welches an Vertreter aller Mitgliedsländer verteilt wurde, das Handlungsanweisungen enthält, wie sie im günstigsten Fall durch Mitarbeiter der Presse übernommen werden sollten.

Die Organisation „World Day of Remembrance“ präsentierte zwei Plakate des Jahres 2018, die zur Abstimmung gelangten.



Perspektiven aus Deutschland in europäischen Projekten

Der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) und die FEVR richten im europäischen Projekt REVIVE gemeinsam einen Runden Tisch ein, an dem die jeweiligen Verantwortlichen europäischer Mitgliedstaaten für ihre Rettungskette nach Verkehrsunfällen Probleme und Lösungsvorschläge darstellen können. Der Präsident der FEVR, Jeannot Mersch, moderiert die bereits angelaufenen Veranstaltungen, in Helsinki und Luxemburg wurde er unterstützt durch VOD-Vorstandsmitglied Wulf Hoffmann. In Luxemburg waren auch deutsche Vertreter (DVR und Malteser) eingeladen, die Besonderheiten des föderalen Systems der Bundesrepublik Deutschland hervorhoben.

Das europäische Projekt „Opfer von Verkehrsdelikten“ wird gemeinsam von Rondpunt, dem belgischen Kompetenzzentrum für alle an einem Verkehrsunfall Beteiligten, und dem Leuven Institute of Criminology an der belgischen Universität Leuven durchgeführt. Auf der Grundlage einer wissenschaftlichen Studie zu den breiten, heute oftmals unerfüllten Bedürfnissen von Verkehrsoptionen sollen die Ergebnisse der Möglichkeiten und Notwendigkeiten europaweit den politisch Verantwortlichen zugänglich gemacht werden, um das Bewusstsein der an der Rettungskette beteiligten Experten zu schärfen und den Zugang zu allen möglichen Unterstützungsmöglichkeiten zu verbessern. Um diese Ziele zu erreichen, werden für die europäischen Mitgliedstaaten mehrere praktische Leitfäden, Konzepte und Informationsmittel entwickelt.

Es ist mit Muriël Booms vom Institut für Kriminologie an der KU Leuven (Belgien) gelungen, eine Verantwortliche des Projekts „Opfer von Verkehrsdelikten“ als Referentin für den Deutschen Verkehrsexpertentag 2018 in Münster zu gewinnen. Mit ihrem Vortrag wird sie einen prägnanten Überblick über die identifizierten Bedürfnisse von Verkehrsoptionen und deren Angehörigen geben.



Im Anschluss daran wird diskutiert, ob diese Bedürfnisse „speziell“ oder „ähnlich“ gegenüber den Bedürfnissen der Opfer allgemeiner Kriminalität oder von Katastrophen sind.

Die wesentliche Botschaft dieses Vortrags zeigt die entscheidende Rolle auf, die alle Kräfte der Rettungskette für die Opfer von Kollisionen im Straßenverkehr spielen. Die Arbeit, die sie individuell leisten, ist für die Hilfe der Verunglückten sehr wichtig. Wenn diese Rettungskräfte zudem mit den jeweils anderen Fachleuten der Kette enger kooperierten, kann dies zu einer Verbesserung der Bewältigung der Probleme der Verkehrsunfallopfer und deren Angehörigen führen.

Die entwickelten Broschüren sind derzeit lediglich in flämischer und englischer Sprache erhältlich. Die VOD wird diese nach Prüfung der Kompatibilität ggf. übersetzen und in Deutschland zur Verfügung stellen.

Weltgedenktag der Verkehrsoffer

Verkehrsunfälle mit schweren Folgen sind plötzliche, gewaltsame und traumatische Ereignisse, deren Auswirkungen häufig langwierig sind und oft sogar ein Leben lang währen. Jedes Jahr kommen Millionen von Menschen aus aller Welt zu der ohnehin schon endlos langen Liste derjenigen hinzu, die bei Verkehrsunfällen zu Tode kommen oder die unter den Folgen eines Verkehrsunfalls zu leiden haben.

Straßen erzählen vom Leid...

Für mehr Überlebenschancen und eine höhere Verkehrssicherheit

18 NOVEMBER 2018

WORLD DAY OF REMEMBRANCE
www.wdr.org

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.
VOD



FOUNDATION | FORTIS MAPFRE

Die Trauer und Verzweiflung, welche auf dieser großen Gruppe von Menschen lastet, ist umso größer, da viele der Opfer jung sind und ein großer Teil der Unfälle hätten vermieden werden können und sollen. Darüber hinaus fehlt vielfach ein adäquater, emphatischer Umgang mit den Opfern seitens der Gesellschaft.

