



# DEUTSCHER VERKEHRSEXPERTENTAG 2018

Versorgung somatischer und psychischer Verkehrsunfallfolgen

Tagungsband

**Schirmherr**

Herbert Reul, Minister des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Ministerium des Innern  
des Landes Nordrhein-Westfalen





9:00 Uhr Einlass und Begrüßungskaffee

9:30 Uhr Grußworte

**Prof. Dr. rer. nat. habil Wilfried Echterhoff** • S.6

**Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann** • S.6

**Minister Herbert Reul** • S.7

**MdEP Dr.-Ing. Dieter-Lebrecht Koch** • S.8

**MdB Cem Özdemir** • S.9

**MdB Erwin Rüdell** • S.10

**Reinhard Mokros** • S.11

**Michael Frücht** • S.12

Vorträge

10:30 Uhr **MdEP Dr.-Ing. Dieter-Lebrecht Koch**

Nachhaltige Konzepte des EU-Parlaments zur Vermeidung von Straßenverkehrsunfällen • S.15

10:50 Uhr **Dr. phil. Kerstin Auerbach** Psychische Unfallfolgen – Art, Häufigkeit und Behandlung • S.16

11:10 Uhr Getränkepause/Ausstellung

11:30 Uhr **Prof. Dr. med. Michael Raschke**

Kooperation für die optimale Versorgung von Verkehrsunfallopfern: Das Projekt DreiKlang • S.17

11:50 Uhr **Dr. -Ing. Heiko Johannsen**

Langzeitfolgen von Verkehrsunfällen basierend auf Unfallerebungen am Unfallort in Hannover • S.18

12:10 Uhr **Prof. Dipl.-Ing. Dietmar Otte**

Einfluss der Geschwindigkeit auf das Verletzungsmuster und die Verletzungsschwere bei Verkehrsunfällen • S.19

12:30 Uhr **Dr. med. Wolfram Hell** Verkehrsunfälle aus trauma-biomechanischer Sicht • S.20

12:50 Uhr Mittagspause/Ausstellung

13:50 Uhr **Stefanie Jeske** Folgeschäden durch zeitnahe Unterstützung verhindern • S.21

14:05 Uhr **PKin Helena Hüttemann** Versorgung somatischer und psychischer Verkehrsunfallfolgen • S.22

14:20 Uhr **EPHK Achim Jaspers** Polizeilicher Opferschutz – das Klever Modell • S.23

14:35 Uhr **Muriël Booms, M.Sc** Opfer von Verkehrsdelikten • S.24

14:55 Uhr **RAin Anja Bollmann** Sozialrechtliche Situation von Verkehrsunfallopfern • S.25

15:15 Uhr Getränkepause/Ausstellung

15:35 Uhr **Prof.in Dr. jur. habil. Anja Schiemann**

Staatliche Opferhilfe und -entschädigung: auch bei Verkehrsunfällen? • S.25

15:55 Uhr **Dipl.-Geogr. in Jacqueline Lacroix**

Das Projekt REVIVE des Europäischen Verkehrssicherheitsrats (ETSC) – aktueller Sachstand • S.25

16:15 Uhr **Generalstaatsanwältin a.D. Elisabeth Aucher-Mainz**

Rückblick auf das erste Jahr der Beauftragten für den Opferschutz des Landes Nordrhein-Westfalen • S.27

**Grußworte**  
zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2018

**Prof. Dr. rer. nat. habil Wilfried Echterhoff**

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

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.



Prof. Dr. rer. nat. Wilfried Echterhoff ist als Professor der Psychologie in Forschung und Lehre mit dem Schwerpunkt „Verhaltensänderung“ tätig. Anwendungsbereiche sind beispielsweise: Lehren und Lernen in der Schule, Verkehrspädagogik, Unfallforschung. Er war beteiligt an der Gründung des Instituts für Psychologische Unfallnachsorge im Jahr 1994. Weiterhin engagiert er sich in Auslandstätigkeiten, internationale Forschungskooperationen und Politikberatung. Zudem arbeitet er in Verbänden mit und ist Vorsitzender des Vorstands der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD).

**Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann**

Die Senkung der Anzahl von bei Verkehrsunfällen Getöteten steht seit Jahren im Mittelpunkt von Verkehrssicherheitsprogrammen bei Bund und Ländern und der EU. „Vision Zero“ ist die Fortsetzung und Bündelung aller Maßnahmen und wird vom DVR strategisch und mit operativen Maßnahmen getrieben. Denn letztlich braucht es eine anerkannte Vision, um langfristige Umsetzungen auf Basis geeigneter Maßnahmenkataloge und Steuerungselemente mit möglichst allen gesellschaftlich Beteiligten zu erzielen. Und damit einhergehend ist eine Abnahme an schwer- und leichtverletzten unfallbeteiligten Personen zu erwarten. Leider aber stagnieren diese Zahlen in Deutschland seit 2011. So hat folgerichtig die EU die Zielsetzung herausgegeben, die Zahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen bis 2025 deutlich zu senken.

Vor diesem Hintergrund ist es unabdingbar wichtig, sich mit den Folgen von Verkehrsunfällen für die betroffenen Verkehrsunfallopfer zu beschäftigen. Es geht um Hilfestellung und Therapie im konkreten Einzelfall, um so weit wie möglich die tägliche Normalität wieder zu ermöglichen.

Diesem komplexen Themenkreis will sich der Deutsche Verkehrsexpertentag 2018 stellen. Der Hauptveranstalter Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. Münster hat hierfür eine Reihe namhafter Referentinnen und Referenten gewinnen können. Ihnen und allen unterstützenden Institutionen möchte ich meinen großen Dank aussprechen. Ich verbinde damit auch die Hoffnung, dass alle Teilnehmer durch die Vorträge, Diskussionen und Empfehlungen Impulse und Gedanken für ihren jeweiligen Verantwortungsbereich mitnehmen können.



Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann ist Vorsitzender der Kommission Verkehrswesen im Verband der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTÜV), Berlin, und Präsident der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V., Düsseldorf.

. . . . .

### **Herbert Reul, Minister des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sehr geehrte Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Deutschen Verkehrsexpertentages 2018,

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 leicht verletzt 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 zuteil werden zu lassen. Im Rahmen der professionellen polizeilichen Unfallaufnahme ist der Unfallschutz bereits fest verankert. Die Polizei NRW lässt kein Verkehrsunfallopfer allein, sondern stellt durch Kooperation mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) flächendeckend

sicher, dass Geschädigte, aber auch sog. Sekundäröpfung 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 Verkehrsunfallöpfung 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 Verkehrsunfallöpfung“ behandelt die wichtige Betreuung und Nachsorge für die Verkehrsunfallöpfung. Zum Teil gestaltet sich diese Realisierung von Hilfeleistungen noch rechtlich oder praktisch schwierig. Damit Unfallöpfung, die oft das Vertrauen in den Straßenverkehr verloren haben, psychische Belastungen möglichst erspart bleiben, sollten sie zeitnahe Hilfe 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 Verkehrsunfallöpfung voranzutreiben. Auf die Ergebnisse dieses Kongresses bin ich sehr gespannt.



Herbert Reul ist Minister des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen.

. . . . .

### **MdEP Dr.-Ing. Dieter-Lebrecht Koch**

Jede und jeden kann es treffen. Morgen wird es vielleicht schon einer von uns sein. Ein Straßenverkehrsunfall! Unverhofft, plötzlich, von jetzt auf gleich schlägt das Schicksal zu. Es betrifft uns direkt und unmittelbar oder als Ersthelfer. Was ist zu tun, um zu überleben, um Unfallöpfung zu minimieren, um zu helfen und um weiteren Schaden abzuwenden? Wie wirken die schrecklichen Bilder nach, die sich in Sekunden eingebrannt haben?

Es passiert in Deutschland tausendfach jeden Tag. Und es passiert täglich millionenfach in der Welt. Dabei sollten wir nicht glauben, dass immer nur die Anderen eine ursächliche Schuld haben! Verkehrsunfallöpfung erleiden oft schwerwiegende Verletzungen, an denen sie nicht selten ihr ganzes Leben lang leiden oder sie verlieren es sogar. Verkehrsunfälle haben deshalb nicht nur wirtschaftliche Auswirkungen, sie verändern Menschenschicksale. Den Menschen, die den Unfall-

verletzen noch vor Ort und auch im Krankenhaus sowie in der Folgetherapie helfen, die sie unterstützen, denen zolle ich meinen größten Respekt. Das sollten wir alle tun. Unserer Verantwortung auch ihnen gegenüber werden wir vor allem gerecht, indem wir alles tun, um Straßenverkehrsunfälle zu reduzieren. Auf europäischer Ebene haben wir uns dieses als großes Ziel gesetzt. Bis 2050 soll die Anzahl der Schwerverletzten halbiert bzw. die Anzahl der Verkehrstoten gar auf Null reduziert werden. Lasst uns gemeinsam alles dafür tun! Trotz aller Bemühungen werden sich jedoch Verkehrsunfälle auch mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen und autonom fahrenden Fahrzeugen nicht komplett verhindern lassen können. Aus diesem Grund freue ich mich so sehr über den Deutschen Verkehrsexpertentag 2018, der die Versorgung somatischer und psychischer Verkehrsunfallfolgen thematisiert. Wir brauchen dringend diese Debatte, sowohl heute als auch in Zukunft, um dafür Sorge tragen zu können, dass den Unfallopfern effizient geholfen wird, damit sie nicht allein bleiben.

