

Ausgabe
Nr. 6

Schriftenreihe
zu aktuellen Themen
der Schadenversicherung

Jörg-Christian Deister · Andreas Kelb

*Neues Schadenersatzrecht
ab 1. August 2002*

*Auswirkungen auf die
Versicherungsbranche mit Schwerpunkt
in der Kraftfahrzeughaftpflicht*

e+s rüch

Schriftenreihe
zu aktuellen Themen
der Schadenversicherung

Ausgabe Nr. 6

Jörg-Christian Deister · Andreas Kelb

*Neues Schadenersatzrecht
ab 1. August 2002*

*Auswirkungen auf die
Versicherungsbranche mit Schwerpunkt
in der Kraftfahrzeughaftpflicht*

Inhalt

Kapitel	Seite
1. Einführung in das Thema	3
Teil A: Betrachtung der rechtlichen Änderungen	5
2. Schmerzensgeld bei Gefährdungshaftung	5
3. Anhebung der Altersgrenze bei der Haftung Minderjähriger und die Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern bei Teilnahme am Straßenverkehr	6
4. Änderungen bei der Abrechnung im Sachschadenrecht – Rückkehr zur konkreten Schadenberechnung?	8
5. Ersetzung des Begriffes „unabwendbares Ereignis“ durch „höhere Gewalt“ und weitere Änderungen im Straßenverkehrsgesetz	9
6. Änderungen im Arzneimittelgesetz	11
7. Sonstige bemerkenswerte Änderungen/Inkrafttreten	12
8. Synoptische Betrachtungsweise	13
Teil B: Materielle Auswirkungen auf die Erstversicherung am Beispiel der Sparte Kraftfahrzeug-Haftpflicht – Erwartungen aus Sicht des Rückversicherers	16
9. Bedeutung der Kraftfahrzeug-Versicherung	16
10. Auswirkungen auf den Bruttoschadenaufwand	16
11. Auswirkungen auf das Rückversicherungsgeschäft	22
12. Abschließende Betrachtung	28
13. Literaturhinweise	29
14. Autoren	31

1. Einführung in das Thema

Über viele Jahrzehnte hat der Gesetzgeber das außervertragliche Schadenersatzrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch nicht angetastet. Die mittlerweile über 100 Jahre alten Vorschriften haben sich in ihrer Rechtsanwendung, Auslegung und täglichen juristischen Praxis durchaus bewährt, so dass rechtspolitisch kein großer Änderungsbedarf vorhanden war und zaghafte Initiativen nur mit gebremstem Schäum vorangetrieben wurden. Rechtssystematisch waren die Vorschriften über das Schmerzensgeld im Deliktsrecht angesiedelt. Niemand dachte daran, für Vertragsverletzungen ein wie immer geartetes Schmerzensgeld verlangen zu können.

In den 60er und 70er Jahren sahen Entwürfe des Bundesjustizministeriums vor, dass in Haftpflichtfällen des Straßen- und Luftverkehrs verschuldensunabhängig ein Schmerzensgeldanspruch für den Geschädigten bestehen sollte. Allerdings enthielten diese Entwürfe eine Bagatellklausel und eine Höchstbetragsregelung von damals 5.000 DM. Die Historie hat gezeigt, dass diese Ansätze über die Referentenentwürfe nicht hinausgekommen sind.

Immer wieder jedoch drehte sich die juristische Diskussion um das Thema „Schmerzensgeld“, insbesondere auf den alljährlich in Goslar stattfindenden Verkehrsgerichtstagen. 1977 empfahl ein Arbeitskreis in Goslar, den § 847 BGB dahingehend zu ändern, dass bei geringfügigen Verletzungen kein Schmerzensgeldanspruch bestehen sollte. Das damalige Gesetz zur Änderung schadenersatzrechtlicher Vorschriften ging über diese Empfehlung schlicht hinweg.

1982 vertrat vor allem der Haftungsrechtler Prof. Hein Kötz die Notwendigkeit einer Gesetzesänderung, weil die Auffassung vom Ausnahmecharakter der Gefährdungshaftung überwunden sei und Verschuldens- und Gefährdungshaftung auf gleichrangigen Prinzipien der Schadenzurechnung gründeten. Gleichwohl konnte sich der

Arbeitskreis nicht zu einer entsprechenden Empfehlung an die Adresse des Gesetzgebers durchringen.

Am 1. Juli 1990 trat eine erste markante Änderung innerhalb des Schadenersatzrechtes ein. Der vielgelittene § 847 Absatz 1 Satz 2 BGB wurde ersatzlos gestrichen; damit war der Schmerzensgeldanspruch ohne weitere Voraussetzungen frei vererbbar. Regelmäßig hatte bei Haftpflichtfällen und Schwerverletzten ohne wiedererlangtes Bewusstsein ein „run“ auf die Gerichte eingesetzt, um den Schmerzensgeldanspruch durch die Rechtshängigkeit vor Ableben des Unfallopfers zu „retten“. Nunmehr ist es möglich, um Schmerzensgeld für einen durch Drittverursachung verstorbenen Angehörigen nach dessen Ableben zu streiten.

1998 hatte noch die Regierung unter Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl mit dem Entwurf eines 2. Schadenersatzänderungsgesetzes eine weitere Initiative zu vielfältigen Neuregelungen unternommen. Dieser umstrittene Entwurf konnte während der letzten Legislaturperiode nicht mehr zur Verabschiedung gebracht werden, so dass die Verantwortung für die neuen Vorschriften auf die Regierung der laufenden Legislaturperiode überging.

Im September 2001 stellte die Bundesministerin der Justiz den von der Regierung beschlossenen Gesetzesentwurf der interessierten Öffentlichkeit vor. Der Entwurf wurde dem Bundesrat zugeleitet, der im November seinen Beschluss fasste. Mittlerweise ist das Gesetz vom Deutschen Bundestag verabschiedet worden. Das Gesetz hat die letzte Hürde genommen und am 31. Mai 2002 auch den Bundesrat passiert.



Dieser Entwurf hat drei Schwerpunkte, zum einen die völlige Neuregelung des Schmerzensgeldes, zum anderen eine erhebliche Verbesserung des Rechtsschutzes von Kindern im Straßenverkehr und schließlich eine markante Änderung bei der fiktiven Abrechnung von Sachschäden. Daneben sind eine Vielzahl von Tatbeständen außerhalb des BGB nicht nur redaktionell, sondern auch inhaltlich verändert worden. Schließlich geht mit den Gesetzesänderungen eine Anhebung sowohl der Höchsthaftungsgrenzen als auch der Mindestdeckungssummen einher, insbesondere im Bereich des Arzneimittelgesetzes (AMG).

Die wesentlichen, für die Versicherungswirtschaft relevanten Gesetzesänderungen sowie die möglichen Auswirkungen auf die Sparte Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung sind Inhalt dieser Ausgabe der Schriftenreihe der E+S Rück zu aktuellen Themen der Schadenversicherung.



Dr. Michael Pickel
Mitglied des Vorstands

Teil A: Betrachtung der rechtlichen Änderungen

2. Schmerzensgeld bei Gefährdungshaftung

In der Regulierungs- und gerichtlichen Praxis geht es neben den Fragen nach der Höhe von Schmerzensgeldbeträgen des öfteren um den Verschuldensnachweis, ohne den grundsätzlich kein Schmerzensgeldanspruch entsteht. Lediglich in den Fällen der Tierhalterhaftung¹ und nach § 53 Abs. 3 Satz 1 LuftVG² konnte auch schon vor dem 1. August 2002 Schmerzensgeld ohne Verschuldensnachweis gefordert werden. Diese Vorschriften gehen von einem vermuteten Verschulden aus, so dass es sich rechtsdogmatisch nicht um reine Gefährdungshaftungstatbestände handelt.

Dies hat sich gravierend geändert, da es nach dem Willen des Gesetzgebers neben der Einführung eines verschuldensunabhängigen Schmerzensgeldes auch ein Schmerzensgeld aus dem Gesichtspunkt des Vertragsrechtes gibt. Es handelt sich nach Einschätzung von Fachleuten um die einschneidendste Änderung im Schadenersatzrecht, da es in Zukunft einen allgemeinen Anspruch auf Schmerzensgeld geben wird.

Der über 100 Jahre im BGB im Deliktsrecht verankerte Schmerzensgeldanspruch ist nunmehr rechtstechnisch in das Schuldrecht verlagert. § 253 BGB erhielt einen weiteren Absatz, in dem es heißt:

„(2) Ist wegen einer Verletzung des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung Schadenersatz zu leisten, kann auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden.“

Konsequenterweise wurde § 847 BGB aufgehoben.

Es handelt sich um einen neu konzipierten Tatbestand, der die Elemente der §§ 823, 825 BGB in sich vereint. Zum ersten Mal sieht das Gesetz die Möglichkeit vor, den Ersatz von Nichtvermögensschäden regelmäßig im Bereich der Ge-

fährdungshaftung zuzusprechen. Hiervon sind die für die Haftpflichtversicherung wichtigen Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), des Produkthaftungsgesetzes (ProdHG), des Umweltschadenshaftungsgesetzes (UmweltHG), des Haftpflichtgesetzes (HPfG) und des Arzneimittelgesetzes (AMG) betroffen.

Die Ausweitung der Haftung ist bis zum heutigen Tag äußerst umstritten, entspricht allerdings langjährigen Forderungen der inländischen Praktiker und des Schrifttums. Deutschland passt sich damit vielen europäischen Rechtsordnungen an.

Ob damit allerdings der in einigen Literaturstellen prophezeite nicht zu unterschätzende Entlastungseffekt für die Justiz einhergeht³, wird die Praxis zeigen müssen und darf eher bezweifelt werden. Der Gesetzgeber hat allerdings dankenswerter Weise von der noch im Februar 2001 vorgesehenen Regelung der Einführung einer Bagatellgrenze Abstand genommen. Es wäre mit den ursprünglich geplanten Formulierungen eine neue Runde der Streitkultur eingeleitet worden. Denn das Schmerzensgeld sollte davon abhängen, dass der Schaden unter Berücksichtigung von Art und Dauer „nicht unerheblich“ ist.

Dieser jetzt nicht mehr vorgesehene unbestimmte Rechtsbegriff hätte der Auslegung durch die Gerichte bedurft und gerade in der ersten Umsetzungsphase in der Justiz zu einer erhöhten Prozessfreudigkeit geführt. Der Gesetzgeber hat ferner davon abgesehen, eine summenmäßige Bagatellgrenze nach unten anzugeben. Das Recht bleibt damit flexibel. In der Gesetzesbegründung war ein Betrag von (damals) 1.000 DM genannt worden. Die so genannte Erheblichkeitsschwelle ist aber nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zu bestimmen. In der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sollten ursprünglich eine Vielzahl von HWS-Traumata-Fällen wegen Belanglosigkeit nicht mehr entschädigungspflichtig sein, was per se Rechtsstreitigkeiten herauf-

¹ § 833 BGB

² Halterhaftung für militärische Luftfahrzeuge

³ z. B. Karczewski VersR 2001, 1070 ff (1071)

beschworen hätte. Es wäre wegen der oftmals geringen Streitwerte nicht zu erwarten gewesen, dass sich der Bundesgerichtshof mit diesen Fragen in auch nur absehbarer Weise befasst hätte. Hier hätte man auf die bewährte Rechtsprechung der Oberlandesgerichte zurückgreifen können und dürfen.

Sofern hier von einer Entlastung der Justiz gesprochen werden kann, dann nur in dem Sinne, dass sich die Rechtsprechung in Zukunft nicht auch noch mit dem Merkmal „nicht unerheblich“ auseinandersetzen muss. Denkt man sich diese Rechtsstreitigkeiten hinweg, bleibt die Frequenz aller Voraussicht nach eher gleich. Vorteile bringt allein die Tatsache, beim Schmerzensgeld nicht mehr um das Verschulden streiten zu müssen. Bei Fragen nach der Höhe des Schmerzensgeldes wird auch weiterhin forensisch kontrovers diskutiert und gewertet werden müssen.

