

kritik & utopie ist die politische Edition
im mandelbaum *verlag*.

Darin finden sich theoretische Entwürfe
ebenso wie Reflexionen aktueller sozialer
Bewegungen, Originalausgaben und auch
Übersetzungen fremdsprachiger Texte,
populäre Sachbücher sowie akademische
und außeruniversitäre wissenschaftliche
Arbeiten.

Nähere Informationen zu Beirat,
Neuerscheinungen und Terminen unter
www.kritikundutopie.net

Franz Fluch

SCHWARZBUCH VERSICHERUNGEN

Wenn Unrecht zu Recht wird

mandelbaum *kritik & utopie*

Gedruckt mit Unterstützung durch

RD Foundation Vienna
Research | Development | Human Rights
Gemeinnützige Privatstiftung

MA 7 – Kulturabteilung der Stadt Wien, Referat Wissenschafts- und
Forschungsförderung

© mandelbaum *kritik & utopie*, wien 2015
alle Rechte vorbehalten

Lektorat: Mathilde Fischer
Satz: Bernhard Amanshauser
Umschlaggestaltung: Michael Baiculescu
Druck: Primerate, Budapest

Inhalt

9	VORWORT
10	10 THESEN
11	EINLEITUNG
TEIL I – DIE VERSICHERUNGEN	
40	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)
65	Kfz-Haftpflichtversicherungen
TEIL II – DIE UNFALLOPFER	
72	Franz Fluch – Du hast keine Chance, aber nutze sie
93	Adolf Stifter – 40 Jahre Kampf gegen die AUVA
102	Waltraud Kanetscheider – Das ist Versicherungssache, da machen wir nichts
112	Margot Franz – Berufsunfähigkeit nach Fahrradunfall
115	Rosina Toth – Österreichische Judomeisterin im Rollstuhl
TEIL III – DIE GERICHTSVERFAHREN	
127	Franz Fluch – Die vierte Säule der Demokratie
136	Waltraud Kanetscheider – Der Prozessbetrug
151	Margot Franz – Durch ein Falschgutachten in den Privatkonkurs
164	Rosina Toth – »Ein verhältnismäßig glimpfliches Unfallgeschehen«
202	Adolf Stifter – Eine unendliche Geschichte
ANHANG	
248	Leitfaden
251	Übersicht der Gutachten und Gerichtsverfahren
256	Bibliographie
257	Danksagung
258	Parlamentarische Bürgerinitiative für Unfallopfer

*Gewidmet Adolf Stifter und seinem seit 1971 dauernden Kampf gegen die
Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA).*

Vorwort

Wussten Sie, dass der Schriftsteller Franz Kafka, im Zivilberuf Jurist, als Referendar für Unfallverhütungsvorschriften bei der Allgemeinen Unfallversicherung (AUVA) tätig war? Es ist also kein Zufall, wenn die folgende Lektüre oft den Eindruck eines Kafka-Romans erwecken wird. Zumal auch der Anwalt eines der Unfallopfer, von dem hier die Rede sein wird, Kafka heißt und die eigentliche Hauptdarstellerin dieses vorliegenden Buches die AUVA ist.

Begonnen hat alles mit einem Fahrradunfall vor zehn Jahren, als für mich ein Albtraum seinen Anfang nahm. Ich konnte meinen Beruf als Journalist nicht mehr länger ausüben, musste sechseinhalb Jahre gegen die gegnerische Haftpflichtversicherung des am Unfall schuldigen Autofahrers buchstäblich ums Überleben kämpfen. Konfrontiert mit einem Unrecht, das System hat, wie sich im Laufe meiner fünfjährigen Recherche anderer Fälle herausstellen sollte. Ein Unrechtssystem, das menschliche Existenzen rechtskräftig vernichtet, wie ich beispielhaft anhand von fünf Opfergeschichten in diesem Buch belegen werde: auf Grundlage von Gerichtsgutachten, erstellt von AUVA-Ärzten. 9

Dazu kommt, dass AUVA-Ärzte außerdem noch als Privatgutachter für Kfz-Haftpflichtversicherungen tätig sind und so ein stattliches Nebeneinkommen erzielen. Durch diese sogenannten »Gefälligkeitsgutachten«, mit denen berechtigte Forderungen von Unfallopfern abgeschmettert werden, ersparen sich Versicherungen Schadenersatzzahlungen in Millionenhöhe – nicht nur auf Kosten der Unfallopfer, sondern auch als Folgekosten für die Allgemeinheit, zulasten der Steuerzahler.

