

Deutscher Verkehrsexpertentag 2018

Versorgung somatischer und psychischer
Verkehrsunfallfolgen
20. November 2018, Münster

Psychische Unfallfolgen – Art, Häufigkeit und Behandlung

Kerstin Auerbach

Hintergrund



DISTATIS
Statistisches Bundesamt

2017: **2,6 Millionen**
polizeilich erfasste
Verkehrsunfälle in
Deutschland



Hintergrund



bast

Verunglückte

Getötete	3.180
Schwerverletzte	66.513
Leichtverletzte	323.799

DISTATIS
Statistisches Bundesamt

2017

Volkswirtschaftlicher Schaden

ca. 34,4 Mrd. Euro

bast

2016



Psychische Unfallfolgen

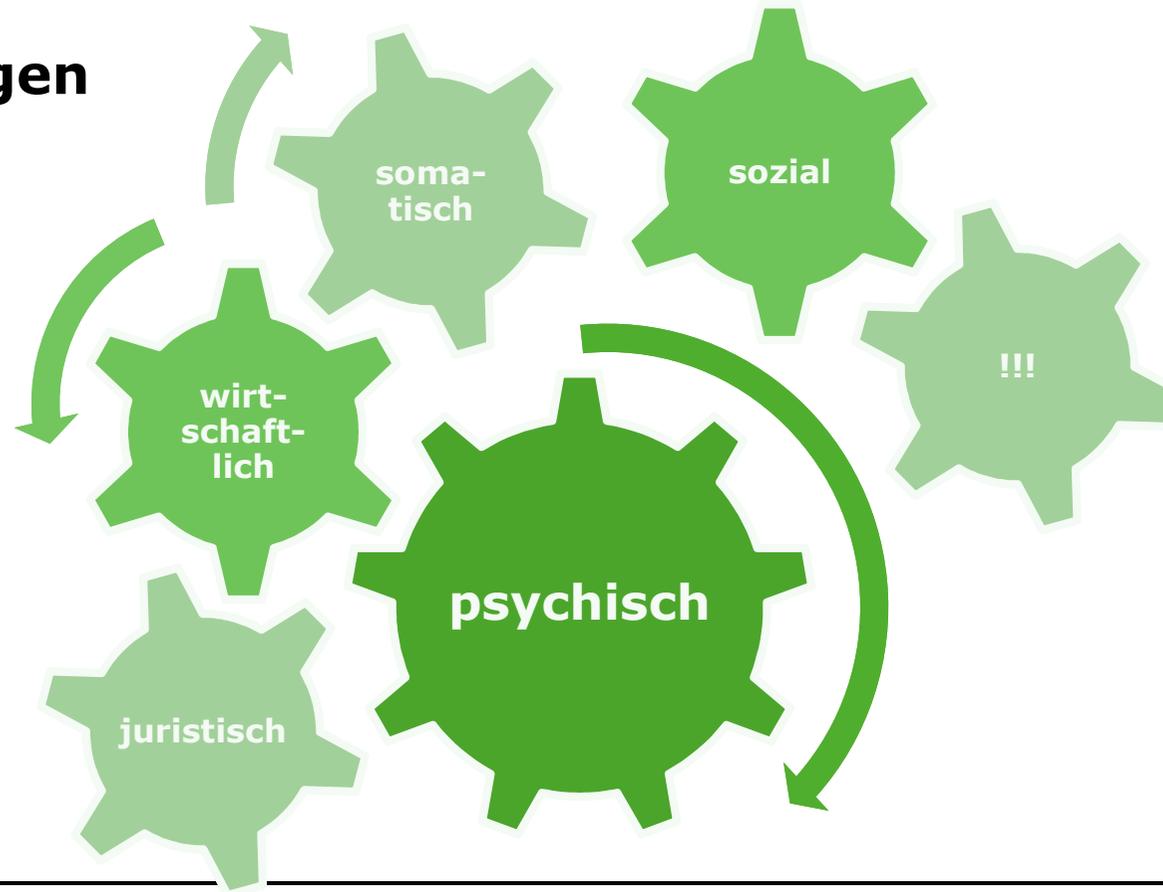


- ...werden in der Unfallstatistik nicht berücksichtigt.
- ...werden in der volkswirtschaftlichen Kostenkalkulation nicht angemessen berücksichtigt.

Von einem Unfall sind viele Menschen unmittelbar betroffen.

