

EPHK Peter Schlanstein*

Rechtsansprüche zur Versorgung psychischer Verkehrsunfallfolgen

Eine 2018 abgeschlossene Untersuchung der Europäischen Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR)¹ hat rechtliche Mängel sowie tatsächliche Probleme der Versicherungssysteme zu Lasten von Verkehrsunfallopfern, insbesondere was die Versorgung von psychologischen Folgen betrifft, aufgezeigt. So müssten die Effektivität der Betreuung nach dem Unfall und die Unterstützung für Unfallopfer deutlich verbessert werden, weil frühe und wirksame Interventionen das Maß an negativer Auswirkung nach einem Unfall merklich verringern könnten.² Das gilt auch für Verkehrsunfallopfer in Deutschland. So würde insbesondere ein psychologisches Unfallmanagement dazu beitragen können, die Gesundheit, die Arbeits- und Berufsfähigkeit eines traumatisierten Verkehrsunfallopfers zu erhalten bzw. baldmöglichst wiederherzustellen. Denn psychische Erkrankungen gehören in Deutschland längst zu den Volkskrankheiten. Da über 27 Prozent der Erwachsenen innerhalb eines Jahres von ihnen betroffen sind, stehen sie bei den Ursachen für Krankschreibungen und frühzeitige Berentungen ganz vorn und sind zu einer der größten Herausforderungen für die Gesellschaft geworden.³ Erläuterungen zur Situation psychisch verletzter Verkehrsunfallopfer, grundsätzliche Hinweise zur rechtlichen Situation und besseren Versorgungsmöglichkeiten bei Kfz-Haftpflichtschäden werden im Folgenden angeführt.

I. Unfallopfer brauchen mehr als Erste Hilfe

Ein Unfall kann das Leben verändern. Entgegen der weitläufigen Meinung geht es für Opfer nicht nur um medizinische Versorgung bei Verletzungen. Denn Opfer von Verkehrsunfällen sind nicht nur all jene Menschen, die bei einem Unfall körperliche Schäden erlitten haben („Primäröpfung“). Auch Zeugen und Angehörige, Ersthelfer oder Unfallversacher können Opfer sein („Sekundäröpfung“). Diese haben zum Teil keine blutenden Wunden, die nach außen hin sichtbar sind. Trotzdem können sie durch die sie belastenden Erlebnisse massiv und prägend beeinträchtigt werden.

Jedoch ist in Deutschland die nötige Inanspruchnahme zeitnah erforderlicher Hilfeleistungen für Verkehrsunfallopfer häufig mit erheblichen rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten verbunden. Denn Therapieplätze sind knapp, zu-

mindest bei Kassen-Therapeuten. Verkehrsunfallopfer, die nicht in den Genuss einer privatärztlichen Psychotherapie oder in den privaten Schutz einer gesetzlichen Unfallversicherung (insbesondere für Unfälle am Arbeitsplatz und auf dem Weg von und zur Arbeit) fallen, benötigen deshalb in der Regel einen rechtlichen Beistand, um psychotherapeutische Hilfen zu erhalten. Der Rechtsbeistand sollte nicht nur im Verkehrsrecht, sondern insbesondere im Sozialrecht versierte Kenntnisse aufweisen, um effektive Unterstützung gewähren zu können, weitere bzw. sich verstärkende psychische Unfallschäden für das Opfer, wie etwa durch ein Verschleppen nötiger Behandlungsleistungen, zu vermeiden. Experten stellten fest, dass es ein verbreiteter Irrglaube sei, dass Versicherungen nach einem Verkehrsunfall etwa automatisch leisten und auf der Seite des Opfers stehen.⁴

Zwar sollte eine neue Richtlinie⁵ seit 2017 den Zugang zur Psychotherapie beschleunigen, indem die *Kassenärztlichen Vereinigungen* verpflichtet worden sind, Termine bei Kassentherapeuten anzubieten, und dies bei einer vorgesehenen maximalen Wartezeit von vier Wochen. Bei den zur Terminvermittlung für Kassenpatienten obligatorisch vorgeschalteten Servicestellen gibt es – wie die Erfahrung zeigt – oft indes kein Durchkommen. Überdies vermitteln die Terminservicestellen fast nur die sogenannten Erstgespräche. Diese sind Pflicht, um später überhaupt eine Kurz- oder Langzeittherapie zu bekommen. Danach folgt im positiven Fall ein Eintrag

* Der Autor ist Dozent für Verkehrsrecht und Verkehrslehre an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen, Abteilung Münster/Westfalen.

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

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

3 *Rechtsdepesche (2017): Parteien sollen psychische Erkrankungen ernst nehmen, URL: <https://www.rechtsdepesche.de/parteien-sollen-psychische-erkrankungen-ernst-nehmen/> (Abruf am 14.5.2018).*

4 *Reul, H., Geisel, Th., Wesseler, N. Jeske, St. (2018): Tag des Unfallopfers, Vorträge und Diskussionen auf dem Shadowplatz am 14.4.2018 in Düsseldorf.*

5 *Gemeinsamer Bundesausschuss über die Durchführung der Psychotherapie: Psychotherapie-Richtlinie in der Fassung vom 24. November 2016, BAnz AT 15.2.2017 B2.*

in eine **Warteliste**, die dann meist ab einem halben Jahr anfängt und teilweise über ein Jahr geht. In der Zeit sind Opfer mit psychischen Verkehrsunfallfolgen quasi sich selbst überlassen.⁶ Sodann fallen vorerst u.U. so genannte probatorische Sitzungen an, in denen u.a. geklärt wird, ob Patient und Behandler zueinander „passen“ und mit welchem Konzept eine Therapie begonnen wird.