Zum besseren Verständnis dieses Unrechtssystems habe ich zehn Grundthesen entwickelt, die ich meinem Buch voranstellen möchte.

Wien, April 2015
Franz Fluch

10 Thesen

10

1. Versicherungen spielen bei Unfallopfern immer auf Zeit; bei Schadenersatzforderungen über 10 000 Euro muss das Unfallopfer die Versicherung verklagen.
2. In österreichischen Gerichtsverfahren gegen Versicherungen gibt es für Unfallopfer keine Waffengleichheit (Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention).
3. Schadenersatzansprüche von Unfallopfern werden von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) verhindert – zum Schaden der Unfallopfer und auf Kosten der Allgemeinheit, der österreichischen Steuerzahler.
4. Die AUVA ist ein Staat im Staat, protegiert von den Sozialpartnern, die nicht nur in den Aufsichts- und Kontrollgremien der AUVA, sondern auch als sogenannte »fachkundige Laienrichter« in den Arbeits- und Sozialgerichten vertreten sind.
5. Die Sozialpartner werden von der AUVA nach dem Prinzip »eine Hand wäscht die andere« durch sogenannte »Quersubventionen« in dreistelliger Millionenhöhe bei der Stange gehalten.
6. Österreichische Gerichte und Gerichtsgutachter sind Vollzugsorgane, Handlanger und Erfüllungsgehilfen der AUVA und der Haftpflichtversicherungen.
7. 80 Prozent der Gerichtsgutachten erfüllen nicht die Mindeststandards von Gutachten. Diese Gutachten werden hauptsächlich erstellt von AUVA-Ärzten oder Ärzten, die als Privatgutachter für Versicherungen tätig sind.
8. Die österreichische Rechtsprechung basiert nicht auf dem Prinzip »Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser«, sondern auf dem Dogma der »Unfehlbarkeit von Gerichtsgutachtern und Richtern«.
9. Fehltritte werden von Berufungsgerichten und dem Obersten Gerichtshof nicht aufgehoben, sondern »rechtskräftig« bestätigt.
10. Es geht in unserem Rechtssystem nicht um Wahrheitsfindung und Gerechtigkeit, sondern um Rechtssicherheit – um die Unanfechtbarkeit sogenannter »denkmöglicher« Urteile und Fehltritte.

Einleitung

Sie zahlen brav und pünktlich Ihre Versicherungsprämien und glauben, bei einem Unfall versichert zu sein? Ein Irrglaube, denn in Österreich muss man durch die gesetzlich auferlegte Beweislast als Unfallopfer – egal wer am Unfall schuld ist – bei Schadenersatzansprüchen zuerst den wissenschaftlichen Nachweis erbringen, dass der Schaden in einem kausalen Zusammenhang mit dem Unfall steht und nicht auf sogenannte Vorschäden zurückzuführen ist. Ein mitunter aussichtsloses Unterfangen.

Jeder von uns kann einen Unfall erleiden, von einem Moment auf den anderen, von einem Tag auf den anderen – so wie es auch mir selbst passiert ist.

11

Es war ein sonniger Oktobertag, um 16 Uhr 10, als mein Leben von einem Augenblick auf den andern in zwei Teile zerbrach: in ein Davor und ein Danach. Als ich gerade im Begriff war, auf einer Vorrangstraße die Kreuzung mit meinem Rennrad zu überqueren, begann auch das vor der Kreuzung stehende Auto loszufahren, sodass ich in voller Fahrt gegen den roten Toyota-Kombi prallte, mit dem Becken auf dem Kotflügel aufschlug und spürte, wie meine Knochen zerbrachen. Fraktur beider Schambeine, der Beckenschaufel, des Sitz- und Kreuzbeins und eine Läsion des Kreuzbein-Nervengeflechts, wie später im Unfallbericht zu lesen war. Auf den wuchtigen Aufprall folgte ein 7-Meter-Flug mit Landung meines Hinterkopfs auf dem Asphalt. Gleich danach dieses unbeschreibliche Gefühl, neben dem eigenen Körper zu liegen. Aus, vorbei – das war der erste Gedanke. Und dann das endlose Warten auf den Rettungswagen.

Nach der Diagnose im Krankenhaus war mir klar, dass ich nie mehr gesund werden würde.