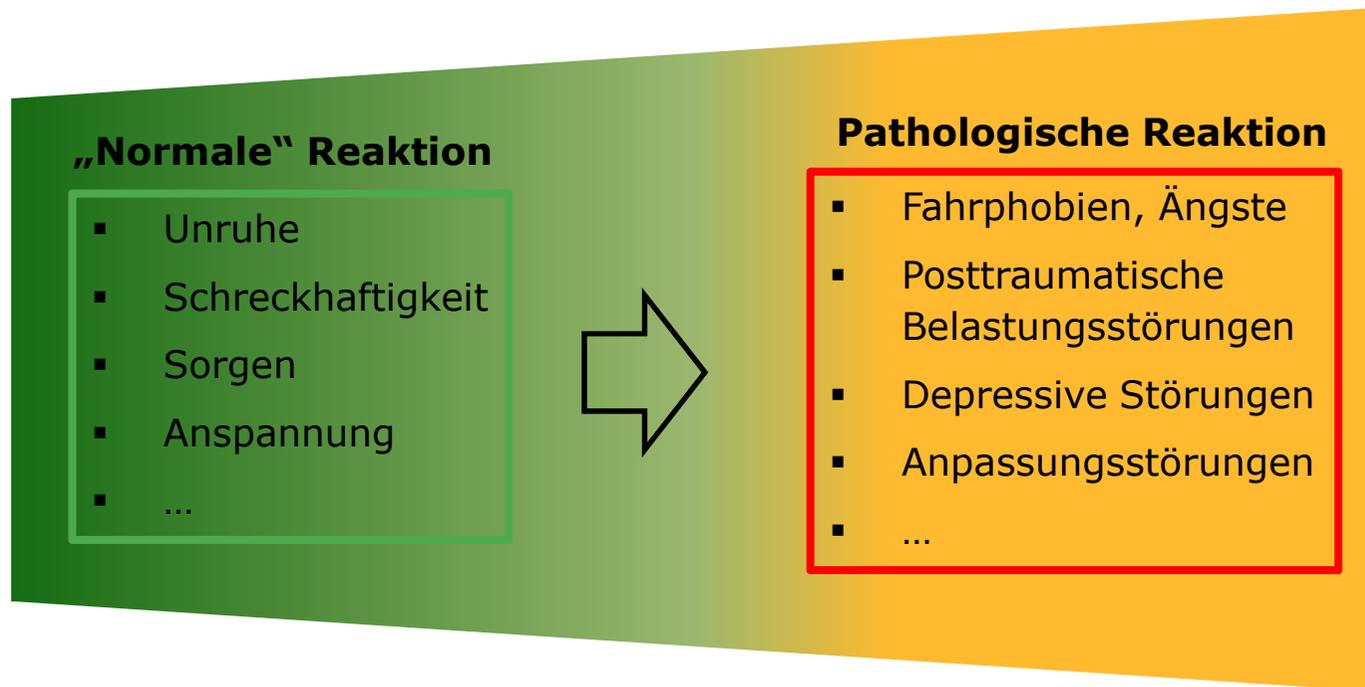


Unfallfolgen





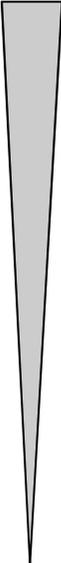
Was sind psychische Unfallfolgen?





Implikationen für die Verkehrssicherheitsarbeit und -forschung: PRÄVENTION

- Art und Häufigkeit psychischer Unfallfolgen bestimmen
- Vorhersagemodelle entwickeln
- Versorgungsstrukturen eruieren
- Betroffene informieren und aufklären



**Langzeit-
studie**

**Versorgungs-
studie**

**Internet-
plattform**



Ziel und Vorgehen

- Erfassung der Art und Häufigkeit psychische Beeinträchtigungen bei Schwerverletzten.
- Patientenbefragung mittels Interview und Fragebogen:
 - T1: Normalstation; n=226
 - T2: Entlassung; n=20
 - T3: 6-12 Monate nach Unfall; n=189





Stichprobe (Verlaufsuntersuchung: T1+T3; n=160)

- 67% Männer, 33% Frauen
- Durchschnittsalter: 49 Jahre (SD: 17; MIN: 18; MAX: 90)

Art der Verkehrsbeteiligung

- Motor. Zweirad: 31,9%
- Pkw/Lkw: 26,3%
- Fußgänger: 21,3%
- Fahrrad: 18,0%
- andere: 2,5%

