

Isabell Knöpper
Sachversicherungsrecht II

Fachanwaltslehrgang für Versicherungsrecht, Kurseinheit 5

Die Autorin:

Isabell Knöpper ist seit 1996 als Rechtsanwältin zugelassen und seit dem Jahr 2002 in einer deutschlandweit tätigen Kanzlei am Standort Erfurt beschäftigt. Zuvor war sie in den Jahren von 1998 bis 2002 Justiziarin bei einer Versicherungsgesellschaft. Die Autorin ist Fachanwältin für Versicherungs- und Medizinrecht. Seit 2003 ist sie ehrenamtlich als Mitglied des Fachanwaltsausschusses für Versicherungsrecht der Rechtsanwaltskammer Thüringen tätig, seit 2011 als Vorsitzende. Zu ihren Tätigkeitsschwerpunkten zählen Versicherungs-, Schadens- und Arzthaftungsrecht. Die Verfasserin hat als Mitautorin an diversen Publikationen zum Versicherungs- und zum Schadensrecht mitgearbeitet.

© HWV • HAGENER WISSENSCHAFTSVERLAG in der iuria GmbH
Bredelle 53, 58097 Hagen
E-Mail: kontakt@hwv-verlag.de, Internet: www.hwv-verlag.de
Printed in Germany. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von
Auszügen, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung,
vorbehalten.

Inhalt

Einleitung.....	9
A. Kraftfahrthaftpflichtversicherung	11
I. Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinien	11
II. Gegenstand der Versicherung	11
1. Befreiungs- und Rechtsschutzanspruch	11
2. Versicherungspflicht.....	12
3. Modifizierter Kontrahierungszwang	13
III. Besonderheiten in der Schadensabwicklung	14
1. Regulierungsvollmacht	14
2. Prozessführungsrecht.....	14
3. Direktanspruch des Geschädigten.....	15
4. Bindungswirkung des Haftpflichtprozesses für den Deckungsprozess	17
IV. Deckungsumfang	18
1. Gebrauch des Fahrzeugs	19
2. Mitversicherte Personen	23
3. Leistungsumfang	24
4. Räumlicher Geltungsbereich	24
V. Ausschlüsse	25
1. Vorbemerkung	25
2. Objektive Risikoausschlüsse	25
3. Subjektiver Risikoausschluss bei Vorsatz.....	28
VI. Obliegenheiten und die Rechtsfolgen ihrer Verletzung	30
1. Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalls	31
a) Verwendungsklausel gemäß D.1.1.1 AKB.....	31
b) Schwarzfahrerklausel gemäß D.1.1.2 AKB	31
c) Führerscheinklausel gemäß D.1.1.3 AKB	32
d) Rennklausel gemäß D.1.1.4 AKB.....	32
e) Wechselkennzeichen gemäß D.1.1.5 AKB.....	33
f) Trunkenheitsklausel gemäß D.1.2 AKB	33
g) Adressaten	35
h) Rechtsfolgen	36
i) Kausalitätsgegenbeweis.....	41

j) Begrenzung der Leistungsfreiheit	42
2. Obliegenheiten nach Eintritt des Versicherungsfalls ..	43
a) Anzeigepflichten	44
aa) Versicherungsfall (E. 1.1.1 AKB).....	44
bb) Straf- und ordnungsrechtliches Verfahren (E. 1.1.2 AKB)	44
cc) Anspruchserhebung durch den Geschädigten (E. 1.2.1 AKB).....	45
dd) Gerichtliche Geltendmachung (E. 1.2.3 und E. 1.2.4 AKB).....	45
b) Aufklärungsobliegenheit	45
aa) Nicht- oder Falschangabe.....	46
bb) Unerlaubtes Entfernen von der Unfallstelle ..	48
c) Schadensminderungspflicht.....	53
d) Kein Anerkennungs- und Befriedigungsverbot	53
e) Rechtsfolgen	53
f) Belehrungspflicht des Versicherers	54
g) Verletzung mehrerer Obliegenheiten	57
h) Beweislast.....	59
B. Fahrzeugversicherung	61
I. Gegenstand der Versicherung.....	61
II. Deckungsumfang.....	61
1. Teilkasko	62
a) Brand und Explosion.....	62
b) Entwendung	62
aa) Begriff	62
bb) Beweisanforderungen	64
c) Naturereignisse.....	75
d) Wildschaden	77
aa) Zusammenstoß.....	77
bb) Rettungskosten.....	78
e) Glasbruch- und Kabelschäden	80
2. Vollkasko	81
a) Unfall.....	81
b) Mut- oder böswillige Handlungen	86
3. Räumlicher Geltungsbereich	87
III. Ausschlüsse	88