Der weltweite Tag des Gedenkens für Verkehrsunfallopfer wird

daher jährlich am dritten Sonntag im November in einer zunehmenden Zahl von Ländern rund um den Erdball begangen. Der Tag ist der Erinnerung an die Millionen im Straßenverkehr getöteten und verletzten Menschen sowie deren Familien und Angehörigen gewidmet. Ferner ist er ein Tag des Dankes und des Respektes gegenüber den engagierten und hochprofessionellen Rettungsdiensten, den Polizisten und Ärzten, die tagtäglich mit den traumatischen Folgen von Tod und Verletzung auf den Straßen dieser Welt konfrontiert sind.

Dieser Tag des Gedenkens zielt darauf ab, dem großen Bedürfnis von Opfern und deren Angehörigen nach öffentlicher Anerkennung ihres Leidens Rechnung zu tragen.

Dieser Tag des Gedenkens wurde von Verkehrsunfallopfern ins Leben gerufen. Ausgehend von der britischen Initiative „Road Peace“ (1993) begehen seit 1995 Verkehrsunfallopferverbände unter der Schirmherrschaft der „European Federation of Road Traffic Victims“ (FEVR) diesen Tag. Dieser Tag wurde zunächst auf europäischer Ebene und nach dem Beitritt weiterer Verkehrsunfallopferverbände aus Südafrika, Argentinien und Israel zu einer weltumspannenden Initiative ausgeweitet.

Finanzbericht

Einnahmen und Aufwendungen

Die Zuweisungen von Geldauflagen durch Gerichte und Staatsanwaltschaften, die im Rahmen von Strafverfahren verhängt wurden (insgesamt 17.200,60 Euro), waren im jüngsten Geschäftsjahr, neben den Spenden (insgesamt 2.750,00 Euro), die wichtigste Einnahmequelle der VOD. Nach den Ausgaben in Höhe von 17.343,17 Euro, seit Stand 12.11.2017 für den Bericht in der letzten Mitgliederversammlung der VOD, am 24.11.2017, bis zur Berechnung des Kassenbuchs, am 12.10.2018 zwecks Vorlage zur Kassenprüfung, sind insgesamt 19.950,60 Euro eingegangen.

Die Ausgaben der VOD im Berichtsjahr gliedern sich wie folgt:

Personalkosten für zwei Mitarbeiterinnen	5.127,76 Euro
Studie der Medizinischen Hochschule Hannover	4.400,00 Euro
Reisekosten	3.605,37 Euro
Internetpräsenz	2.004,40 Euro
Druckkosten	921,69 Euro
Steuerberatung	364,23 Euro
FEVR-Mitgliedschaft	300,00 Euro
Knappschaft	243,36 Euro
Kontogebühren	235,06 Euro
Sonstiges (Porto usw.)	141,30 Euro
Summe der Ausgaben	17.343,17 Euro

Aufgrund des Freistellungsbescheids des Finanzamts Münster-Außenstadt unter Aktenzeichen 336/5827/6946, zuletzt am 07.09.2018 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 absolut ehrenamtlich.

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.

Unsere Mitglieder

E-Mail-Adressen und Logos



**AUTOMOBIL-CLUB
VERKEHR**

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



Die Kindervertreter

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

biomed-tec



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

DGVP

Deutsche Gesellschaft
für Verkehrspsychologie

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



WIR HELFEN LEBEN RETTEN

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



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



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



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



Fachhochschule
für öffentliche Verwaltung
NRW

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung
Nordrhein-Westfalen (FHöV NRW)
Mail: poststelle@fhoev.nrw.de



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



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



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

Gezeiten Haus



Gezeiten Haus
Mail: info@gezeitenhaus.de



subvenio e.V. Unfallopferhilfe Deutschland
Mail: ssd@subvenio-ev.de



Gesellschaft für
Medizinische und Technische
Traumbiomechanik e.V.
www.traumbiomechanik-gmttb.de

Gesellschaft für Medizinische und Technische
Trauma-Biomechanik GMTTB e.V.
Mail: u.dippold@t-online.de



TÜV Rheinland
Mail: internet@de.tuv.com



Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrs-
unfällen e.V.
Mail: guvu@guvu.de



Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.
Postfach 100 553 | 48054 Münster
Telefon: +49 (0) 160 626 848 4
E-Mail: info@vod-ev.org
Internet: www.vod-ev.org

Die VOD ist der deutsche Dachverband für die Institutionen der Verkehrsunfall-Opferhilfe. Die Gemeinnützigkeit der VOD wurde vom Finanzamt Münster-Außenstadt unter Az. 336/5827/6946 zuletzt am 07.09.2018 anerkannt.