II. Bedeutung und Ausmaß von psychischen Verkehrsunfallfolgen

Bei der Beurteilung von Verkehrsunfallfolgen wird, neben Schadenskosten, die Verletzungsschwere normalerweise nach Polizeikategorien⁷ oder nach dem AIS-Code⁸ bewertet ausgedrückt. Beide Verletzungsmaße bewerten die **körperlichen Folgen** des Personenschadens unmittelbar nach dem Unfall. Jedoch sind nicht alle Unfallfolgen sofort nach dem Schadensereignis sichtbar, vielleicht erst auf den zweiten Blick; und auch die Dauer der Folgen ist unterschiedlich. Häufig werden Opfer von den Bildern des Unfalls weiterhin verfolgt. Die Auswirkungen sind beispielsweise Schlaf- und Konzentrationsstörungen oder gar ein Meiden des Verkehrs aus Angst vor einem erneuten Unfall. Neben einer physiologischen Reduktion der Funktionalität sind z. B. soziale und psychologische Implikationen wie eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten, Probleme bei der Fortführung des ursprünglichen Arbeitsplatzes etc. gegeben.

Ein Verkehrsunfall unterbricht, insbesondere bei Personenschaden, die bisherige Kontinuität des Lebens. Opfer von Verkehrsunfällen haben aufgrund ihrer Erlebnisse und Wunden am Unfallort – u. U. neben ihren körperlichen Verletzungen – teilweise lange Zeit unter traumatischen Belastungen zu leiden. Dabei müssen psychische Beschwerden nicht in jedem Fall in Zusammenhang mit körperlichen Verletzungen stehen. Auch ohne dass eine unfallbeteiligte Person körperlich zu Schaden gekommen ist, vermag ein Verkehrsunfall ein **psychisches Trauma** auszulösen. Ein Verkehrsunfall kann zu psychischen Beeinträchtigungen sogar bei Personen führen, die selbst gar nicht in den Unfall involviert waren, sondern nur indirekt betroffen sind, wie z. B. Zeugen oder Angehörige von Unfallopfern.⁹

Wenn Menschen nach Verkehrsunfällen den damit verbundenen fundamentalen existenziellen Anforderungen nicht gerecht werden können, sind pathologische Folgen möglich. Gemäß einer jüngeren Studie der *Bundesanstalt für Straßenwesen* ist davon auszugehen, dass bei Schwerverletzten¹⁰ etwa **jedes vierte Unfallopfer unter psychischen Beschwerden** (posttraumatische Belastungsstörungen [PTBS], depressive Störungen oder Ängsten) leidet.¹¹ Eine weitere aktuelle Untersuchung des niederländischen *Instituts für Verkehrssicherheitsforschung (SWOV)* zu Verkehrsunfallfolgen zeigt, dass

- etwa 75 Prozent der MAIS 3+ -Verkehrsoffer und etwa 33 Prozent der MAIS <3 -Verletzten drei Jahre nach dem Unfall noch nicht vollständig wiederhergestellt sind sowie
- rund 19 Prozent bis 33 Prozent der MAIS 3+ -Verletzten lebenslange Behinderungen erleiden.¹²

Zu den mittel- und langfristig nach dem Unfall ermittelten Folgen¹³ zählen:

- funktionale Konsequenzen: z. B. Schmerzen, Müdigkeit, Mobilitätsprobleme und Probleme bei der Durchführung täglicher Aktivitäten,
- psychologische Konsequenzen: z. B. PTBS, schwere depressive Störungen und Ängste sowie

- sozioökonomische Konsequenzen: z. B. Auswirkungen auf den Alltag der Familie und auf Freizeitaktivitäten, Krankschreibungen von Arbeit oder Studium und finanzielle Probleme.

Darüber hinaus gibt es Hinweise darauf, dass sich psychische Unfallfolgen, zum Beispiel im Rahmen von Fahrphobien, negativ auf das Fahrverhalten und die Verkehrsteilnahme auswirken¹⁴ und so einen unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrssicherheit und die Mobilität der Betroffenen haben können. Damit stellen psychische Unfallfolgen neben dem rechtsstaatlichen Gebot des Opferschutzes ein relevantes Thema auch für die Verkehrssicherheit dar.

III. Opferentschädigungsgesetz reformbedürftig

Das Opferentschädigungsgesetz (OEG) in der Fassung vom 7.1.1985 (BGBl. I S. 1), zuletzt geändert mit Wirkung vom 25.7.2017 (BGBl. I S. 2541), schützt als deutsches Bundesgesetz im Bereich des sozialen Entschädigungsrechts Opfer von Gewalttaten. Das Gesetz gilt nach § 68 SGB I als besonderer Bestandteil des Sozialgesetzbuchs. Da der Staat der Träger des Gewaltmonopols und der Verbrechensverhütung und -bekämpfung ist, steht er in der Verantwortung, seine Bürger vor Gewalttaten und Schädigungen durch kriminelle Handlungen zu schützen. Dies hat das *Bundessozialgericht* bereits 1979 in einem Urteil so festgestellt.¹⁵ Versagt dieser Schutz, so haftet der Staat dem Opfer nach den Voraussetzungen des OEG als Ausfluss des allgemeinen Aufopferungsanspruchs.