1. Objektive Risikoausschlüsse	88
2. Subjektive Risikoausschlüsse.....	90
a) Fahrverhalten	91
b) Ungenügende Sicherung des abgestellten Fahrzeugs	93
c) Verwahrung des Fahrzeugschlüssels und des Fahrzeugscheins	93
d) Alkohol und Drogen	95
IV. Obliegenheiten und ihre Rechtsfolgen	98
1. Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalls	98
2. Obliegenheiten nach Eintritt des Versicherungsfalls...	98
3. Rechtsfolgen einer Obliegenheitsverletzung	100
V. Die Ersatzleistung	101
1. Totalschaden.....	101
2. Reparaturschaden	106
3. Sachverständigenkosten	108
4. Mehrwertsteuer	108
5. Wiederauffinden des Fahrzeugs im Entwendungsfall.....	109
6. Höchstentschädigung	110
7. Selbstbeteiligung	110
8. Ausschlüsse.....	111
9. Rest- und Altteile.....	111
10. Fälligkeit und Abtretung	111
11. Sachverständigenverfahren	112
C. Kraftfahrtunfallversicherung	114
I. Gegenstand der Versicherung	114
II. Versicherte Personen.....	115
1. Pauschalsystem.....	115
2. Kraftfahrtunfall-Plus-Versicherung	116
3. Platzsystem	116
4. Berufsfahrerversicherung	116
5. Namentliche Versicherung.....	117
III. Leistungsarten.....	117
IV. Ausschlüsse	119
1. Objektive Risikoausschlüsse	119
a) Ausgeschlossene Unfallereignisse.....	119

b) Ausgeschlossene Unfallfolgen.....	120
2. Subjektive Risikoausschlüsse	121
V. Obliegenheiten	121
VI. Besonderheiten	122
D. Fahrerschutzversicherung	124
E. Gefahrerhöhung	127
I. Die willkürliche Gefahrerhöhung.....	128
1. Voraussetzungen	128
2. Abgrenzung zu § 81 VVG	130
3. Rechtsfolgen	131
II. Die nicht veranlasste Gefahrerhöhung	131
III. Kausalitätsgegenbeweis.....	131
IV. Beweislast	132
F. Vorsätzliche und grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls.....	134
I. Vorsatz.....	135
II. Grobe Fahrlässigkeit	136
III. Herbeiführung.....	137
IV. Beweislast	138
G. Zurechnung des Fehlverhaltens Dritter	141
I. Repräsentantenhaftung	141
II. Der Wissenserklärungsvertreter	144
III. Der Wissensvertreter	145
H. Anspruchsübergang gemäß § 86 VVG.....	147
I. Allgemeines	147
II. Regressverzicht gegenüber dem berechtigten Fahrer und andere Personen	149
III. Mitwirkungsobliegenheit	149
IV. Familienprivileg.....	150
V. Das Quotenvorrecht des Versicherungsnehmers.....	151
I. Vorläufige Deckung	155
Literaturverzeichnis	161

Einleitung

Eine besondere Schwierigkeit des Versicherungsrechts leitet sich daraus ab, dass sich die meisten Regelungen nicht aus dem Gesetz ergeben, sondern aus den Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Grundvoraussetzung für die Bearbeitung eines Falls aus dem Versicherungsrecht ist daher stets, sich über die einschlägigen Versicherungsbedingungen zu informieren. Doch auch der Text der Versicherungsbedingungen allein hilft häufig nicht weiter. Dem Fachanwalt für Versicherungsrecht sollten die Auslegungsregeln hinsichtlich Allgemeiner Versicherungsbedingungen ebenso geläufig sein wie die einschlägige Rechtsprechung zu wesentlichen Fragen.

Das Versicherungsvertragsgesetz wurde durch eine grundlegende Reform in wesentlichen Teilen völlig neu gestaltet. Die Änderungen sind zum 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Auf vor dem 31. Dezember 2008 im Rahmen von Altverträgen eingetretene Versicherungsfälle ist allerdings das alte Recht anzuwenden.

Soweit Versicherer von der Möglichkeit der *Vertragsanpassung ihrer Versicherungsbedingungen* aus Altverträgen an die neue Gesetzeslage gemäß Art. 1 Abs. 3 EGVVG bis zum 1. Januar 2009 keinen Gebrauch gemacht haben, wird die in den AVB vereinbarte Rechtsfolgenregelung für Obliegenheitsverletzungen unwirksam!¹ Den Zugang der angepassten Versicherungsbedingungen beim Versicherungsnehmer hat der Versicherer zu beweisen.²

¹ BGH, r+s 2012, 9; OLG Köln, r+s 2010, 406.

² OLG Celle, ZfS 2012, 513.

Bei den im Text genannten Bedingungswerken handelt es sich jeweils um die Musterbedingungen des Gesamtverbands der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), also z. B. um die AKB 2015.

A. Kraftfahrthaftpflichtversicherung

I. Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinien

Mit der Schaffung des Europäischen Binnenmarkts geht die Harmonisierung von Rechtsvorschriften einher. Sinn der bislang sechs sog. Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinien ist es, die Regeln unter den Mitgliedsländern anzugleichen und für den Schutz von Verbrauchern sowie Geschädigten Mindestgarantien sicherzustellen. Grundpfeiler sind die Versicherungspflicht und die einheitlichen Mindestdeckungssummen, die Einrichtung eines Entschädigungsfonds für die Betroffenen von Unfällen, bei denen der Verursacher nicht zu ermitteln oder nicht versichert ist, sowie die Einrichtung einer Auskunftsstelle, von welcher Geschädigte Informationen über den Kfz-Haftpflichtversicherer erhalten können.