Ausgenommen von der Bagatellklausel sollten nach dem ursprünglichen Entwurf lediglich vorsätzliche Schädigungen und Körperverletzungen sein. Hier sollte auch für nur geringfügige Beein-

trächtigungen der körperlichen Unversehrtheit gehaftet und Schmerzensgeld gezahlt werden. Auch hierauf hat der Gesetzgeber verzichtet. Wegen § 152 VVG sind Vorsatztaten als subjektiver Risikoausschluss zu sehen und unterfallen damit nicht der Deckungspflicht durch die Haftpflichtversicherer.

Der Kampf von Geschädigten um individuelle Gerechtigkeit wird aber im Endeffekt gleichwohl neu entfacht werden. Schließlich hat die Rechtsprechung in Fällen schwerster Körperverletzungen und Persönlichkeitszerstörungen vor nicht langer Zeit eine imaginäre Grenze von (damals) 1 Mio. DM überschritten⁴. Hier sollten die deutschen Haftpflichtversicherer diese Rechtsprechung mit Augenmaß verfolgen und schwierige Fälle nicht vor Gericht austragen, sondern außergerichtlich bestmöglich regulieren. Unangemessene Härte kann sehr schnell zu einer Polarisierung des guten Verhandlungsklimas führen. Dies gilt es im Interesse des Gesamtimages der Versicherungswirtschaft unbedingt zu vermeiden, und zwar gerade bei einem derart emotionalen Thema wie „Schmerzensgeld“.

3. Anhebung der Altersgrenze bei der Haftung Minderjähriger und die Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern bei Teilnahme am Straßenverkehr

Die Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern hat dem Gesetzgeber schon immer am Herzen gelegen. Schon frühzeitig wurden in der StVO die Grundsätze verankert, dass ein Autofahrer auf ältere Menschen, Hilfsbedürftige und Kinder besondere Rücksichten zu nehmen hat⁵. In den 90er Jahren wurden einige EG-Richtlinien zur Sicherung kleiner Fahrgäste in bundesdeutsches Recht umgesetzt, zeitgleich boten Industrie und Fahrzeughersteller geeignete Kinderrückhaltevorrichtungen an. Immer mehr setzte sich die Erkenntnis von Verkehrspsychologen durch, dass Kinder unterhalb einer gewissen Altersgrenze entwicklungsbedingt nicht mit der gebotenen Aufmerksamkeit am motorisierten Verkehr teilnehmen können. Nach bisheriger Rechtslage waren Kinder lediglich bis zum vollendeten siebten

Lebensjahr haftungsprivilegiert. Diskutiert wurde seit Jahren eine Heraufsetzung der Haftungsaltersgrenze auf das zehnte oder sogar 12. Lebensjahr. Diese Einsicht ist nun rechtstechnisch umgesetzt worden.

§ 828 BGB enthält in einem neu geschaffenen Absatz 2 folgende Formulierung:

(2) Wer das siebente, aber nicht das zehnte Lebensjahr vollendet hat, ist für den Schaden, den er bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn einem anderen zufügt, nicht verantwortlich. Das gilt nicht, wenn er die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt hat.

⁴ LG München I VersR 2001, 1124 ff. – Rechtsstreit wurde in der 2. Instanz durch Vergleich beigelegt – OLG Hamm Urteil vom 16. Januar 2002 (3 U 156/00) 500.000 EUR für schwerst hirngeschädigt geborenes Kind – rechtskräftig.
⁵ § 3 Abs. 2a StVO

Dies hat Konsequenzen, da Kinder bei der Teilnahme am motorisierten Verkehr nicht nur Täter, sondern auch Opfer und damit Geschädigte sein können. Da der neu geschaffene § 828 BGB auch im Rahmen des Mitverschuldens gilt, entfällt zukünftig das Mitverschulden eines Kindes, welches die Altersgrenze von zukünftig zehn Jahren noch nicht überschritten hat.

Dazu kommt, dass die neue Vorschrift im Bereich des Straßenverkehrsrechts durch den neu formulierten § 7 Abs. 2 StVG ersetzt werden wird, wonach der Begriff des „unabwendbaren Ereignisses“ nunmehr die bereits in § 1 Abs. 2 HaftpflichtG verankerte „höhere Gewalt“ ist. Hierbei handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der aber wenig Praxisbezug hatte. Es handelt sich um Fälle mit absolutem Ausnahmecharakter. Das bedeutet wiederum, dass sich auch bei ausschließlichem Verschulden des Kindes der Halter des Fahrzeuges nicht mehr darauf berufen kann, gerade dieses Ereignis sei für ihn unabwendbar. Der vielzitierte „Karlsruher Autofahrer“, der bisher als Leitbild des idealen Fahrers in der Rechtsprechung des BGH galt, wird damit aber nicht endgültig zu Grabe getragen, da bei Beteiligung von mehr als einem Fahrzeug jedem Fahrzeughalter der Unabwendbarkeitsnachweis nach wie vor offen steht⁶.

Nicht betroffen von der Neuregelung sind vorsätzliche Taten eines Kindes. Nach der Intention des Gesetzgebers sollen vorsätzliche Vorgänge des täglichen Lebens mit schädigenden Handlungen weiterhin der Altersgrenze von sieben Jahren unterfallen.

Damit wird der gesetzgeberische Wille unterstrichen, ausschließlich für den sensiblen Bereich des Verkehrsrechtes eine Anhebung der Haftungsgrenze vornehmen zu wollen, um die natürlichen Defizite, Unerfahrenheit und auch Schutzwürdigkeit der jüngeren Verkehrsteilnehmer haftungsrechtlich zu kompensieren.

Diese von vielen Seiten begrüßte Initiative ist nicht ganz ohne Kritik geblieben. So wurden Stimmen laut, die offen die Frage diskutieren,

die Grenze der Deliktsfähigkeit regelmäßig auf das zehnte Lebensjahr anzuheben, was auch Auswirkungen auf den Bereich der Allgemeinen Haftpflichtversicherung hätte.

Die Schadenersatzreform wird in diesem Bereich dazu führen, dass für die unterschiedlichen Lebensbereiche auch eine abgestufte Deliktsfähigkeit installiert wird. Dies kann u. a. bedeuten, dass in den gerichtlichen Auseinandersetzungen um die Frage gestritten wird, ob es sich um einen (privilegierten) Unfall unter Beteiligung eines Fahrzeuges handelt oder um einen Schaden bei der Teilnahme am täglichen Leben ohne Fahrzeugbeteiligung.

In der Praxis werden die Fälle zunehmen, in denen bei fehlender Aufsichtspflichtverletzung Geschädigte ihren Schaden selbst tragen müssen, ohne beispielsweise Anspruch auf Schmerzensgeld oder materiellen Ersatz zu haben. Die Bedeutung der Leistungspflicht von Sozialversicherungsträgern ohne Regressmöglichkeit gegen den schuldunfähigen Schädiger wird leicht zunehmen. Manch einer wird sich vielleicht angesichts der bald herrschenden Rechtslage überlegen, die abgeschlossene Kfz-Teilkaskoversicherung in eine Fahrzeugvollversicherung umzuwandeln oder in der eigenen Privathaftpflichtdeckung den Forderungsausfall gegen Dritte ab einer gewissen Schadenhöhe abdecken zu lassen. Hier ist die Versicherungswirtschaft aufgefordert, durch zeit- und sachgerechte Aufklärung sowie bezahlbare Produkte die Akzeptanz der privaten Haushalte für eine Privathaftpflichtversicherung weiter zu erhöhen⁷.

Der Gesetzgeber hat diese – seltenen – Fälle erkannt und verweist auf das – subsidiäre – Instrumentarium der so genannten Billigkeitshaftung, § 829 BGB. Die Rechtsprechung, die zu dieser Vorschrift ergangen ist, knüpft jedoch an die Tatbestandserfordernisse hohe Voraussetzungen⁸. Es ist nicht zu erwarten, dass die Bedeutung dieser Vorschrift in Zukunft über das bisherige Maß hinausgehen wird. Anderenfalls würde man die Wertung des Gesetzgebers, Kinder in ihrer individuellen Verantwortlichkeit haftbar

⁶ Einzelheiten s. u. unter 5.

⁷ Derzeit haben nur, aber auch immerhin etwa 2/3 aller Haushalte eine PH-Versicherung.

⁸ Vgl. Scheffen/Pardey, Schadenersatz bei Unfällen mit Kindern und Jugendlichen, RdNr. 44 ff m.w.N.

zu machen, auf kaltem Wege wieder einführen. Sicherlich wird es auch vor Gericht in Zukunft eine Rolle spielen, inwieweit der deliktsunfähige Schädiger haftpflichtversichert ist oder nicht.

In vielen Fällen wird der Geschädigte daher in Kfz-Unfällen durch deliktsunfähige Kinder seinen Schaden als Teil eines allgemeinen Lebensrisikos selbst zu tragen haben.

4. Änderungen bei der Abrechnung im Sachschadenrecht – Rückkehr zur konkreten Schadenberechnung?

Eine weitere für den Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bedeutende Änderung erfolgt in der fiktiven Abrechnung des Sachschadens. Nach geltender Rechtslage hat der Geschädigte im Haftpflichtfall ein Wahlrecht zwischen der Wiederherstellung (Naturalrestitution) oder dem zur Wiederherstellung erforderlichen Geldbetrag. Letzteres ist entgegen der gesetzgeberischen Intention zumindest im Sachschadenrecht der Regelfall geworden⁹. Hinzu kommt eine Rechtsprechung des BGH, wonach der Geschädigte voll Herr des Restitutionsgeschehens bleiben soll, also selbst entscheiden kann, ob er die Entschädigung in die Sache reinvestieren will oder den Betrag anderweitig verwendet. Zum Schadenumfang gehört derzeit die Erstattung der Umsatzsteuer, auch wenn der Geschädigte auf Gutachterbasis, also fiktiv, abrechnet.

Nach der seit August 2002 geltenden Rechtslage wird folgende Formulierung innerhalb des § 249 BGB verwendet (Absatz 2 Satz 2):

„Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist.“

Der Gesetzgeber will mit der jetzt gewählten Formulierung und gesetzgeberischen Intention zu einer konkreten Schadenabrechnung zurückkehren und das von der Rechtsprechung seit Jahrzehnten verwässerte Prinzip des gerechten Schadenausgleichs – Vergleich der Vermögensmassen vor und nach dem schädigenden Ereignis – per Rechtsakt wieder fest installieren, insbesondere im Bereich der Sparte Kfz-Haftpflicht. Hier ist zu oft am Schaden auf Kosten der Versicherungsgemeinschaft verdient worden, und zwar

nicht nur von Seiten des Geschädigten, der mit einem unreparierten und damit oft verkehrsun sicheren Fahrzeug weitergefahren ist. Sachverständige, Abschleppunternehmen, Mietfahrzeugunternehmen und auch Anwälte haben nicht selten finanzielle Vorteile über den eigentlich berechtigten Schadenersatz hinaus gehabt. Auch hierdurch sind die Aufwendungen der deutschen KH-Versicherer in den letzten Jahren drastisch angestiegen, ohne dass dies in der Prämienkalkulation adäquat berücksichtigt worden ist¹⁰.

Die deutschen K-Versicherer, die in den letzten Jahren unter einer hohen Schadenlast zu leiden hatten, ohne dass dies durch eine bedarfsgerechte Prämie ausgeglichen wurde, begrüßen durchgehend diese Gesetzesänderung¹¹. Sicherlich erhofft sich die Versicherungswirtschaft eine Entlastung im Sachschadenbereich. Dem GDV geht der Gesetzesvorschlag noch nicht weit genug. Er hält in letzter Konsequenz einen pauschalen Abzug von 25 % bei fiktiver Abrechnung eines Sachschadens für angemessen. Argumentiert wird, dass eben die Umsatzsteuer nur einen Teil der öffentlichen Abgaben darstelle und dass der große Bereich der in den Rechnungen üblicherweise enthaltenen Lohnnebenkosten ebenfalls Berücksichtigung finden müsse, soweit es sich um gesetzliche Vorgaben handele, die sich zahlenmäßig leicht ermitteln ließen.