Werden Opfer durch Gewaltdelikte verletzt, erwerbsunfähig, hilflos oder pflegebedürftig, so muss der Staat ihnen Schutz gewähren (Restitutionspflicht). Dieser Schutz ist Ausfluss des Sozialstaatsprinzips nach Art. 20 I GG.

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

6 Vgl. *Erll, Ch.* (2018): Psychotherapie – Die schwere Suche nach einem Therapieplatz, in: *Deutschlandfunk*, Hintergrund, Sendung vom 4.4.2018.

7 Verkehrsunfälle, bei denen wenigstens eine Person getötet, schwer oder leicht verletzt worden ist, oder schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden bzw. Unfälle mit Alkohol- oder Drogeneinfluss.

8 Bewertungsgrundlage ist hier die jeweilige Überlebenswahrscheinlichkeit bei Einzelverletzungen nach einer vereinfachten Verletzungsskala, bezeichnet als Abbreviated Injury Scale (AIS), mit den Ausprägungsstufen von 0 (unverletzt) bis 6 (nicht behandelbar und damit zum Tode führend).

9 Vgl. *Schlanstein, P.* (2008): Psychische Unfallschäden nehmen zu, in: *Verkehrsdienst*, Heft 5/2008, S. 127 ff.

10 In der v. g. Studie wurden ausschließlich Verletzte untersucht, die zur stationären Behandlung (mindestens 3 Tage) in einem Krankenhaus waren. Erfahrungen von subvenio e. V. zeigen, dass in nennenswerter Anzahl Traumatisierungen häufig auch bei leicht verletzten oder nicht verletzten Personen auftreten.

11 *Auerbach, K.* (2014): Psychische Folgen von Verkehrsunfällen, Berichte der *Bundesanstalt für Straßenwesen*, Reihe: Mensch und Sicherheit, Heft M 245, Bergisch Gladbach.

12 *Weijermars, W., Bos, N., Wijnhuizen, G.-J. et al.* (2016): Physical and psychological consequences of serious road traffic injuries, *SWOV*, p. 10. Ebd.

14 *Blanchard, E. B. & Hickling, E. J.* (1997): After the crash: Assessment and treatment of motor vehicle accident survivors. Washington, DC: American Psychological Association.

15 *BSG*, ZfS 1980, 204.

Mordopfer des Berliner Terroranschlags vom 19.12.2016 sowie deren Angehörige bislang **nicht unter** den bundesdeutschen **Opferbegriff**, da die **vorsätzlichen Tötungen mittels Verwendung eines Kfz** begangen worden sind. Anders ist dies nur bei dem Lkw-Fahrer dieses Terroranschlags der Fall, der kurz zuvor von dem Attentäter erschossen worden ist.

Um den von Sachkundigen evtl. rasch erhobenen und politischen gewichtigen Forderungen nach sofortiger Änderung dieser unsäglich erscheinenden Rechtssituation früh entgegenzuwirken, wurde in dem vorgenannten tragischen Ereignis umgehend auf eine **Härteklause** aus den Vorschriften des Gesetzes über die Versorgung der Opfer des Krieges, und zwar des Bundesversorgungsgesetzes (BVG), zurückgegriffen¹⁶, namentlich auf den in § 89 BVG geregelten Härteausgleich.¹⁷ Schon Ende Januar 2017 einigten sich Bundesarbeitsministerin *Andrea Nahles* und Bundesjustizminister *Heiko Maas* darauf, den Opfern vom Berliner Breitscheidplatz Leistungen über das BVG zu gewähren.¹⁸ Auch der von der *Bundesregierung* zum Beauftragten für die Opfer und Hinterbliebenen des Anschlags ernannte ehemalige Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, *Kurt Beck*, wies in seinem Abschlussbericht darauf hin, dass der so sogenannte Härteausgleich des § 1 XII OEG in Verbindung mit § 89 BVG für solche Fälle anwendbar sei.¹⁹ Entsprechende Leistungen für Hinterbliebene eines Terroropfers sollen rückwirkend auf 30.000 Euro verdreifacht werden.²⁰ Die gleiche Verfahrensweise dürfte auch für die Opfer der Amokfahrt am 7.4.2018 im Zentrum des westfälischen Münster Anwendung finden, wie dies nach einer Pressemeldung die NRW-Landesopferschutzbeauftragte *Elisabeth Auchter-Mainz* forderte.²¹ Auch wenn Terroropfern den Schmerz niemand nehmen kann, stehen z. B. die Opfer vom Breitscheidplatz materiell damit besser da als „gewöhnliche“ Opfer von Straftaten und erst recht als Verkehrsunfallopfer, für die das OEG ohnehin keine Anwendung findet. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist zwar vereinbart worden, dass Opferentschädigungen neu geregelt werden sollen, der Fokus liegt jedoch bei den Rechten der Opfer von Kriminalität und Terror.²² Opfer im Straßenverkehr fühlen sich mitunter als Opfer zweiter Klasse, da ihnen mittelbare oder unmittelbare staatliche Hilfen regelmäßig nicht angeboten werden.

