## FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE EUROPEAN FEDERATION OF ROAD TRAFFIC VICTIMS EUROPÄISCHER VERBAND DER STRASSENVERKEHRSOPFER

# AUSWIRKUNGEN VON UNFALLTOD UND VERLETZUNG IM STRASSENVERKEHR

Untersuchung über die Hauptgründe der Verminderung der Lebensqualität und des Lebensstandards von Strassenverkehrsunfallopfern und ihren Familien
Vorschläge zur Verbesserung dieser Situation

## **SCHLUSSBERICHT**

Studie in Zusammenarbeit mit der Kommission der Europäischen Union Februar 1995

## **INHALT**

ZUSAMMENFASSUNG	1
GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG	2
METHODIK	3
TEILNEHMENDE ORGANISATIONEN	5
EUROPÄISCHE ERGEBNISSE	7
SCHLUSSFOLGERUNGEN	13
GESETZESVORSCHLÄGE	16
LITERATUR	18

## FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE

Case Postale 2080

CH-1211 Genève 2 Dépôt

Suisse

Internet: http://home.worldcom.ch/~fevr/index.html

e-mail: fevr@worldcom.ch

## Strassenverkehrsunfälle: Die Folgen für Getötete, Verletzte und ihre Familien

## Zusammenfassung

Eine frühere Studie der FEVR, des Europäischen Verbandes der Strassenverkehrsopfer, hat nachgewiesen, dass Familien von Verkehrstoten ebenso wie auch behinderte bzw. gesundheitlich geschädigte Unfallopfer und ihre Familien eine dramatische Minderung ihrer Lebensqualität und ihres Lebensstandards erfahren.

Die vorliegende Studie wurde erstellt, um einen tieferen Einblick in die dafür verantwortlichen Gründe zu erhalten und Methoden zum Nachweis für die derzeitigen Realsituationen zu entwickeln. 16 Unfallopfer-Organisationen in 9 europäischen Ländern, unterstützt von ca. 10.000 Familien, haben mit Hilfe eines umfangreichen Fragebogens eine Übersicht über die Situation behinderter bzw. gesundheitlich geschädigter Unfallopfer und ihrer Angehörigen durchgeführt.

#### Signifikante Ergebnisse dieser Studie waren:

- Die Informationen an Verkehrsunfallopfer betreffend ihrer gesetzlichen Rechte und die existierenden Hilfsorganisationen sind z.Zt. vollkommen unzureichend.
- Die meisten Opfer und die betroffenen Familien benötigen ein hohes Mass an emotionaler, praktischer und gesetzlicher Hilfe.
- Die Opfer und ihre Familien äussern höchste Unzufriedenheit über ihre Erfahrungen mit Straf- und Zivilgerichtsbarkeit.
- Unfallbedingte, häufig bestehende Hirnschäden mit der Folge langer Beeinträchtigung finden bislang keine ausreichende gesetzliche Anerkennung.
- Seelische Leiden bei Verkehrsopfern und ihren Familien sind oft stark ausgeprägt und langandauernd. Diese Leiden verschlimmern sich und sind oft Ursache psychosomatischer Krankheiten, welche fatale Folgen, auch Todesfälle, nach sich ziehen können.

Diese Problemkreise wurden genau untersucht und Vorschläge für praktische Lösungen vorgestellt. Ein Katalog möglicher Gesetzesmassnahmen zugunsten der Opfer wurde ausgearbeitet. Mehrere dieser Bestrebungen werden in einigen europäischen Ländern gerade verwirklicht.

## Gegenstand der Untersuchung

Unsere vorhergehende Studie "über seelische, körperliche und materielle Schäden bei Verkehrsunfallopfern und ihren Familien nach Verkehrsunfällen" hat gezeigt, dass 90% der Familien von getöteten Verkehrsteilnehmern und 85% der Familien von behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfern eine signifikante und in der Hälfte der Fälle sogar dramatische, praktisch fortdauernde Minderung ihrer Lebensqualität erfuhren. Darüber hinaus berichteten ca. 50% der Familien von Verkehrstoten und 60% von behinderten Unfallopfern oder ihrer Familien über einen langwierigen, substantiellen und sogar dramatischen Rückgang ihres Lebensstandards.