Ich freue mich auf diesen Kongress und bedanke mich vorab bei allen, die diesen ermöglicht haben.



MdEP Dr.-Ing. Dieter-Lebrecht Koch ist Abgeordneter des Europäischen Parlaments (MdEP) und seit 1994 Vizepräsident des Ausschusses für Verkehr und Tourismus im EU-Parlament.

### **MdB Cem Özdemir**

Im letzten Jahr erreichte die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr den niedrigsten Stand seit 60 Jahren. Die Freude über die positive Statistik verfliegt schnell, schaut man sich die Zahl an, die dahinter steht. Denn auch 2017 kamen auf deutschen Straßen 3180 Menschen ums Leben. Das statistische Bundesamt rechnet vor, dass es bei etwa 7200 polizeilich erfassten Verkehrsunfällen täglich zu fast neun Todesopfern und knapp 1100 Verletzten im Straßenverkehr kommt. Besonders gefährdet sind die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, zum Beispiel Kinder, ältere Menschen, Radfahrende und Fußgänger. Jeder einzelne Verkehrsunfall hinterlässt Spuren, jede und jeder Verletzte, jede und jeder Tote, ist ein Opfer zu viel. Die Stärkung der Verkehrssicherheit ist ein zentrales Anliegen des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages. Dabei geht es zum einen um den besseren Einsatz von Technik, zum Beispiel durch die Förderung elektronischer Systeme zur Unfallvermeidung, wie beispielsweise Abbiegeassistenten für Lkw. Es gilt aber auch, bessere Rahmenbedingungen zu schaffen, wie z.B. den Auf- und Ausbau sicherer Fuß- und Radwege oder strengere Vorgaben und Kontrollen für die Einhaltung von Ruhezeiten im Schwerlastverkehr. Nicht zuletzt ist es unsere Aufgabe als Gesetzgeber, uns damit auseinanderzusetzen, welche legislativen Voraussetzungen es braucht, um die großen Potentiale von Zukunftstechnologien, wie autonomem und vernetztem Fahren dafür zu nutzen, den Straßenverkehr tatsächlich sicherer zu machen. All diese Maßnahmen zielen darauf ab, Unfälle zu vermeiden. Sie berücksichtigen aber nicht das körperliche und seelische Leid derer, die Opfer eines Verkehrsunfalls geworden sind. Ich danke daher der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. für ihr En-

gement, mit dem Sie sich für eine Verbesserung der Lage von Unfallopfern einsetzen und aktive Hilfe praktizieren. Bemerkenswert finde ich die von Ihnen als Grundsatz kommunizierte Sichtweise, dass neben den unmittelbar Geschädigten einer Unfallsituation auch diejenigen, die durch eine Unachtsamkeit einen großen Schaden angerichtet haben, oftmals selbst zu Geschädigten werden und sowohl körperliche als auch belastende psychische Folgen ihres Verhaltens verarbeiten müssen. Dies unterstreicht, wie schnell jede Person in einer zunehmend komplexeren Verkehrsumwelt Beteiligter eines Unfallereignisses werden kann, sei es als Opfer oder als Verursacher.

Danken möchte ich der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. auch für ihr Engagement zur Veranstaltung des Deutschen Verkehrsexpertentages und unterstütze Sie gerne dabei, Lebensbedingungen und Rehabilitation von Verkehrsunfallopfern zu verbessern. Allen Kongressteilnehmern wünsche ich einen spannenden und konstruktiven Austausch in Münster. Ihre Arbeit leistet einen wertvollen Beitrag dazu, Opfer von Verkehrsunfällen nicht allein zu lassen. Uns allen sollte die „Vision Zero“ daher Leitlinie unseres Handelns sein, um den Menschen in Deutschland gesunde und sichere Mobilität zu ermöglichen.



Cem Özdemir ist Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Agenda im Deutschen Bundestag.

### **Erwin Rüddel, MdB**

Allen Teilnehmern des diesjährigen Deutschen Verkehrsexpertentages – federführend ausgerichtet von der „Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.“ (VOD) – gelten meine besten Grüße und Wünsche. Ich bin sicher, dass wir von dieser verdienstvollen Initiative neue und wichtige Impulse erwarten dürfen.

Ihr Motto „Wir lassen niemanden allein“ steht beispielhaft für Ihre vielfältigen Bemühungen, die Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern spürbar zu verbessern und auch die Verkehrsbedingungen so zu verändern, dass es immer weniger Opfer gibt.

Denn in der Tat bedeutet jeder Verkehrsunfall für fast alle davon Betroffenen einen tiefen Einschnitt in ihrem gewohnten Leben. Umso wichtiger sind aktive Hilfe, Beratung und weiterführende Unterstützung für Unfallopfer und deren Angehörige.

Seine zentralen Ziele – Reduzierung der Opferzahlen im Straßenverkehr, Verbesserung der Lebensbedingungen von Verkehrsunfallopfern, physische und psychische Rehabilitation von Verkehrsunfallopfern – machen die VOD auch zu einem wichtigen Gesprächspartner der Politik.

Gesundheitsförderung, Prävention und Rehabilitation sind als wichtige Elemente der Daseinsvor-

sorge genuin gesamtgesellschaftliche Aufgaben. Und Reha-Maßnahmen sind besonders erfolgversprechend und effizient, je frühzeitiger sie erbracht werden. Eine Prüfung der Voraussetzungen für ihre Verordnung sollte daher grundsätzlich so bürokratiearm wie möglich gestaltet werden – das gilt gerade für die Opfer von Verkehrsunfällen.

Die gesundheitliche Versorgung in Deutschland ist im internationalen Vergleich vorbildlich. Unser Gesundheitssystem zählt weltweit zu den besten und effektivsten; denn Tag für Tag leisten fünf Millionen Menschen in unterschiedlichsten Gesundheitsberufen hervorragende Arbeit.

Darauf wollen wir uns aber nicht ausruhen. Meine Wünsche für einen erfolgreichen Verlauf Ihrer Veranstaltung in Münster verbinde ich deshalb mit der Versicherung, dass wir im Ausschuss für Gesundheit des 19. Deutschen Bundestages weiter intensiv, fachkundig und gewissenhaft an der Fortentwicklung unseres Gesundheitswesens arbeiten werden.



Erwin Rüdell ist Mitglied des Deutschen Bundestages und Vorsitzender des Ausschusses für Gesundheit.

### **Reinhard Mokros**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein Unfall kann das Leben aller Beteiligten massiv verändern, so steht es bereits im Programm der heutigen Tagung. Der Kreis der Betroffenen umfasst dabei nicht nur die unmittelbar beteiligten Parteien, auch Zeugen, Ersthelfer, Einsatzkräfte und auch Angehörige von Unfallopfern haben nicht selten mit den Folgen eines Verkehrsunfalls zu kämpfen.

Neben den offensichtlichen Unfallfolgen in Form körperlicher Verletzungen bleibt oft auch ein mehr oder weniger großes psychisches Trauma zurück. Auch wenn jemand gar nicht unmittelbar vom Unfallgeschehen betroffen war, kann diese Person durch das Erlebte schwer traumatisiert werden. Die Tücke bei derartigen psychischen Traumata liegt in ihrer Erkennbarkeit und korrekten Behandlung.

Die Wunden sind möglicherweise bereits verheilt, wenn diese Form der Spätfolgen eines Unfalls offenbar wird. Eine Studie des Bundesamtes für Straßenwesen zeigt auf, dass bei ca. jedem vierten Unfallopfer mit psychischen Beschwerden nach einem Unfall zu rechnen ist.

Doch auch körperliche Schäden können die bisher gewohnte Kontinuität des Lebens beeinträchtigen und komplett verändern. Viele schwer verletzte Unfallopfer sind auch nach mehreren Jahren noch nicht vollständig wiederhergestellt oder behalten dauerhafte Schädigungen zurück.

