

Jede zweite Prothese war schadhaf

Erstmals gewinnt eine geschädigte Hüftpatientin vor einem Schweizer Gericht gegen einen Weltkonzern

Franziska Pfister

Margrit Tschopp* erhält 2007 an der linken Hüfte eine Prothese aus Vollmetall eingesetzt. Bald plagen sie Schmerzen, beim Gehen hört sie ein Schnappen im Gelenk. Das Geräusch entsteht, weil sich Metallkomponenten ineinander verkeilen, doch das erfährt die heute 68-Jährige erst einige Zeit später.

Ungefähr ein Jahr nach der Operation stürzt Tschopp beim Wandern. Dabei lockert sich die Hüftpfanne, die Prothese muss ausgetauscht werden. Und es kommt noch schlimmer: Bei der Operation verletzt der Arzt einen Nerv, die Frau ist vorübergehend teilweise gelähmt.

Tschopp nimmt sich einen Anwalt und wird Klägerin in einem Haftungsfall, der sich zum teuersten in der Geschichte der Medizinaltechnik entwickeln wird. Rund um die Welt hat eine fünfstelligen Zahl Patienten wegen Komplikationen mit Hüftprothesen gegen den US-Hersteller Johnson & Johnson (J&J) geklagt.

Nun liegt in der Schweiz ein erstes Gerichtsurteil vor. Frau Tschopp habe eine fehlerhafte Prothese eingesetzt erhalten, schreibt das Obergericht des Kantons Bern. Das Modell ASR habe bei rund der Hälfte der Patienten eine metalltoxische Reaktion hervorgerufen. Ausserdem müsse das Kunstgelenk häufiger, als zu erwarten wäre, ersetzt werden.

Fast alle ersetzt

J&J nimmt ASR im Jahr 2010 vom Markt, bis zu diesem Zeitpunkt wurde 93 000 Menschen weltweit ein solches Gelenk eingesetzt. In der Schweiz waren es laut der Gesundheitsbehörde Swissmedic 1400. Heute tragen jedoch weniger als hundert Personen noch eine Vollmetall-Prothese im Körper, zeigen Daten des Implantate-Registers Siris.

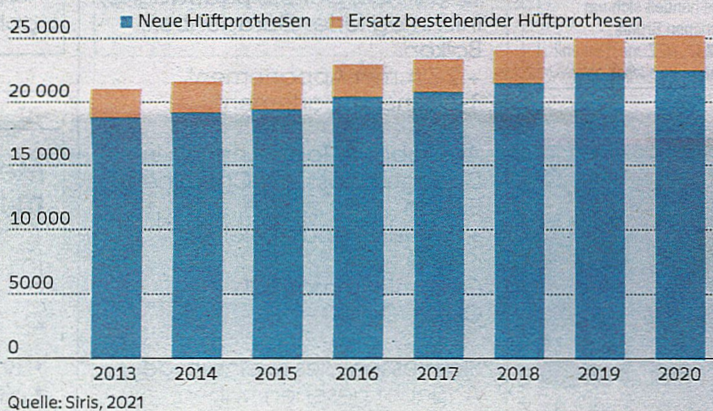
Der Konzern hat im Ausland eine Reihe von Prozessen verloren, allein in den USA musste J&J bis heute knapp 6 Mrd. \$ an Patienten zahlen. In der Schweiz haben jedoch nur sehr wenige geklagt. Geschädigten winken nicht nur wesentlich tiefere Entschädigungen, sie hatten auch wenig Zeit, diese einzufordern. Meldet sich ein Patient drei Jahre nach einem Rückruf nicht beim Hersteller, verjährt seine Forderung. Eine Hüftprothese einzusetzen, gilt als Routineeingriff.



Das künstliche Hüftgelenk des Modells ASR von Johnson & Johnson ist nur aus Metall gefertigt. 2010 nahm die Firma es vom Markt.

Mehr Kunstgelenke

Wie viele Hüftprothesen in der Schweiz eingesetzt werden



22 000 Operationen finden allein in 150 Schweizer Spitälern pro Jahr statt, in der Grundversicherung ist eine Fallpauschale von rund 16 000 Fr. veranschlagt.