Dies ist nicht auf allen Seiten auf Gegenliebe gestoßen. So mündete die teilweise heftige rechtliche Auseinandersetzung auf dem Verkehrsgerichtstag 2000 in die Empfehlung, welche die Änderung der Sachschadenabrechnung mit knapper Mehrheit ablehnte¹². Das vorliegende Gesetz hat gezeigt, dass sich weder die Interessenvertreter der Geschädigten noch die der Versiche-

⁹ Vgl. Sanden/Völtz, *Sachschadenrecht des Kraftverkehrs*, RdNr. 22 m.w.N.

¹⁰ gute kurze Darstellung von Gutberlet in VW 2002, 520

¹¹ so in VW 2001, 657/658; Gas und Dornwald in VW 2000, 674 f.; VW 2001, 755

¹² die Verhandlungen sind ausführlich dokumentiert in „38. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2000“, S 91-129

ringwirtschaft ganz durchsetzen konnten. Somit hat der Gesetzgeber eine Art Mittellösung gefunden, damit aber gleichzeitig den lange notwendigen Weg eingeschlagen, zum konkreten Schaden zurückzukehren.

Der Gesetzgeber hatte darüber hinaus in Erwägung gezogen, der fiktiven Abrechnung insgesamt ein Ende zu bereiten. Davon ist dann aber kein Gebrauch gemacht worden, da dadurch eine Jahrzehnte lange als gefestigt geltende Rechtsprechung in Frage gestellt worden wäre. Solange das Gesetz die Ersetzungsbefugnis durch den Geschädigten in Geld vorsieht, bleibt die Möglichkeit einer Abrechnung auf Gutachterbasis.

Andere Stimmen fragten nach dem Sinn, Zweck bis hin zur aktuellen Notwendigkeit einer Gesetzesänderung¹³.

Selbstverständlich erhält der Geschädigte bei zunächst nach Gutachten abgerechnetem Schaden nach Reinvestition die Umsatzsteuer erstattet. Allerdings ist zu fordern, dass zwischen ihrem Anfallen und der Wiederherstellung ein zeitlicher Zusammenhang besteht. Wie eng dieser Zeitrahmen sein wird, muss durch die Rechtsprechung abschließend geklärt werden.

5. Ersetzung des Begriffes „unabwendbares Ereignis“ durch „höhere Gewalt“ und weitere Änderungen im Straßenverkehrsgesetz

Der Begriff der „höheren Gewalt“ ist nicht ganz neu in der deutschen Rechtslandschaft. Schadenjuristen kennen dieses Tatbestandsmerkmal aus dem Wortlaut des § 1 Abs. 2 Satz 1 HPfVG. Danach ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist. Hierbei handelt es sich um ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste

Insgesamt hat der Gesetzgeber dem Geschädigten keinerlei Rechte genommen. Er hat vielmehr das Wahlrecht des Unfallopfers beim Sachschaden manifestiert. Dabei spielt sicherlich auch der Gedanke eine Rolle, wie der Schaden behoben werden könnte, wenn kein ersatzpflichtiger Dritter bzw. zahlungskräftiger Haftpflichtversicherer eintrittspflichtig wäre. Ob diese Gesetzesinitiative die von der Versicherungswirtschaft erwünschte Entlastung per saldo bringen wird oder sich sogar eine Umverteilung zu Gunsten der Personenschäden einstellt, werden erst die Schadenstatistiken der nächsten Jahre zeigen. Denn noch immer gibt es eine Schadenverteilung von etwa 80 % zu 20 % zu Gunsten des „Bleches“¹⁴. In diesem Sinne ist es absolut vertretbar, dass sich ein Schadenersatzrecht nicht nur von strengen dogmatisch-juristischen Regeln leiten lassen sollte, sondern sich an gesamtwirtschaftlichen Eckdaten zu orientieren hat. Legislative und Jurisdiktion haben im wirtschaftlichen und rechtlichen Interesse die Verpflichtung, rechtswirklichkeitsnahe Entscheidungen zu treffen. Geschädigte sollten sich mit dem Gedanken vertraut machen, von einem über mehrere Dekaden entstandenen Luxusschadenersatzrecht Abschied zu nehmen, zumindest, was den Sachschaden anbelangt.

nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit in Kauf zu nehmen ist¹⁵. Ein Fall höherer Gewalt, der die Ersatzpflicht ausschließt, kommt in der Praxis sehr selten vor¹⁶.

Dieser Begriff wird nun auch in § 7 Abs. 2 StVG übernommen und ersetzt damit teilweise das langjährige Tatbestandsmerkmal des „unabwendbaren Ereignisses“. Wörtlich lautet der neue § 7 Abs. 2 StVG:

¹³ so noch 1998 der Bundesrat in ZRP 1998, 245; kreative Vorschläge bei Greger NZV 2000, 1 ff.

¹⁴ vgl. den von der Tendenz immer noch aktuellen Aufsatz von Geier in ZfV 1996, 110 ff.

¹⁵ Seit BGH VersR 1953, 27

¹⁶ Aus der jüngeren Rechtsprechung sei auf OLG München NZV 2001, 510 verwiesen: Ein in einer Lagerhalle abgestellter PKW war in Brand geraten, das Feuer hatte die Halle zerstört und einen Schaden von 250.000 DM

verursacht. Der PKW sei durch einen Marder gestartet worden, indem dieser einen Kurzschluss verursacht habe, danach sei der PKW 2–3 Meter gefahren. Das OLG hatte die Berufung abgewiesen, der BGH hatte sie erst gar nicht angenommen. Gleichwohl lässt sich unter dem Aspekt der höheren Gewalt der Einwand des KH-Versicherers hören, unabwendbar war das Ereignis allemal, da auch ein idealer Autofahrer diesen Marderbiss nicht verhindert hätte.

„Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.“

Der Gesetzgeber nimmt damit eine weitere Harmonisierung und Rechtsangleichung vor, schafft aber das „unabwendbare Ereignis“ nicht völlig ab, da § 17 StVG neu formuliert wurde. Sind nämlich an einem Unfall zwei oder mehr Fahrzeuge beteiligt, erhält der Gesetzgeber beiden Streitparteien die Option, den Unabwendbarkeitsbeweis zu führen¹⁷. Damit wird nochmals verdeutlicht, dass der Gesetzgeber mit der Einführung des Merkmals „höhere Gewalt“ und der Beteiligung nur eines Fahrzeuges ausschließlich die Verbesserung der Rechte von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern (Kinder, Ältere, Fußgänger,...) im Auge hatte¹⁸.

Die Befürchtung der deutschen Versicherungswirtschaft, vertreten durch den GDV¹⁹, es werde nunmehr eine Welle von Quotenfällen mit beiderseitigen Vertragsbelastungen auf den Versicherungsnehmer zukommen, die dem Verbraucher schwer klarzumachen seien, ist damit etwas abgemildert worden. Die befürchtete Prozess- und Beschwerdewelle wird zumindest in dieser Hinsicht ausbleiben.

Durch eine Neufassung des § 8a StVG werden nunmehr auch unentgeltlich und nicht geschäftsmäßig beförderte Fahrzeuginsassen im Schadenfall in den Kreis der Anspruchsberechtigten aufgenommen. Es macht hinsichtlich der Haftung keinerlei Unterschied, wie der rechtliche Status der Insassen ausgestaltet ist. Sofern sich die Betriebsgefahr verwirklicht, gilt die strenge Halterhaftung, die in Zukunft auch Schmerzensgeld für das Unfallopfer gewährt, sofern er Insasse und mit dem Fahrer nicht identisch ist.

Eine weitere Ergänzung und damit Verschärfung der Haftung erfolgt im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter. Hier haftet der Schädiger verschuldensunabhängig im Fall der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen bis zu einem Kapitalbetrag von 6 Mio. EUR oder einer jährlichen

Rentenleistung von 360.000 EUR. Diese über die normalen Höchsthaftungsgrenzen hinausgehenden Obergrenzen entspringen der sicheren Erkenntnis, dass mit dem Transport gefährlicher Güter ungleich höhere und damit kumulierte Sach- und Personenschäden verursacht werden können. Eindrucksvolle, aber auch traurige Beispiele gibt es aus der älteren²⁰ und jüngeren Vergangenheit²¹ genügend. Geschädigten steht damit neben den zivilrechtlichen Vorschriften des BGB eine echte neue Anspruchsgrundlage zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang ist noch nachzutragen, dass die Haftungshöchstsummen für den „normalen“ Verkehrsunfall ebenfalls erhöht werden. Die für die Gefährdungshaftung bisher geltenden Höchsthaftungsbeträge in § 12 Abs. 1 StVG werden von 500.000 DM auf 600.000 EUR angehoben und damit im Wert mehr als verdoppelt. Die Jahresrente von bislang 30.000 DM wird auf 36.000 EUR angehoben und im Sinne eines angemessenen Opferschutzes ebenfalls markant erhöht. Der Haftungshöchstbetrag bei mehreren Verletzten wird von bislang 750.000 DM auf 3 Mio. EUR angehoben.

Die letzte Anpassung der Mindestdeckungssummen in der Kraftfahrzeug-Haftpflicht liegt fast sechs Jahre zurück²², die letzte Angleichung der Haftungshöchstsummen im StVG liegt über 20 Jahre zurück. Unter diesem Aspekt war eine Anhebung der Summen und damit eine Anpassung an die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse notwendig. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass sich das Haftungsrecht und mit diesem die Rechtsprechung in der KH-Versicherung rasant fortentwickelt hat.

¹⁷ Vgl. § 17 Abs. 3 StVG - neu

¹⁸ So die eindrucksvollen Beispiele aus dem Bereich der KH-Versicherung von Rohde-Liebenau in ZfV 2002, 239

¹⁹ Vgl. die ausführliche Stellungnahme des GDV vom 8. Januar 2002 sowie die allgemeine Kritik in VW 2001, 2007

²⁰ Herborn 1987, Tanklastzug rast mit 36.000 Litern Benzin in eine Kleinstadt und explodiert.

²¹ Vgl. zahlreiche Unfälle mit Gefahrguttransporten in Tunnelsystemen der Alpenländer.

²² Anpassung erfolgte zum 1. Juli 1997, vgl. Anlage zu § 4 Abs. 2 PfIVG

6. Änderungen im Arzneimittelgesetz

Die für den Bereich Allgemeine Haftpflicht gravierendste Änderung wurde innerhalb des Arzneimittelgesetzes (AMG) vorgenommen. Nach alter Rechtslage hatte nämlich noch der Geschädigte darzulegen und auch zu beweisen, dass die schadenstiftenden Auswirkungen ihre Ursachen im Bereich der Entwicklung und Herstellung haben²³.

Diese im traditionellen Schadenersatzrecht verankerte Beweislastverteilung wird durch die neuen Vorschriften zu Ungunsten des pharmazeutischen Unternehmers umgekehrt werden. In Zukunft wird es also dessen Aufgabe sein, sich hinsichtlich des erhobenen Vorwurfes zu entlasten. Damit einher geht eine Kausalitätsvermutung bei Eignung des Arzneimittels bei grundsätzlicher Eignung, den Schaden der geltend gemachten Art verursacht zu haben. Zusätzlich hat der Gesetzgeber vor, zu Gunsten des Geschädigten einen (einseitigen) Auskunftsanspruch zu begründen.

Die Umkehr der Beweislast ist in einigen Fällen sinnvoll²⁴, so beispielsweise in den Fällen, in denen die Gesundheitsverletzung auf der chemischen Zusammensetzung des Arzneimittels beruht. Oft kann nur der Hersteller seine eigenen Produktionsprozesse darlegen, es wäre für den Geschädigten unzumutbar, interne Nachlässigkeiten des Anspruchsgegners aufklären zu müssen, um zu seinem Recht zu kommen. Die Rechtsprechung hat daher in Fällen der Produkthaftung gelegentlich eine Beweislastumkehr zu Gunsten des Verbrauchers bzw. Geschädigten angenommen²⁵.