Da derartige Ausschlussregelungen im OEG für Opfer, die durch Kfz verletzt werden, nicht sachgerecht erscheinen, hat z. B. die *Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD)* seit Herbst 2015 mehrfach beim *BMJV* eingefordert, Tötungen oder Verletzungen im Straßenverkehr auch im deutschen Opferschutzrecht u. a. entsprechend der **EU-Opferschutzrichtlinie** zu berücksichtigen. Bislang hat das *BMJV* sich noch verweigert, eine konkrete inhaltliche Erklärung dazu abzugeben. Aus Sicht der VOD besteht hier für die *Bundesrepublik Deutschland* ein erheblicher Nachbesserungsbedarf, der zumindest europäischen Standards (EU-Opferschutzrichtlinie 2012/29/EU) entsprechen und deshalb auch für Verkehrsunfallopfer gelten sollte.²³ Denn die *Bundesrepublik Deutschland* hat die EU-Richtlinie 2012/92 über Mindeststandards für die Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern von Straftaten sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2001/220/JI (EU-Opferschutzrichtlinie) nur unvollständig umgesetzt. So wurde, entgegen dem Inhalt der neuen Richtlinie und dem Ziel der Union, einen gemeinsamen Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts zu erhalten und weiterzuentwickeln, in Deutschland der Schutz von Opfern und die Einführung von Mindeststandards speziell bei Verkehrsstraftaten nicht realisiert. Da die Kommission keine Differenzierung bezüglich Verkehrsstraftaten und anderen Straftaten

vorgenommen hat, sondern in Art. 2 der Richtlinie einen Opferbegriff definierte, der nicht nach Kriminalitäts- und Verkehrsopfern unterscheidet, vielmehr ausschließlich die Schwere des Delikts im Fokus hat, wonach wenigstens eine Straftat vorliegen muss, zählen in der Union auch unmittelbare oder mittelbare Verkehrsunfallopfer zu den geschützten Personen, sofern sie durch eine Straftat verletzt worden sind. Dabei kann es sich z. B. um die bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden häufig vorliegende fahrlässige Körperverletzung/Tötung (§§ 229, 222 StGB) oder um konkrete Verkehrsstraftaten wie §§ 315 c oder 316 StGB handeln, die sich in den Verkehrsunfällen realisiert haben.

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

IV. Verkehrsoferhilfe

Um Ansprüchen durch Personen- oder Sachschaden aus dem Gebrauch eines Kfz in Fällen zur Durchsetzung zu verhelfen, in denen Lücken in der Form bestehen, dass der Verursacher – infolge Verkehrsunfallflucht oder mangelndem Kfz-Pflichtversicherungsvertrag – nicht greifbar ist, hat der Gesetzgeber durch § 12 I PflVersG einen deutschen Garantiefonds (*Verkehrsoferhilfe – VOH*) geschaffen, der aber nur **äußerst begrenzte Entschädigungsaufgaben** wahrnimmt und auch nur subsidiär eintrittspflichtig ist. Getragen von den deutschen Autoversicherern im *Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)* werden über die *Verkehrsoferhilfe* bundesweit jährlich ca. 150 Verkehrsunfälle anerkannt,²⁴ in denen ein (für den VOH-Leistung nötiger) Personenschaden durch ein nicht haftpflichtversichertes fremdes Kfz eingetreten ist. Leistungen werden in den wenigen an-

16 *Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags* (2017): Leistungen für die Opfer des Berliner Terroranschlags, Ausarbeitung WD 6 – 3000 – 017/17 vom 4.4.2017.

17 Nach § 89 I BVG kann, sofern sich in einzelnen Fällen aus den Vorschriften dieses Gesetzes besondere Härten ergeben, mit Zustimmung des *Bundesministeriums für Arbeit und Soziales* ein Ausgleich gewährt werden.

18 *DPA* (2017): Berliner Terroropfer sollen mehr Unterstützung vom Bund erhalten, Meldung vom 20.1.2017, *Deutscher Bundestag*, Nachrichtenportal.

19 *Beauftragter der Bundesregierung für die Opfer und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz* (2017): Abschlussbericht des Bundesbeauftragten für die Opfer und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz, *BMJV*, Berlin, S. 20

20 *Berliner Zeitung* (2018): Angehörige sind von Opferrenten nach Terroranschlag enttäuscht, Bericht vom 19.6.2018; *Deutsche Welle* (2018): Höhere Entschädigungen für Terroropfer, Bericht vom 3.5.2018

21 *Westfälische Nachrichten* (2018): Härtefallklausel für Amok-Opfer von Münster, Bericht vom 12.4.2018.

22 *CDU, CSU und SPD* (2018): Ein neuer Aufbruch für Europa, eine neue Dynamik für Deutschland, ein neuer Zusammenhalt für unser Land – Koalitionsvertrag zwischen *CDU, CSU und SPD*, 19. Legislaturperiode, Berlin, S. 17, 95, 123, 130.

23 *VOD* (2017): Referentenentwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld, Schreiben an das *BMJV* vom 6.1.2017.