II. Gegenstand der Versicherung

1. Befreiungs- und Rechtsschutzanspruch

Der Kfz-Haftpflichtversicherer hat den Versicherungsnehmer und die mitversicherten Personen zum einen von begründeten Schadenersatzansprüchen Dritter freizustellen, zum anderen unbegründete Ansprüche abzuwehren (§ 2 Abs. 1 KfzPflVV, A.1.1.4 AKB).

2. Versicherungspflicht

§ 1 PflVersG bestimmt, dass der Halter eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet ist, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personen-, Sach- und sonstigen Vermögensschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen verwendet wird. Der Halter muss nicht mit dem Eigentümer identisch sein (Beispiel: Leasingfahrzeug).

Als Halter gilt, wer das Fahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt. Auch Halter und Versicherungsnehmer müssen nicht identisch sein. So wird in der Praxis oft die Möglichkeit genutzt, dass eine Person mit einem günstigeren Schadensfreiheitsrabatt den Versicherungsvertrag abschließt.

Seit dem 1. Januar 2003 muss auch für Anhänger eine eigene Kraftfahrtversicherung abgeschlossen werden (Ausnahme: Fahrzeuge, die gemäß § 3 Abs. 2 Ziff. 2 FZV von der Zulassungspflicht ausgenommen sind). Diese Notwendigkeit folgte aus der damaligen Änderung des § 7 Abs. 1 StVG, in dessen Wortlaut neben Kraftfahrzeugen ausdrücklich auch Anhänger aufgenommen worden sind. Mit Wirkung zum 17. Juli 2020 wurde das StVG erneut geändert. Die Haftung des Halters eines Anhängers wurde in § 19 StVG aufgenommen, die Haftung des Führers eines Gespanns in § 19 a StVG.

Es kann also eine eigene Haftung des Anhängerhalters unabhängig vom Zugfahrzeug begründet werden. Dementsprechend verpflichtet § 1 PflVersG den Halter eines Anhängers, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zu nehmen. Nach der aufgrund von § 4 PflVersG erlassenen Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung (KfzPflVV) muss die Versicherung Schadensersatzansprüche umfassen, die auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts gegen den Versicherungsnehmer oder mitversicherte Personen erhoben werden (§ 2 Absatz 1 KfzPflVV). Als mitversicherte Person bestimmt § 2 Absatz 2 Nr. 3 KfzPflVV auch den Fahrer, wobei die Vorschrift nicht zwischen motorisierten Fahrzeugen und Anhängern unterscheidet.

Zugleich hat sich der Deckungsumfang der Haftpflichtversicherung des Zugfahrzeugs gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 KfzPflVV zwingend auf einen mit ihm verbundenen Anhänger oder Auflieger zu erstrecken.

Hierdurch wird eine Doppelversicherung im Sinne von § 78 Abs. 1 VVG begründet, die zu einer gesamtschuldnerischen Haftung der beiden Haftpflichtversicherer führt und zu einem Innenausgleich gemäß § 78 Abs. 2 VVG.³ Der Innenausgleich zwischen dem Haftpflichtversicherer des Zugfahrzeuges und dem Haftpflichtversicherer des mit diesem verbundenen Anhängers nach Regulierung eines durch das Gespann verursachten Schadens durch einen der beiden Versicherer kann nicht durch eine Subsidiaritätsvereinbarung des anderen Haftpflichtversicherers mit seinem Versicherungsnehmer ausgeschlossen werden.⁴ Hat sich der Unfall in Deutschland ereignet, kommen die Regelungen zum Innenausgleich auch dann zur Anwendung, wenn eines der Fahrzeuge in einem anderen europäischen Land versichert ist, dessen Recht den Innenausgleich wegen Doppelversicherung zwischen den Versicherern von Zugfahrzeug und Anhänger nicht kennt und eine Haftung des Anhängerhalters nicht vorsieht.⁵

3. Modifizierter Kontrahierungszwang

Das Gegenstück zur Versicherungspflicht des Kraftfahrzeughalters ist der Abschlusszwang für die Versicherungsunternehmen, den § 5 Abs. 2 PflVersG konstituiert (sog. modifizierter Kontrahierungszwang). Modifiziert deshalb, weil nach Absatz 4 der Vorschrift in engen Grenzen Ausnahmen möglich sind.

³ BGH, Urteil vom 27.10.2010 – IV ZR 279/08.

⁴ BGH, Urteil vom 04.07.2018 – IV ZR 12/17.

⁵ BGH, Urteil vom 03.03.2021 – IV ZR 312/19.

III. Besonderheiten in der Schadensabwicklung

1. Regulierungsvollmacht

Da Versicherer und Versicherungsnehmer als Gesamtschuldner haften, bedingt der Befreiungsanspruch hinsichtlich der Ansprüche gegen den Versicherungsnehmer eine Regulierungsvollmacht des Versicherers. Sie ist in A.1.1.4 AKB geregelt: Der Versicherer ist bevollmächtigt, auch im Namen des Versicherungsnehmers und der mitversicherten Personen, Erklärungen im Rahmen pflichtgemäßen Ermessens abzugeben. Dies schließt auch den Abschluss von Vergleichen ein.

