

Marktumfeld Schweiz / Deutsch

# Schleudertrauma macht ratlos

Wenn ein Versicherungsinspektor Opfer eines Halswirbelsäulensyndroms wird

PIERRE WEILL

**Schleudertraumen oder Halswirbelsäulensyndrome (HWS) verursachen jährlich Kosten von 500 Mio. Franken. Da oft medizinisch keine Schäden nachweisbar sind, ist das Thema äusserst kontrovers.**

Bâloise-Schadeninspektor Peter S. (42) galt in Sachen Schleudertrauma als «Hardliner». Beklagte sich jemand über Schmerzen im Nackenbereich, Unwohlsein und andere Beschwerden, obwohl medizinisch keine Schäden nachweisbar waren, hatte er oft den Eindruck, die Person wolle eine Rente.

Dann erlebte Peter S. innerhalb von fünf Monaten zweimal am eigenen Körper, was ein Schleudertrauma ist und wie unterschiedlich die Wirkungen sein können. Schleudertraumen entstehen häufig bei Auffahrkollisionen. Der Körper wird nach vorne gedrückt, der Kopf fällt nach hinten und wird dann nach vorne geschleudert. Den ersten Unfall hatte Peter S. im April 1999 in Allschwil bei nasser Strasse, als ein Auto ihm ins Heck fuhr. Sein Nacken und der Schultergürtel waren danach verspannt, mit Ultraschall und Physiotherapie erholte er sich langsam. Doch im August folgte buchstäblich der zweite Schlag. In Reinach überquerte ein Passant bei Rot die Strasse. Der Bâloise-Mitarbeiter musste abbremsen, der Fahrer hinter ihm fuhr in sein Auto.

«Im Gegensatz zum ersten Mal war es nur ein dumpfer Knall», erinnert sich Peter S. «Ich spürte muskulär nichts, hatte aber das Gefühl eines Schlags auf mein Hirn.» Kurze Zeit später setzten starke Kopfschmerzen ein. Damit begann eine mehrjährige Leidenszeit. Er wurde licht- und geräuschempfindlich, konnte nicht schlafen. Dies schlug auf die Psyche: «Die Schmerzen waren brutal. Ich dachte, derartige Schmerzen halte ich ein Leben lang nicht aus.» Seine Therapie sei es gewesen, immer arbeiten zu gehen, auch wenn es nur für eine Stunde war.

Sein Fall habe ihm gezeigt, dass es keine Patentrezepte gibt. Der Physiotherapeut, der ihm das erste Mal geholfen hatte, habe beim zweiten Fall nur noch mehr Schmerzen verursacht. **Schliesslich sei er zu einem Atlas-**

**Therapeuten gegangen.** Der Atlas ist der oberste Halswirbel. Diese Therapie hat zur Rekonvaleszenz geführt, die allerdings gegen fünf Jahre dauerte. Heute arbeitet Peter S. wieder zu hundert Prozent, doch gibt es noch immer Dinge, die er nicht machen kann. «Ich kann mit den Kindern nicht herumbalgen.» Seine Karriereplanung musste er anpassen, denn er hat Konzentrationsschwierigkeiten und musste eine Weiterbildung abbrechen.

**MEHR VERSTÄNDNIS.** «Heute habe ich mehr Verständnis für die Opfer, allerdings rege ich mich auch heute noch über gewisse Fälle auf», sagt Peter S. Das Problem des Schleudertraumas ist, dass oft medizinisch keine Verletzungen messbar sind, obwohl Halswirbelsäule, Sehnen, Muskeln, Nerven und Bänder beeinträchtigt sind. Allein seit Anfang Jahr hatte Peter S. 30 neue HWS-Fälle. «Davon haben 10 keine Beschwerden mehr, aber die anderen 20 Fälle können Jahre dauern und die Versicherung Millionen kosten.»

Er erzählt von einem Arbeiter, der nach 40 Arbeitsjahren mit 60 seine Stelle verliert. Danach hat er einen Unfall. Falls dieser als HWS-Fall gilt, erhält er von der Unfallversicherung 90% seines Lohnes plus über die Haftpflicht des Unfallverursachers zusätzliches Geld, so dass er über 100% seines letzten Lohnes erhält. «Wer kann in einem solchen Fall den Gegenbeweis antreten, dass der Verletzte arbeitsfähig wäre?», fragt Peter S.