24 Vgl. *GDV* (2015): Unversichert beim Autounfall – Das leistet die *Verkehrsoferhilfe*, URL: <https://www.gdv.de/de/themen/news/das-leistet-die-verkehrsoferhilfe-17142> (Abruf am 12.3.2018).

erkannten Fällen überdies auch nur mit weiteren finanziellen Einschränkungen gewährt.²⁵

V. Haftung und Entschädigung bei psychischen Beeinträchtigungen

Insbesondere bei schweren Unfallereignissen entstehen für Opfer erhebliche Belastungen, die als psychische Unfallfolgen zu Haftungsansprüchen führen können. Dabei gilt der Grundsatz: Je schwerer das Unfallereignis, desto eher lassen sich psychische Traumata aus medizinischer Sicht nachvollziehen und je weniger sind diese dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnen. Für vorgebrachte Beschwerden nach leichten Unfallereignissen haftet der Unfallverursacher in der Regel bislang nicht. Die Zurechnung eines psychischen Folgeschadens setzt voraus, dass eine mehr als nur geringfügige Primärverletzung feststeht, es sei denn, die Verletzung trifft gerade speziell die Schadensanlage eines Verletzten in psychischer Hinsicht. Maßstab für die Beurteilung der Geringfügigkeit sind dabei die Grundsätze, welche hinsichtlich der Versagung eines Schmerzensgeldes bei Bagatellverletzungen Anwendung finden.²⁶

Nach ständiger Rechtsprechung des *BGH* setzt eine Gesundheitsschädigung oder Beeinträchtigung eines Menschen keine physische Einwirkung auf seinen Körper voraus. Daher können auch rein psychische Beeinträchtigungen zur Haftung führen, für die der Schädiger aufzukommen hat. Für eine Verletzungshandlung, die keine organische Ursache hat, genügt vielmehr die hinreichende Gewissheit, dass die psychisch bedingten Ausfälle ohne den Unfall nicht aufgetreten wären.²⁷

Bei rein psychischen Beeinträchtigungen, ohne eine wenigstens geringe physische Beeinträchtigung, hat der *BGH* bei der Haftung bislang Einschränkungen insoweit vorgenommen als bei einer ausschließlich psychischen Auswirkung, ohne jede organische Beeinträchtigung, die **Beschwerden selbst Krankheitswert** haben müssen. D.h. eine Haftung setzt voraus, dass die psychische Reaktion über das Normale (Trauer, Schreck etc.) hinausgeht und selbst Krankheitswert besitzt, also pathologisch fassbar ist. Nur dann kann bei einer infolge eines Unfallgeschehen ausgelösten, traumatisch bedingten psychischen Störung auch von einer Verletzung des Körpers oder der Gesundheit im Sinne des § 823 I BGB noch gesprochen werden²⁸, da § 823 I BGB das allgemeine Lebensrisiko nicht abwenden soll. Dabei genügt die hinreichende Gewissheit, dass die psychisch bedingten Ausfälle ohne den Unfall nicht eingetreten wären.²⁹

Anders zu beurteilen sind hingegen psychische Beeinträchtigungen des unmittelbar auch körperlich verletzten Unfallopfers. Diese fallen ohne Weiteres in den Schutzbereich von § 823 I BGB.

1. Ansprüche des Verletzten

Der für einen Verkehrsunfall Verantwortliche haftet dem Geschädigten – auch nach Ausheilung von beim Unfall erlittenen primären Verletzungen – für die Folgen einer unfallbedingt verursachten **sekundären psychischen Erkrankung** (u.a. PTBS).³⁰ Typische Symptome einer solchen psychischen Störung sind z.B. wiederholtes Nacherleben des Unfallgeschehens, Angst beim Autofahren, Vermeidung von Autofahren oder Verkauf des eigenen PKW nach dem Unfallgeschehen, vegetative Übererregbarkeit, Schreckhaftigkeit, psychomotorische Unruhe, Ängste, Konzentrations- und Aufmerksamkeitsdefizite, gedrückte und affektlabile Stimmung mit Weinneigung, Schlafstörungen, emotionale Stumpfheit mit Interessenverlust, sozialer Rückzug, Ver-

nachlässigung früherer Hobbies oder Gleichgültigkeit gegenüber anderen, auch nahestehenden Menschen.

In der Regel führt eine möglichst frühzeitig eingeleitete Therapie zu einer deutlichen Verbesserung und oftmals auch zu einer Behebung vieler Krankheitssymptome. Auch um eine Manifestation der psychischen Erkrankung zu vermeiden, erscheint eine frühzeitige Behandlung in diesem Bereich sinnvoll. Zu deren finanzierbaren Durchführung stehen dem Geschädigten nach einem erlittenen Verkehrsunfallschaden verschuldensabhängige und verschuldensunabhängige Anspruchsgrundlagen des StVG und des BGB zur Seite. Beide Gesetze enthalten Regelungen sowohl für den Ausgleich materieller Positionen des Sach- oder Personenschadens als auch für immaterielle Schäden (sog. Schmerzensgeld).