Die Ausübung dieses pflichtgemäßen Ermessens birgt bisweilen Konfliktpotenzial, weil mit einer – auch teilweisen – Regulierungsleistung in der Regel eine Rückstufung des Versicherungsnehmers im Schadensfreiheitsrabatt verbunden ist. Ein Schadensersatzanspruch des Versicherungsnehmers wegen Verlusts des Schadensfreiheitsrabatts aufgrund pflichtwidriger Regulierung wird häufiger behauptet, als er begründet ist. Der Ermessensspielraum des Versicherers schließt auch wirtschaftliche Erwägungen ein.

2. Prozessführungsrecht

Der Regulierungsvollmacht für den außergerichtlichen Bereich entspricht die Prozessführungsbefugnis des Versicherers, wenn Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden. Sie ist in E.1.2.4 AKB geregelt: Wenn es zu einem Rechtsstreit kommt, hat der Versicherungsnehmer die Führung des Rechtsstreits dem Versicherer zu überlassen und dem vom Versicherer bestellten Anwalt Vollmacht und jede verlangte Aufklärung zu geben.

Merke Beauftragt der Versicherungsnehmer trotzdem einen eigenen Rechtsanwalt – was theoretisch möglich ist –, so handelt es sich bei den hierdurch entstehenden Gebühren nicht um „notwendige“ Kosten des Rechtsstreits i. S. v. § 91 Abs.1 ZPO. Die Kosten werden daher weder vom Versicherer noch vom Gegner erstattet.

Allerdings sind die Mehrkosten, die dadurch entstehen, dass der im Rahmen einer (Dritt-)Widerklage gesamtschuldnerisch mit dem Kläger in Anspruch genommene Haftpflichtversicherer einen gemeinsamen Anwalt mit der Verteidigung gegen die Widerklage beauftragt, während der Kläger bei der Geltendmachung des Klageanspruchs durch einen eigenen Anwalt vertreten wird, regelmäßig notwendig und erstattungsfähig.⁶ Gleiches gilt spiegelbildlich für die Erstattungsfähigkeit der Kosten von zwei Rechtsanwälten, wenn und soweit der im Prozess beklagte Versicherungsnehmer seinerseits Schadensersatzansprüche im Rahmen einer Widerklage gegenüber dem klagenden Unfallgegner verfolgt. Da es insofern nicht um die Abwehr von Ansprüchen geht, findet Abschnitt E.1.2.4 AKB 2015 keine Anwendung. Der Versicherungsnehmer hat ein kostenrechtlich schützenswertes Interesse, bei der Wahl des Anwalts, dem er die prozessuale Geltendmachung seiner Ansprüche überlässt, frei zu sein. Von ihm kann grundsätzlich nicht verlangt werden, zur Vermeidung ansonsten drohender Kostennachteile einen Anwalt mit der Führung der Widerklage zu beauftragen, auf dessen Auswahl er keinen Einfluss hat.⁷

3. Direktanspruch des Geschädigten

In der Kfz-Haftpflichtversicherung hat der Geschädigte gemäß § 115 VVG einen Direktanspruch gegen den Versicherer.

Diese Regelung wird dann problematisch, wenn der Versicherer den begründeten Verdacht eines manipulierten Unfalls unter Beteiligung des Versicherungsnehmers hegt. Würden in diesem Fall Versicherungsnehmer und Versicherer durch ein und denselben Rechtsanwalt vertreten, befände dieser sich in einer Interessenkollision. In diesem Fall kann sich der vom Versicherer beauftragte Rechtsanwalt ausschließlich für den Versicherer bestellen, verbunden mit der gleichzeitigen Erklärung, dass der Versicherer dem Versicherungsnehmer als Streithelfer beitrete.⁸ Auf diese Art und Weise wird vermieden, dass gegen den – nicht vertretenen – Versicherungsnehmer ein Versäumnisurteil ergehen kann, mit dessen Hilfe der Dritte nach Pfändung und Überweisung des Versicherungsanspruchs

⁶ OLG Saarbrücken, Beschluss vom 27.04.2021 – 9 W 24/20.

⁷ OLG Saarbrücken, Beschluss vom 27.04.2021 – 9 W 24/20.

⁸ Vgl. BGH, Beschluss vom 29.11.2011 – VI ZR 201/10.

gegen den Versicherer vollstrecken könnte, der sich dagegen dann mit einer Vollstreckungsabwehrklage behelfen müsste.

Der Direktanspruch des Dritten gegenüber dem Kfz-Haftpflichtversicherer kann auch dann bestehen, wenn der Versicherer gegenüber dem Versicherungsnehmer von seiner Verpflichtung zur Leistung ganz oder teilweise frei ist. Dies betrifft insbesondere die Fälle, in denen der Versicherer wegen des Verzugs des Versicherungsnehmers mit der Zahlung der Prämie, wegen der Verletzung von Anzeigepflichten, wegen einer Gefahrerhöhung oder wegen einer Obliegenheitsverletzung teilweise oder ganz leistungsfrei ist.