Diese Ergebnisse zeigten eine bisher nicht für möglich gehaltene Auswirkung von Strassenverkehrsunfällen auf die Familien von Verkehrstoten und von behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Opfern und bestätigten die erhebliche Wirkung, die sie auf gesundheitlich geschädigte Opfer haben. Auch die enormen sozialen Kosten und finanziellen Langzeitauswirkungen auf die jeweiligen nationalen Ressourcen, die sich aus diesen individuellen Leidensgeschichten ergeben, wurden verdeutlicht.

Die bereits festgestellten extremen Leiden von Verkehrsunfallopfern und ihrer Familien berechtigen die dringende Forderung nach grösserer Beachtung und Hilfe. Die Bedeutung der Beeinträchtigung muss erkannt und anerkannt, die soziale und gesetzliche Hilfe verbessert werden.

Unfallopfer benötigen gesetzliche Hilfe. Die dazu notwendige Vorgehensweise muss der Schwere des Unfallereignisses und seiner Folgen gerecht werden. Gesetzliche Vorgänge müssen vereinfacht werden, um schnellere Ergebnisse zu ermöglichen. Die Höhe der Entschädigung Unfallverletzter und ihrer Familien muss angehoben werden, um sicherzustellen, dass deren Lebensstandard beibehalten werden kann.

Das Ergebnis dieser Studie wird also dazu dienen, die Aufmerksamkeit der Verantwortlichen national und europaweit auf diese Schicksale zu lenken, die ja durch Strassenverkehrsunfälle verursachte Leidensgeschichten sind. Der Konsens für eine Verminderung der Gefahren auf den Strassen durch Erziehung, gesetzliche Konsequenz und andere Massnahmen könnte so erreicht werden.

## Methodik

Um die Gründe für den Rückgang von Lebensqualität und Lebensstandard zu ermitteln, wurde den Strassenverkehrsopfern und ihren Familien ein Fragebogen zugesandt. Der Fragebogen war anonym und bestand aus 56 Fragen, die in folgende 8 Abschnitte unterteilt waren:

#### O. Einleitende Fragen

Persönliche Fragen betreffend Unfallopfer und deren Angehörige, Alter, Unfallzeitpunkt etc.

#### A. Soforthilfe und Information

Diese Fragen dienten zur Feststellung, ob die Unfallopfer/Angehörigen von den verschiedenen Stellen, mit denen sie nach dem Unfall in Kontakt kamen, angemessene Ersthilfe und/oder Informationen erhielten.

#### B. Gerichtsverfahren

Die Befragten wurden um ihre Meinung darüber gebeten, ob sie in ihrem Fall vor Gericht Gerechtigkeit erfahren hatten und wie sie behandelt wurden. Sie wurden um mögliche Verbesserungsvorschläge gebeten.

#### C. Versicherungen - Zivilrechtliche Fragen

Die Befragten sollten ihre Verhandlungen mit den Versicherungsgesellschaften beschreiben und darlegen, ob ihnen aus ihrer Sicht faire Entschädigung angeboten wurde. Im Falle der gerichtlichen Verfolgung ihrer Rechte sollten sie ihre Meinung zur finanziellen Gerechtigkeit sowie zu der Länge ihres Verfahrens äussern und Verbesserungsvorschläge machen.

#### D. Gesundheitliche Hilfe für Unfallverletzte

Diese Frage diente zur Feststellung der momentanen gesundheitlichen Verfassung der behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfer. Weiters wurde gefragt, ob sie mit medizinischer Versorgung und Rehabilitation zufrieden waren. Ergänzende Fragen wurden im Zusammenhang mit etwaigen Kopfverletzungen gestellt.

## E. Psychologische und physiologische Beeinträchtigung der Unfallopfer und ihrer Angehörigen

In diesem Abschnitt wurden sekundäre psychologische und physiologische Auswirkungen auf die Gesundheit des jeweiligen Befragten erforscht. So konnten direkte physische Verletzungen, die durch den Unfall verursacht wurden, ausgeschlossen werden. Dieser Sekundärschaden wird von den Gerichten und Versicherungsgesellschaften trotz oftmals schwerer und langdauernder Leiden der Betroffenen generell verkannt.

## F. Konsequenzen für das weitere Leben

Die Befragten wurden dazu aufgefordert, die Veränderungen aufzuzeigen, die das Unfallereignis in bezug auf ihren Lebensweg, ihren Verbrauch an Psychopharmaka, ihre Beziehung zu Familie, Freunden und Kollegen und ihre Möglichkeit, das Leben zu meistern, mit sich brächte.

## G. Konsequenz für die Arbeit/Beschäftigung

Die Befragten sollten Änderungen aufzeigen, die der Unfall in ihrem Berufsleben nach sich zog.