Die in vielen Fällen nicht nachweisbaren Verletzungen sowie die hohen Kosten der HWS-Fälle führen zu einer Kontroverse. In der Schweiz belaufen sich die Kosten der HWS-Fälle gemäss Guy Chappuis vom Rechtsdienst der Bâloise auf 500 Mio. Fr. jährlich. Dabei liegt der Durchschnittsaufwand pro Fall mit 35 000 Euro (56 000 Fr.) in der Schweiz deutlich über den Kosten, die in anderen europäischen Ländern anfallen. Die Niederlande mit 18 000 Euro pro Fall liegen auf Platz zwei. In sechs anderen Ländern (D, Fi, F, I, No, GB) liegen die Kosten unter 10 000 Euro, wie Chappuis in einer Studie für den europäischen Dachverband der Privatversiche-



rer festgestellt hat.

Im Gespräch mit Experten wird klar, dass Ratlosigkeit herrscht. So hat sich gemäss Versicherungsverband zwischen 1990 und 2002 der Aufwand für HWS-Fälle in der Deutschschweiz verfünffacht, in der übrigen Schweiz bloss verdoppelt. Die Versicherer begründen diese Diskrepanz damit, dass in der französischen Schweiz das Problem kaum bekannt ist. Evalotta Samuelsson, Präsidentin des Schleudertraumaverbandes, kritisiert, dass diese Zahlen nicht transparent gemacht würden, weshalb eine Interpretation schwierig sei. Möglicherweise würden Ärzte in der romanischen Schweiz Schleudertraumen weniger diagnostizieren. Dazu seien Patienten weniger über diese Problematik informiert.

Chappuis von der Bâloise fordert eine Ausbildung für Gutachter. Er kritisiert, dass im Gegensatz zu Frankreich der deutschspra-

chige Raum diese Ausbildung bisher nicht kennt. Dies soll sich mit dem in Basel gegründeten Institut für Versicherungsmedizin (Artikel auf dieser Seite) ändern. Institutsleiter Professor Niklaus Gyr ist der Ansicht, dass die HWS-Problematik ein Gesellschaftsproblem darstellt. Er stellt die Symptome nicht in Abrede, doch müssten ausgebildete Gutachter Entscheide fällen, die derart heikel sind.

**BETREUUNG.** Peter S. fördert als Schadeninspektor den Case-Manager-Ansatz. Dabei werden für heikle Fälle Berater eingesetzt, die sich intensiv um Patienten kümmern. «Ich bin überzeugt, dass die Versicherungen und die Gesellschaft als Ganzes Kosten sparen, wenn wir uns intensiv um die heiklen Fälle kümmern. Am Anfang ist es zwar teurer, doch steigen mit einer Betreuung die Chancen, dass Verletzte wieder arbeitsfähig werden.»

## Was tun, um einen Aufprall und ein Schleudertrauma zu verhindern?

**VERHALTENSREGELN.** Immer noch sind sich viele Autolenkende zu wenig bewusst, dass einige einfache Verhaltensregeln ein Schleudertrauma und seine fatalen Folgen verhindern können. Rolf Moning von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt folgende Massnahmen:

- > Im Auto soll die Rückenlehne so aufrecht wie möglich eingestellt werden. Die Kopfstützen sind auf die richtige Höhe einzustellen, so dass der obere Rand mit der Oberkante des Kopfes eine Linie bildet.
- > Der Abstand zwischen Hinterkopf und Kopfstütze muss so gering wie möglich sein; am sichersten ist gar kein Abstand. Empfehlenswert ist die mit dem bfu-Sicherheitszeichen ausgezeichnete Kopfstützen-Ergänzung ContiCuraPlus.

- > Der Abstand zum vorausfahrenden Auto muss genügend gross sein. Ein rascher und regelmässiger Blick in den Rückspiegel vermag zwar eine Kollision nicht zu verhindern, jedoch den Aufprall vorzusehen und entsprechend zu reagieren.
- > Falls ein Aufprall unvermeidlich scheint, sich in den Sitz und gegen die Kopfstütze pressen, geradeaus schauen, die Mitfahrenden warnen, um so das Schlimmste zu verhindern. Matthias Steiner von der Bâloise rät zudem der Lenkerin oder dem Lenker, mit beiden Füßen auf die Bremse zu stehen, damit das eigene Auto sich beim Aufprall möglichst wenig bewegt. Dies reduziert die Folgen des Aufpralls. piw

> [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

> [www.contitech.ch](http://www.contitech.ch)