Um auf diese Aspekte zu reagieren, bieten sich mehrere Anknüpfungspunkte. Einerseits ein präventiver Ansatz:

Getreu der Vision Zero: „Jeder Verkehrsunfall ist bereits ein Unfall zu viel“ sollten verschiedenste Anstrengungen unternommen werden, um Unfälle und damit auch die Folgen für die Opfer zu verhindern.

Andererseits besteht auch im Bereich der Nachsorge Handlungsbedarf. Die rechtlichen Hürden für eine angemessene Versorgung aller Arten von Traumata müssen abgebaut und damit verbundene Verfahren vereinfacht werden. Die damit verbundenen Fragestellungen berühren viele Themenfelder und bieten zahlreiche Anknüpfungspunkte für eine eingehendere Erörterung. Beispielhaft erwähnt sei etwa die Frage, ob auch die Opfer von Verkehrsunfällen unter das Opferentschädigungsgesetz fallen sollten bzw. warum dies noch nicht der Fall ist oder auch Fragen des Gesundheitswesens, insbesondere im Bereich der Kostenübernahme auch für psychische Unfallfolgen durch die gesetzlichen Krankenkassen.

Mit Blick auf das Programm des diesjährigen Verkehrsexpertentages werden Sie diese unterschiedlichen Facetten noch aus verschiedenen Blickwinkeln näher vertiefen. Ich wünsche Ihnen dabei viele produktive Gespräche und neue, hilfreiche Erkenntnisse.



Reinhard Mokros ist Präsident der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW.

. . . . .

#### **Direktor des LAFP NRW Michael Frücht**

Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes lautet: „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.“ Opferschutz und Opferhilfe leisten einen wesentlichen Beitrag, dieses Grundrecht zu gewährleisten.

Sie sind damit Kernaufgabe der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit, die gleichberechtigt neben den Aufgabenbereichen Kriminalitätsbekämpfung und Gefahrenabwehr / Einsatzbewältigung steht. Jährlich fast 3.200 Verkehrstote und über 66.000 Schwerverletzte in Deutschland belegen das und dürfen uns nicht ruhen lassen. Die Polizei muss daher weiterhin in allen Interventionsfeldern der „drei E“ und der Öffentlichkeitsarbeit unverändert präsent sein.

In diesem Zusammenhang sind Opferschutzmaßnahmen für unmittelbare Unfallopfer und auch weitere Beteiligte unverzichtbarer Bestandteil bei der polizeilichen Unfallaufnahme. In jeder Kreispolizeibehörde in NRW sind daher speziell geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in festgelegten Organisationseinheiten mit der Wahrnehmung des Opferschutzes nach Verkehrsunfällen betraut.

Die Aus- und Fortbildung dieser Opferschützer erfolgt beim Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei NRW (LAFP NRW). Darüber hinaus führt meine Behörde jährlich einen Erfahrungsaustausch mit den Verantwortlichen für Opferschutz der Kreispolizeibe-

hören durch, in dem aktuelle Entwicklungen und Fragestellungen erörtert werden.

Es war für mich deshalb eine Selbstverständlichkeit, dass das LAFP NRW als Kooperationspartner des Deutschen Verkehrsexpertentages 2018 mit dem Thema „Versorgung somatischer und psychischer Verkehrsunfallfolgen“ zur Verfügung steht.

Die Aufgaben der Polizei im Rahmen des Opferschutzes nach Verkehrsunfällen sind in NRW klar definiert: Es geht darum, die Erstbetreuung betroffener Personen zu gewährleisten und diese an andere Träger der Opferhilfe und des Opferschutzes zu vermitteln. Aber auch die Benachrichtigung von Angehörigen und Bezugspersonen, das Ermöglichen eines angemessenen Abschiednehmens in Todesfällen, das Schaffen von Verfahrenstransparenz und die Einbeziehung weiterer Betreuungspartner gehören dazu.

Der polizeiliche Opferschutz kann keine psychotherapeutische oder soziale Betreuung ersetzen. Die Opferschützer der Polizei NRW stehen aber nach den Ereignissen den Betroffenen als Ansprechpartner zur Verfügung und können so Hinweise zu der Gefahr einer späteren posttraumatischen Belastungsstörung, Möglichkeiten weiterer Hilfe und Rechten und Pflichten von Opfern geben.

All das setzt kompetente Ansprechpartner bei der Polizei voraus.

Die Vorträge, Diskussionen und Ergebnisse des diesjährigen Verkehrsexpertentages sind daher gerade für die Aus- und Fortbildung der Polizei von besonderem Interesse und werden mit Sicherheit in die Beschulungsmaßnahmen einfließen.



Michael Frücht ist Direktor des Landesamtes für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten (LAFP) der Polizei NRW. 1978 begann er seine Ausbildung bei der Polizei und sammelte seitdem in den unterschiedlichsten Bereichen Erfahrungen – Wachdienst in Duisburg, Autobahnpolizei in Neuss, den polizeilichen Staatsschutz in Münster, den Einsatzstab der Essener Polizei, bis hin zum damaligen Ministerium für Inneres und Kommunales NRW. Im Ministerium war er über 15 Jahre mit unterschiedlichen Funktionen, unter anderem im Einsatzreferat sowie als Persönlicher Referent und Leiter des Referates „Politische Koordination“ betraut. Zuletzt leitete er das Referat für „Polizeiliche Verkehrsangelegenheiten“, bevor er am 1. April 2015 die Behördenleitung des LAFP NRW übernahm.

## Moderation zum Deutschen Verkehrsexpertentag 2018



**Prof. Dr. rer. nat. Prof. h. c. (MIREA) Wolfgang Schubert** ist Fachpsychologe der Medizin, Psychologischer Psychotherapeut, Fachpsychologe Verkehrspsychologie (BdP) und Mitglied des Vorstands des Bonner Instituts für Rechts- und Verkehrspsychologie e. V. (BIRVp). Seine Tätigkeitsschwerpunkte sind die Entwicklung von Leitlinien für die Begutachtung der Kraftfahrreignung, ältere Kraftfahrzeugführer, verkehrspsychologische Testsysteme, Aus- und Fortbildung von ärztlichen und psychologischen Gutachtern/Sachverständigen, Themen der Qualitätssicherung in der Begutachtung sowie der Rehabilitation verhaltensauffälliger Kraftfahrer. Er ist Honorarprofessor am Department Psychologie der Universität zu Köln und Präsident der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD).

**Vorträge**  
beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2018

## MdEP Dr.-Ing. Dieter-Lebrecht Koch

### „Nachhaltige Konzepte des EU-Parlaments zur Vermeidung von Straßenverkehrsunfällen“

Europas Straßen zählen nach wie vor zu den sichersten der Welt. Dennoch starben im vergangenen Jahr 25 300 Menschen bei Unfällen auf Straßen der EU. 2017 wurden an die 3 200 Todesopfer auf den deutschen Straßen verbucht. Im Durchschnitt gab es somit fast 9 Verkehrstote pro Tag im Straßenverkehr. Auch die Anzahl der Schwerverletzten, die sich europaweit auf 135 000 beläuft, ist alles andere als beruhigend. Bei diesen Unfällen handelt es sich überwiegend um besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, d.h. Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen.

Zwar sind in erster Linie die Mitgliedstaaten dafür verantwortlich, Vorschriften und Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit zu erlassen und vor allem auch durchzusetzen, doch bei diesen Aufgaben werden sie von der EU unterstützt. In den drei für die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit bedeutsamen Aktionsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik, gibt es bereits nachhaltige Konzepte, die Straßenverkehrsunfälle vermeiden. Viele dieser Vorschläge liegen momentan auch auf dem Tisch des Verkehrsausschusses im EU-Parlament. Eines davon ist die Überarbeitung der Gesetzgebung zur „Allgemeinen Fahrzeugsicherheit“ (GSR), bei der wir vor allem den verpflichtenden Einbau gewisser sicherheitsrelevanter Fahrerassistenzsysteme für Neufahrzeuge vorsehen. Aus der Tatsache, dass circa 90 % aller Straßenverkehrsunfälle auf menschlichem Fehlverhalten (Unachtsamkeit, Ablenkung, Selbstüberschätzung, Alkohol, Drogen, unangemessene Geschwindigkeit usw.) beruhen, kann geschlossen werden, dass es die „unsichtbaren Beifahrer“ (Fahrerassistenzsysteme), die im Notfall ins Fahrgeschehen eingreifen, bedarf. Diese europäische Initiative zur Fahrzeugsicherheit wird einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit auf europäischen Straßen leisten.