Die beabsichtigten Haftungsverschärfungen sind von Seiten der Versicherungswirtschaft auf heftige Kritik gestoßen. Hauptansatzpunkte der Kritik sind

- ◆ die Einbeziehung von Sekundärgeschädigten in den Kreis der Anspruchsberechtigten,

- ◆ die beschränkte Möglichkeit des pharmazeutischen Unternehmers, die Kausalitätsvermutung nur durch den Hinweis auf die Anwendung weiterer Arzneimittel zu erschüttern,
- ◆ die Ausweitung des ohnehin schon sehr weit gehenden, einseitigen Auskunftsanspruches unter Verwässerung der Voraussetzungen und die damit verbundene Gefahr der einseitigen, missbräuchlichen Ausforschung des pharmazeutischen Unternehmens.

Gerade dieser letzte Punkt führe zu einer Unausgeglichenheit und fehlenden Waffengleichheit zwischen den Parteien. Daher hat der GDV noch im März 2002 vertreten, den Auskunftsanspruch im Gegenseitigkeitsverhältnis auszugestalten und ist dafür eingetreten, dass zumindest die Beweislast für die Erforderlichkeit der Auskunft beim Anspruchsteller verbleibt.

Der Gesetzgeber ist mit einer Stärkung der rechtlichen Verantwortung pharmazeutischer Unternehmer einen Schritt in die richtige Richtung gegangen. Spektakuläre Haftungsfälle jüngerer Zeit²⁶ fordern Haftungsverschärfungen und höheren Verbraucherschutz geradezu heraus. Gleichwohl darf dies nicht zu einer Art Marktanteilshaftung²⁷ führen.

Schließlich wurden im Zusammenhang mit der Änderung des AMG die Haftungshöchstbeträge angehoben und die Deckungsvorsorgevorschriften entsprechend angepasst. Danach haftet der Ersatzpflichtige bei Tötung oder Verletzung eines Menschen bis zu einem Kapitalbetrag von 600.000 EUR oder bis zu einem Rentenbetrag von 36.000 EUR jährlich²⁸. Darüber hinaus haftet der Ersatzpflichtige im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch das gleiche Arzneimittel bis zu einem Kapitalbetrag von 120 Mio. EUR oder bis zu einem Rentenbetrag von 7,2 Mio. EUR jährlich²⁹.

23 § 84 AMG

24 Wagner VersR 2001, 1334 ff. m.w.N.

25 Hierbei handelt es sich um Fälle vor Inkrafttreten des ProdHG, bahnbrechend war die Sprudelflaschenentscheidung BGH NJW 1988, 2611 ff. mit Anm. Reinelt und in dessen Konsequenz OLG Frankfurt/M. 1996, 1509 f. (Schadenjahr 1981).

26 z. B. Lipobay (Baycol)

27 sog. market-share liability, die selbst in den Vereinigten Staaten sehr umstritten ist. Dieses Rechtsinstitut ist dem deutschen Recht unbekannt.

28 § 88 Satz 1 Ziff 1 AMG

29 § 88 Satz 1 Ziff 2 AMG

Während die Anspruchsgrundlagen bereits am 1. August 2002 in geltendes Recht umgesetzt wurden, konnte der GDV erreichen, dass die wesentlich höheren Deckungsvorsorgevorschriften erst zum 1. Januar 2003 in Kraft traten. Dies hat folgende Hintergründe: Erst- und Rückversicherer haben sich hinsichtlich der Pharmarisiken zum Pharmapool zusammengeschlossen. Die Versicherungsverträge sind Jahresverträge und können mit einer sechsmonatigen Frist zum Jahresende gekündigt werden. Bei einem Inkrafttreten vor dem 1. Januar 2003 müssten die Poolanteile aller

Mitglieder für 2002 nachträglich erhöht werden, was eine übereinstimmende Zustimmung aller Mitglieder erfordern würde. Dies ist bei der gegenwärtigen Krise und dem ungünstigen Geschäftsverlauf nach spektakulären Pharmafällen nicht zu erwarten.

Der Gesetzgeber hat mit der jetzt eingeschlagenen Richtung einen Mittelweg gefunden, mit dem Erstversicherer, Rückversicherer und Verbraucher durchaus gut leben können.

7. Sonstige bemerkenswerte Änderungen/Inkrafttreten

Neben redaktionellen Änderungen werden im Rahmen der Gesetzesänderungen auch die Haftungshöchstgrenzen des Bundesberggesetzes, Haftpflichtgesetzes und Luftverkehrsgesetzes adäquat angehoben. Für die KH-Versicherung erfolgt jedoch die bedeutsamste Änderung in der Anhebung der Haftungshöchstgrenzen nach dem StVG³⁰.

Schließlich wurde § 7 Abs. 1 StVG neu formuliert:

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

Der Gesetzgeber hat nunmehr dem lange verkehrstechnisch erkannten Umstand Rechnung getragen, dass sich bei Verkehrsunfällen mit Gespannen gerade durch die Verwendung eines Anhängers eine erhöhte Betriebsgefahr verwirklichen kann. Außerdem konnte bislang in denjenigen Fällen, in denen dem Geschädigten nur das Kennzeichen des Anhängers bekannt war, eine Entschädigung lediglich auf kompliziertem Wege oder gar nicht bzw. über die Verkehrsofferhilfe³¹ in Anspruch genommen werden. Nach der jetzt geltenden Rechtslage steht den Geschädigten eine echte neue Anspruchsgrundlage zur

Verfügung. Zusätzlich soll die Vorschrift nach der Intention des Gesetzgebers sogar dann eingreifen, wenn der Schaden gar nicht durch den Anhänger verursacht worden ist, sondern durch das Gespann als solches, sofern sich nur die Betriebsgefahr des Zugfahrzeuges verwirklicht hat. Dies wird teilweise kritisiert³². Andererseits hängt die Haftung des Anhängerhalters nicht davon ab, dass das Fahrzeug mit dem Anhänger im Zeitpunkt des Unfalles verbunden war.

Jedenfalls führt die Neufassung zu einer gesamtschuldnerischen Haftung der Halter des Zugfahrzeuges und des Anhängers und damit zu einer den Geschädigten begünstigenden Regelung. Die wenigen Fälle, die bislang von der VOH zu tragen waren, sind nunmehr von den K-Versicherern direkt zu zahlen. Schließlich finanzieren die deutschen K-Versicherer mit ihrer Umlage die Verkehrsofferhilfe (VOH) so dass sich per Saldo kein nennenswerter Mehraufwand ergeben dürfte.

Das Gesetz wurde am 1. August 2002 in geltendes Recht umgesetzt. Die wesentlichen Inhalte können mit anschaulichen Beispielen auch im Internet auf der Website des Bundesjustizministeriums abgerufen werden³³. Weiterführende Literaturhinweise finden Sie in den Quellenangaben in diesem Skriptum unter 13.

³⁰ s.o. Nr. 5, Seite 10
³¹ Verein Verkehrsofferhilfe e.V., VOH

³² Karczewski VersR 2001, 1070 ff. (1080/1081)
³³ www.bmj.bund.de/ger/themen/medizin_und_recht

8. Synoptische Betrachtungsweise

alt	neu
<p>BGB</p> <p>§ 249 Art und Umfang des Schadensersatzes. Wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatze verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen.</p>	<p>BGB</p> <p>§ 249 Satz 1 wird Absatz 1. Satz 2 wird Absatz 2, Satz 1.</p> <p>(2) Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist.</p>
<p>§ 253 Immaterieller Schaden. Wegen eines Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann Entschädigung in Geld nur in den durch das Gesetz bestimmten Fällen gefordert werden.</p>	<p>§ 253 Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.</p> <p>(2) Ist wegen einer Verletzung des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung Schadensersatz zu leisten, kann auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden.</p>
<p>§ 847 Schmerzensgeld. (1) Im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit sowie im Falle der Freiheitsentziehung kann der Verletzte auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen.</p> <p>(2) Ein gleicher Anspruch steht einer Frauensperson zu, gegen die ein Verbrechen oder Vergehen wider die Sittlichkeit begangen oder die durch Hinterlist, durch Drohung oder unter Mißbrauch eines Abhängigkeitsverhältnisses zur Gestattung der außerehelichen Beiwohnung bestimmt wird.</p>	<p>§ 847 wird aufgehoben.</p>
<p>§ 828 Minderjährige; Taubstumme. (1) Wer nicht das siebente Lebensjahr vollendet hat, ist für einen Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich.</p>	<p>§ 828 Minderjährige. (1) Wer nicht das siebente Lebensjahr vollendet hat, ist für einen Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich.</p>

alt

neu

(2) Wer das siebente, aber nicht das achtzehnte Lebensjahr vollendet hat, ist für einen Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich, wenn er bei der Begehung der schädigenden Handlung nicht die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat. Das gleiche gilt von einem Taubstummen.

(2) Wer das siebente, aber nicht das zehnte Lebensjahr vollendet hat, ist für den Schaden, den er bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebbahn einem anderen zufügt, nicht verantwortlich. Das gilt nicht, wenn er die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt hat.

(3) Wer das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat, ist, sofern seine Verantwortlichkeit nicht nach den Absätzen 1 oder 2 ausgeschlossen ist, für den Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich, wenn er bei der Begehung der schädigenden Handlung nicht die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat.

StVG

§ 7 Haftung des Fahrzeughalters. (1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

(3) Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Scha-

StVG

§ 7 (1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.

(3) Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet; daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist oder wenn ihm das Fahrzeug vom Halter überlassen worden ist. Die Sätze 1 und 2 sind auf

alt

neu

dens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist oder wenn ihm das Fahrzeug vom Halter überlassen worden ist.

§ 17 (1) Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Das gleiche gilt, wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, von der Haftpflicht, die für einen anderen von ihnen eintritt.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 finden entsprechende Anwendung, wenn der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird.

die Benutzung eines Anhängers entsprechend anzuwenden.

§ 17 (1) Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

(2) Wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, gilt Absatz 1 auch für die Haftung der Fahrzeughalter untereinander.

(3) Die Verpflichtung zum Ersatz nach Absatz 1 und 2 ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis nur dann, wenn sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Der Ausschluss gilt auch für die Ersatzpflicht gegenüber dem Eigentümer eines Kraftfahrzeugs, der nicht Halter ist.

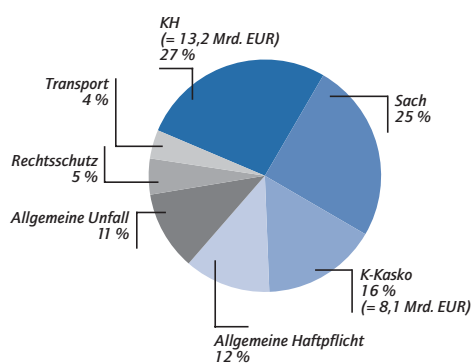
(4) Die Vorschriften der Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden, wenn der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und einen Anhänger, durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird.

Teil B: Materielle Auswirkungen auf die Erstversicherung am Beispiel der Sparte Kraftfahrzeug-Haftpflicht – Erwartungen aus Sicht des Rückversicherers

9. Bedeutung der Kraftfahrzeugversicherung

Die große Bedeutung der Kraftfahrzeugversicherung in der deutschen Versicherungswirtschaft wird durch ihren Anteil an den Prämieinnahmen der so genannten Schaden- und Unfallsparten dokumentiert: Im Kalenderjahr 2001 entfielen von insgesamt 49,7 Mrd. EUR Prämieinnahmen allein 21,3 Mrd. EUR auf die Kraftfahrzeugversicherung; dies entspricht einem Anteil von 42,9 %. Für das Kalenderjahr 2002 wird ein Prämienvolumen von 21,9 Mrd. EUR erwartet; bei der aktuellen Schätzung für die gesamten Sparten der Schaden- und Unfallversicherung von 51,0 Mrd. EUR bleibt der Anteil der K-Sparte somit auf hohem Niveau stabil.