Das Modell ASR kam 2003 in Europa auf den Markt und galt damals als neuartig. Pfanne und Schaft sind komplett aus Metall gefertigt, was zu geringerer Abnutzung führen sollte. Die Vor-

schriften sahen damals für neue Implantate nur Materialtests vor. Eine Maschine biegt und dreht das Gelenk millionenmal, das soll zeigen, wie belastbar es ist. Infolge der Komplikationen hat der Gesetzgeber die Vorgaben verschärft. Hersteller müssen heute klinische Versuche durchführen.

Zwei Jahre nach der Lancierung wird J&J erstmals von

Ärzten auf Probleme aufmerksam gemacht. Fälle häufen sich, in denen das Implantat vorzeitig entfernt werden muss. Das Marketingteam reagiert alarmiert: «Liebe Leute, ich bin besorgt über unsere hohe Ausfallrate. Hatten wir letztes Jahr vergleichbar hohe Zahlen?», fragt eine Managerin ihre Kollegen.

Erste Chirurgen berichten, sie hätten im Blut von Patienten hohe Metallionen-Werte gefunden. Dennoch bläst der oberste Produktmanager eine geplante Vergleichsstudie von ASR mit einem zweiten hauseigenen Modell ab. «Diese Studie kommt mir wie Selbstmord vor! [...] Wenn wir die beiden vergleichen, können wir nur verlieren!»

Stattdessen testet J&J die Prothese erneut im Simulator - mit ernüchterndem Ergebnis: Laut Testbericht schneidet das Gelenk schlechter ab als die Vorgängerversion. Um das zu kaschieren, zieht sie andere Modelle heran.

Dieses Vorgehen wird ein Sachverständiger später vor Gericht in den USA anprangern: «Die Firma hat die Testkriterien geändert,

«Diese Studie kommt mir wie Selbstmord vor! Wenn wir die beiden vergleichen, können wir nur verlieren!»

Oberster Produktmanager der Orthopädie-Sparte von J&J.

«Die Firma hat die Testkriterien geändert, statt die Konstruktion anzupassen.»

Ingenieur, der Medtech-Unternehmen in Designfragen berät.

statt die Konstruktion anzupassen», sagt ein Ingenieur und Design-Experte aus.

Die australischen Behörden stufen ASR schon 2007 (drei Jahre vor dem Rückruf) als schlechtestes Implantat seiner Klasse ein. «Ich denke, wir sollten bescheidener auftreten und akzeptieren, dass wir eine hohe Rate an Ersatzoperationen haben», mahnt ein Manager die Chefs in der Zentrale. Doch sein Aufruf verhallt. Australischen Chirurgen unterstellt die Firma in einem Brief, falsche Operationstechniken anzuwenden.

Jahrelanger Streitfall

Margit Tschopp ist erst ein Jahr nach der zweiten Operation wieder voll arbeitsfähig. Monatelang geht sie an Krücken, schluckt Medikamente gegen die Schmerzen und unterzieht sich einer kräftezehrenden Physiotherapie.

Auch juristisch brauchte sie einen langen Atem. Ihr Anwalt reicht 2013 Klage ein, sieben Jahre später weist ein Regionalgericht die Klage ab: Tschopp werden nicht nur die Gerichtskosten auferlegt, sie soll J&J eine Entschädigung in fünfstelliger Höhe zahlen. Dagegen legt sie Berufung ein.

Die Berner Richter monieren im Urteil, ASR-Implantate müssten übermässig häufig ersetzt werden. «Erwartet werden durfte im Jahr 2007, dass eine Hüftprothese eine Verbesserung der gesundheitlichen Situation für eine Dauer von mindestens zehn Jahren bringen würde.»

Das Obergericht weist den Fall zurück an die Vorinstanz. Damit sich J&J der Haftung entziehen kann, muss die Firma in einem neuen Verfahren nachweisen, dass sie bei der Lancierung nicht wissen konnte, dass das Kunstgelenk fehlerhaft ist. Der Entscheid des Obergerichts ist rechtskräftig, der Konzern kann die Frage der Fehlerhaftigkeit aber noch vom Bundesgericht überprüfen lassen.