MdEP Dr.-Ing. Dieter-Lebrecht Koch ist Abgeordneter des Europäischen Parlaments (MdEP) und seit 1994 Vizepräsident des Ausschusses für Verkehr und Tourismus im EU-Parlament.

## Dr.-phil. Kerstin Auerbach

### „Psychische Unfallfolgen – Art, Häufigkeit und Behandlung“

Neben körperlichen Verletzungen können Straßenverkehrsunfälle auch zu ernst zu nehmenden psychischen Beschwerden führen. Bei Schwerverletzten kann davon ausgegangen werden, dass jedes vierte Unfallopfer klinisch relevante Symptome einer Angststörung, Depression oder Posttraumatischen Belastungsstörung zeigt. Bei einem Großteil der Betroffenen sind die psychischen Symptome persistierend.

Manifeste psychische Erkrankungen sind nicht nur aus gesundheitlicher und sozialer, sondern auch aus wirtschaftlicher Sicht bedeutend. Sie sind eine der Hauptursachen für betriebliche Fehltagel und führen zu überdurchschnittlich langen Krankschreibungen. Bei Schwerverletzten (z. B. Polytrauma) mit psychischen Folgestörungen ist der Anteil der Frühberentungen besonders hoch. Darüber hinaus gibt es Hinweise, dass sich psychische Beschwerden auf die Mobilität der Betroffenen und ihr Fahrverhalten auswirken und somit auch Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben können. Um negativen (Langzeit-) Folgen entgegenwirken zu können, sind das frühzeitige Erkennen psychischer Probleme und deren frühzeitige Behandlung entscheidend.

Tatsächlich besteht hinsichtlich der Versorgungssituation von Unfallopfern mit psychischen Beschwerden noch erhebliches Optimierungspotential. Unzureichende Diagnostik in der Akutsituation, Schwierigkeiten bei der Therapeuten- und/oder Beratungssuche, fehlende Behandlungskapazitäten oder Unterschiede im Versorgungsprozess in Abhängigkeit des verantwortlichen Kostenträgers sind hier beispielhaft zu nennen. Auch die Akzeptanz und Sensibilität in Bezug auf psychische Erkrankungen bei den Betroffenen selbst sowie bei deren Angehörigen und den professionellen Helfern muss gefördert werden.

Ein Ansatzpunkt zur Verbesserung dieser Situation sind Aufklärungsmaßnahmen. Die Bereitstellung von Informationen, beispielsweise zu psychischen Symptomen, adäquaten Behandlungs- und Beratungsangeboten, Rechtsgrundlagen und bestehenden Herausforderungen, kann hier einen wichtigen Beitrag leisten. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) arbeitet derzeit in Kooperation mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) und der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) am Aufbau einer entsprechenden internetbasierten Plattform, deren Veröffentlichung für 2019 geplant ist.



Dr. phil. Kerstin Auerbach, Dipl.-Psychologin und Verhaltenstherapeutin, arbeitet seit 2004 bei der BASt im Referat „Verkehrspsychologie, Verkehrspädagogik“. Ihre Tätigkeitsfelder sind medizinische und psychologische Unfallfolgen, Rettungswesen, Erste Hilfe und Menschen mit Behinderung.

**Univ.-Prof. Dr. med. Michael J. Raschke**

## „Kooperation für die optimale Versorgung von Verkehrsunfallopfern: Das Projekt Dreiklang“

Durch einen Unfall wird in wenigen Sekunden das gesamte weitere Leben des Verunfallten verändert. Dabei entscheidet die unmittelbare Behandlung nach dem Unfall oft über die lebenslangen Auswirkungen der Unfallfolgen. Selbst eine optimale Rehabilitation kann eine optimale Akut-Behandlung niemals ersetzen. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) hat daher im Jahr 2014 das stationäre Heilverfahren (sog. Schwerverletztenartenverfahren) neu gegliedert, sodass seitdem bei einem Arbeitsunfall bestimmte Verletzungen nur von speziell ausgewiesenen und dafür qualifizierten Kliniken versorgt werden dürfen. Wird ein Verunfallter nach einem Arbeitsunfall in einer anderen Klinik versorgt, so muss diese in jedem Fall Kontakt mit einer speziell ausgewiesenen Klinik aufnehmen, den Patienten dort vorstellen und ggf. den Patienten verlegen. Bei allen anderen Unfällen, die keine Arbeitsunfälle sind, existiert ein vergleichbares Verfahren zum jetzigen Zeitpunkt nicht. Jedoch muss bei jedem Unfall das vordringliche Ziel sein, das Risiko möglicher bleibender Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Um dieses Ziel zu erreichen wurde eine Kooperation von Akutkliniken, Versicherern und Reha-Zentren ins Leben gerufen: DREIklang. Dabei kooperieren die Westfälische Provinzial Versicherung, das Universitätsklinikum Münster und die Reha-Zentren der Region eng miteinander, um den Behandlungsablauf optimal aufeinander abzustimmen. Die DREIklang-Leistungen sind für den Verunfallten kostenlos und freiwillig. Jeder Verunfallte (oder dessen Angehörige), der entweder selber bei der Westfälischen Provinzial unfallversichert ist, oder wenn der Unfallverursacher bei der Westfälischen Provinzial haftpflichtversichert ist, kann mit der Versicherung Kontakt aufnehmen. Zusätzlich zur Behandlung Vorort erhält er medizinischen Rat durch die Klinik für Unfall-, Hand- und Wiederherstellungschirurgie, selbstverständlich in engem Kontakt mit der behandelnden Klinik. Gleichzeitig wird ein Konzept zur weiteren Versorgung mit dem Ziel erstellt, die durch den Unfall entstandenen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten bzw. im optimalen Fall sogar ganz zu beseitigen. Dieses Konzept wird ergänzt durch die Zusatzleistungen des Versicherers, die die Leistungen der Krankenkasse ergänzen können. Das Projekt DREIklang ist im Jahr 2018 gestartet und wird durch das Universitätsklinikum Münster evaluiert. Die beteiligten Institutionen erhoffen sich eine Steigerung der Qualität der Behandlung und eine daraus resultierende nachhaltige Steigerung der Lebensqualität der Unfallopfer. Nicht zuletzt bietet DREIklang auch das Potential, Kosten zu reduzieren, die beispielsweise durch eine dauerhafte Berufsunfähigkeit des Unfallopfers entstehen würden. Im Falle einer erfolgreichen Evaluation soll das Konzept dann auch auf weitere Versicherer und Regionen ausgeweitet werden, damit eine möglichst große Anzahl verunfallter Menschen von einem optimal aufeinander abgestimmten Versorgungskonzept profitieren können.



Univ.-Prof. Dr.med. Michael Johannes Raschke ist seit August 2003 Direktor der Klinik und Poliklinik für Unfall-, Hand- und Wiederherstellungschirurgie an der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster. Herr Professor Raschke war von Mai 2003 bis Oktober 2010 Leiter der Arbeitsgemeinschaft „Alterstraumatologie“ der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie, und seit 2007 ist er Sprecher des TraumaNetzwerk-NordWest. Seit 2012 ist er Präsident der AOTrauma Deutschland. Seine wissenschaftlichen Schwerpunkte

beschäftigen sich mit der Verbesserung der Frakturheilung durch Wachstumsfaktoren und Wachstumshormonen, Implantatinnovationen, den verschiedenen Methoden der Kallusdistraction und Polytraumaversorgung.

**Dr.-Ing. Heiko Johannsen**

**„Langzeitfolgen von Verkehrsunfällen basierend auf Unfallerehebungen am Unfallort in Hannover“**

In der amtlichen Unfallstatistik werden Unfallfolgen mit der Höhe des Sachschadens und der Verletzungsschwere, die auf der Art der Behandlung basiert, also unverletzt, leicht verletzt (ambulant behandelt), schwer verletzt (stationär behandelt) und getötet, angegeben. Hierbei werden nur die akuten, kurzfristigen Unfallfolgen berücksichtigt. In der Detailunfallforschung wird die Verletzungsschwere mit Hilfe der Abbreviated Injury Scale (AIS), der vereinfachten Verletzungsskala, detaillierter beschrieben, aber die angewandte Metrik betrachtet, wie in der amtlichen Unfallstatistik, nur die unmittelbaren Verletzungsfolgen. Die AIS gibt den Grad der Lebensbedrohung einer einzelnen Verletzung an. Andere Langzeitfolgen als der Tod werden hierbei nicht berücksichtigt. Es gibt zahlreiche Untersuchungen zu Langzeitfolgen von schweren Verletzungen in Folge von Verkehrsunfällen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch leicht Verletzte bzw. Unverletzte ebenfalls an Langzeitfolgen von Verkehrsunfällen leiden.