Prämienplit in der Schaden- und Unfallversicherung

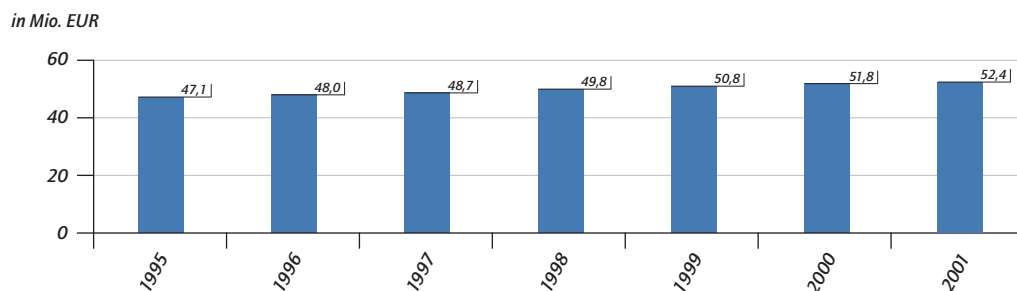


Bruttoprämien 2001: 49,7 Mrd. EUR

Innerhalb der Kraftfahrzeugversicherung nimmt die Kfz-Haftpflichtsparte mit einem Prämienanteil von ca. 62 % den bedeutendsten Anteil ein: Von den gesamten 21,3 Mrd. EUR entfielen im Kalenderjahr 2001 13,2 Mrd. EUR auf diese Haftpflichtsparte. Im laufenden Jahr wird bei leicht steigenden Prämieinnahmen in allen K-Sparten eine im Wesentlichen unveränderte Verteilung der Prämieinnahmen erwartet.

Die Kfz-Haftpflichtsparte ist mit der hier zugrunde liegenden Pflichtversicherung und den sich hieraus ergebenden mehr als 52 Millionen versicherten Risiken damit der Bereich der deutschen Versicherungswirtschaft, in dem sich die Änderungen des Schadenersatzrechts in der Masse am deutlichsten widerspiegeln werden.

Stetig wachsende Anzahl der Wagnisse in der Kfz-Sparte



Quelle: GDV, Bruttoergebnisse

10. Auswirkungen auf den Bruttoschadenaufwand

Entwicklung des Schadenaufwands im Originalgeschäft im Zeitraum 1995–2001

Im Folgenden werden die Schäden der jeweiligen Anfalljahre betrachtet – konkret der Erstaufwand zum Jahresende des untersuchten Anfalljahres ohne die zukünftig eintretenden Abwicklungsgewinne und ohne die Abwicklungsgewinne aus

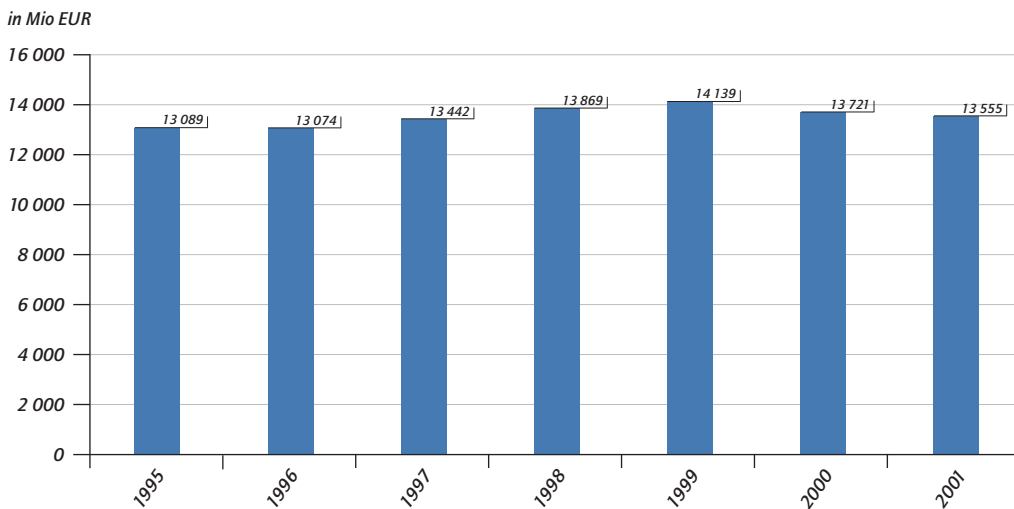
älteren Anfalljahren, die sich im Kalenderjahr realisieren.

Die gesamten Schadenaufwendungen pro Anfalljahr (nach dieser Definition) in der Sparte Kfz-

Haftpflicht haben sich im Beobachtungszeitraum nur unwesentlich verändert: Die in der folgenden Grafik gezeigten Werte beginnen im Jahr 1995

mit einem Gesamtaufwand von 13,1 Mrd. EUR, der Aufwand im Jahr 2001 beträgt 13,6 Mrd. EUR.

Entwicklung des Schadenaufwands in der Kfz-Haftpflichtsparte

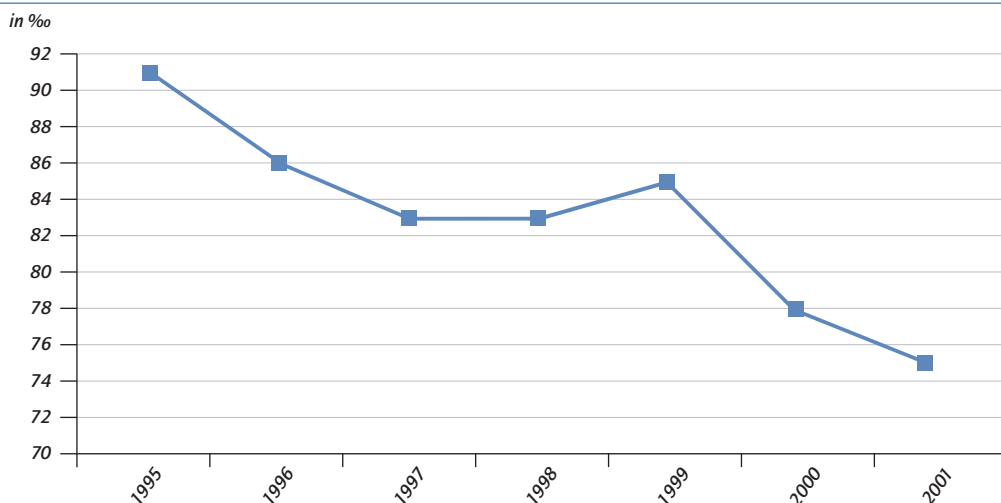


Wenngleich diese Entwicklung relativ stabil erscheinen mag, muss doch berücksichtigt werden, dass sich die Schadenfrequenz (also die Anzahl der Schäden bezogen auf 1.000 versicherte Fahrzeuge) als einer der beiden maßgeblichen Faktoren des gesamten Schadenaufwands deutlich reduziert hat – auf einen Wert von 75 ‰ im Jahr 2001.

Der hohe Schadenaufwand des Anfalljahres 1999 resultiert allein aus dem Anstieg in der Schadenfrequenz, was aus der Grafik deutlich hervorgeht.

Eine evtl. anzunehmende erhöhte Reservierung liegt nicht vor; das R/Z-Verhältnis (s.u.) liegt sogar unter den Werten aller anderen hier betrachteten Anfalljahre. Das Wiederansteigen der Schadenfrequenz liegt nach allgemeiner Einschätzung im Rahmen der üblichen Schwankungsbreite, wird jedoch durch die Reduzierung der Frequenz im Anfalljahr 2000 besonders deutlich. Für diesen besonders starken Rückgang wird auch der Wegfall der Teilungsabkommen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtsparte verantwortlich gemacht.

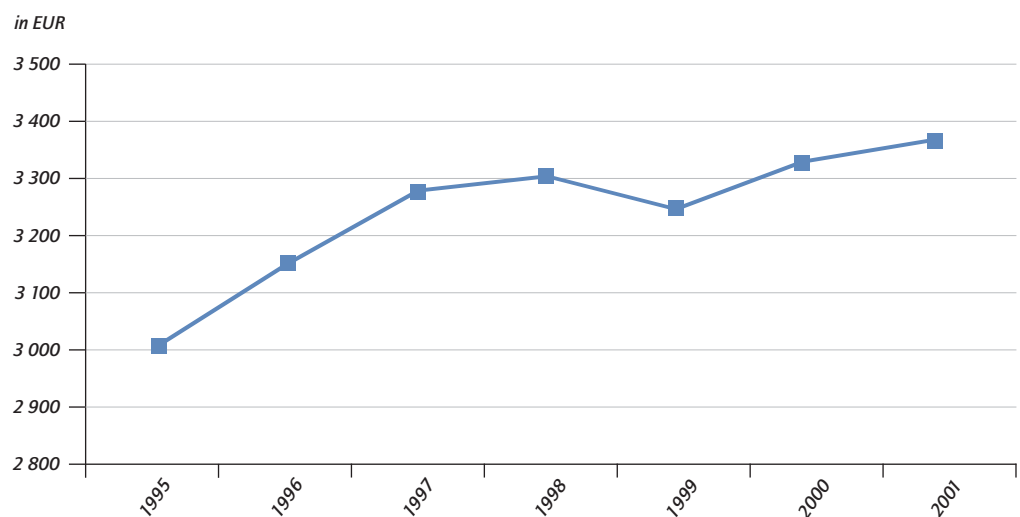
Schadenfrequenz in der Kfz-Haftpflichtsparte



Für 2002 können wir von einer weiteren Reduzierung ausgehen. Die Gründe für diese drastische Reduzierung der Schadenfrequenz werden heftig diskutiert. Letztlich kann aber angenommen werden, dass für diese aus unserer Sicht positive Entwicklung eine Reduzierung der durchschnittlichen Fahrleistung verantwortlich ist, die z. B. durch mehr Zweit- und Drittfahrzeuge und auch durch die Entwicklung der Treibstoffpreise

bedingt ist. Auf der anderen Seite haben wir mit dem Schadendurchschnitt einen zweiten maßgeblichen Treiber des gesamten Schadenaufwands; die Entwicklung des Schadendurchschnitts kann man in der Tat als stabil betrachten und sie wird – bedingt durch die Dominanz der Sachschäden – hauptsächlich durch die Entwicklung der Reparaturkosten bestimmt.

Schadendurchschnitt in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtsparte



Komponenten des Gesamtschadenaufwands

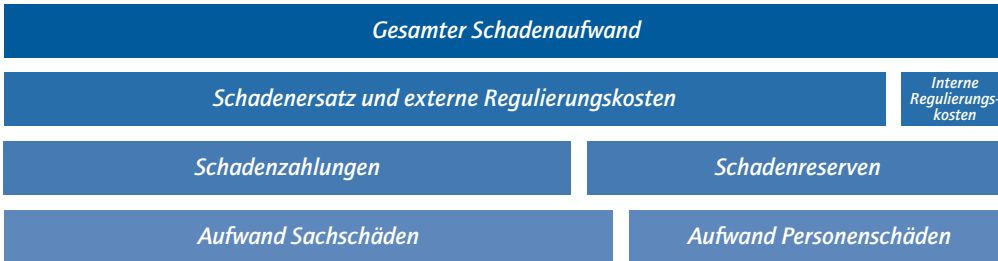
Voranzustellen ist, dass die o. g. Gesamtbeträge hinsichtlich des Schadenaufwands vielfach differenziert werden können. Neben der Aufteilung in Schadenersatzleistungen und Schadenregulierungskosten ist dies im Wesentlichen die Betrachtung nach bezahlten und reservierten Schäden sowie die Verteilung nach Personen- und Sachschäden.

Immer zu berücksichtigen sind die Schadenregulierungskosten, die gemäß gültiger Rechnungslegung im Schadenaufwand enthalten sind. Hier muss weiter nach internen und externen Regulierungskosten unterschieden werden. Die internen Regulierungskosten bilden die Kosten des versicherereigenen, angestellten Schadedienstes ab und belaufen sich – abhängig vom Erstversi-

cherer – auf eine Größenordnung von 5 %–10 % der Prämieinnahmen in Kfz-Haftpflicht.

Die externen Schadenregulierungskosten stehen für sämtliche Gutachter-, Rechtsanwalts- und Prozesskosten, die im Zusammenhang mit der Schadenregulierung anfallen und nicht durch unternehmenseigene Dienstleistungen abgedeckt werden können.