Verkehrsunfallopfer und ihre Angehörigen stehen oft vor einem Chaos aus Schmerzen, Leid und Fragen. In dieser Ausnahmesituation sehen sie sich mit Entscheidungen konfrontiert, auf die sie nicht vorbereitet sind, die jedoch gravierende Auswirkungen auf ihr weiteres Leben nach sich ziehen. Um hier einen Weg durch das komplexe Recht und eine kompetente Begleitung in der oft zermürbenden Auseinandersetzung, besonders mit den Versicherern, zu gewährleisten, bedarf es, was die Praxis zeigt, i. d. R. der raschen Einschaltung eines spezialisierten Rechtsbeistandes.³¹ Erfreulich ist indes, dass der *Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)* sich in seinem Positionspapier 2017, wenngleich bezüglich des künftigen „vernetzten Fahrens“, zu der Aussage bekannt hat: „Eine Kernaufgabe der Kfz-Haftpflichtversicherung ist der verlässliche Schutz von Verkehrsoffern.“³²

a) Gefährdungshaftung des Kfz-Halters nach § 7 StVG

Die Halterhaftung aus § 7 StVG greift als Gefährdungshaftung grundsätzlich ein, wenn durch den Betrieb eines Kfz oder seines mitgeführten Anhängers ein Schaden verursacht wird. Der Geschädigte trägt dafür die Beweislast, ein **Verschulden** ist – anders als im § 823 BGB – für die Gefährdungshaftung **nicht erforderlich**. Die Haftung des Halters bzw. seiner Kfz-Haftpflichtversicherung ist nur in sehr seltenen Fällen ausgeschlossen.³³ Grundsätzlich kann der Halter bzw. seine Kfz-Haftpflichtversicherung auch gegenüber Insassen des verunfallten Kfz haften.

b) Fahrerhaftung nach § 18 StVG

Neben dem Halter des Kfz ist zum Ersatz des Schadens auch der Fahrer verpflichtet. Dessen Ersatzpflicht ist jedoch ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein vorsätzliches oder fahrlässiges Verschulden des Fahrers verursacht ist. Zur Beweiserleichterung für den Geschädigten haftet der Fahrer bereits durch vermutetes Verschulden.

25 Vgl. *GDV* (2018): Der Verein *Verkehrsofferhilfe e. V. (VOH)*, URL: http://www.verkehrsofferhilfe.de/wp-content/uploads/2016/06/Der_Verein_Verkehrsofferhilfe_160415.pdf (Abruf am 12.3.2018).

26 *OLG Hamm*, NZV 2001, 468 (im Anschluss an *BGH*, NJW 2000, 862).

27 *BGH*, NZV 1996, 353.

28 *BGH*, DAR 2015, 200.

29 *BGH*, NJW 1991, 2347.

30 *OLG Frankfurt/Main*, RuS 2016, 314.

31 *Nehm, K.* (2018): Vorwort des Generalbundesanwalts a. D. und Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstags e. V. in: Informationen für Verkehrsunfallopfer mit Schädelhirn-Verletzung und deren Angehörige, *ZNS – Hannelore Kohl Stiftung*, Bonn, S. 3.

32 *GDV* (2017): Die Positionen der deutschen Versicherer 2017, Berlin, S. 21.

33 So bei höherer Gewalt, § 7 II StVG; eingeschränkt bei „Schwarzfahrt“, § 7 III StVG; Haftungsteilung bei unabwendbarer Schadensverursachung durch mehrere Kraftfahrzeuge, § 17 StVG.

Um sich aus der Verschuldensvermutung zu entlasten, muss der Fahrer einen gegenteiligen Beleg vorbringen, d. h. nachweisen, dass der Unfall weder auf vorsätzliches noch auf fahrlässiges Fehlverhalten seinerseits zurückzuführen ist, er also die im Verkehr erforderliche **Sorgfalt** eines durchschnittlich geübten Fahrers **eingehalten** hat. So kann der Fahrer sich leichter entlasten als der Halter, dem dies nur im sehr erschweren Entlastungsbeweis gelingen kann, indem er höhere Gewalt oder, im Fall des § 17 StVG, ein unabwendbares Ereignis nachweist.

Damit besteht neben der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung (§ 7 StVG) eine Haftung nach § 18 I StVG im Falle eines vermuteten Verschuldens.

c) Verpflichtung zum Schadensersatz nach dem BGB

Dem Geschädigten stehen überdies aus dem BGB verschiedene Anspruchsgrundlagen zur Verfügung. Zentrale Norm ist hierbei der § 823 BGB. Danach ist, wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Allerdings handelt es sich hier um eine reine Verschuldenshaftung, bei der das Verschulden somit eine Anspruchsvoraussetzung darstellt, die der Geschädigte gegenüber dem Unfallverursacher nachweisen muss.

Aus § 823 BGB erwächst für denjenigen, der u. a. an Körper oder Gesundheit geschädigt wurde, ein Anspruch auf Ersatz des Schadens, d. h. auf Wiederherstellung des unversehrten Zustands bzw. auf eine Zahlung des zu diesem Zweck erforderlichen Geldbetrags. Hierzu ist ein **kausaler Nachweis der Ursächlichkeit** gegenüber dem Schädiger notwendig. Die Ersatzpflicht des einstandspflichtigen Schädigers bezieht sich grundsätzlich auch auf psychisch bedingte Folgewirkungen des von ihm herbeigeführten haftungsbegründenden Ereignisses.³⁴

d) Kfz-Haftpflichtversicherung

Der Halter eines Kfz oder Anhängers ist nach § 1 PflVersG verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen verwendet wird.