Zu den monatelangen Therapien und meinem tagtäglichen Überlebenskampf kam dann noch die zermürende Erfahrung, von der gegnerischen Haftpflichtversicherung weitgehend im Stich gelassen zu werden – durch hartnäckiges Ablehnen von Schadenersatzansprüchen, durch jahrelanges Hinauszögern von Zahlungen. Diese unlauteren Praktiken auf Kosten der Unfallopfer möchte ich in diesem Buch aufzeigen. Anhand von jahrelangen Recherchen, dem Studium von Urteilen, Gerichtsgutachten sowie den Geschichten der Opfer wird gezeigt, in welchem Maß hier ein beispielloses Unrechtssystem die Existenzen von Menschen zerstört.

Die Recherchen

Ausgangspunkt für meine Recherchen war ein Anruf: »Setzen Sie sich einmal mit Herrn Stifter aus Vorarlberg in Verbindung.« Anrufer war der Chef-Jurist des Autofahrerclubs ÖAMTC, Dr. Hugo Hauptfleisch. Adolf Stifter sollte zur Schlüsselfigur bei meinen Nachforschungen werden – ein Veteran des Überlebenskampfes von Unfallopfern. 30 Jahre wurde der mittlerweile 77 Jahre alte Wolfurter nach einem unverschuldeten Verkehrsunfall hingehalten, bis die gegnerische Kfz-Haftpflichtversicherung bereit war, zu zahlen. Ein Fall, der sogar die Europäische Kommission für Menschenrechte (EKMR) in Straßburg beschäftigte: Die Republik Österreich wurde deshalb bereits 1997 wegen zu langer Prozessdauer und Unfairness des Verfahrens zu einer Geldstrafe verurteilt.

12 Parallel dazu führte Stifter vor dem Arbeits- und Sozialgericht Feldkirch gegen die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA) ein Verfahren um eine Versehrtenrente, das inzwischen schon mehr als vier Jahrzehnte dauert. »Was ich mit Gefälligkeitsgutachtern und Richtern erlebt habe, geht in kein Buch«, meinte der ehemalige EDV-Techniker bei unserer ersten Begegnung im Februar 2010.

Mein Überlebenskampf gegen die Versicherung

In meinem eigenen Fall – ein über sechs Jahre dauernder Kampf gegen die Haftpflichtversicherung des Autolenkers, der meinen Unfall verursacht hatte – stellte sich die Sache so dar: Obwohl das Alleinverschulden des Autolenkers bei der Zürich-Versicherung von Anfang an außer Streit stand, weigerte sich die Versicherung zu zahlen. Also sah ich mich gezwungen, die Versicherung zu verklagen.

Als Notiz am Rande dazu: Viereinhalb Jahre nach dem Unfall hatte der Leiter der Leistungsabteilung der Zürich-Versicherung im Wochenmagazin *Profil* erklärt, man bemühe sich bei Unfallopfern »grundsätzlich um eine rasche und unkomplizierte Lösung«^t. In 99 Prozent aller Fälle käme es zu keinem Prozess. Vor Gericht würden nur jene Fälle landen, bei denen das Verschulden strittig sei, so seine Aussage.

Eine Behauptung, die sowohl durch meine Erfahrungen wie auch durch sämtliche für dieses Buch recherchierten Fälle widerlegt wird. Denn Versicherungen spielen grundsätzlich immer auf Zeit – egal, ob das Verschulden nun strittig ist oder nicht. Denn Zeit ist Geld. Geld, über das in der Regel nur die Versicherung, nicht aber das Unfallopfer verfügt. Gerichtsverfahren, vor allem auch gute Anwälte, sind bekanntlich teuer. Das erklärt unter anderem, warum es bei schweren Verkehrsunfällen in 99 Prozent aller Fälle zu keinem Prozess kommt.

* Sämtliche Anmerkungen sind unter <http://mandelbaum.at/fluch/> zu finden.

Internationale Dimension

Bleiben wir zunächst bei meinem Fall und der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung. Aus der einstigen Zürich-Kosmos, wie der Versicherungskonzern bis 2002 hieß, ist inzwischen eine weltweit in 170 Ländern tätige Finanzdienstleistungs-AG geworden, mit einer Bilanzsumme von 409 Milliarden Dollar – sie ist höher als der österreichische Staatshaushalt. Der Gewinn des Versicherungssektors beträgt laut Geschäftsbericht 2013 4,7 Milliarden Dollar, das ist knapp die Hälfte der weltweit größten Versicherung: der deutschen Allianz. Letztere erwirtschaftete 2013 einen Gewinn von zehn Milliarden Euro und zählt mit einem verwalteten Vermögen von 1814 Milliarden Euro global zu den fünf größten Investoren.