Die Intention des Fragebogens war, die meisten der möglichen Umstände aufzudecken, welche die Lebensqualität und den Lebensstandard von Familien von getöteten oder behinderten Verkehrsunfallopfern mindern. Zu diesem Zweck sollten alle Organisationen, die an dieser Untersuchung teilnahmen, unter jedem der oben genannten Punkte eine Liste von Fragen liefern, die, gestützt auf die Erfahrungen der Organisationen, diese Situation klären könnten.

Mehrere 100 mögliche Fragen wurden gesammelt und daraufhin überprüft. Deren Zahl wurde dann sukzessive reduziert und der Entwurf eines Fragebogens an die verschiedenen Organisationen zur abschliessenden Überprüfung verteilt. Es wurden einfache Begriffe gewählt, um sicherzustellen, dass die Fragebögen leicht verständlich sind. Zum Schluss blieben dann 56 endgültige Fragen übrig, die nach Überzeugung der Kommission (d.s. Vertreter der Organisationen) die meisten Situationen abdeckten. Da wie immer jeder Fall seine eigene Besonderheiten besitzt und bekanntlich jede rigide Vorformulierung auch weniger wichtige Ergebnisse haben könnte, endete jeder Abschnitt mit der Frage nach zusätzlichen Kommentaren.

Die endgültige englische Version wurde dann als Basis für die Übersetzungen ins Französische, Deutsche, Italienische, Flämische, Holländische und Griechische verwendet.

Die Fragebögen wurden zusammen mit einem erklärenden Brief, der von der jeweiligen nationalen Organisation vorbereitet worden war, per Post an die Unfallopfer und ihre Familien gesandt. Es wurde darauf geachtet, dass der Fragebogen in einer so neutralen Art wie möglich präsentiert wurde. Eine exakte Übersetzung vom Englischen in die anderen Sprachen war nicht leicht, da nicht alle Begriffe ein exaktes Äquivalent in den anderen Sprachen haben. Das ist leider in mehrsprachigen Untersuchungen nicht zu vermeiden.

## Teilnehmende Organisationen

Folgende Organisationen - alle Mitglieder der FEVR (Europäischer Verband der Strassenverkehrsopfer) - nahmen an dieser Untersuchung teil:

- Association de Parents pour la Protection des Enfants sur la Route, West (Belgien)
- Association de Parents pour la Protection des Enfants sur la Route, Région Wallones (Belgien)
- Association des Familles des Victimes de la Circulation (France)
- Association des Familles des Victimes de la Route (Schweiz)
- Association des Victimes de la Route (Luxemburg)
- Associazione Italiana delle Famiglie delle Vittime della Strada (Italien)
- Campain Against Drinking and Driving (Grossbritannien)
- Dignitas (Deutschland)
- Ligue contre la Violence Routière (Frankreich)
- Parents d'Enfants Victimes de la Route (Belgien)
- RoadPeace (Grossbritannien)
- Strada Amica, Associazione Italiana per la Tutela della Vita sulle Strade (Italien)
- Strada Amica, Associazione per la Siccureza degli Utenti Deboli (Italien)

Diese Organisationen sind hauptsächlich wichtige Verbände für die Strassenverkehrsopfer, ihre Familien, Freunde und interessierte Personen. Ziele dieser Vereinigungen sind:

- a) moralische, gesetzliche und praktische Hilfe für die Unfallopfer zu gewährleisten,
- b) Beitrag zur Prävention von Verkehrsunfällen durch Kampagnen gegen Gewalt, Nachlässigkeit, Alkoholgenuss und Verstösse gegen die Strassenverkehrsordnung beim Lenken eines Fahrzeuges.

Auch andere Organisationen, die nicht Mitglieder der Föderation sind, nahmen ebenfalls an dieser Untersuchung teil:

- Centre of Research and Prevention of Injuries among the Young (Griechenland)
- Institute of Social and Preventive Medicine(Griechenland)
- A.N.W.B. (Niederlande)

Die erstgenannte Organisation ist ein Forschungszentrum der (Schul-) Medizinischen Fakultät der Universität Athen. Die letzten beiden erwähnten Organisationen leisten Hilfe für Unfallopfer. Diese Organisationen sind keine Unfallorganisationen, deshalb kann die Auswahl der Befragten und ihrer Antworten unterschiedlich sein. Wir werden weiter unten sehen, dass die Resultate trotz unterschiedlichem Ansatz im Trend der Ergebnisse der Föderation liegen.