«Das Urteil des Obergerichts bringt Schweizer Patienten und Patientinnen juristisch in eine stärkere Position. Die Hürde zur Durchsetzung von Ansprüchen wegen fehlerhafter Produkte dürfte in Zukunft tiefer liegen», sagt der Fürsprecher Stephan Kinzl, der Margrit Tschopp vor Gericht vertritt.

*Name geändert

«Ich möchte mich ...»

Fortsetzung von Seite 23

gäste gönnen sich sehr gerne Premium Economy, Business oder sogar First Class. Der Mix der Fluggäste im Premium-Segment verändert sich derzeit rasant, und in diesem Bereich sind wir nach wie vor stark.

Haben Sie nach Corona überhaupt noch die Mittel, um weiter zu investieren? Etwa in die Premium Economy?

Die Krise darf nicht als Ausrede gelten. Die Premium Economy Class wird derzeit auf der Boeing-777-Flotte sukzessive eingebaut. Bald soll sie auch auf den anderen Langstrecken-

Aber gewisse Entscheidungen müssen wir jetzt treffen, um auch in Zukunft am Markt gut positioniert zu sein.

Sie meinen die Klimaziele, welche die Swiss für 2030 definiert hat?

Genau. Ich glaube fest daran, dass mittel- bis langfristig nur eine nachhaltig operierende Fluggesellschaft eine Zukunft hat. Wir haben diesbezüglich schon viel unternommen und sind zuversichtlich, unsere CO₂-Emissionen bis 2030 um 50% gegenüber 2019 senken zu können. Strategisch ist dieses Thema bei uns ganz oben angesiedelt.

Das Problem ist doch, dass die meisten Technologien, welche den Flugverkehr grüner machen

weise moderne Flugzeuge. Jedes neue Flugzeug ist - wie erwähnt - viel sauberer als sein Vorgängermodell. Swiss hat im vergangenen Jahrzehnt rund 8 Mrd. Fr. in eine neue Flotte investiert. Wir wollen nun so schnell wie möglich wieder profitabel werden, damit wir auch in Zukunft in moderne und sparsame Flugzeuge investieren können.

Ich meinte eher Ihre Zusammenarbeit mit Synhelion, dem Schweizer Startup, das aus Sonnenenergie und Luft CO₂-neutrales Kerosin herstellt.

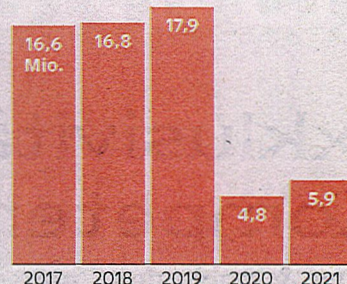
Synthetische erneuerbare

Treibstoffe (SAF) sind für den Luftverkehr von zentraler Bedeutung. Synhelion hat hier eine Schlüsseltechnologie mit grossem Potenzial entwickelt. Solarer Treibstoff wird in Flugzeugen, welche heute im Betrieb sind, verwendet werden können und deshalb für die Erreichung der Klimaziele im Luftverkehr wesentlich sein. Wichtig für uns ist auch, dass Synhelion ein Schweizer Startup ist. Wir sind die Airline der Schweiz und wollen Schweizer Innovation unterstützen. Aber klar: Wir verfolgen alle Entwicklungen im Markt sehr genau.

Können Sie konkrete Ziele nennen? Wie gross soll der Anteil an sauberem Kerosin bis - sagen wir - 2030 sein?

Ein weiter Weg zurück

Anzahl Swiss-Passagiere pro Jahr



schem Treibstoff zur Verfügung stehen.

Sie haben Ihr Leben lang in der Luftfahrt gearbeitet. Es war eine super Zeit: Die Welt wuchs zusammen, es brauchte immer mehr Verbindungen. Aber jetzt driften die Länder auseinander. Es wird immer schwieriger, gewisse Orte zu bereisen. Das gilt nicht nur für China und Russland. Macht Ihnen das Sorgen?

Es hat auch in der Vergangenheit immer wieder solche Perioden gegeben. Sei es wegen Krieg, Krankheiten oder Terroranschlägen. Aber ich bin überzeugt, dass das immer nur vorübergehend ist. Langfristig bleibt es enorm wichtig, dass sich Menschen und Kulturen miteinander verbinden können.