Im Rahmen eines statistischen Stichprobenplans werden durch die Unfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover Verkehrsunfälle der Region Hannover analysiert. Die Stichproben sind so ausgelegt, dass die Fälle weitestgehend repräsentativ für Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland sind. Hierzu werden Unfälle aller Verletzungsschweregrade einbezogen. Seit dem Unfalljahr 2013 werden alle Unfallbeteiligten, die ihr Einverständnis zur Datenspeicherung abgegeben haben, circa ein Jahr nach dem Unfall schriftlich zu den aktuellen Folgen des Unfalls befragt. Der verwendete Fragebogen ist einerseits möglichst kurz gehalten, erfragt aber andererseits alle Oberthemen aus dem Standardinstrument SF36 zur Beurteilung der gesundheitsbezogenen Lebensqualität einer Person, wie beispielsweise Schmerzen, allgemeine Gesundheit, soziale Funktionsfähigkeit und psychisches Wohlbefinden. Weiterhin werden Fragen zu Behinderungen, Medikamenteneinnahme, Dauer der Krankschreibung etc. pp. gestellt. Sofern bestimmte Fragen positiv beantwortet werden, wird der jeweilige Teilnehmer gebeten, an einer späteren detaillierteren Studie teilzunehmen.

Die Untersuchungen zeigen, dass Langzeitfolgen auch bei unverletzten und leicht verletzten Unfallbeteiligten beobachtet werden können. Dies betrifft sowohl körperliche Langzeitfolgen, wie Schmerzen, als auch beispielsweise psychische Langzeitfolgen, wie Ängste.



Dr.-Ing. Heiko Johannsen promovierte im Fachgebiet Kraftfahrzeuge zum Thema Bauchverletzungen und war von 2000 bis 2014 Mitarbeiter im Fachgebiet Kraftfahrzeuge der TU Berlin im Bereich Fahrzeugsicherheit und Fahrzeugkonzepte. Seit 2014 ist er stellvertretender Leiter und Leiter der Verkehrsunfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover.

Dietmar Otte ist Honorarprofessor an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, ehemaliger Leiter der Verkehrsunfallforschung an der Medizinischen Hochschule Hannover und Gastwissenschaftler an der Unfallchirurgischen Klinik der Medizinischen Hochschule Hannover. Seit 2016 ist er Leiter der BIOMED-TEC, welche interdisziplinäre forensische Begutachtungen durchführt.



## Prof. Dietmar Otte

### „Einfluss der Geschwindigkeit auf die Verletzungsschwere bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden und Bedeutung von somatischen und psychischen Verletzungsfolgen aus Sicht interdisziplinärer Begutachtungen“

Der Einfluss der Geschwindigkeit: Bei Unfällen besteht die technisch-physikalische Grundlage aus den Weg-Zeit-Zusammenhängen bei Reaktions- und Bremsweg. Die kinetische Energie bei Kollisionen wird somit von der Geschwindigkeit bestimmt. Sie ist bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 70 Kilometern pro Stunde doppelt so hoch wie bei 50! Auch im Falle von Gefahrensituationen im Straßenverkehr wird die erforderliche Zeit dadurch erhöht und Vermeidbarkeitsmöglichkeiten werden verspielt. Die Verletzungsschwere wird durch die während der Kollision übertragene Energie und die sodann auf die jeweiligen Körperpartien wirkenden Belastungen induziert. Letztere können zwar durch konstruktive Gestaltung beeinflusst werden und damit an der Verletzungsminde- rung mitwirken, doch bleibt der Geschwindigkeitsfaktor in der Eintrittswahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen bedeutsam.

Die Ist-Situation: Etwa 5 Prozent aller bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen werden schwerstverletzt (MAIS 3+), dies sind ca. 20% aller Schwerstverletzten (stationär im Krankenhaus Behandelte). Unfallanalysen zeigten für diese Schwerstverletzten ein deutlich höheres Geschwindigkeitsniveau als für die sonst Schwerverletzten, so Otte et al: bei 60% der verunfallten schwerstverletzten Fußgängern lag eine Geschwindigkeit bei Kollision von über 30 km/h vor, 60% der schwerstverletzten Motorradfahrer verunfallten unter Relativgeschwindigkeiten von über 50 km/h und 60% der PKW-Insassen erfuhren trotz Sicherheitsgurt und schützender Knautschzone unter Frontalkollision eine Unfallschwere in Form der kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung (Delta-V als Maß für die Kollisionsschwere) von über 50 km/h.

Bedeutung von Langzeitfolgen: Verletzungsschwere kann als eine reine Definition einer bestimmten Verletzungsfolge angesehen werden. Der Patient empfindet durch eine Verletzung u.a. Schmerz, Ausfall von Arbeitsleistung, Ausfall an Freizeit, Lebensfreude und monetärer Einschränkungen. Die eingetretene Verletzung orientiert sich an den sichtbaren, tastbaren und radiologisch erkennbaren Verletzungen, soweit sie ärztlich und im Bild gebenden Verfahren nachweisbar sind. Dennoch treten auch Einschränkungen auf, die in Form von Schmerzverarbeitung, psychischen und psychologischen bzw. psychosomatischen Folgen im Rahmen der Genesung in Erscheinung treten und damit insgesamt den Heilungsverlauf und die Heilungsdauer beeinträchtigen. Daneben führen auch nicht vollständig ausgeheilte Verletzungen zu zum Teil erheblichen Langzeitfolgen, die über Monate oder Jahre oder gar ohne vollständige Rehabilitation verbleiben.

Sicherheitskonzepte wie Sicherheitsgurt, Knautschzone, Airbags, ABS und ESP geben Sicherheit und bilden den wesentlichen Beitrag zum heute gültigen hohen Sicherheitsstandard, sie führten zu der derzeit geringsten Zahl an jährlich zu registrierenden Verkehrstoten. Doch die immer noch mit über 3.000 jährlichen Toten und mit über 70.000 Schwerverletzten (Jahr 2017, Quelle Destatis) erfordern dringend weitere Maßnahmen, u.a. die weitere Entschärfung und Sicherheitsgestaltung der Außenkonturen von PKW und LKW und eines verstärkten Sicherheitsbewusstseins der Motorradfahrer durch Nutzung von Schutzkleidung. Vor allem aber besitzt die Wahl einer angepassten Fahrgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer eine wichtige Rolle im sicherheitsbewussten Verhalten des Verkehrsteilnehmers. Dadurch können Verletzungen und auch Langzeitfolgen wirksam gemindert werden.

**Dr. med. Wolfram Hell**

**„Traumabiomechanische Analyse von Verkehrsunfällen.  
Wege zu Vision Zero in Deutschland“**

Seit den 70iger Jahren ist die Zahl der Verkehrstoten von über 20.000 auf 3.300 (2017) in Deutschland gesunken. Dennoch stagniert die Entwicklung seit 2010, wo nahezu 3.600 Menschen ums Leben kamen. Das Ziel des BMV, -40% der Verkehrstoten von 2010 bis 2020, wird mit hoher Wahrscheinlichkeit leider nicht erreicht werden können. Die Zielvorgabe für 2020 würde 2.160 Verkehrstote betragen. Eine noch höhere Anzahl stellen die sog. Schwerstverletzten dar, die als Polytrauma mit einem ISS Wert > 16 oder als Intensivpatienten bezeichnet werden: Hier wurden für das Jahr 2010 ca. 12.000 Personen vom Traumaregister geschätzt. Ca. 70.000 Patienten werden als Schwerverletzte (Aufenthalt 24 Std. im Krankenhaus) gezählt. Das bedeutet für das Jahr 2010 pro Monat: 5.800 Schwerverletzte, 1.000 Schwerstverletzte und 300 Getötete.

Die Philosophie der Schwedischen Vision Zero von Claes Tingvall, jetzt 20 Jahre alt, ist den Schwerpunkt auf die möglichst vollständige Vermeidung von Getöteten und Schwerstverletzten zu setzen. Hier gibt es keine Schuldfrage mehr, sondern die Systemdesigner, also die Verkehrsplaner und Fahrzeugkonstrukteure, sind für einen sicheren Verkehr verantwortlich. Es sollte ALLES Menschenmögliche getan werden, um Schwerstunfälle möglichst vollständig zu verhindern. Aus diesem Grund werden in Schweden seit 1997 ALLE Verkehrsunfälle mit Todesfolge untersucht und JEDEM Unfall mögliche Verbesserungsmaßnahmen nach der Haddon Matrix MENSCH – FAHRZEUG – UMFELD zugewiesen. Nach 6 Monaten wird dann kontrolliert, ob mögliche Maßnahmen auch umgesetzt worden sind. Extrem effizient in Schweden ist beispielsweise die Fahrbahntrennung von Landstraßen mit einer Reduktion der Verkehrstoten um 90%. Ebenso sind Kreisverkehre anstelle von T-Kreuzungen hochgradig effektiv. Insgesamt müssen die Straßenbauer mehr interdisziplinär in Unfallanalysen und -vermeidung einbezogen werden.