Zwei Wochen nach Veröffentlichung des erwähnten *Profil*-Artikels², in dem außer über meinen Fall noch über drei weitere Fälle berichtet wurde, trifft ein Leserbrief aus Zürich ein, der die Aussagen des Leiters der Leistungsabteilung der Zürich-Versicherung widerlegt. Darin heißt es unter anderem:

13

»Wir mussten aufgrund der Erfahrungen von Geschädigtenanwälten und Betroffenen auf internationaler Ebene feststellen, dass ein ausgeklügeltes System dazu führt, dass Unfallopfer zu Unrecht nicht die Leistungen erhalten, für die sie versichert sind. Und das findet nicht nur in der Schweiz und Österreich statt, sondern in allen Industrienationen, in denen Haftpflichtversicherungen für Verkehrsunfälle bestehen.«³

Allein gegen Goliath

Unterzeichnet ist dieser an die *Profil*-Redaktion adressierte Brief von den Stiftungsräten von »Schutz ohne Grenzen«, Zürich. Die Präsidentin der Stiftung, die Juristin Caroline Bono, selbst Unfallopfer, ist in der Schweiz eine Berühmtheit. Bekannt geworden ist Bono nicht nur durch ihren eigenen jahrelangen Rechtsstreit gegen die Zürich-Versicherung nach einem Auffahrunfall, sondern vor allem durch den Bestseller *Allein gegen Goliath – Wie mein rundumversichertes Leben zum Albtraum wurde* – ihre eigene tagebuchartig erzählte Leidensgeschichte.

Neun Jahre nach dem Autounfall, im April 2011, deckte ein Journalist der Schweizer Zeitung *Tages-Anzeiger* auf, dass der Richter, der Bonos Klage abwies, in einem ebenfalls am Handelsgericht stattfindenden Parallelverfahren die Zürich-Versicherung auch als Rechtsanwalt vertreten hatte. Daraufhin hebt das Bundesgericht das Urteil wegen Befangenheit des Richters auf.

Caroline Bono ist seit ihrem Unfall berufsunfähig. Außer einem schweren Schleudertrauma erlitt sie noch eine Hirnschädigung – Verletzungen, die inzwischen durch moderne Untersuchungstechniken nachgewiesen werden können. In der Regel werden diese aber bei Schleudertrauma-Opfern nicht angewandt. »Es gehört auch zum System, dass versicherungstreue Gutachter gerade jene Untersuchungen, die solche Verletzungen nachweisen, regelmä-

ßig nicht durchführen und Versicherungssachbearbeiter mit falschen Studienergebnissen geschult werden«⁴, heißt es weiter in dem Leserbrief.

Bono hat auf ihrer Homepage www.carolinebono.ch inzwischen einen eigenen Blog für Versicherungsgeschädigte eingerichtet. In diesem Forum können Unfallopfer ihre persönlichen Erfahrungen mit Versicherungen schildern, wie zum Beispiel eine Geschäftsfrau, die nach Ablehnung einer Versicherungshaftung alles verloren hat und schreibt: »Ich musste in die Insolvenz und lebe nun von Sozialleistungen in einer 1-Zimmerwohnung«⁵.

Schleudertrauma

14 Schleudertrauma, auch Peitschenschlagtrauma genannt, steht für ein Krankheitssymptom, das bei Autounfällen, in der Regel bei Heckkollisionen, durch Beschleunigung des Kopfes infolge einer Überdehnung der Halswirbelsäule (HWS) ausgelöst wird. Wissenschaftlich abgehandelt wird dieser Begriff (Whiplash Injury) 1928 von dem US-amerikanischen Orthopäden Harald Crowe. Bereits anlässlich einer Vorlesung des englischen Chirurgen John Eric Erichsen am University College Hospital in London ist 1866 von diesem Phänomen als »Eisenbahn-Wirbelsäule« bei Opfern eines Eisenbahnunfalls die Rede. Denn durch den unerwarteten Aufprall von hinten kommt es aufgrund der leicht gedrehten Kopfposition bei entspannter Halsmuskulatur zu einer verstärkten Kopffrotation, die ausschließlich durch die Bandstrukturen (Ligamenta alaria) abgefangen werden muss, wodurch es »zu einer irreversiblen Überdehnung der fast ausschließlich aus unelastischen Fasern bestehenden Bändern oder sogar zu einer Ruptur kommen kann«, schreibt der Radiologe Eckhard Volle in seinem Artikel »Die Verletzung des kraniozervikalen Übergangs« im Schleudertrauma-Standardwerk *Beschleunigungsverletzung der Halswirbelsäule*, das 2009 im Steinkopff-Verlag erschien.