Verletzungsschwere (MAIS)

- Leicht (1): 5,0%
- Mäßig (2): 55,6%
- Ernst (3): 26,3%
- Schwer (4): 11,3%
- Lebensbedrohlich (5): 1,3%



Störungsspezifische Prävalenzraten

	T1	T3	
▪ Depression (HADS, BSI)	14 – 39%	14 – 52%	(Frauen > Männer)
▪ Angst (HADS, BSI)	19 – 58%	15 – 63%	(Männer > Frauen)
▪ PTSD (PDS-d1*)	43%	33%	(Frauen > Männer)
▪ Aggressivität (BSI)	59%	63%	(Männer > Frauen)
▪ Paranoides Denken (BSI)	41%	45%	(Frauen > Männer)

* Inklusive Patienten mit leichter Symptomatik



Häufigkeit psychischer Auffälligkeit

im Sinne von

- manifester Angst- (HADS-D-Angst, „auffällig“) **oder**
- depressiver (HADS-D-Depression, „auffällig“) **oder**
- posttraumatischer Belastungsstörung (PDS-d1, „mittelschwere“ oder „schwere Symptomatik“)

T1

25,5%

T3

26,8%



Entwicklung innerhalb eines Jahres

		T3	
		Psychisch nicht auffällig	Psychisch auffällig
T1	Psychisch nicht auffällig	111 (100%)	95 (86%)
	Psychisch auffällig	38 (100%)	14 (37%)
		149* (100%)	40 (27%)

* Es fehlen die Angaben von elf Patienten.

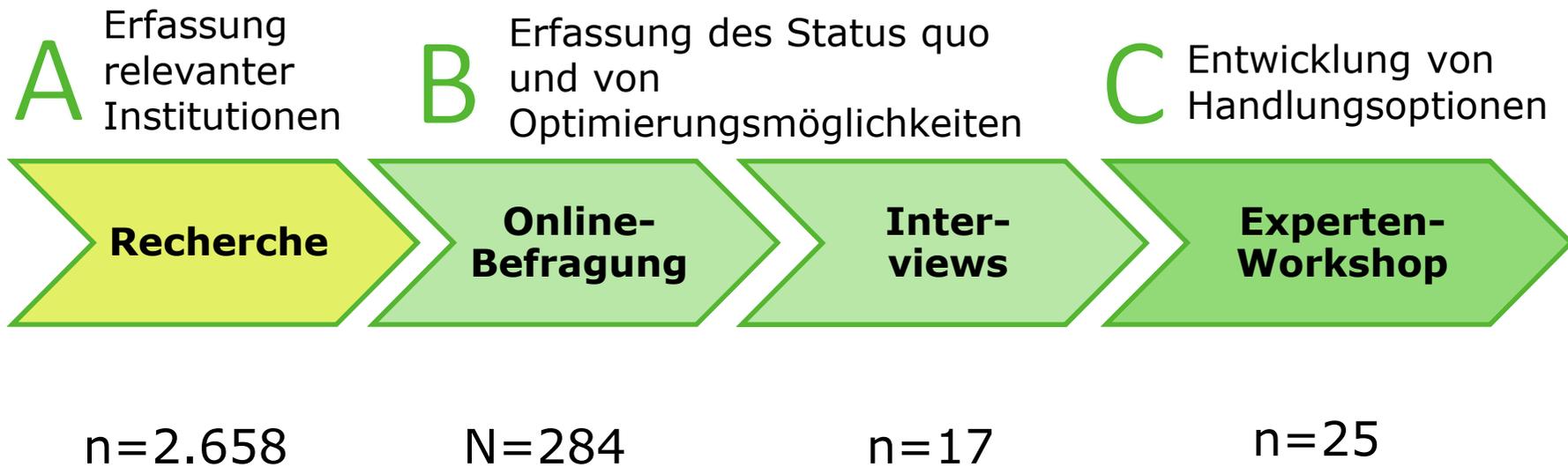


Fazit

Jeder vierte Schwerverletzte weist ernstzunehmende psychische Auffälligkeiten auf.