Allerdings ist der Direktanspruch des Geschädigten dann gemäß § 117 Abs. 3 VVG ebenso wie in den Fällen der Nachhaftung gemäß § 117 Abs. 2 VVG auf die gesetzlichen *Mindestversicherungssummen* beschränkt. Ferner gilt das Verweisungsprivileg gemäß § 117 Abs. 3 S. 2 VVG. Hiernach muss der Versicherer bei einem „kranken“ Versicherungsverhältnis oder im Fall der Nachhaftung keine Leistung an den Geschädigten erbringen, wenn und soweit dieser seinen Schaden von einem anderen Schadenversicherer oder von einem Sozialversicherungsträger erlangen kann (sog. subsidiäre Haftung). Unter dem Begriff des „anderen Schadenversicherers“ fallen insbesondere auch die Kaskoversicherer. Ist der Kfz-Haftpflichtversicherer nur teilweise von der Verpflichtung zur Leistung frei, steht ihm das *Verweisungsprivileg* nur in Höhe der Leistungsfreiheit zu. Übersteigt der Schaden die maximale Leistungsbeschränkung von 5.000 € gemäß § 5 Abs. 3 bzw. § 6 Abs. 3 KfzPflVV, so entfällt für den darüber hinausgehenden Schaden das Verweisungsprivileg.⁹

Die Verweisung ist gemäß § 3 S. 1 PflVersG ausgeschlossen, wenn die Leistungsfreiheit besteht, weil das Fahrzeug den Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht entsprach oder von einem unberechtigten Fahrer oder von einem Fahrer ohne die vorgeschriebene Fahrerlaubnis geführt wurde.

Bei nur teilweiser Leistungsfreiheit ist die vereinbarte Versicherungssumme entsprechend der angenommenen Leistungskürzungsquote zu

⁹ Vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 14.04.2022 – 9 U 286/21.

kürzen. Wenn der sich ergebende Betrag unter der Mindestversicherungssumme liegt, ist letztere maßgeblich.¹⁰

Davon zu unterscheiden sind diejenigen Fälle, in denen der Versicherungsschutz in der Kfz-Haftpflichtversicherung ausgeschlossen ist. Dann besteht auch kein Direktanspruch des Geschädigten, da der Versicherer nur im Rahmen der „*übernommenen Gefahr*“ zur Leistung verpflichtet ist. Dies betrifft den Ausschluss bei vorsätzlicher Herbeiführung des Versicherungsfalls gemäß § 103 VVG und die gemäß § 5 KfzPflVV zulässigen Ausschlüsse, soweit diese vertraglich vereinbart sind.

In Ausnahmefällen kann dem Geschädigten der Direktanspruch gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer nach den Grundsätzen von Treu und Glauben gemäß § 242 BGB verwehrt sein. Der BGH¹¹ hat dies für einen Geschädigten bejaht, der nach dem gemeinsamen Diebstahl des versicherten Fahrzeugs von seinem Mittäter als Fahrer verletzt wurde. In einem solchen Fall steht dem Versicherer der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung zu, da sich der Berechtigte auf eine formale Rechtsposition beruft, die er durch ein gesetzwidriges Verhalten erlangt hat.

4. Bindungswirkung des Haftpflichtprozesses für den Deckungsprozess

Der BGH entnimmt dem Versicherungsvertrag im Wege der Auslegung, dass grundsätzlich im Haftpflichtprozess abschließend über den Haftungstatbestand entschieden wird. Daher können im Deckungsprozess keine Fragen mehr geprüft werden, die die Haftpflichtfrage betreffen (sogenanntes *Trennungsprinzip*).¹²

Das Trennungsprinzip wird durch die sogenannte *Bindungswirkung* des Haftpflichtprozesses ergänzt. Die Bindungswirkung verhindert, dass die im Haftpflichtprozess getroffene Entscheidung und ihre Grundlagen nochmals zwischen dem Versicherer und dem Versicherungsnehmer in Frage

¹⁰ Vgl. *Klimke* in: Prölss/Martin, § 117 VVG Rn. 18.

¹¹ BGH, Urteil vom 27.02.2018 – VI ZR 109/17.

¹² BGH, Urteil vom 30.09.1992 – IV ZR 314/91; BGH, Urteil vom 20.06.2001 – IV ZR 101/00.

gestellt werden können. Allerdings kann der Versicherer im Deckungsprozess versicherungsrechtliche Einwendungen wie Leistungsfreiheit wegen Obliegenheitsverletzungen geltend machen.¹³ Die Bindungswirkung der Feststellungen im Haftpflichtprozess setzt voraus, dass die Feststellungen sowohl im Haftpflicht- als auch im Deckungsprozess relevant sind (sogenannte *Voraussetzungsidentität*). Überschießende Tatsachenfeststellungen, die für die Entscheidung des Haftpflichtprozesses nicht erforderlich waren, entfalten daher ebenso wenig Bindungswirkung wie entscheidungsunerhebliche Rechtsausführungen.¹⁴

Ferner ist die *Rechtskrafterstreckung klageabweisender Urteile* gemäß § 124 VVG zu beachten. Danach wirkt ein rechtskräftiges Urteil, wonach dem Dritten ein Schadensersatzanspruch nicht zusteht, zu Gunsten des Versicherungsnehmers, wenn es zwischen dem Dritten und dem Versicherer ergangen ist, und zu Gunsten des Versicherers, wenn es zwischen dem Dritten und dem Versicherungsnehmer ergangen ist. Entsprechendes gilt für ein Urteil gegen den mitversicherten Fahrer im Verhältnis zum Versicherer und umgekehrt.