Differenzierung* des Schadenaufwands in Kfz-Haftpflicht



* Schematische Darstellung

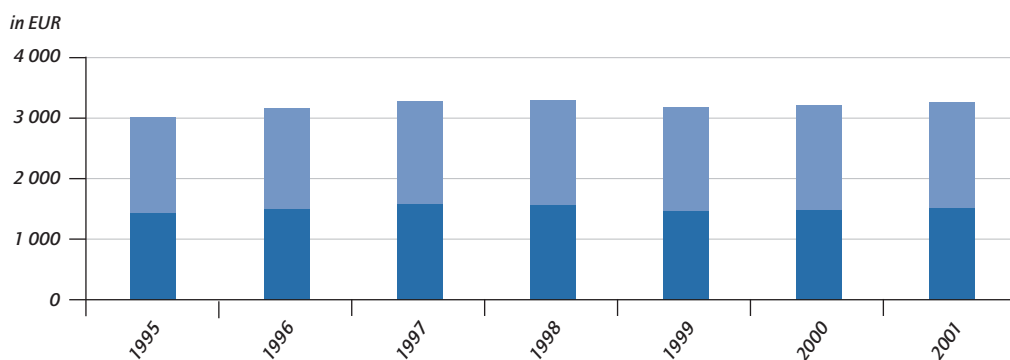
Eine weitere Differenzierung ergibt sich aus der Verteilung nach bezahlten und reservierten Schäden. Im deutschen KH-Geschäft sind die Schadenreserven von erheblicher Bedeutung – dies bezieht sich zum einen auf mögliche und in der Regel auch anzutreffende technische Abwicklungsgewinne, zum anderen auf die Tatsache, dass durch den zumindest im Anfalljahr und ggf. auch in Folgejahren positiven Cash Flow die nicht-technischen Erträge des KH-Geschäfts nicht zu vernachlässigen sind.

Vor dem Hintergrund des behandelten Themas am bedeutsamsten ist die Untersuchung der Verteilung des gesamten Schadenaufwands nach Sach- und Personenschäden.

Zahlungen und Reserven

Eine erste Aufteilung des gesamten Schadenaufwands eines Anfalljahres erfolgt nach bezahlten und reservierten Schäden. Im deutschen KH-Geschäft dient als Indikator für die Relation zwischen bezahlten und reservierten Schäden das so genannte R/Z (Reserve/Zahlungs)-Verhältnis: Ein Wert von 1,0 repräsentiert eine Gleichverteilung; für die Kfz-Haftpflichtsparte sind in den letzten Jahren Werte um 0,9 anzutreffen. Dies bedeutet, dass bei einer Schadenreserve von 90 Einheiten der bezahlte Aufwand 100 Einheiten beträgt. Die folgende Grafik gibt anhand des jeweiligen Durchschnittsschadens die prozentuale Verteilung an:

KH-Zahlungen und -Reserven im Anfalljahr



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Zahlungen	1585,87	1654,48	1694,53	1746,09	1731,94	1742,45	1742,47
Reserven	1437,13	1503,52	1582,46	1555,9	1457,05	1479,54	1517,53

Die Darstellung zeigt, dass wesentliche Veränderungen des Reserveanteils nicht eingetreten sind.

Zum einen wurden mit dieser relativen Konstanz Befürchtungen entkräftet, die vor dem Hinter-

grund der Deregulierung des deutschen K-Marktes im Jahr 1994 entstanden und eine drohende Verschlechterung des „Reserveniveaus“ bis hin zu Unterreservierungen zum Inhalt hatten. Das derzeitige Reserveniveau kann im Mittel als so

hinreichend angenommen werden, dass nach wie vor ein positives Abwicklungspotenzial, bezogen auf die Erstreserve erwartet werden kann. Allerdings ist nach unserer Erfahrung die Varianz dieser Reservequalität, abhängig von der Reservierungspolitik des jeweiligen Erstversicherers.

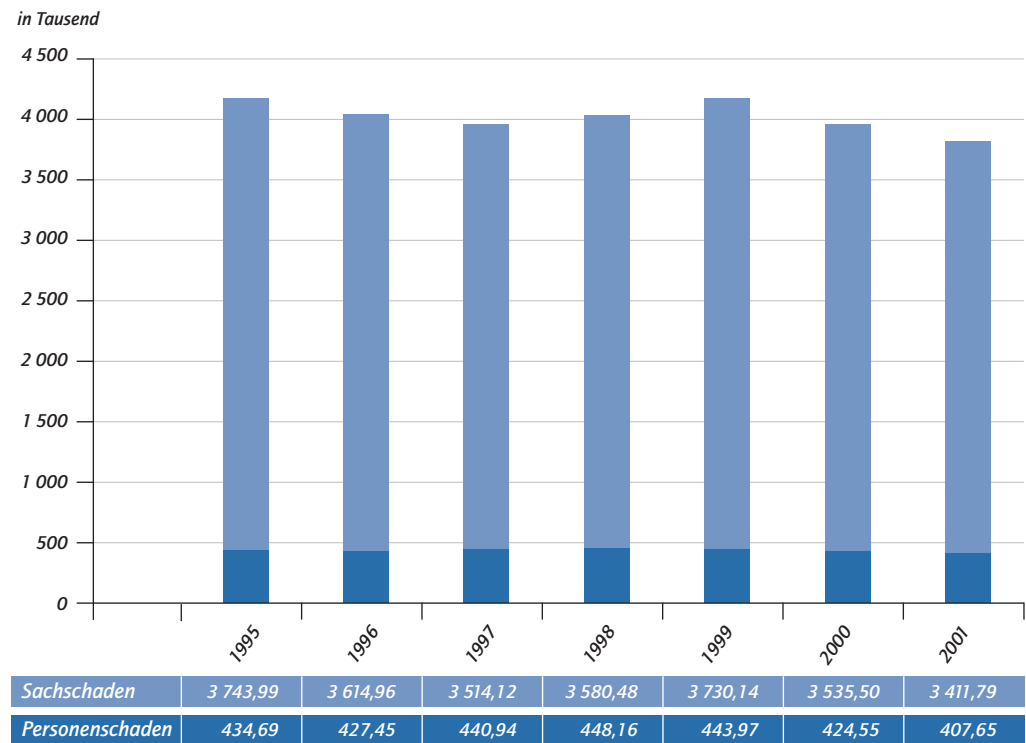
Zum anderen hat auch die Steuerreform 2000 (Steuerentlastungsgesetz) augenscheinlich keine wesentlichen Impulse in Richtung einer geringeren Reservierung, zumindest in der Anfangsreserve eines Anfalljahres, beigesteuert. Die vom Gesetzgeber gewünschte „realitätsnähere Reser-

vierung“ blieb somit bisher ohne erkennbare wesentliche Auswirkungen.

Personen- und Sachschäden

Bezüglich etwaiger Auswirkungen des neuen Schadenersatzrechts bietet die Untersuchung nach Personen- und Sachschäden (inkl. Vermögensschäden) den größten Nutzeffekt. Betrachtet man die jeweiligen Schäden allein nach der Anzahl, zeigt sich keine wesentliche Veränderung der Situation:

Schadenanzahl: Personen- und Sachschäden



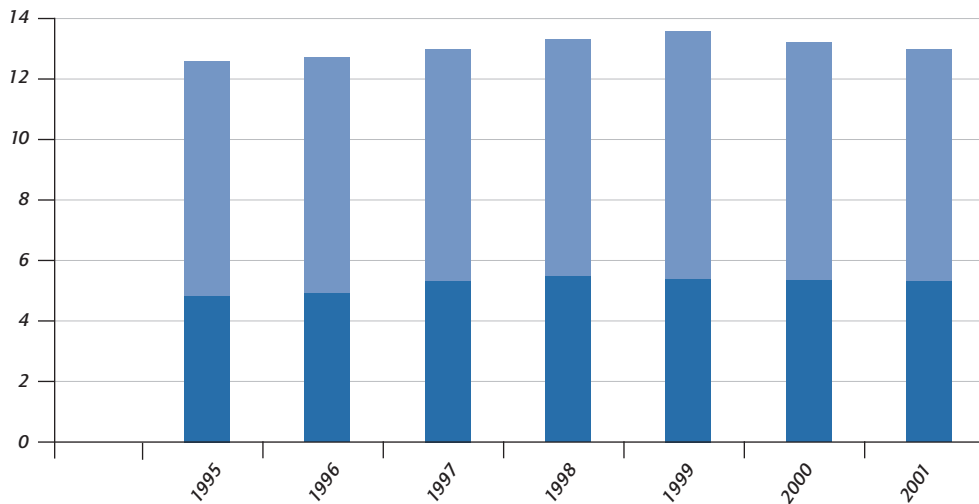
Auch im Jahr 2002 machen Personenschäden nur ca. 11 % der gesamten Schadenanzahl aus. Allein aus dieser Betrachtung heraus wäre der Anteil also gering. Eine wesentliche Entwicklung von 1995 bis 2001 ist aus dieser Größe nicht erkennbar; während der Anteil im Jahr 1995 bei 10,4 % lag, beträgt der entsprechende Wert für 2001 10,7 % – scheinbar also keine Steigerung.

Sehr viel deutlicher wird die hohe Bedeutung der Personenschäden bei Heranziehen der ab-

soluten Aufwandsbeträge für Sach- und Personenschäden. Der Anteil der Personenschäden lag hier im Jahr 1995 bei 38,4 % und stieg bis zum Jahr 2001 um 2,5 Prozentpunkte auf 40,9 %. Auch wenn es sich hier in den untersuchten sieben Jahren um keine drastische Änderung handelt, wird zumindest deutlich, dass die Kosten des Personenschadens überproportional gestiegen sind. Noch deutlicher wird diese Entwicklung bei den Großschäden (siehe 11.2.).

Schadenaufwand: Personen- und Sachschäden

in Mrd. EUR



Jahr	Personenschäden	Sachschäden
1995	4.837	7.745
1996	4.916	7.825
1997	5.331	7.660
1998	5.487	7.834
1999	5.393	8.193
2000	5.346	7.871
2001	5.322	7.693

Szenario für die Jahre 2003 ff.

Die möglichen Auswirkungen der Schadenersatzrechtsreform auf den Bruttoschadenaufwand in der Kfz-Haftpflichtsparte werden im Folgenden strukturiert dargestellt. Berücksichtigt werden hierbei nur die Änderungen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zu materiellen Änderungen des Schadenaufwands führen dürften. Im Einzelnen sind dies die Änderungen bei der Abrechnung im Sachschadenrecht sowie die Einführung des Schmerzensgeldes bei Gefährdungshaftung.

Nicht berücksichtigt wird die Anhebung der Altersgrenze bei der Haftung Minderjähriger und die Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern bei Teilnahme im Straßenverkehr. Zumindest aus dem täglichen Umgang des Rückversicherers mit großen Personenschäden resultiert die Einschätzung, dass die Auswirkungen dieser Änderungen eher untergeordneter Natur sein dürften, da in der uns bekannten Regulierungspraxis und Rechtsprechung die geänderte Rechtslage in vielen Fällen gewissermaßen vorweggenommen wurde.

Ebensowenig Berücksichtigung finden die Ersetzung des Begriffes „unabwendbares Ereignis“

durch „höhere Gewalt“ sowie die weiteren Änderungen im StVG – auch hieraus sind wesentliche materielle Änderungen des Schadenaufwands wenig wahrscheinlich.

Szenario für die Jahre 2003 ff.