Inwieweit die Ergebnisse der letzten drei Organisationen gegenüber den Ergebnissen der 16 erstgenannten Organisationen als globale Gruppe vergleichbar sind, ist fraglich, da diese letzte Gruppe nicht wie üblich randomisiert ist, sondern aus Mitgliedern der teilnehmenden Organisationen sowie deren Freunden und Bekannten besteht.

Die überwiegende Motivation, die Unfallopfer und ihre Familien dazu bewegt, sich an eine solche Vereinigung zu wenden, ist zumeist altruistisch: Sie wollen mit anderen die Hilfe teilen, die sie erhalten haben oder die sie zu erhalten gewünscht hätten. Sie wissen darüber hinaus durch eigene Erfahrung über die Gefahren im Strassenverkehr Bescheid und wollen diese Gefahren vermindern.

Die Umstände ihrer jeweiligen Leidensgeschichte, die Intensität ihrer Leiden und die Schwierigkeiten mit dem gesetzlichen System und/oder den Versicherungsgesellschaften sind sicher grundsätzlich von sekundärem Interesse für die Entscheidung zur Kontaktaufnahme mit den einzelnen Organisationen. Als Beweis dafür kann die Mitgliederzusammensetzung dieser Organisationen gesehen werden. Sie haben zahlreiche nicht verletzte oder leicht verletzte Mitglieder, während viele schwer verletzte Opfer oder betroffene Familien nicht Mitglied irgendeiner Organisation sind. Das gibt Grund zu der Annahme, dass durch veränderte Mitgliederzusammensetzung die statistische Validität der vorliegenden Untersuchung nicht signifikant verändert wird. In die Diskussion der Resultate werden wir zusätzliche Unterstützung für dieses Faktum liefern. Darüber hinaus muss man sich vergegenwärtigen, dass diese Untersuchung zur Tatsachenfindung dient und man sich mehr bemühte ein qualitatives Verständnis zu wecken als exakte Messungen durchzuführen.

## Europäische Ergebnisse

Von den 1364 Antworten kamen 59% von den Angehörigen der Verkehrstoten und 41% von Angehörigen der behinderten Opfer oder von den Verkehrsopfern selbst. Für diese europäischen Resultate enthält die Art dieser Darstellung einen statistischen Fehler von  $\pm$  5%. In der folgenden Präsentation haben wir zwischen getöteten und behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfern unterschieden.

#### A. Ersthilfe und Information

Eine grosse Mehrheit (91%) der Familien von Getöteten und 78% derer von behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfern beklagten sich darüber, nicht ausreichend über ihre gesetzlichen Rechte informiert worden zu sein. Dies betraf z.B. das Recht, Fragen zu stellen, gesetzlich bei Verhören vertreten zu werden und das Recht auf einen zweiten unabhängigen Rechtsmediziner nach Unfalltod, etc. . Ungefähr 85% der Familien erhielten keinerlei Informationen über Unfallopferhilfsorganisationen.

Junge Menschen sind die häufigsten Opfer von Strassenverkehrsunfällen. Trotzdem waren u.a. lediglich 10% ihrer Familien zur Organspende gebeten worden, trotz des oft publizierten Mangels an Spendern.

## Die meistbenötigte Hilfe für Familien ist:

- Ausschliesslich von speziell dafür ausgebildeten Personen über den Tod des Angehörigen informiert zu werden
- Unverzüglicher Zugang zum Körper des Getöteten
- Unverzügliche und über einen längeren Zeitraum emotionale, psychologische, praktische und gesetzliche Hilfe
- Unverzügliche Information über ihre gesetzlichen Rechte, gesetzliche Vorgänge, Hilfs- und Unfallopferorganisationen, umfassende Umstände der Unfalldetails, der Leichenbeschau und der gesetzlichen Beratung.
- Gesetzliche Unterstützung

## B. Strafrechtliche Vorgänge

Die grösste Enttäuschung wurde gegenüber den Vorgängen der Strafgerichtsbarkeit ausgedrückt: 89% der Familien von Getöteten und 68% von geschädigten und behinderten

Unfallopfern waren der Meinung, dass in ihrem Fall keine Gerechtigkeit erfolgte, 75 bzw. 61% glaubten, dass die Urteile nicht fair waren (Abbildung 7, 9 und 45, Seite 21). Darüber hinaus waren annähernd 70% der Ansicht, dass ihre Fälle weder adäquat noch ernsthaft oder respekt-voll behandelt worden waren.