Aus dem Prinzip der europaweit geltenden Kfz-Pflichtversicherung ergibt sich, dass ein Geschädigter seine aus einem Verkehrsunfall herrührenden Ansprüche nicht vorerst beim persönlich haftenden Schädiger, sondern unmittelbar bei dessen Kfz-Haftpflichtversicherer geltend machen kann. Ein solcher **Direktanspruch des Geschädigten** besteht aus § 115 VVG. Danach kann der Verletzte seinen Anspruch auf Schadensersatz auch gegen den Versicherer geltend machen, soweit es sich – wie bei Verkehrsunfällen regelmäßig gegeben – um eine Kfz-Haftpflichtversicherung zur Erfüllung einer nach dem PflVersG bestehenden Versicherungspflicht handelt. Der Schädiger und die Versicherung sind dann Gesamtschuldner.

e) Therapie und Rehabilitation

Ansprüche auf Ersatz der Kosten einer unfallbedingt als Geschädigter einzugehenden Heilbehandlung bzw. Therapie und Rehabilitation bei psychischen Unfallfolgen sind dem Grunde nach unstrittig. Entstandene **Kosten sind erstattungsfähig**, soweit diese aus der Wahrnehmung einer erforderlichen Therapie einer unfallkausalen psychischen Beeinträchtigung nachgewiesen sind.³⁵

f) Vorschüsse durch den Haftpflichtversicherer

Noch zu wenig in der Praxis bekannt ist, dass ein Verkehrsunfallgeschädigter einen Anspruch auf Vorfinanzierung hat, um sofort mit Heilmaßnahmen beginnen zu können. Wie er die finanziellen Mittel verwendet, ist grundsätzlich seine Sache. Von Versicherern wird dieser Anspruch jedoch oft ignoriert, und der Geschädigte muss darum häufig einen langen Prozess führen.³⁶ Denn oft wird irrig davon ausgegangen, es gebe keinen Anspruch des Geschädigten auf angemessene Vorschüsse.

Gemäß § 3 a PflVG i. V. m. § 115 I VVG hat der Haftpflichtversicherer indes die Pflicht, innerhalb von drei Monaten ein Regulierungsangebot zu unterbreiten, ansonsten drohen erhebliche Zinsansprüche. Auch evtl. anfallende Aufwendungen für vermehrte Bedürfnisse sind gemäß § 843 BGB i. V. m. § 760 BGB quartalsweise vorschüssig zu bezahlen.³⁷ Der Begriff „vermehrte Bedürfnisse“ in § 843 I BGB umfasst alle unfallbedingt vermögenswert anfallenden objektivierbaren Mehraufwendungen, die dem Geschädigten im Vergleich zu einem gesunden Menschen erwachsen.³⁸ Im Ergebnis geht es um den Ersatz materieller Aufwendungen, die den Geschädigten unfallbedingt entstehen, um die früheren Lebensverhältnisse annäherungsweise zu erreichen. Sofern dies nicht möglich ist, kann eine Kompensation durch ein entsprechend höheres Schmerzensgeld in Betracht kommen.³⁹

Eine Verweigerung angemessener Vorschüsse bei offenkundiger Notlage des Opfers bewirkt bei diesem nicht nur das Gefühl der Erniedrigung und der Ohnmacht, sondern kann auch die Merkmale einer Persönlichkeitsrechtsverletzung erfüllen und über diesen Weg sowie über eine Erhöhung des Schmerzensgeldanspruchs die Aufwendungen des Versicherers letztlich erhöhen. Der Haftpflichtversicherer hat deshalb **angemessene Vorschüsse zu leisten**, damit der Geschädigte nicht in wirtschaftliche Bedrängnis gerät.⁴⁰

Sobald die anwaltliche Praxis in diesem Sinne die berechtigten Ansprüche der Geschädigten verstärkt – ggf. gerichtlich – durchsetzt, werden die Versicherer bereitwilliger ihren Pflichten nachkommen, um zusätzliche einklagbare Forderungen gegen das eigene Unternehmen zu vermeiden.

2. Opferschutz-Management-Konzept

Es ist künftig sinnvollerweise anzustreben, die Abläufe für Verkehrsunfallopfer zu vereinfachen und zu verbessern. Zur Vereinfachung hat z. B. die VOD bereits Formulare zur zeitnahen, beinahe sofortigen Unfallfolgenerfassung auf ihrer Internetpräsentation⁴¹ eingesetzt. Zur Verbesserung, vor allem im gesundheitlichen Bereich, wurde durch die VOD ein Konzept⁴² entwickelt, das analog zum Unfall- und Reha-Management der gesetzlichen Unfallversicherungen (*Berufsgenossenschaften, Unfallkassen* in der Arbeitswelt) ein Verkehrsopferschutz-Management empfiehlt, so wie es im Jah-

34 BGH, NJW 2000, 862.

35 BGH, NJW 2015, 2246.

36 *Funk, Chr.* (2018): Rechte des Geschädigten stärken, Erklärung des DAV zum Arbeitskreis VII „Ansprüche Schwerverletzter“ anlässlich des Deutschen Verkehrsgerichtstags am 24. Januar 2018 in Goslar.