IV. Deckungsumfang

Die Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst gemäß A.1.1.1 AKB Schadensersatzansprüche, die aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts gegen den Versicherungsnehmer oder mitversicherte Personen erhoben werden, wenn durch den Gebrauch des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs

- Personen verletzt oder getötet werden,
- Sachen beschädigt oder zerstört werden oder abhanden kommen,

Vermögensschäden herbeigeführt werden, die weder mit einem Personen- noch mit einem Sachschaden mittelbar oder unmittelbar zusammenhängen (reine Vermögensschäden).

Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf

¹³ BGH, Urteil vom 20.06.2001 – IV ZR 101/00.

¹⁴ BGH, Urteil vom 18.02.2004 – IV ZR 126/02; OLG Hamm, Urteil vom 16.07.2003 – 20 U 36/03.

- Anhänger und Auflieger, die mit dem versicherten Kfz verbunden sind,
- abgeschleppte und geschleppte Fahrzeuge, die nicht selbst versichert sind,

auch wenn sich der Anhänger, der Auflieger oder das geschleppte Fahrzeug vom Kfz löst und sich noch in Bewegung befindet.

Die Haftpflichtversicherungen der Zugmaschine einerseits und des Anhängers andererseits begründen für das aus beiden Fahrzeugen gebildete Gespann eine Doppelversicherung i. S. von § 78 Absatz 1 VVG. Die Identität des jeweils versicherten Interesses, d.h. die Deckungsgleichheit des Versicherungsschutzes, beschränkt sich nicht auf Haftpflichtansprüche, die aus dem Gebrauch des Anhängers resultieren, sondern erfasst das gesamte Gespann aus Zugmaschine und Anhänger, die insoweit eine Betriebseinheit bilden.¹⁵ Der Ausgleich führt zu einer hälftigen Teilung des auf Grund §§ 7, 17, 18 StVG geschuldeten Schadensersatzes. Der Innenausgleich zwischen dem Haftpflichtversicherer des Zugfahrzeuges und dem Haftpflichtversicherer des mit diesem verbundenen Anhängers nach Regulierung eines durch das Gespann verursachten Schadens durch einen der beiden Versicherer kann nicht durch eine Subsidiaritätsvereinbarung des anderen Haftpflichtversicherers mit seinem Versicherungsnehmer ausgeschlossen werden.¹⁶

1. Gebrauch des Fahrzeugs

Der Begriff des Gebrauchs schließt denjenigen des Betriebs des Fahrzeugs im Sinne des § 7 StVG ein, geht aber noch darüber hinaus. Er bestimmt sich nach dem Interesse, das der Versicherte daran hat, durch den Einsatz des Kraftfahrzeugs nicht mit Haftpflichtansprüchen belastet zu werden, unabhängig davon, auf welcher Haftungsnorm sie beruhen. Entscheidend ist allein, ob der Schadensfall mit dem Gefahrenbereich, für

¹⁵ BGH, Urteil vom 27.10.2010 – IV ZR 279/08.

¹⁶ BGH, Urteil vom 04.07.2018 – IV ZR 12/17.

den der Versicherer deckungspflichtig ist, in einem haftungsrechtlich relevanten Zusammenhang steht; ob sich also die von dem Kraftfahrzeug als solchem ausgehende Gefahr auf den Schadensablauf ausgewirkt hat.¹⁷

Ein Schaden ist bereits dann „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d.h. wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit-)geprägt worden ist. Erforderlich ist aber stets, dass es sich bei dem Schaden, für den Ersatz verlangt wird, um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungs Vorschrift schadlos gehalten werden soll.¹⁸ Die Schadensfolge muss also in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist. Für die Zurechnung der Betriebsgefahr kommt es somit maßgeblich darauf an, dass der Unfall in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung¹⁹ des Kraftfahrzeugs steht.²⁰ Ein solcher Zusammenhang ist bei Schäden nicht gegeben, die nur bei gelegentlichem Fahrzeuggebrauch entstehen. Nicht erforderlich ist allerdings, dass sich der Unfall auf einer öffentlichen Verkehrsfläche ereignet hat.²¹

Bei der Beurteilung der Frage, ob sich ein Schadenfall beim Gebrauch eines Fahrzeugs ereignet hat, ist die *Rechtsprechung des EuGH* zur Versicherungspflicht im Zusammenhang mit der Benutzung bzw. Verwendung eines Fahrzeugs zu beachten. Der Begriff der „Verwendung eines Fahrzeugs“ entspricht dem „Gebrauch“ i. S. d. § 1 PflVersG.²² Der Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ stellt einen autonomen Begriff des Unionsrechts dar, sodass seine Auslegung nicht dem Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten unterliegt.²³ Er umfasst jede Benutzung eines Fahr-

¹⁷ BGH, Urteil vom 25.10.1994 – VI ZR 107/94.

¹⁸ OLG Dresden, Beschluss vom 19.07.2021 – 4 W 475/21.

¹⁹ Vgl. hierzu BGH, Urteil vom 21.01.2014 – VI ZR 253/13 (Brand in einer Tiefgarage).

²⁰ BGH, Urteil vom 21.01.2014 – VI ZR 253/13.

²¹ BGH, Urteil vom 25.10.1994 – VI ZR 107/94; OLG Karlsruhe, Urteil vom 27.01.2014 – 1 U 158/12.