Ziel und Vorgehen



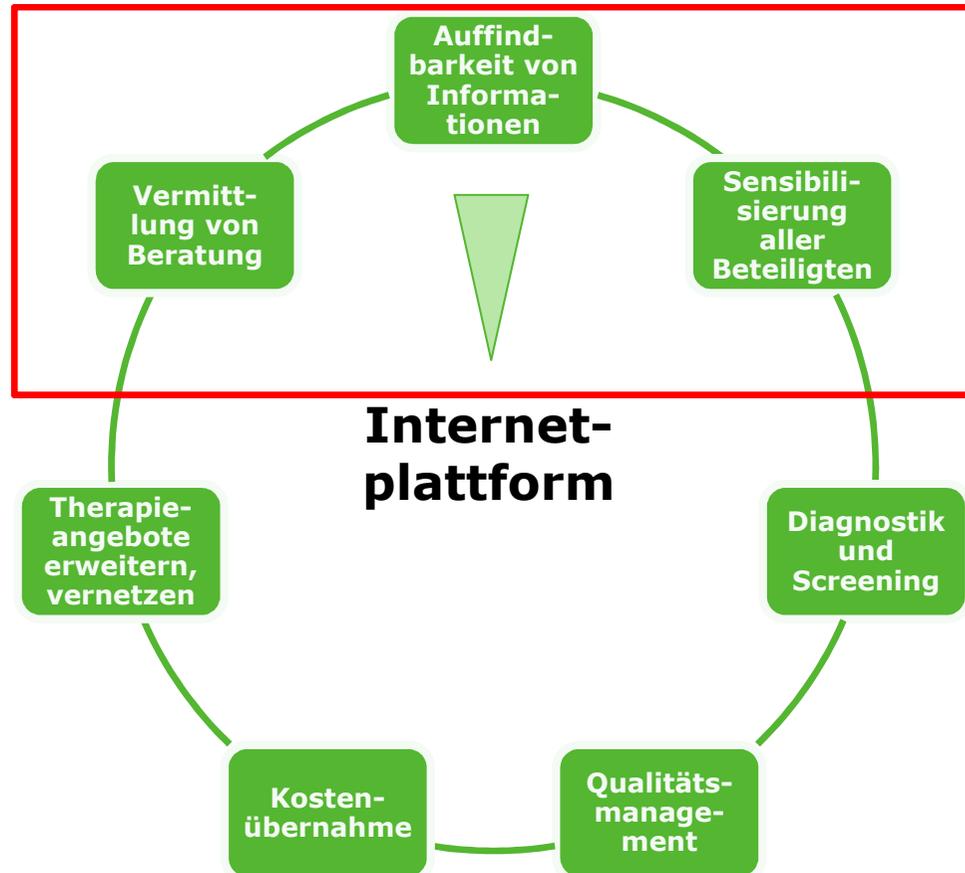


Versorgung – Einerseits und andererseits

- **Behandlung**
 - Methoden und Leitlinien liegen vor.
 - Bei frühzeitigem Beginn können gute Erfolge erzielt werden.
- **„Best Practice“**
 - Gesetzliche Unfallversicherungen als „Vorbild“
- **Auffindbarkeit von Therapieangeboten**
 - keine zentrale Anlaufstelle, Hotline o.ä.
 - „Irrwege“
- **Zugang zu Therapieeinrichtungen**
 - lange Wartezeiten
 - zu wenig Traumatherapeuten
- **Verankerung des Themas im Klinikalltag und beim Hausarzt**
 - wenig Sensibilität
 - unzureichende Diagnostik
- **Kostenträger**
 - große Unterschiede



Fazit



Ziel

- Informieren und aufklären
- Unterstützung bei der Suche nach adäquaten Beratungs-/ Behandlungsangeboten
- Niederschwelliges Angebot
- Breite Zielgruppe (Verunglückte, Angehörige, Behandelnde, Interessierte usw.)
- Ressourcenorientiert, sachlich fundiert



Vorgehen

- Arbeitsgruppe:



Bundesanstalt für Straßenwesen



Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.



Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.

Inhalte,
Struktur

- Web-Agentur



Design,
Programmierung

- Veröffentlichung: 2019

Wie kann es weiter gehen?

- Fortführung und Spezifizierung der bisherigen Forschung
- Untersuchungen zum Verkehrsverhalten (u.a. Mobilität) und zur Verkehrssicherheit (u.a. Fahrkompetenz)
- Untersuchungen zur Wirksamkeit therapeutischer Interventionen (u.a. Fahrsimulator-Trainings)
- Untersuchungen zu Langzeitfolgen (u.a. Lebensqualität, Frühberentung)
- Untersuchungen zu den Kosten



**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!**