37 *Höke, B.* (2018): Ansprüche Schwerverletzter, Vortrag im Arbeitskreis VII beim 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 24. bis 26. Januar 2018 in Goslar.

38 BGH, NJW-RR 1992, 791.

39 *Höke, B.*, a. a. O.

40 Ebd.

41 VOD: Service – Wichtig für Verkehrsunfallopfer und ihre Rechtsanwältinnen, URL: www.vod-ev.org (Abruf am 13.5.2018).

42 In Abstimmung mit den VOD-Mitgliedern: *Institut für Psychologische Unfallnachsorge (ipu)*, Köln, und *subvenio e. V. Unfallopfer Lobby Deutschland*, Düsseldorf.

rensbericht der VOD dargestellt ist.⁴³ Ein solches Konzept sollte Realität werden. Denn Verkehrsunfallopfer benötigen ersichtlich **Soforthilfe** bezüglich somatischer und – was bislang häufig vernachlässigt wurde – psychischer Versorgung.

a) Derzeitige Probleme

- Es fehlt ein solches Management.
- Kostenübernahme für die psychische Betreuung wird nicht sofort geklärt (Ausnahme: Arbeitsunfälle im Bereich der gesetzlichen Unfallversicherungen).
- Krankenversicherungen (GKV) fehlen Möglichkeiten der Akutbehandlung von psychisch erkrankten Unfallopfern. Die Terminservicestellen der *GKVen* sind gesetzlich verpflichtet, einen Beratungstermin innerhalb von vier Wochen zu vermitteln. Dieser **Beratungstermin garantiert noch keinen Therapieplatz**.⁴⁴

b) Künftiges Vorgehen

Es erscheint notwendig, das künftige Verkehrsopferschutz-Management einvernehmlich und verbindlich mit allen Akteuren abzustimmen und zu vereinbaren. Für die spätere Praxis ist es überdies wichtig, dass eine zuständige Stelle definiert wird, die die Abläufe des Verkehrsunfall-Opferschutz-Managements überwacht und mit allen Beteiligten einvernehmlich optimiert.

VI. Resümee

1. In der Verkehrsunfallstatistik bemisst sich der Schaden einer Person regelmäßig an dem Ausmaß ihrer körperlichen Verletzungen. **Unberücksichtigt** in der Bilanz bleiben dabei in der Regel die **Häufigkeit und Schwere psychischer Beeinträchtigungen**, die aus Verkehrsunfällen resultieren.
2. Nach einem Verkehrsunfall treten oftmals psychische Beschwerden auf. Diese klingen teils nach wenigen Wochen von selber wieder ab, können aber auch bestehen bleiben und zunehmend belastender empfunden werden. Manchmal können Symptome und psychische Erkrankungen auch erst mehrere **Tage, Wochen, Monate** und in seltenen Fällen auch Jahre **nach dem Unfall** auftreten.

3. Erntzunehmende psychische Beschwerden werden oftmals nicht früh genug erkannt und **zeitnah behandelt**, wodurch sich die Folgen z. T. erheblich verstärken.
4. Die **Versorgungssituation psychischer Verkehrsunfallfolgen** ist zumindest über die *gesetzliche Krankenversicherung (GKV)* in Deutschland **verbesserungsbedürftig**.
5. Unfallopfer mit psychischen Beeinträchtigungen dürfen nicht alleingelassen werden. Sie benötigen in der Regel einen **Beistand**, der über sozialrechtliche Kenntnisse verfügt, um rasch an therapeutische Hilfen für das Opfer zu gelangen.
6. Da dem Staat aus dem Gewaltmonopol eine **Restitutionspflicht** dem Bürger gegenüber erwächst, sind staatliche Organe verpflichtet, für den angemessenen Schutz von Leib und Leben der Bürgerinnen und Bürger einzutreten. Das sollte auch bei Verkehrsunfällen mit psychischen Folgen gelten.
7. Es wird vorgeschlagen, ein **Managementkonzept** mit Versicherern zu vereinbaren, das die Belange auch psychisch verletzter Verkehrsunfallopfer angemessen berücksichtigt und die beeinträchtigten Personen mit Soforthilfen sowie weiteren therapeutischen Maßnahmen versorgt.
8. Ein Managementkonzept unter Einsatz psychologischer Ersthelfer und zeitnaher Therapien unter Nutzung der Zusammenarbeit mit bestehenden Organisationen und Dienstleistern erscheint notwendig, um in der prekären Ausnahmesituation Opfer angemessen zu entlasten. Dies wäre zugleich in der Lage, **volkswirtschaftliche Einsparpotenziale** zu realisieren, die infolge einer u. a. verkürzten Krankheitsdauer zu erwartenden wären. ■

43 VOD (2017): Anforderungen an ein Verkehrsopferschutz-Management ohne die parallel laufenden medizinischen Maßnahmen, Jahresbericht 2017 der VOD, S. 36; zum Download bereitgestellt unter URL: http://vod-ev.org/wp-content/uploads/2017/12/Jahresbericht_Geschaeftsbericht-VOD-2017_final-Web.pdf (Abruf am 21.8.2018).

44 Vgl. oben I.