²² Rixecker, ZfS 2018, 157; OLG Celle Urteil vom 18.11.2020 – 14 U 84/20.

²³ EuGH, Urteil vom 04.09.2014 – C-162/13.

zeugs, die dessen gewöhnlicher Funktion, d. h. der Funktion als Beförderungsmittel, entspricht. Es gibt keine Beschränkung auf die Benutzung im öffentlichen Straßenverkehr.²⁴

Bei *Kraftfahrzeugen mit Arbeitsfunktionen* ist es nach der Rechtsprechung des BGH²⁵ erforderlich, dass ein Zusammenhang mit der Bestimmung des Kraftfahrzeuges als eine der Fortbewegung und dem Transport dienende Maschine (vgl. § 1 Abs. 2 StVG) besteht. Eine Verbindung mit dem Betrieb als Kraftfahrzeug ist zu bejahen, wenn eine „fahrbare Arbeitsmaschine“ gerade während der Fahrt bestimmungsgemäß Arbeiten verrichtet.²⁶ Dagegen entfällt eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG, wenn die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeuges keine Rolle mehr spielt und das Fahrzeug nur noch als Arbeitsmaschine eingesetzt wird²⁷ oder bei Schäden, in denen sich eine Gefahr aus einem gegenüber der Betriebsgefahr eigenständigen Gefahrenkreis verwirklicht hat. Allerdings bedeutet das nicht, dass sich das Fahrzeug während der Arbeitsfunktion in Bewegung befinden muss.²⁸ So hat etwa der Halter eines Tanklastzuges für Unfälle einzustehen, die sich bei der Anlieferung von Öl dadurch ergeben, dass Öl auf die Straße läuft, weil der Schlauch undicht ist, oder jemand über den Auslassschlauch stolpert. Nicht mehr dem Betrieb zuzurechnen ist es, wenn bei dem Einsatz einer landwirtschaftlichen Maschine zur Bestellung einer landwirtschaftlichen Fläche die Funktion als Arbeitsmaschine im Vordergrund steht und der Schadensablauf nicht durch den Betrieb des Kraftfahrzeuges geprägt ist.²⁹

Entgegen der Auffassung des OLG München³⁰ liegt nicht immer dann ein Gebrauch vor, wenn das Kraftfahrzeug oder seine an oder auf ihm befindlichen Vorrichtungen an einem Entladevorgang beteiligt sind. Nicht alle sogenannten Vermischungsschäden durch falsches Be- oder Entladen werden durch den Gebrauch verursacht. Vielmehr muss im Falle von

²⁴ EuGH, Urteil vom 15.11.2018 – C-648/17.

²⁵ BGH, Urteil vom 08.12.2015 – VI ZR 139/15.

²⁶ OLG Koblenz, Urteil vom 20.06.2022 – 12 U 532/21.

²⁷ So auch EuGH, Urteil vom 28.11.2017 – C-514/16.

²⁸ BGH, Urteil vom 08.12.2015 – VI ZR 139/15.

²⁹ BGH, Urteil vom 24.03.2015 – VI ZR 265/14 (Kombination eines Traktors mit angehängtem, von diesem betriebenen Arbeitsgerät).

³⁰ OLG München, Urteil vom 23.02.2023 – 25 U 3191/21 (Vermischungsschäden bei Gebrauch von Silo-Fahrzeug).

Schäden, die beim Abladen bzw. noch beim Entladen eines Kraftfahrzeugs unter Benutzung einer technischen Betriebseinrichtung eintreten, nach Gesichtspunkten der Risikosphären der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Betriebshaftpflichtversicherung differenziert werden. Es überdehnt die auf der Schutzvorschrift des § 1 Abs. 1 PflVG beruhende Anknüpfung der Deckung für Kraftfahrzeug-Gebrauchsschäden, die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung als eintrittspflichtig für jedes bloß erdenkliche Arbeitsmaschineneinsatzrisiko in einem Gewerbebetrieb anzusehen.³¹

Demgegenüber fällt es unter den Begriff des Gebrauchs, wenn ein Fahrzeug so geparkt wird, dass es für andere Verkehrsteilnehmer eine Sichtbehinderung darstellt, die einen Unfall zwischen Dritten zur Folge hat. Ebenso gehören Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen zum Gebrauch. In der Kfz-Versicherung ist zudem anerkannt, dass zum Gebrauch eines Kfz auch Reparaturen gehören, wenn sich dabei die besonderen Gefahren des Kfz auswirken. „Gebrauch“ hat der BGH daher nur für die Fälle ausgeschlossen, in denen die Gefahr nicht unmittelbar vom Fahrzeug ausgeht. So ist z. B. bei Schweißarbeiten an einem Kfz „Gebrauch“ zu bejahen.³²

Bedenklich ist die Rechtsprechung des BGH³³ und der ihm folgenden Oberlandesgerichte³⁴, wonach ein Zusammenhang mit dem Betrieb eines seit längerem abgestellten Fahrzeugs besteht, wenn das versicherte Fahrzeug aufgrund eines technischen Defekts in Brand gerät und hierdurch Schäden Dritter entstehen.