<i>Mögliche Auswirkungen</i>		<i>Quantifizierung: λ. Schadenaufwand in % des Prämienvolumens</i>
Sachschadenrecht	Auf Grund der Dominanz der Sachschäden sowohl von der Anzahl als auch vom absoluten Betrag her wird per Saldo eine geringe Belastung der gesamten Schadenseite (ca. 0,5 % Steigerung) erwartet. Unter Berücksichtigung der beabsichtigten Änderung der Rechtsanwaltsvergütung wird ein Anstieg des gesamten Schadenaufwands um 0,75 % bis 1,0 % erwartet.	Steigerung < 1 %
Schmerzensgeld	Der Effekt der höheren Aufwendungen aus diesem Bereich dürfte für den gesamten Schadenaufwand nur wenig Auswirkung zeitigen; Änderungen hinsichtlich der Höhe der Schmerzensgelder sind jedoch zu beobachten.	Steigerung < 2 %

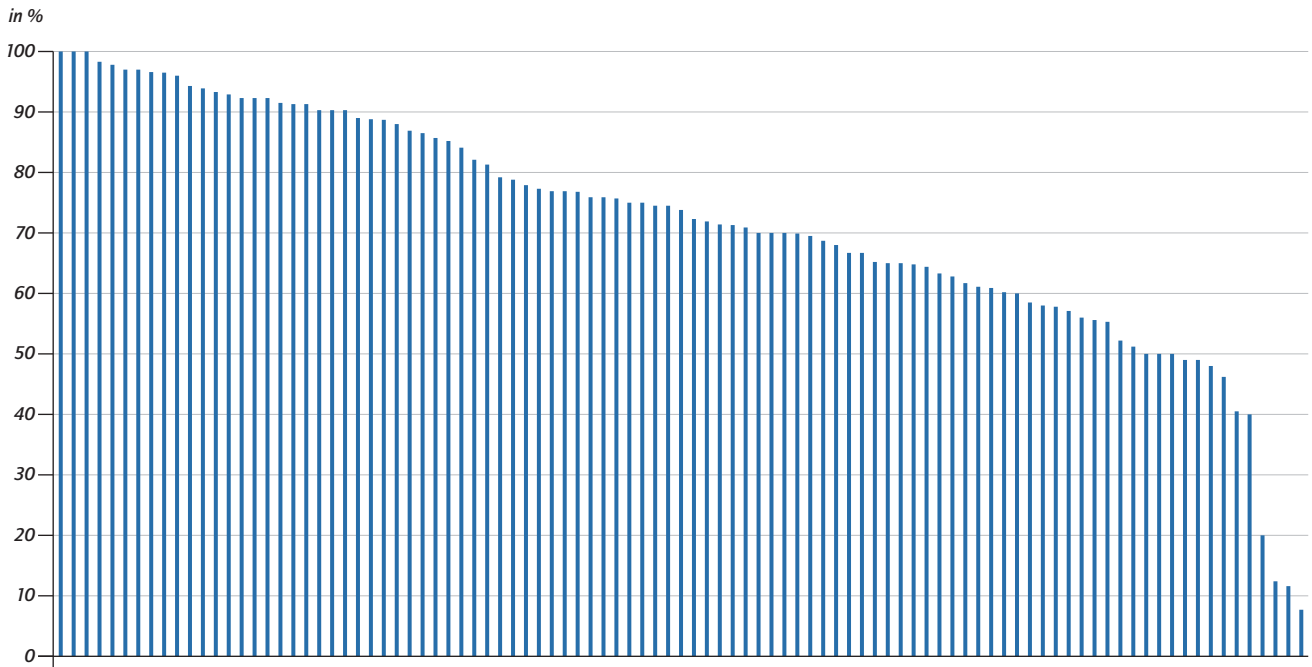
11. Auswirkungen auf das Rückversicherungsgeschäft

Proportionale Rückversicherung

Wenngleich die proportionale Rückversicherung – also die Abgabe einer KH-Quote – in letzter Zeit nicht im Vordergrund der Rückversicherungsgestaltung der K-Versicherer zu stehen schien, muss doch festgehalten werden, dass der Rückversicherungsgrad der Sparte seit einigen Jahren relativ stabil bei 25 % liegt. Dies bedeutet, dass neben den üblichen nicht-proportionalen Rückdeckungen im Schnitt aller K-Versicherer auch eine deutliche Quotenabgabe – nehmen wir ca. 20 % an – vorgenommen wird.

Die Höhe der jeweiligen Quotenabgabe variiert von Erstversicherer zu Erstversicherer stark und hängt entscheidend mit solvabilitäts- und bilanztechnischen Überlegungen zusammen.

Selbstbehalte einzelner Erstversicherer in Kfz-Haftpflichtsparte



Quelle: Versicherungsstatistik BAFin

Grundsätzlich gilt, dass der Abgabesatz mit steigender Portfeuillegröße abnimmt.

Auf Grund der unter der Quotenrückversicherung charakteristischen Schicksalsteilung entsprechen

die zu erwartenden Auswirkungen der Schadenersatzrechtsreform in völliger Übereinstimmung denen des Bruttogeschäfts.

Nichtproportionale Rückversicherung

Im Gegensatz zur proportionalen Rückversicherung befasst sich die nichtproportionale Rückversicherung (Schadenexzedent) mit Groß- bzw. Größtschäden, die vom Rückversicherer erst ab der vertraglich vereinbarten Schadengrenze, der so genannten Priorität, dann aber in vollem Umfang übernommen werden. Ähnlich wie bei den Abgabequoten im proportionalen Bereich orientiert sich die jeweilige Priorität des Erstversicherers in der Regel an der Portfeuillegröße. Als „Standardpriorität“ für größere KH-Portfeuille kann nach heutigem Stand eine Größenordnung von 2,5 Mio. EUR genannt werden.

Aktuelle Situation im Großschadenbereich

Personenschäden

Wesentliche Bedeutung bei den Schadenexzedenten haben die Personenschäden; Sachschäden sind selten vertreten. Typische Personenschäden reichen heute vielfach an die Deckungssumme pro geschädigte Person heran, die derzeit bei 8 Mio. EUR liegt. Das Schadenbild wird in der Regel durch schwerstverletzte jüngere Personen geprägt; wesentliche Positionen des Schadens sind neben den Heilbehandlungskosten die Pfl-

gekosten sowie der Verdienstaufschlag. Der im Durchschnitt hohe Schadenaufwand resultiert daraus, dass im Normalfall die Lebensdauer eines Unverletzten angesetzt werden muss. Es muss darauf hingewiesen werden, dass das Schmerzensgeld im durchschnittlichen Exzedentenschaden bislang keine wesentliche Rolle spielt.

Besonderes Augenmerk ist der Abwicklung der Exzedentenschäden zu schenken: Im Gegensatz zu den im Bruttogeschäft durchweg anzutreffenden Abwicklungsgewinnen sind im nichtproportionalen Schadenexzedentengeschäft Abwicklungsverluste an der Tagesordnung. Diese resultieren aus dem Nachlauf an Spätschäden (IBNR/Incurred But Not Reported), aber auch aus den

Nachreservierungen (IBNER/Incurred But Not Enough Reported), die in diesem Bereich eher die Regel als die Ausnahme sind.

Die gesamte Problematik, sowohl der steigenden Großschadenanzahl im Anfalljahr selbst, als auch des Abwicklungsverhaltens, wird anhand des folgenden Abwicklungsdreiecks deutlich, das für Schäden über 2,5 Mio. EUR (vor Anwendung der so genannten Index-/Anpassungsklausel, also nicht inflationsbereinigt) erstellt wurde. Dargestellt wird eine Hochrechnung für den gesamten deutschen KH-Markt für die Anfalljahre 1992–2001, Basis ist der Marktbeobachtungsanteil der E+S Rück mit mehr als 50 %.

Anzahl* der Schäden über 2,5 Mio. EUR in der Vergangenheit (Kfz-Haftpflicht-XL)

	Anfalljahr	Anfalljahr	Anfalljahr	Anfalljahr	Anfalljahr	Anfalljahr	Anfalljahr	Anfalljahr	Anfalljahr	Anfalljahr
		+1	+2	+3	+4	+5	+6	+7	+8	+9
1992	2	4	4	9	13	20	24	24	22	20
1993	5	7	22	25	25	27	32	27	30	
1994	4	11	25	31	31	29	29	31		
1995	10	22	24	28	28	28	32			
1996	16	29	29	35	33	31				
1997	17	43	43	45	41					
1998	46	63	61	57						
1999	41	50	50							
2000	21	44								
2001	26									

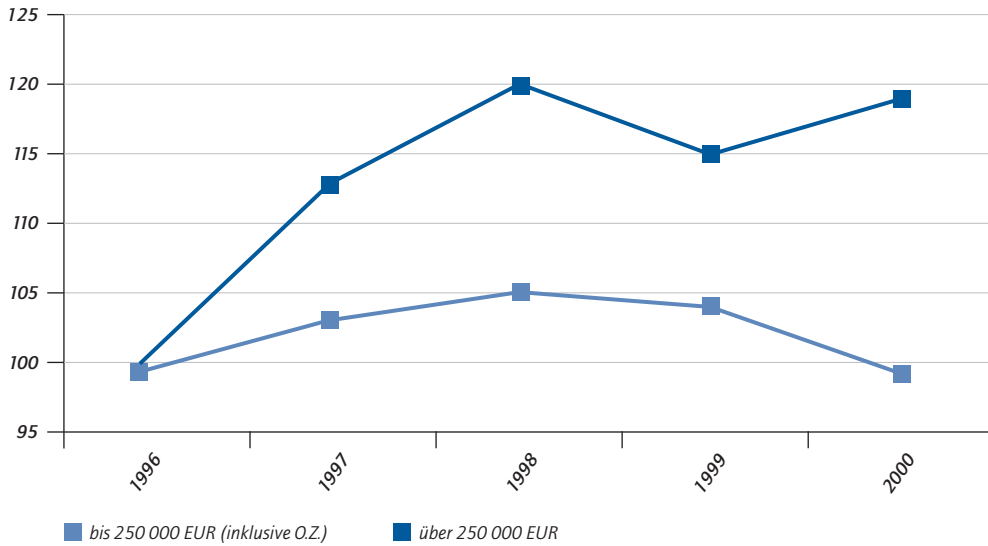
* KH-Deutschland/Hochrechnung auf 100% Markt/Basis E+S Rück-Ptf./vor Indexklausel

Wengleich auf Grund der insgesamt geringen Schadenanzahl kein „glatter“ Trend zu verzeichnen ist (überproportionaler Anstieg der Erstanzahl in den Anfalljahren 1998 und 1999), wird aus der letzten Grafik deutlich, dass große KH- und damit in der Regel Personenschäden von Jahr zu Jahr zunehmen.

Die Größenklassenstatistik des GDV bestätigt dieses Bild: Sowohl von der Schadenanzahl als auch vom Aufwand her ist die Steigerung in den oberen Klassen deutlich, während im unteren Bereich eine Abnahme zu verzeichnen ist.

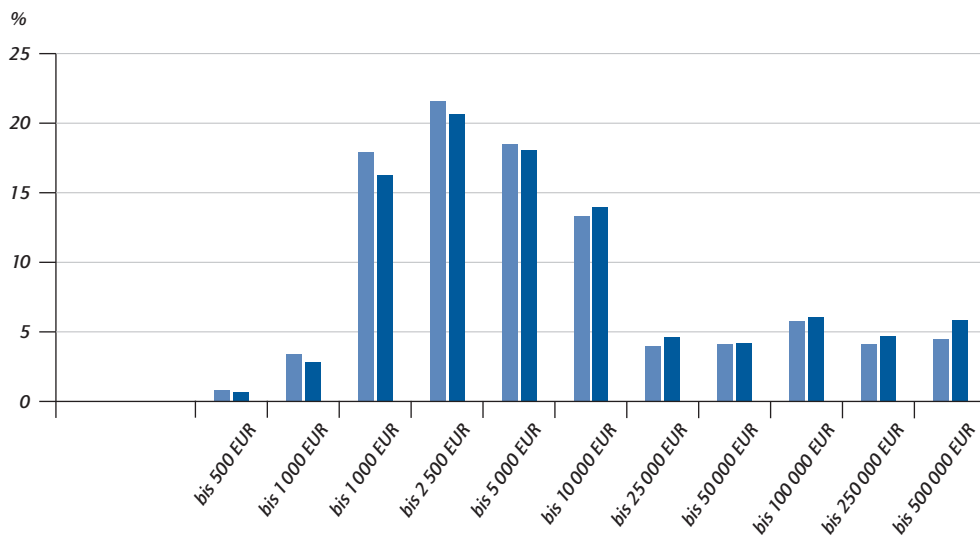
Verteilung der Großschäden nach Größenklassen in Kfz-Haftpflicht

Anzahl Personenschäden KH



Quelle: GDV, Größenklassenstatistik

Anteil am Schadenaufwand nach Größenklassen in Kfz-Haftpflicht



Schadenaufwand 1996	0,8 %	3,5 %	18,3 %	22,1 %	18,9 %	13,6 %	4,1 %	4,2 %	5,9 %	4,2 %	4,6 %
Schadenaufwand 2000	0,7 %	2,9 %	16,6 %	21,1 %	18,5 %	14,3 %	4,7 %	4,3 %	6,2 %	4,8 %	6,0 %

Quelle: GDV, Größenklassenstatistik

Katastrophenschäden

Neben den Personenschäden rücken zunehmend auch Katastrophenschäden in den Fokus der KH-Sparte. Genannt seien hier nur die in letzter Zeit

gehäuft aufgetretenen Tunnelbrände in den Alpenländern, die insbesondere durch Fahrzeuge des gewerblichen Güterfernverkehrs ausgelöst wurden.