#### Die meistgestellten Forderungen der betroffenen Familien waren:

- Zwangs-Blutproben auf Alkohol oder Drogen bei Fahrern, die einen Unfall verursacht haben
- Durchführung der Recherchen und der gerichtlichen Verfolgung genauso wie in Mordfällen
- Fahrverbot bis zum Gerichtsverfahren für Fahrer, die getötet oder Verletzungen verursacht haben
- Einbeziehung der Familien von Opfern in die Abwicklungsverfahren
- Gegenseitiger Respekt während der Abwicklungsverfahren
- Härtere Strafen, angemessenere Gefängnisstrafen und/oder alternative Bestrafung in Fällen schwerer Folgen wie Tod oder Verletzung (Abbildung 10 und 11, Seite 21)
- Lebenslanges Fahrverbot für Wiederholungstäter

## C. Versicherungen und Zivilverfahren

Weitgehendes Missfallen gegenüber Versicherungsunternehmen wurde geäussert. Nahezu 80 % der Familien waren weder zufrieden mit der Handlungsweise der Versicherungen noch mit deren Angeboten (Abbildung 13, 15, 16 und 53, Seite 21, 22). Nahezu 60 % litten unter den Pflichtuntersuchungen, die durch Versicherungen vorgeschrieben wurden und denen sich der Verletzte zu unterziehen hat.

Eine exorbitante Mehrheit von 95 % der Familien hielt es für wünschenswert, unmittelbar nach dem Unfall einen für die zivilen Interessen ihrer Familien verantwortlichen Anwalt beiziehen zu können (Abbildung 17, Seite 22).

#### Die meistgestellten Forderungen waren:

• Zahlungen für Kosten durch Beerdigungen, Einkommensverlust, ärztliche Behandlung müssten unverzüglich erfolgen, um Unfallopfer und deren Familien vor unannehmbaren finanziellen Schwierigkeiten zu bewahren.

• Dringende Überprüfung der Tarife und Polizzen von Versicherungsunternehmen

#### D. Körperliche Hilfe für verletzte Unfallopfer

Ungefähr die Hälfte der behinderten Unfallopfer hielt ihre körperliche Verfassung nach 3 Jahren für stabilisiert, für die andere Hälfte war dies, wenn überhaupt, selbst viel später noch nicht der Fall. Der Prozentsatz der durch Versicherungen zuerkannten körperlichen Invalidität wurde von 60 % der Unfallopfer als unzureichend erachtet. Nahezu 40 % erklärten ihre Unzufriedenheit mit medizinischer Behandlung und Rehabilitation.

Nur 37 % der Unfallopfer mit **Kopf-Verletzungen** erklärten, innerhalb der ersten 3 Jahre vollständig wiederhergestellt gewesen zu sein, weitere 19 % waren dies auch nach diesem Zeitraum (noch) nicht. Bei den anderen 44% verblieben neurologische Schäden oder Hirnschäden. Dies ist insofern auffallend, als die Kopfverletzungen mit gleichzeitigen körperlichen Verletzungen in ungefähr der Hälfte aller Strassenverkehrsunfälle vorkamen. Bei den körperlich Verletzten waren ungefähr 40% mit den neurologischen Behandlungen und der Rehabilitation unzufrieden.

Innerhalb der ersten 3 Jahre litten die kopfverletzten Opfer unter folgenden neurologischen Störungen: Gedächtnisverlust und Konzentrationsunfähigkeit in 78%, Unfähigkeit, normale Aufgaben zu bewältigen, in 70%, Sprachstörungen in 59% der Fälle. Nach 3 Jahren waren diese Prozentsätze auf 61%, 52% und 29% gesunken.

#### Diese Fragebogenaktion erbringt sehr wichtige Nachweise, so z.B.:

- Körperliche und mentale Beeinträchtigung nach Strassenverkehrsunfällen können Langzeiteffekte haben, wodurch Unfallopfer ihren Lebensstandard nicht aufrechterhalten können.
- Die Wirkungen von Kopfverletzungen werden oft nicht erkannt, weil sie nicht immer vordergründig sichtbar sind. Sie kosten die Unfallopfer sogar Beruf oder Ausbildung mit allen schweren ökonomischen Konsequenzen für die Gesellschaft insgesamt.