Aktuelle Unfallszenarien für Deutschland und Ideen zur weiteren Reduktion von Verkehrstoten und Schwerstverletzten werden vorgestellt.



Dr. med. Wolfram Hell arbeitet am Institut für Rechtsmedizin der Universität München in der Abteilung für Verkehrssicherheit und ist der 1. Vorsitzende, der Gmtd e.V. (Gesellschaft für Medizinische und Technische Traumabiomechanik D-A-CH).

## Stefanie Jeske

### „Folgeschäden durch zeitnahe Unterstützung verhindern“

Die unfallbedingten Verletzungen setzen für die Betroffenen nicht selten das bisherige Verständnis von Sicherheit und Selbstbestimmung außer Kraft. Die plötzlich eingetretene Hilflosigkeit stellt eine enorme Herausforderung für alle Beteiligten dar.

Die möglichen Grundvoraussetzungen und die daraus völlig individuell entstehenden Fragen in derartigen Situationen sind vielfältig. Welche Handlungen und Lösungen notwendig sind, hängt von etlichen Faktoren ab. Beispielhaft: Verfügt der Betroffene über familiäre Anbindung, ist er mit seiner Not alleine, hat er Verpflichtungen, die dringenden Handlungsbedarf erfordern usw.?

Neben den Problemen im gesundheitlichen Bereich werden die Betroffenen mit der Tatsache konfrontiert, dass sie der Situation ausgeliefert sind und von keiner Seite die Unterstützung erhalten, die sie in dieser desolaten Lage dringend benötigen. Sie fühlen sich ausgeliefert und ungerecht behandelt, die Gefahr von zusätzlichen psychischen Beeinträchtigungen wächst mit jedem Tag. Dies wiederum kann zur Folge haben, dass weitere somatische Beschwerden auftreten.

Ein langer Leidensweg entsteht.

Wir können den Unfall und die daraus resultierenden Verletzungen nicht rückgängig machen. Wir können aber verhindern, dass die Betroffenen zusätzliches, unnötiges Leid erfahren.

Es müssen verbindliche Lösungen geschaffen werden. Lösungen, die verhindern, dass die Übernahme der Verantwortung immer wieder abgelehnt werden kann. Je länger sich der Genesungsweg gestaltet, desto höher werden die Kosten für alle Beteiligten.

Diese Lösungen können wir nur gemeinsam und auf Augenhöhe erarbeiten. Tage wie diese, Tage an denen wir uns im Kollektiv austauschen um dieses gesellschaftliche Problem aus der trügerischen „Einzelfalllüge“ zu befreien, tragen erheblich dazu bei.



Stefanie Jeske ist die Gründerin und 1. Vorsitzende von subvenio e. V., welcher sich mit Aufklärung, Prävention, Unterstützung und Beratung für Unfallopfer beschäftigt.

## PKin Helena Hüttemann

### „Versorgung von somatischen und psychischen Verkehrsunfallfolgen“

Verkehrsunfälle sind in der heutigen Gesellschaft fester Bestandteil des alltäglichen Lebens. Die tägliche Konfrontation mit dem zu oft verharmlosten „Tatort Straßenverkehr“ ist ein möglicher Grund dafür, dass die große Mehrheit der Gesellschaft kein Bewusstsein für das Gefahren- und Schadenrisiko im Straßenverkehr, einschließlich der evtl. daraus entstehenden weiteren Folgen, hat. Als Folgen treten neben somatischen auch psychische Verletzungen auf, dessen Ausprägung unabhängig von der Schwere des Unfalles ist. Das Schicksal von Verkehrsunfallopfern wird in der Gesellschaft meist subjektiv schwächer gewichtet, als das Leid von Verbrechensopfern. Die bereits gefertigte Bachelorarbeit stellt ausschließlich die Problematik der Versorgung von somatischen und psychischen Verkehrsunfallfolgen dar. Zusätzlich wird die finanzielle und rechtliche Unterstützung bzgl. der Versorgung von Unfallopfern berücksichtigt. Ziel ist es, ein realitätsnahes Bild der grundsätzlichen Bedürfnisse von Verkehrsunfallopfern und den zu deren Erfüllung notwendigen Leistungen zu entwickeln. Die Versorgung und Unterstützung von Verkehrsunfallopfern sollen näher beleuchtet bzw. analysiert und der Blickwinkel der Gesellschaft auf die Verkehrsunfallopfer soll vergrößert werden. Es wird auf Problematiken eingegangen, welche sich seitens der Polizei bereits am Unfallort ergeben. Ebenso werden Unzulänglichkeiten hinsichtlich der ärztlichen Behandlung in Krankenhäusern und im weiteren Rehabilitationsverlauf in der Pflege analysiert. Auch befasst sich die Arbeit mit der Unterstützung von Hilfsangeboten und der Geltendmachung von Ansprüchen. Eine engere Zusammenarbeit z. B. zwischen der Institution Polizei und den Krankenhäusern wird genauso thematisiert, wie die besondere Bedeutung der Kostenübernahme durch die Versicherungen. Mit Hilfe dieser Aspekte gilt es die Frage zu beantworten, inwiefern Verbesserungspotenzial hinsichtlich der medizinischen, psychischen und rechtlich-finanziellen Versorgung von Geschädigten nach einem schweren Verkehrsunfall besteht und ausgeschöpft werden sollte. Die Beantwortung dieser Frage basiert hauptsächlich auf Experteninterviews mit Rechtsanwälten, Hilfsorganisationen, einem Arzt und der Leitung einer Einrichtung für Intensivpflege sowie Gesprächen mit Unfallopfern. Anhand dieser ist ein umfangreiches Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Versorgung von Verkehrsunfallopfern festzustellen. Um in einem ersten Schritt die Versorgungslücken schließen zu können, müssen unter anderem Gesetze reformiert werden. Institutionen wie Polizeibehörden, Hilfsorganisationen und Krankenhäuser sowie Versicherungsträger haben dem aufbauend, insofern zu reagieren, als dass Verkehrsunfallopfer wirksamer versorgt und unterstützt werden. Eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten ist langfristig zielführend.



Helena Hüttemann studierte Polizeivollzugsdienst an der Fachhochschule für Öffentliche Verwaltung NRW, Münster. Im August 2018 beendete sie das Studium mit der Bachelorarbeit „Versorgung von somatischen und psychischen Verkehrsunfallfolgen“. Seit September 2018 versieht sie ihren Dienst als Polizeikommissarin in der KPB Warendorf.

## EPHK Achim Jaspers

### „Polizeilicher Opferschutz – das Klever Modell“

Die Kreispolizeibehörde Kleve hat in Zusammenarbeit mit der evangelischen Landeskirche in den Jahren 1999 und 2000 das Projekt „Ein Jahr danach“ durchgeführt. Insbesondere die im Rahmen des Projekts geführten Gespräche mit Angehörigen und Betroffenen brachten eine Vielzahl von Bedürfnissen, Wünschen und Fragen von Beteiligten und Angehörigen schwerstverletzter und getöteter Personen hervor. Die zahlreichen Gespräche haben gezeigt, dass Unfall sowie Tod nahestehender Personen aus Sicht von Angehörigen unwirklich und das Bedürfnis nach Information unerfüllt geblieben waren.

Mit dem Ziel, die Qualität von Opferbetreuung und Unfallaufnahme zu steigern sowie Betroffene, Zeugen und Ersthelfer zu stabilisieren, wurden die Ergebnisse des Projektes 2001 mit einer themenbezogenen Dienstanweisung und Einführung der Besonderen Aufbauorganisation (BAO) „Schwerer Verkehrsunfall“ sowie der Einrichtung des Bereitschaftsdienstes Opferschutz umgesetzt. Bei polizeilichen Einsatzanlässen mit lebensgefährlich verletzten oder getöteten Personen wird seitdem der Bereitschaftsdienst Opferschutz durch die Leitstelle alarmiert. Die Kräfte des Bereitschaftsdienstes übernehmen im Einsatzfall die Aufgaben im Einsatzabschnitt Opferschutz. Zu diesen gehören unter anderem die zeitnahe Benachrichtigung von Angehörigen und Bezugspersonen, die Übergabe von persönlichen Gegenständen, das Ermöglichen eines zeitnahen Abschiednehmens, das Treffen von Maßnahmen zur Vermeidung von Eigen- und Fremdgefährdung sowie die zeitnahe Kontaktaufnahme mit Ersthelfern und Zeugen. Die Aufgabenwahrnehmung der Kräfte des Bereitschaftsdienstes geschieht regelmäßig mit Einbindung der Notfallseelsorge.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereitschaftsdienst Opferschutz werden durch behördeninterne Fortbildung unter Einbindung von externen Fachleuten qualifiziert. Wochenweise versehen zwei Beamtinnen/Beamte den Bereitschaftsdienst. Die derzeit rund 30 Angehörigen kommen direktionsübergreifend aus verschiedensten Dienststellen der Behörde. Für die Kräfte des Bereitschaftsdienstes werden regelmäßig Supervisionen angeboten.