Merke Es muss sich das besondere von einem Kraftfahrzeug ausgehende Risiko in dem Tatgeschehen verwirklicht haben. Sonst fehlt es am inneren Zusammenhang zwischen Schadenseintritt und Kfz-Gebrauch.³⁵

³¹ So auch *Yannick Stöckmann*, Anmerkung zum Urteil OLG München in: r+s 2023, 391.

³² BGH, Urteil vom 26.10.1988 – IV a ZR 73/87; BGH, Urteil vom 21.02.1990 – IV ZR 271/88; a.A. *Maier* in: Stiefel/Maier, AKB 2015 A.1 Rn. 69; OLG Hamm, Urteil vom 02.10.2015 – 20 U 139/14.

³³ BGH, Urteil vom 21.01.2014 – VI ZR 253/13.

³⁴ OLG Karlsruhe, Beschluss vom 09.03.2015 – 9 W 3/15; OLG Naumburg, Urteil vom 24.11.2015 – 12 U 110/15; OLG Köln, Urteil vom 06.04.2017 – 3 U 111/15.

³⁵ Vgl. die Beispielsfälle bei *Maier* in: Stiefel/Maier, AKB 2015 A.1 Rn. 38 ff.

Das Merkmal „durch den Gebrauch des Fahrzeugs“ dient der Abgrenzung der Risiken aus der Kfz-Haftpflichtversicherung zu den in der Privathaftpflicht- und Betriebshaftpflichtversicherung gedeckten Risiken. In den dortigen Bedingungswerken findet sich regelmäßig korrespondierend ein Ausschluss für solche Schäden, die durch den Gebrauch eines Fahrzeugs verursacht wurden (sog. Benzinklausel).³⁶ Es sollen damit einerseits Doppelversicherungen, andererseits aber auch Deckungslücken vermieden werden.³⁷

2. Mitversicherte Personen

Der Versicherungsschutz bezieht sich auf

- den Halter, den Eigentümer und den Fahrer (A.1.2 lit. a bis c AKB),
- Beifahrer, wenn sie im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum Versicherungsnehmer oder Halter den berechtigten Fahrer zu seiner Ablösung oder zur Vornahme von Lade- und Hilfsarbeiten nicht nur gelegentlich begleiten (A.1.2 lit. d AKB),
- den Arbeitgeber oder öffentlichen Dienstherrn des Versicherungsnehmers, wenn das versicherte Fahrzeug mit dessen Zustimmung für dienstliche Zwecke eingesetzt wird (A.1.2 lit. e AKB),
- Omnibusschaffner, soweit sie im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum Versicherungsnehmer oder Halter tätig werden (A.1.2 lit. f AKB),
- den Halter, Eigentümer, Fahrer, Beifahrer und Omnibusfahrer eines nach A.1.1.5 (angehängten/gezogenen) mitversicherten Fahrzeugs (A.1.2 lit. g AKB).

Mitversicherte Personen können ihre Versicherungsansprüche selbstständig geltend machen.

Der Fahrer des versicherten Fahrzeugs ist auch dann mitversicherte Person, wenn er das Fahrzeug unberechtigt nutzt.³⁸ Die Frage der Berechtigung ist allerdings relevant für die Frage, ob der Versicherer wegen einer

³⁶ Zur Wirksamkeit der Benzinklausel: OLG München, Urteil vom 04.07.2013 – 29 U 430/13.

³⁷ BGH, Urteil vom 13.12.2006 – IV ZR 120/05.

³⁸ BGH, Urteil vom 27.02.2018 – VI ZR 109/17.

Obliegenheitsverletzung des Fahrers diesem gegenüber leistungsfrei ist.³⁹

3. Leistungsumfang

Für die Leistung des Versicherers bilden die vereinbarten Versicherungssummen die Höchstgrenze bei jedem Schadensereignis (A.1.3.1 AKB). Nach der Anlage zu § 4 PflVersG beträgt die Mindestdeckungssumme in Deutschland für Personenschäden pro Fall 7,5 Mio. €, für Sachschäden 1,12 Mio. €, für reine Vermögensschäden 50.000 €. Nach Inkrafttreten der sich im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes wird die Mindestversicherungssumme für Sachschäden auf 1,3 Mio. erhöht, die anderen Summen bleiben gleich.

Bei Kraftfahrzeugen zur Personenbeförderung mit mehr als neun Passagiersitzen erhöhen sich die Summen für den zehnten und jeden weiteren Platz um 50.000 € für Personenschäden und um 500 € für Vermögensschäden.

4. Räumlicher Geltungsbereich

Die Kraftfahrtversicherung gilt gemäß § 1 KfzPflVV für Europa in seinen geografischen Grenzen und für die außereuropäischen Gebiete, die zum Geltungsbereich des Vertrags über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG-Vertrag) gehören, also nicht nur für die EU-Länder. Durch diese Regelung sind folgende außereuropäische Gebiete einbezogen: Französisch-Guayana, Guadeloupe, Martinique, Réunion (Frankreich), Azoren, Madeira (Portugal), Kanarische Inseln, Ceuta, Melilla (Spanien). Bei den Ländern, die teils in Europa, teils in Asien liegen (Russische Föderation und Türkei) muss der Kfz-Haftpflichtversicherungsschutz nur für deren europäischen Teil bestehen.

³⁹ Siehe unten, Kapitel A VI 1 b.