#### E. Psychischer und körperlicher Schaden für die Opfer und deren Angehörige

Diese Opfer litten unter folgenden Symptomen: Schlafstörungen in 49%, Kopfschmerzen in 55%, störende Alpträume in 41% und generelle Gesundheitsprobleme in 57% der Fälle. Kein signifikanter Abfall wurde nach 3 Jahren gesehen, was langdauernde, wenn nicht gar immerwährende psychische Störungen bedeutet (Abbildung 25, Seite 19).

Ein grosser Anteil der Angehörigen von getöteten und behinderten Unfallopfern wie auch die Behinderten selbst leiden unter psychischen Störungen (Abbildung 26, Seite 19).

Die schwierigste Situation besteht für die Angehörigen von getöteten Unfallopfern. In den ersten 3 Jahren nach dem Unfall litten 72% an einem Verlust an Interesse für die alltäglichen Tätigkeiten (Beruf, Hausarbeit, Kochen, Studium, etc.), 70% litten unter Antriebsverlust, 49% an Verlust des Selbstbewusstseins, 46% hatten Angstattacken, 37% hatten Selbstmordgedanken, 64% litten unter Depressionen, 27% unter Phobien, 35% unter Ess-Störungen, 78% unter Angst und 71% unter Wutausbrüchen. Nach 3 Jahren fielen diese Quoten im Durchschnitt lediglich um ca. 10% ab, was Langzeit- und in bestimmten Fällen sogar Dauerleiden signalisiert. Im einzelnen fiel der Durchschnittswert der Suizidgefährdeten lediglich von 37% auf 26% ab. Ein grosser Prozentsatz der Angehörigen geriet dabei in extreme psychische Anspannung.

Mit Ausnahme der Suizidproblematik weisen die Angehörigen von verletzten Unfallopfern ähnliche Gefühle auf wie die Angehörigen von getöteten Unfallopfern. Was die neurologischen Störungen betrifft, sehen sich die Verletzten überraschenderweise in einer besseren psychischen Situation als ihre Angehörigen. Dies zeigt sich besonders in Angstattacken, Phobien, Ess-Störungen, Zornausbrüchen und Abwendung von anderen Menschen.

Die Hinterbliebenen waren wieder einmal mit 70 % die Meistbetroffenen, was Beziehungsprobleme, Kommunikationsschwierigkeiten, sexuelle Probleme und Probleme des Intimlebens betrifft. Bei den behinderten Unfallopfern betrifft es die Angehörigen mit 40% und die Unfallopfer selbst mit 50%. Diese Probleme verschwinden nicht etwa nach 3 Jahren, wie man erwarten sollte, sie verschlechtern sich sogar für jede Gruppe um ca. 5 Punkte (Abbildung 27, Seite 19).

Psychologische Hilfe für die Angehörigen von getöteten Unfallopfern wurde für die Dauer von 3 Jahren nach dem Ereignis von folgenden Gruppen geleistet: In 86% der Fälle durch Freunde, in 87% durch ihre eigene Familie, in 40% von Ärzten, in 23% von beruflichen Beratungsstellen, in 5% durch Gruppentherapie, in 9% durch Arbeitgeber und in 22% durch die religiöse Gruppe, der man zugehörig war. Dieses Ergebnis ist das gleiche auch für Angehörige von Behinderten bzw. gesundheitlich Geschädigten und für Behinderte bzw. gesundheitlich Geschädigte selbst. Diese verlassen sich wesentlich mehr als die vorherige Kategorie auf die Hilfe, die ihnen von Familie und Ärzten entgegengebracht wird, möglicherweise, weil sie sich in einem viel engeren Kontakt mit ihnen befinden. Nach dieser 3-Jahresperiode steigt die o.g. Hilfsbedürftigkeit um einige Punkte an.

## F. Konsequenzen für das weitere Leben

Ca. 50% der Angehörigen der Opfer und der Opfer selbst, bestätigen, daß sie nach dem Unfall mehr psychotrope Produkte wie Tranquilizer, Schlaftabletten, Tabak, Alkohol und andere Drogen wie vor dem Zwischenfall (Abbildung 31, Seite 20) einnehmen. Diese Medikamente