Die in mittlerweile über 15 Jahren gewonnenen Erfahrungen und die zahlreichen Rückmeldungen von Betroffenen zeigen, dass durch die Aufgabenwahrnehmung im Bereitschaftsdienst die im Ergebnisbericht des Projektes „Ein Jahr danach“ dargelegten Ziele weitestgehend erreicht werden können.



EPHK Achim Jaspers ist aktuell Pressesprecher der KP B Kleve. Zuvor war er unter anderem Wachleiter, Dienstgruppenleiter einer Leitstelle und Dienstgruppenleiter in Polizeiwachen der Kreispolizeibehörde Kleve, seit 1995 Lehrbeauftragter an der FHöV NRW in den Fächern Verkehrslehre und Verkehrsrecht. Er arbeitet im Projekt „Ein Jahr danach“ und ist im Bereitschaftsdienst Opferschutz seit dessen Einrichtung im Jahr 2001 tätig.

## M. Sc. Muriël Booms

### „Opfer von Verkehrsdelikten – Was brauchen Verkehrsoffer und wie kann damit umgegangen werden?“

Im Jahr 2017 kamen jede Woche 487 Menschen auf europäischen Straßen ums Leben, weitere 2.596 wurden schwer verletzt, was ihr Leben dramatisch veränderte. Diese Zahlen sind enorm und berücksichtigen nicht einmal die Eltern, Partner, Kinder, Freunde und andere Bekannte, die ebenfalls von Kollisionen betroffen sind. Trotz dieser großen Menge an direkt und indirekt geschädigten Personen wird die Viktimisierung im Straßenverkehr oft bagatellisiert und als Kollateralschaden für die Aufrechterhaltung der Mobilität angesehen. Diese Verharmlosung auf sozialer Ebene hat Auswirkungen auf Fachleute, die mit den Folgen von Straßenverkehrsunfällen befasst sind.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Partner des von der EU geförderten Projekts „Opfer von Verkehrsdelikten“, Rondpunt (Belgisches [Flämisches] Kompetenzzentrum für alle an einem Verkehrsunfall Beteiligten), und das Leuven Institute of Criminology an der Universität Leuven, Belgien, zum Ziel gesetzt, das Bewusstsein der Professionellen für die Bedürfnisse der Verkehrsoffer zu schärfen, klare Informationen zu entwickeln, die ehrenamtlichen Helfer zu stärken und den Zugang zu allen möglichen Unterstützungsmöglichkeiten zu verbessern. Um die oben genannten Ziele zu erreichen, werden für die europäischen Mitgliedstaaten mehrere praktische Leitfäden, Konzepte und Informationsmittel entwickelt.

Mit der Präsentation wird ein prägnanter Überblick über die identifizierten Bedürfnisse von Verkehrsoffern und deren (hinterbliebenen) Angehörigen gegeben. Im Anschluss daran wird diskutiert, ob diese Bedürfnisse „speziell“ oder „ähnlich“ den Bedürfnissen der Opfer im Allgemeinen (Kriminalitäts-/ Katastrophenopfer) sind. Darüber hinaus wird die Bedeutung der interdisziplinären Zusammenarbeit für die Erfüllung der herausgearbeiteten Bedürfnisse besprochen. Neben der Erläuterung des Konzepts und seiner Relevanz wird auch dargestellt, wie und auf welcher Ebene die interdisziplinäre Zusammenarbeit umgesetzt werden kann. Der eher theoretische Überblick wird durch gute praktische Beispiele aus mehreren europäischen Mitgliedstaaten ergänzt.

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 sehr wichtig. Wenn sie aber zusätzlich mit den anderen Fachleuten der Rettungskette so eng wie möglich kooperieren, können sie eine noch wichtigere Rolle bei der Bewältigung der Probleme der Verkehrsunfallopfer und deren Angehörigen spielen.



Muriël Booms hat ihren Master-Abschluss in Kriminologie an der KU Leuven (Belgien) im Jahr 2017 gemacht. Nach ihrem Studium begann sie am Leuven Institute of Criminology (KU Leuven) in der Forschungslinie ‚Restorative Justice and Victimology‘ zu arbeiten. Ihre Forschungstätigkeit betrifft aktuell hauptsächlich das EU-Projekt ‚Victims of Road Traffic Offences‘.

## RA Anja Bollmann

### „Sozialrechtliche Situation von Verkehrsunfallopfern“

Der Vortrag betrifft die Überlagerung der Verkehrsunfallschadenregulierung durch sozialrechtliche Vorschriften. Das Sozialrecht vereint als Querschnittsmaterie zahlreiche einzelne Rechtsgebiete und Gesetzesmaterien in sich. Bei unfallbedingten Verletzungen kommt die sozialversicherungsrechtliche Leistungsebene zum Tragen. Hier kann der gesetzliche Forderungsübergang dazu führen, dass das Unfallopfer seine Ansprüche selbst nicht mehr geltend machen kann. Zu beachten ist auch der Leistungsumfang der Sozialversicherungsträger. Besteht Eintrittspflicht, deckt die Leistung den tatsächlich entstandenen Schaden nicht immer vollständig ab.



Nach Abschluss des Studiums der Rechtswissenschaften an der Universität zu Köln 1995 und einer Tätigkeit in der Kommunalverwaltung, erfolgte für Anja Bollmann 1996 die Zulassung zur Rechtsanwaltschaft. Seit 1999 führt sie in eigener Kanzlei in der Nähe von Köln Verwaltungs- und Rechtsstreite in der ganzen Bundesrepublik bis zum Bundessozialgericht. Überwiegend geht es dabei um Ansprüche aus der gesetzlichen und privaten Kranken- und Pflegerechtsicherung nach dem Schwerbehinderten-, Unfallversicherungs- und Rentenversicherungsrecht. Ihre anwaltliche Arbeit wird ergänzt durch eine umfassende Vortrags- und Schulungstätigkeit.

## Prof. Dr. jur. habil Anja Schiemann

### „Staatliche Opferhilfe und -entschädigung: auch bei Verkehrsunfällen?“

Erläuterung der aktuellen Opferentschädigungsmöglichkeiten und deren Grenzen

Es gibt diverse Möglichkeiten für Verkehrsunfallopfer, Entschädigung zu erhalten. Eine Möglichkeit bietet das Opferentschädigungsgesetz, das in den dort gesetzlich normierten Fällen zu einem staatlichen Entschädigungsanspruch führt. Voraussetzung eines Entschädigungsanspruchs ist eine gesundheitliche Schädigung infolge eines vorsätzlichen, rechtswidrigen, tätlichen Angriffs. Unter Umständen werden nach dem Gesetz auch psychische Schäden, insbesondere „Schockschäden“, ersetzt. Allerdings ist das Opferentschädigungsgesetz gem. § 1 Abs. 11 OEG nicht anzuwenden „auf Schäden aus einem tätlichen Angriff, die von dem Angreifer durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges oder eines Anhängers verursacht worden sind.“ Dadurch werden alle mittels Kraftfahrzeug verübten Anschläge, wie bspw. der Terroranschlag auf dem Berliner Breitscheidplatz, vom Opferentschädigungsgesetz nicht erfasst

In solchen Fällen kann das Verkehrsunfallopfer ggf. eine Entschädigung in Form eines Härteausgleiches erlangen. Voraussetzung hierfür ist zunächst, dass sich aus der Anwendung des Gesetzes eine besondere Härte im Einzelfall ergibt, die sich auch nach lückenschließender Interpretation und Auslegung des Gesetzes nicht vermeiden lässt. Der Ausschluss der Entschädigungsleistung muss zudem ein krasser Ausnahmefall, d.h. nicht vom Gesetzgeber voraussehbar, sein. Dies ist

bei Amok- und Terrorfahrten der Fall. So wurden beispielsweise bislang ca. 1,8 Mio. € an die Anschlagsoffer von Berlin 2016 ausgezahlt.