Dass Röntgenbilder für den Nachweis unfallkausaler Dauerschäden bei Schleudertraumata, insbesondere bei Verletzungen von Wirbelgelenken, Bandstrukturen oder Rückenmarkskompressionen, ungeeignet sind, ist wissenschaftlich belegt, schreibt der Düsseldorfer Schleudertrauma-Experte, Arzt und Rechtsanwalt Rüdiger Verhasselt in seinem Artikel »Handwerkliche Fehler in Gutachten« im gleichnamigen Werk. Darin heißt es:

»In Versuchen an Leichen konnte eindrucksvoll nachgewiesen werden, dass ein erheblicher Teil tatsächlich vorhandener klinisch relevanter Band- und/oder Knochenverletzungen selbst von besonders erfahrenen Untersuchern auf den Röntgenaufnahmen nicht erkannt werden konnte.«

So konnte eine schwedische Arbeitsgruppe anhand von Gefrierschnitten an obduzierten Leichen durch Schleudertrauma verursachte dauerhafte Schädigungen im zervikalen Übergangsbereich von Hals und Kopf, insbesondere

Verletzungen der sogenannten kleinen Wirbelgelenke und der Ligamenta alaria – der Flügelbänder zwischen dem Kopf und dem ersten Halswirbel – nachweisen.

Autoindustrie – Versicherungswirtschaft

Neben den bei Gericht bei Auffahrunfällen geforderten Röntgenaufnahmen und modernen medizinischen Untersuchungstechniken gibt es noch eine zweite wissenschaftliche Methode, um Schädigungen zu belegen: einen biomechanischen Crash-Test. Für Front- und Seitenaufprall sowie Überschlag sind solche Tests mittlerweile von der Autoindustrie längst standardisiert.

Doch die Durchführung von Crash-Tests zum Nachweis von Folgeschäden einer Heckkollision scheiterte bisher vor allem am hartnäckigen Widerstand zweier übermächtiger Akteure: der Autoindustrie und der Versicherungswirtschaft. Durch Heck-Crash-Tests wären Schleudertraumata nicht nur wissenschaftlich objektivierbar, aufgrund solcher Daten könnten auch wissenschaftlich fundierte Kriterien für eine verursachergerechte Abgeltung von Schadenersatzansprüchen der Unfallgeschädigten geschaffen werden.

Der Grund, weshalb die Autoindustrie wiederum ihrerseits an Heck-Crash-Tests kein Interesse zeigt, ist folgender: Knautschzonen und Sitze von Autos sind seit den 1990er-Jahren wesentlich steifer konstruiert worden. Die Folge: Sowohl Crash-Intensität als auch die auf Wirbelsäule und Kopfgeelenke einwirkenden Kräfte haben zugenommen, sodass der Heckaufprall nicht mehr so gut absorbiert werden kann wie bei Fahrzeugmodellen älterer Bauart. Fazit: »Das Risiko von ›Peitschenschlag-Verletzungen mit Langzeit-Folgen bei einem Heck-Crash hat sich bei den neuen Fahrzeugmodellen verdoppelt (!) gegenüber Autos vor 20 Jahren«, schreibt Rechtsanwalt Dr. Markus Frank in seinem Kommentar zu dem von der EU-Kommission in Auftrag gegebenen »Peitschenschlag-Bericht des EEVC 2005«, der 2009 in dem Buch *Beschleunigungsverletzung der Halswirbelsäule* veröffentlicht wurde. Die Abkürzung EEVC steht für »European Enhanced Vehicle-Safety Committee« (Europäisches Komitee für verbesserte Kfz-Sicherheit).

Wissenschaftliche Erkenntnisse dieses Berichts widerlegen auch die von »Experten der Versicherungswirtschaft« genannte Harmlosigkeitsgrenze. Danach wären Dauerfolgen bei Schleudertraumata nach Heckkollisionen mit einer Aufprallgeschwindigkeit unter 15 km/h nicht möglich. »Es wird eine mathematisch-naturwissenschaftliche Genauigkeit vorgegaukelt, die nicht erwiesen ist«⁶, schreibt Universitätsprofessor Dr. Christian Huber von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen in der *Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2011.

Schon 1999 konnte der schwedische Automobilhersteller Volvo, der für seine hohen Sicherheitsstandards bekannt ist, anhand einer Studie, die auf