beeinträchtigen das Fahrvermögen deutlich. D.h. es entsteht ein Teufelskreis zwischen Unfallopfern, Medikamenteneinnahme zur psychischen Bewältigung der Unfallfolgen und des damit verbundenen höheren Unfallrisikos. Manchmal wird davon ausgegangen, dass sich aufgrund der Leidensgeschichte die Beziehung zwischen dem Betroffenen und seinen nicht betroffenen sozialen Partnern verschlechtert. Die vorliegende Untersuchung zeigt allerdings, dass dies nicht immer der Fall ist. Für die Angehörigen von getöteten Unfallopfern erklärten 36%, es seien keine Veränderungen in ihrer Beziehung mit Freunden entstanden, 20% bzw. 23% erklärten sowohl bessere als auch schlechtere Beziehungen. Gegenüber ihren Familien erklärten 42% keine Veränderung, 21% bzw. 23% bessere oder schlechtere. Mit ihren Ehegatten gab es bei 34% keine Veränderungen, bei 16% bzw. 21% bessere oder schlechtere. Mit den Kollegen gab es bei 45% keine Veränderung, bei 6% bzw. 16% sowohl bessere als auch schlechtere Beziehungen. Für die Mehrzahl der Angehörigen von Verletzten und die verletzten Unfallopfer selbst sind die sozialen Beziehungen unverändert wie vorher.

Insgesamt blieb also das Verhältnis von Veränderungen/keine Veränderungen für diese letzten 2 Kategorien das gleiche. Wenn allerdings eine Veränderung eintrat, so war es gewöhnlich eher eine Verschlechterung als eine Verbesserung. Infolgedessen entbehrt die o.g. Zusammenfassung nicht einer gewissen Genauigkeit, sie ist allerdings begrenzt auf die Verletzten und ihre Familien.

Nach dem Unfallereignis waren 49% der Familien von getöteten Unfallopfern und 47% der Familien von Behinderten bzw. gesundheitlich Geschädigten vielerlei Veränderungen im Haushalt unterworfen. Familien von getöteten Unfallopfern litten in 6% der Fälle unter einer Trennung der Elternteile. In 5% der Fälle erfolgten Scheidungen, in 28% verliessen die Kinder das Haus. 33% änderten den Wohnsitz und 3% heirateten wieder. In Familien von Unfallverletzten kam es viel häufiger zu Trennung und Scheidung.

Für 68% der Angehörigen von getöteten Unfallopfern war es in den ersten 3 Jahren nicht möglich, Zukunftspläne zu schmieden. Nach dieser Zeit war dies immerhin noch bei 59% der Angehörigen der Fall. Für die Angehörigen von verletzten und behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfern waren die Aussichten ein wenig besser. Wie oben bereits gezeigt, waren die behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfer weniger pessimistisch (Abbildung 35, Seite 20).

Für 91% der Angehörigen von getöteten Unfallopfern kam es zu einem erheblichen Verlust der Fähigkeit, ihr Leben wie vor dem Unfall zu leben. Dies galt für die ersten 3 Jahre. Nach dieser Zeit verblieb dieser Verlust für eine lange Zeit in 84% der Fälle, für viele wird dieser Verlust des Lebensgefährten dauernd schmerzlich anhalten. Die Prognose betreffend die ersten 3 Jahre war für die Angehörigen von behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfern nicht so schlecht (68%), gleiches gilt für die behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfer selbst (69%). Einige Zeit nach dieser Periode wurde von den Angehörigen keine

Veränderung gegenüber dieser Situation festgestellt, jedoch empfanden 15% der behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfer selbst eine Verbesserung (Abbildung 36, Seite 20).

## G. Konsequenzen im Berufsleben

Ca. 60% der Angehörigen von getöteten Unfallopfern, 80% von Angehörigen von behinderten bzw. gesundheitlich geschädigten Unfallopfern und 70% von Behinderten bzw. gesundheitlich Geschädigten selbst, die ihren Beruf wechselten, taten dies wegen der mit dem Unfall zusammenhängenden Umstände. Unter denen, welche ihre Arbeit verloren haben, geschah dies zu 65%, 33% bzw. ebenfalls zu 33% aus psychischen Gründen, bei dem Rest aus körperlichen Gründen.

## Schlussfolgerungen

Die vorliegende Studie zeigt überdeutlich, dass der Strassenverkehr das Leben eines immer grösser werdenden Teils unserer Gesellschaft zerstört. Seitens öffentlicher Stellen einschliesslich des gesetzlichen Systems, wurde bisher kaum erkannt, dass diese Hinterbliebenen oder gesundheitlich Geschädigten durch bzw. nach Strassenverkehrsunfällen auf Dauer oft schwerer geschädigt sind, als es bei anderen Opfern oder nach Totschlag der Fall ist. Noch immer gibt es keine wirksame Hilfe und so gut wie keinen - wie auch immer gearteten - Ausgleich für geschädigte Unfallopfer und ihre Familien.