Neben der staatlichen Entschädigung können Verkehrsunfallopfer ihre zivilrechtlichen Ansprüche gegen den Unfallverursacher im Wege des Adhäsionsverfahrens geltend machen oder zivilrechtliche Klage erheben. Haben Verkehrsunfallopfer keinerlei Ansprüche gegen den Fahrer, Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs, den Schadensversicherer oder einem Versicherungsverband, können sie ggf. eine Entschädigung aus dem „Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen“ erhalten.

Der Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode sieht eine Änderung des Opferentschädigungsgesetzes vor. Es soll eine Anpassung der Normen an die Bedürfnisse der Opfer von Gewalt-, einschließlich Terrortaten erfolgen und psychische Gewalt grundsätzlich in den Gewaltbegriff mit einbezogen werden. Des Weiteren sollen neue Leistungen der Sofort- bzw. Akuthilfen gewährt werden.



Prof. Dr. Anja Schiemann ist Fachgebietsleiterin des Fachgebiets Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminalpolitik an der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster.

. . . . .

### **Dipl.-Geo. Jacqueline Lacroix**

#### **„Das Projekt REVIVE des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) – aktueller Sachstand“**

Ein funktionierendes Rettungswesen und eine gute Versorgung der Patienten nach einem Verkehrsunfall erhöhen die Überlebensrate der Betroffenen. Laut Forschungsergebnissen verringert die Verkürzung der Zeitspanne zwischen dem Unfallgeschehen und der Ankunft der Rettungskräfte von 25 auf 15 Minuten die Sterbewahrscheinlichkeit um ein Drittel. Die Unterschiede des „Post-Accident-Care“, also der Versorgung der Unfallopfer, sind innerhalb der EU groß. Obwohl die gute Versorgung der Unfallopfer als wichtiger Bestandteil einer Verkehrssicherheitsstrategie erachtet wird, wird sie in einigen EU-Staaten nicht mit konkreten Maßnahmen begleitet.

Mit dem Projekt REVIVE möchte der ETSC daher den Kenntnisstand über das Rettungswesen und der Versorgung der Verletzten innerhalb der EU erhöhen. Dazu sollen Verfahrensweisen im Rettungswesen einzelner EU-Länder dokumentiert werden und Strategien, die als wirksam identifiziert wurden, kommuniziert werden. Mit dem Ziel, gute Praktiken in der EU zu ermitteln und zu fördern, sollen Kontakte zwischen den Verkehrssicherheitsexperten und Experten aus dem Bereich des Rettungswesens und des Gesundheitssektors aufgebaut werden, um den Informations- und Wissensaustausch zu erleichtern.

Für die Umsetzung des dreijährigen Projekts, das von Toyota Motor Europe finanziell unterstützt wird, sind fünf „Runde Tische“ in verschiedenen Regionen Europas organisiert worden. Drei haben bereits stattgefunden. Es ist vorgesehen, fünf Fallstudien zu veröffentlichen, um Praxisbeispiele zu skizzieren. Im Rahmen einer Videoreportage soll darüber hinaus die Bedeutung eines effizienten Rettungswesens für die Verkehrssicherheit erläutert und im Rahmen einer großen internationalen Konferenz in Brüssel all diese Ergebnisse einem breiten Publikum gegen Ende der Projektlaufzeit nahegebracht werden.



Dipl. Geogr. Jacqueline Lacroix ist Leiterin des Referats Europa und Verkehrsmedizin im Deutschen Verkehrssicherheitsrat. Sie hat an der Universität Köln die Schwerpunkte Wirtschaftsgeografie, Entwicklungsländer und Verkehrswissenschaft belegt. Sie leistet Lobbyarbeit auf europäischer Ebene, arbeitet bei EU-Projekten mit und hält Vorträge im In- und Ausland zu diversen Themen der Verkehrssicherheit. Zudem ist sie Koordinatorin des Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin.

## **Generalstaatsanwältin a.D. Elisabeth Aucher-Mainz**

### **„Rückblick auf das erste Jahr der Beauftragten für den Opferschutz des Landes Nordrhein-Westfalen“**

Den Belangen der Opfer von Straf- und Gewalttaten wird in Nordrhein-Westfalen seit 2017 ein besonderes Augenmerk gewidmet: Die CDU/FDP – Landesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vom 26. Juni 2017 unter der Überschrift „Opferschutz“ u.a. ausgeführt: „Wir werden die Berufung eines Opferschutzbeauftragten nach dem Vorbild des Landes Berlin prüfen, um den Opferschutz in Nordrhein-Westfalen durch Unterstützungsangebote nachhaltig zu stärken und die verschiedenen bestehenden Hilfsangebote besser zu koordinieren und miteinander zu vernetzen.“

Diese Prüfung ist umgehend erfolgt und mit dem Ergebnis, dass auch in Nordrhein-Westfalen eine derartige Stelle einzurichten ist, zügig abgeschlossen worden. Bereits am 1. Dezember 2017 bin ich durch den Minister der Justiz – Herrn Peter Biesenbach – zur ersten Beauftragten für den Opferschutz des Landes Nordrhein-Westfalen bestellt worden.

Die Stelle der Beauftragten für den Opferschutz, in der ich von drei Mitarbeiterinnen unterstützt werde, ist zum einen eine zentrale Ansprechstelle für Opfer von Straf- und Gewalttaten aller Art. Die sofort ab dem 1. Dezember 2017 vielfältig bei uns eingehenden Anliegen von Opfern werden geprüft und bei einfach gelagerten verfahrensunabhängigen rechtlichen Fragen (z. B. wie und wo kann ich eine Strafanzeige erstatten) sogleich beantwortet. Bei komplexen rechtlichen Problemen können und dürfen wir keine Beratung geben. In diesen Fällen empfehlen wir den Opfern, sich anwaltlich beraten zu lassen.

Viele Opfer, die sich an uns wenden, sind durch eine Straf- oder Gewalttat traumatisiert und/oder haben materielle Schäden erlitten. Hier bieten wir den Menschen – soweit es ihnen zeitlich und

entfernungsmäßig möglich ist – ein persönliches Gespräch in unseren Räumen an oder führen mit ihnen Telefonate. In der Regel kann den Opfern entweder schon während des persönlichen oder telefonischen Gesprächs oder zeitnah später eine wohnortnahe Beratungsstelle oder die zuständige Stelle (z. B. für die Beantragung einer Leistung nach dem Opferentschädigungsgesetz) genannt werden. Wir lotsen die Opfer also weiter, d.h. wir weisen ihnen einen Weg, wie ihnen geholfen werden kann.

Gut und sinnvoll lotsen können mein Team und ich aber nur, wenn wir wissen, welche Behörde, Einrichtung oder Beratungsstelle wo arbeitet und was diese leisten kann. Dafür ist Netzwerkarbeit für uns von großer Wichtigkeit! Wir informieren uns über die bereits bestehenden, professionell und bewährt arbeitenden Opferhilfeeinrichtungen in Nordrhein-Westfalen.

Aufgrund unserer Tätigkeit erkennen wir, wo Schwachstellen im Opferschutz in Nordrhein-Westfalen bestehen und können auf Verbesserungen im Sinne der Opfer hinwirken.

Die Resonanz, die diese Stelle bereits im ersten Jahr erfahren hat, ist uneingeschränkt positiv. Die Einrichtung der Stelle einer Beauftragten für den Opferschutz in Nordrhein-Westfalen ist mithin ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung!



Generalstaatsanwältin a.D. Elisabeth Auchter-Mainz ist Beauftragte für den Opferschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (seit 01.12.2017). Sie arbeitete zuvor als Staatsanwältin/Oberstaatsanwältin bei der Staatsanwaltschaft Aachen, als Referentin/Referatsleiterin im Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen, als Dezernentin/Abteilungsleiterin bei der Generalstaatsanwaltschaft Köln, als Leitende Oberstaatsanwältin in Aachen und bis zum 31.12.2016 als Generalstaatsanwältin in Köln.

Wir bedanken uns für Ihre Teilnahme und Ihr Engagement.



Der Deutsche Verkehrsexpertentag 2018 wird gefördert durch die Sparkasse Münsterland Ost.

VOD • Postfach 100 553 • DE 48054 Münster  
Telefon: +49 (0) 160 626 84 84  
E-Mail: [info@vod-ev.org](mailto:info@vod-ev.org)  
Internet: [www.vod-ev.org](http://www.vod-ev.org)



Sitz des Vereins:  
Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)  
Zum Roten Berge 18-24 • DE 48165 Münster

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.

20. November 2018 im Bildungszentrum „Carl Severing“, Münster