

**Schlussbericht zu den HWS-Studien des SVV (Management Summary)**

Der ausführliche Schlussbericht ist im SVV-Extranet Inside Fokus (<http://extra.svv.ch>) und auf der Website des Medizinischen Dienstes SVV ([www.med.svv.ch](http://www.med.svv.ch)) einsehbar.

**1. Ausgangslage**

Gesamtschweizerisch werden pro Jahr rund 10'000 kranio-zervikale Beschleunigungstraumen („Schleudertraumafälle“) gemeldet. Bei rund 1'000 Geschädigten entwickelt sich ein chronifizierter Gesundheitsschaden mit hohem Invaliditätsrisiko, was insbesondere den Haftpflichtversicherern jährlich Kosten von rund einer halben Milliarde Franken verursacht.

Diese Kosten wie auch die dahinter stehenden Einzelschicksale haben den SVV bewogen, drei Studien zur Erforschung von Ursachen, Risiken und Therapien in Auftrag zu geben. Diese Studien sind nun abgeschlossen.

**2. Studienbeschreibung**

**RADANOV-STUDIE:** Eine randomisierte Studie mit vier Behandlungsmodalitäten bei chronischen Schmerzen nach HWS-Distorsionstrauma.

**RAND-STUDIE:** Eine modular aufgebaute Studie, mit der dem Phänomen "Schleudertrauma" in seiner Gesamtheit (medizinisch, soziokulturell, rechtlich) auf den Grund gegangen wird, um allseits akzeptierte Verbesserungsvorschläge erarbeiten zu können.

**CRASH-STUDIE:** Aufbau einer über das Internet ([www.agu.ch](http://www.agu.ch)) allgemein zugänglichen Referenz-Datenbank mit ausführlich dokumentierten Fahrzeugbelastungen bei Heck-Crashes im niedrigen Geschwindigkeitsbereich zur Qualitätssteigerung der unfallanalytischen Beurteilungen.

**3. Ergebnisse und Erkenntnisse**

Die RADANOV-STUDIE zeigt auf, dass insbesondere eine begleitende psychotherapeutische Behandlung eine stärkere Beschwerdelinderung herbeiführt, wobei diese für die Nachhaltigkeit über mehrere Monate durchgeführt werden muss. Im Weiteren bestätigt sich einmal mehr, dass ein reines „Schleudertrauma“ ohne Kopfanprall nicht zu einer strukturellen Schädigung des Gehirns führt.

Bei der RAND-STUDIE wurde aus drei Modulen eine Studiensynthese verfasst, aus welcher sich die empfohlene Vorgehensweise, das sogenannte Fallmanagement beim kranio-zervikalen Beschleunigungstrauma entwickelte. Dieses Fallmanagement ist speziell für die Versicherungsfachleute konzipiert.

Wichtigste Grundsätze für das Fallmanagement sind:

- unverzügliches Einholen des Dokumentationsbogens für Erstkonsultation nach kranio-zervikalem Beschleunigungstrauma
- Chronifizierungsrisiko bestimmen
- je nach Chronifizierungswahrscheinlichkeit engmaschige Fallführung mit Abklärung des Bedarfs des Patienten und dessen eigener Ressourcen, Entwicklung einer Behandlungsstrategie und Koordination in einem Netzwerk (Ärzte, Rehabilitationsfachleute, Arbeitgeber, Haushalthilfe etc.), Überwachung des Heilungsverlaufes und allfällige Anpassung der Strategie.

Die Studie hat auch aufgezeigt, dass zwar viel Wissen vorhanden ist, dieses aber bei den Leistungserbringern und den Kostenträgern zuwenig bekannt und verankert ist. Die von der SLK eingesetzte Arbeitsgruppe Personenschaden und Reintegration des SVV hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, ein verstärktes aktives Informationsmanagement innerhalb und ausserhalb des Versicherungsverbandes zu betreiben, insbesondere durch:

- periodische Newsletter juristischen, medizinischen und paramedizinischen Inhaltes innerhalb des SVV (Knowledge Transfer)
- Publikationen in Fachzeitschriften
- Referate (Ärztegesellschaften, Juristen, Kongresse)

Im Rahmen der CRASH-STUDIE hat die Arbeitsgruppe für Unfallmechanik (AGU) in Zusammenarbeit mit dem Dynamic Test Center (DTC) in Vauffelin/Biel 27 Nachfahrversuche auf höchstem Qualitätslevel durchgeführt sowie die Ergebnisse von 35 Versuchen anderer Organisationen beschafft und aufgearbeitet. In der Crashtest-Datenbank sind Nachfahrversuche zu Fahrzeugbelastungen mit Fahrzeugen der jüngeren Generation dokumentiert, deren Deformationsverhalten während Kollisionen Front/Heck mit niedrigen Geschwindigkeiten untersucht wurde. Sämtliche Crashtests wurden ohne Mitwirkung von Versuchspersonen durchgeführt.

Es hat sich erneut gezeigt, dass keine Korrelation zwischen der Höhe der Reparaturkosten und der kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung ( $\Delta v$ ) besteht.

Die im Rahmen der CRASH-STUDIE durchgeführten und ausgewerteten Nachfahrversuche sind eine wichtige Grundlage für fundierte technische Unfallanalysen, insbesondere was die Beurteilung des Kollisionsverhaltens von Personenwagen der neueren Generation anbelangt. Die Referenzdatenbank wurde erstellt, damit Sachverhaltsabklärungen im Schadenfall künftig breiter abgestützt und Resultate aus computerunterstützten Unfallanalysen besser validiert werden können. Dies dürfte bei Anwälten und Gerichten zu einer höheren Akzeptanz führen.

#### **4. Nutzen**

Der quantitative Nutzen dieser drei Studien ist schwierig abzuschätzen. In diesem Zusammenhang kann auf die Insurance Corporation of British Columbia (ICBC), Kanada, hingewiesen werden. Diese Versicherungsgesellschaft hat mit ihrem Injury Recovery Programm, einem engmaschig kontrollierten Fallmanagement, eine signifikante Steigerung der Rehabilitations- und Reintegrationsraten erzielen können ([www.icbc.com](http://www.icbc.com)). Ein Effekt in dieser Richtung darf aus der Anwendung des entwickelten Fallmanagements erwartet werden.

Der qualitative Nutzen besteht unter anderem darin, dass Geschädigte, Mediziner, Anwälte, Patientenorganisationen und Prämienzahler durch entsprechende Kommunikation wahrnehmen, dass die Versicherer die Schleudertraumaproblematik ernst nehmen und Massnahmen ergreifen, die nicht nur im Interesse der Versicherer, sondern ebenso sehr im Interesse der Patienten liegen.

#### **5. Weiteres Vorgehen**

Der Medizinische Dienst des SVV und die Arbeitsgruppe Personenschaden und Reintegration stellen das notwendige Informationsmanagement sicher. Die individuelle Umsetzung der Ergebnisse, insbesondere des Fallmanagements, ist hingegen Sache der Gesellschaften.