Ziel der vorliegenden Studie war es, die dringlichsten Erfordernisse der Unfallopfer und/oder ihrer Familien aufzuzeigen und adäquate Massnahmen zur Linderung möglicher Leiden vorzuschlagen, Diskriminierung und Ungerechtigkeit zu verhindern und die Verminderung von Lebensqualität und Lebensstandard zu begrenzen.

Die folgenden Lösungen und Erfordernisse wurden fixiert:

#### • Information

Ein dringliches Erfordernis ist zunächst, entsprechende Informationen zu erhalten über

- Umstände des Unfalls.
- gesetzliche Rechte
- Prozedere einschliesslich der gerichtlichen Untersuchungen
- Vorgehen gegenüber den Versicherungsunternehmen
- Details bzgl. der Zivilgerichtsverfahren
- Listen von Hilfs- und Opferorganisationen
- Informationen bzgl. entsprechender Beratung

Solche Informationen sollten in Broschüren enthalten sein, die von der Polizei an die jeweiligen Opfer ausgegeben werden. Diese Informationsbroschüren sollten auch kostenlos bei Hilfsorganisationen, in Krankenhäusern und Gerichten verfügbar sein. Einige Unfallopferorganisationen haben gerade solche Informationsbroschüren in limitierter Auflage verteilt. Druck und Verteilungskosten dieser Broschüren sollten durch die entsprechenden Regierungen getragen werden, die weiterhin auch ein Ausbildungsprogramm für all die Stellen gründen sollten, die in Kontakt mit geschädigten Unfallopfern kommen. Die Polizei sollte die Unfallopfer bzw. deren Familien über die Details und die Vorgänge des jeweiligen Falles auf regelmässiger Basis informieren.

### Hilfe/Unterstützung

Dringende Notwendigkeit besteht in den Bereichen der emotionalen, praktischen und gesetzlichen Hilfe.

Es wurde vorgeschlagen, dass freie sogenannte "Hilfszentren" für Unfallopfer gegründet werden sollten, in denen Unfallopfer Hilfe und Unterweisung in gesetzlicher, medizinischer und psychologischer Hinsicht erhalten sollten. Freiwillige Unfallopferorganisationen sollten durch staatliche Fonds ausgestattet werden, um ihren Aufgaben zur Unterstützung von Unfallopfern nachkommen zu können. Im Fall von Tod oder schwerer Verletzung sollte ein Anwalt, der verantwortlich für die zivilen Interessen der Unfallopfer und/oder ihrer Angehörigen ist, unmittelbar nach dem Unfall hinzugezogen werden.

## Strafgerichtsbarkeit

Folgen von Verkehrsverstössen mit nachfolgenden Todesfällen oder Verletzungen müssen den Tod und die Verletzungen als zentrales Anliegen behandeln.

Wo es notwendig ist, müssen Gesetze geändert werden, um sicherzustellen, dass Tötung und Verletzung gerichtlich verfolgt werden. Urteile müssen streng genug sein, um eine Abschreckung zu erzielen.

Im Strafrechtssystem, bei dem z.Zt. die Beklagten Vorteile haben, muss für Gleichberechtigung gesorgt werden. Sie wäre durch entsprechende Berücksichtigung der Bedürfnisse der Unfallopfer zu erreichen. Die Unfallopfer dürfen also nicht länger von den gerichtlichen Vorgängen ausgeschlossen bleiben, sondern müssen bei diesen Vorgängen als beteiligte Partei voll eingebunden werden. Volle Teilnahme und Information würde also den zahlreichen Schwierigkeiten vorbeugen können, die eine ganze Reihe von Unfallopfern mit der Justiz haben.

## Ansprüche gegen die Versicherungsunternehmen/Zivilgerichtsverfahren

Was die Höhe der Zahlungen, die derzeit durch die Versicherungsunternehmen angeboten werden, bei Vergleichsverfahren betrifft, besteht eine weitverbreitete Unzufriedenheit seitens der Unfallopfer, speziell in schweren Fällen.

Unfallopfer und die Familien der Unfallopfer werden ohnehin schon äusserst ungerecht behandelt, sowohl durch die Länge der Verfahren als auch durch die fehlende Sensibilität der Mitarbeiter (Anwälte) von Versicherungsunternehmen.