(Mögliche) Katastrophenschäden in Kfz-Haftpflicht

Eisenbahnunfälle	Bus- und LKW-Unfälle	Tunnelunfälle
<p>28. Februar 2001: Selby/GB Landrover rutscht auf östliche Hauptbahnlinie Großbritanniens, Intercity rast mit 225 km/h in das Fahrzeug und entgleist, entgegen kommender Güterzug kollidiert mit Intercity . Bilanz: 10 Tote, 76 Verletzte, Bahnlinie 14 Tage gesperrt. Erste Schätzung des Schadensmaßes: 130 Mio. EUR, rev. 80 Mio. EUR</p> <p>3. Juni 1998: Eschede/D als Ursache wurde zunächst ein Kraftfahrzeug angenommen. Bilanz: 101 Tote, 88 Verletzte Schätzung des Schadensmaßes: Sachvers.: ca. 28 Mio. EUR Haftpflicht: ca. 26 Mio. EUR KH: größer als Selby</p>	<p>1. Mai 2001: Inntalautobahn/D Bilanz: 8 Tote, 51 Verletzte, ältere Personen aus mittleren finanziellen Verhältnissen Schadenschätzung: 5,5 Mio. EUR</p> <p>1992 „Explosionsschaden beim Be- und Entladen“ Betankungsfehler => KH-Schaden Schadenschätzung: 1992: 22,9 Mio. EUR 2000: 11,76 Mio. EUR</p> <p>7. Juli 1987: Herborn/D Bilanz: 5 Tote, 33 Verletzte Schadenschätzung: 1997: 8,69 Mio. EUR 2000: 11,60 Mio. EUR</p>	<p>24. Oktober 2001: Gotthardtunnel/CH Bilanz: 11 Tote, BU: 2 Monate Schadenschätzung: über 13 Mio. EUR</p> <p>29. Mai 1999: Tauertunnel/A Bilanz: 12 Tote, 49 Verletzte, BU: 3 Monate Schadenschätzung: 32 Mio. EUR</p> <p>24. März 1999: Montblanctunnel/CH Bilanz: 39 Tote, 49 Verletzte, BU: 2 Jahre Schadenschätzung: ca. 100 Mio. EUR</p> <p>18. November 1996: Eurotunnel/F-GB verläuft für Personen glimpflich, BU: 3 Wochen Schadenschätzung: 1996: 272 Mio. EUR 2001: 305 Mio. EUR</p>

Vor dem Hintergrund der Vielzahl der in den konkreten Fällen geschädigten Personen (bis zur Größenordnung von ca. 100 Personen), wobei der Worst Case noch nicht einmal eingetreten ist, wird das erhöhte Schadenpotenzial durch die Änderungen in der Gesetzeslage zum Schmerzensgeld deutlich (man denke nur an das ICE-Unglück in Eschede mit 101 Toten und 88 Verletzten – ursprünglich wurde ein Kraftfahrzeug als schadenverursachend vermutet). Zu berücksichtigen

ist hierbei, dass Schmerzensgeldforderungen nicht nur durch physische Beeinträchtigungen, sondern auch vor dem Hintergrund psychischer Belastungen zunehmen werden – ein Effekt, der sich gerade bei den Tunnelschäden auswirken kann.

11.2.2. Szenario für die Jahre 2003 ff.

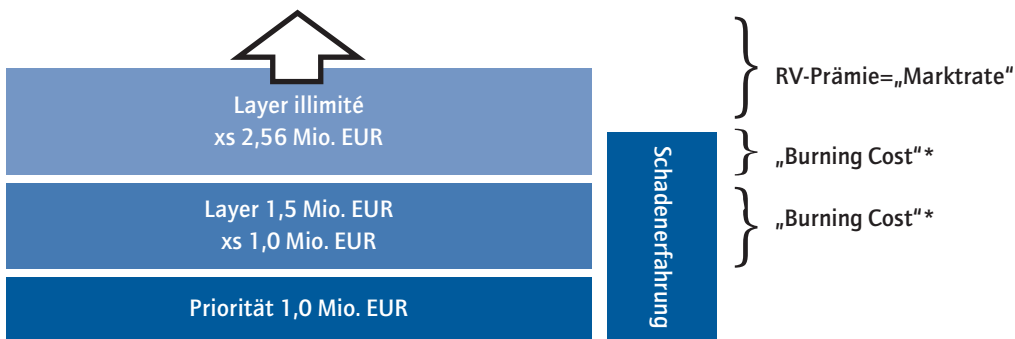
Mit einer zunehmenden Belastung des Großschadenbereichs und damit der Schadenexzedenten-Rückversicherung muss gerechnet werden. Die in unteren Größenklassen zu erwartenden eher marginalen Effekte können auf die hier zu behandelnden Schäden nicht übertragen werden.

Obwohl diese Entwicklung aus Sicht des Erstversicherers kurzfristig ergebnisneutral sein wird, da die hieraus zu erwartenden erhöhten Großschäden über Priorität komplett an den Rückversicherer weitergereicht werden, ist wenigstens mittelfristig mit dem Einfließen der konkreten, erhöhten Aufwendungen unter der nichtproportionalen Rückversicherung in die Preisfindungsverfahren zu rechnen.

Üblicherweise wird das Risiko im nichtproportionalen Geschäft in differenzierten Haftungstrecken, den so genannten Layern, durch den Rückversicherer übernommen. Im Prozess der Preisfindung werden in den schadenbestrichenen Layern die grundsätzlich erhöhten Schadenbedarfe (rückversicherungstechnisch „Burning-Cost-Sätze“ genannt) berücksichtigt, was ceteris paribus die Kosten der Erstversicherer für ihre nichtproportionalen Rückversicherungsprogramme erhöhen wird.

Die erhöhte Exponierung (und angenommene Realisierung derselben) im Personenschadenbereich wird sich damit in der Ergebnisrechnung des Erstversicherers niederschlagen.

Preisfindung bei Schadenexzedenten in Kfz-Haftpflicht



* = Burning Cost-Basis zzgl. technischer Faktoren

Die Untersuchung zeigt, dass in der nichtproportionalen Rückversicherung zum einen aus dem geänderten Sachschadenrecht keine wesentlichen Änderungen zu erwarten sind, zum anderen jedoch aus den erwartenden Neuerungen im Be-

reich des Schmerzensgeldes deutliche Effekte auf die Versicherungswirtschaft zukommen: im ersten Schritt Ergebnisbelastungen der Rückversicherer, die sich in der Folge als Erhöhungen der Rückversicherungsprämien manifestieren werden.

Mögliche Auswirkungen Quantifizierung: λ. Schadenaufwand in % der Schadenexzedenten-Prämien

Sachschadenrecht	keine wesentlichen Änderungen	
Schmerzensgeld	Der Effekt der höheren Aufwendungen aus diesem Bereich wird spürbare Auswirkungen mit sich bringen.	mittelfristige Steigerung > 5 %

12. Abschließende Betrachtung

Die Kfz-Haftpflichtsparte wird von den Änderungen des Schadenersatzrechts in deutlicher Weise betroffen werden.

Glaubt man den derzeit vorherrschenden Auffassungen, wird sich aus der geänderten Sachschadenregulierung nur eine marginale Erhöhung der gesamten Schadenlast ergeben.

Dem steht aus Sicht des Rückversicherers ein deutlich negatives Bild gegenüber: Nach den entsprechenden Entwicklungen der Vergangenheit muss auch zukünftig mit überproportionalen Steigerungen bei den großen und damit rückversicherungsrelevanten Personenschäden gerechnet werden.

Schon ein Urteil des Landgerichts München, das im Jahr 2001 die imaginäre Grenze von 1 Mio. DM Schmerzensgeld überschritt, wies generell auf einen steigenden Trend hinsichtlich der möglichen Haftung für die Gemeinschaft der Erst- und Rückversicherer hin. Zusätzliche Dynamik erhält diese Tendenz jedoch noch durch die in Kraft getretenen Gesetzesänderungen.

13. Literaturhinweise

Bollweg, Hans-Georg	Gesetzliche Änderungen im Schadensersatzrecht NZV 2000, 185 ff.
Deutsch, Erwin	Über die Zukunft des Schmerzensgeldes Pläne zur Reform des Haftungsrechts ZRP 1998, 291 ff.
Deutsch, Erwin	Schmerzensgeld für Vertragsverletzungen und bei Gefährdungshaftung ZRP 2001, 351 ff.
Greger, Reinhard	Nur zwei Worte – Ein Gesetzesvorschlag zur Ein- dämmung von Missständen bei der Schadens- regulierung NZV 2000, 1 ff.
Haug, Richard	Naturalrestitution und Vermögenskompensation VersR 2000, 1329 ff. sowie 1471 ff.
Huber, Christian	Gedanken zum 2. Schadensrechtsänderungsgesetz DAR 2000, 20 ff.
Karczewski, Christoph	Der Referentenentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften VersR 2001, 1070 ff.
Lemcke, Hermann	Gefährdungshaftung im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Änderungen durch das 2. SchadÄndG ZfS 2002, 318 ff.
Lemcke, Hermann	Abrechnung des Fahrzeugschadens nach § 249 Abs. 2 BGB n.F. r+s 2002, 265 ff.
von Mayenburg, David	Nur Bagatellen? – Einige Anmerkungen zur Ein- führung von Schmerzensgeld bei Gefährdungs- haftung im Regierungsentwurf eines zweiten Ge- setzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften VersR 2002, 278 ff.
Müller, Gerda	Zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Ände- rung schadensersatzrechtlicher Vorschriften ZRP 1998, 258 ff.

Müller, Gerda	Das reformierte Schadensersatzrecht VersR 2003, 1 ff.
Scheffen, Erika	Tendenzen bei der Bemessung des Schmerzensgeldes für Verletzungen aus Verkehrsunfällen, ärztlichen Kunstfehlern und Produzentenhaftung ZRP 1999, 189 ff.
Scheffen, Erika	Änderungen schadensersatzrechtlicher Vorschriften im Hinblick auf betroffene Kinder und Jugendliche ZRP 2001, 380 f.
Steffen, Erich	Die Balance zwischen „Tätern“ und „Opfern“ im Verkehrsrecht ist gefährdet ZRP 1998, 147 ff. (ZRP-Rechtsgespräch)
Thüsing, Gregor	Das Schadensrecht zwischen Beständigkeit und Wandel ZRP 2001, 126 ff.
Wagner, Gerhard	Die Reform der Arzneimittelhaftung im Entwurf eines Zweiten Schadensersatzänderungsgesetzes VersR 2001, 1334 ff.
Wagner, Gerhard	Das Zweite Schadensersatzrechtsänderungsgesetz NJW 2002, 2049 ff.

Diese Aufstellung ist exemplarisch und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Unser Anliegen ist es, bei Bedarf sowohl dem Praktiker als

auch dem wissenschaftlich interessierten Leser einige Nachschlaghilfen an die Hand zu geben.

14. Autoren

Jörg-Christian Deister hat Rechtswissenschaften an der Georg-August-Universität in Göttingen studiert und seine Referendarzeit im Bereich des Oberlandesgerichts Celle verbracht. Nach dem 2. Juristischen Staatsexamen war er mehrere Jahre in der zentralen Kraftfahrt-Schadenabteilung eines großen Industrieversicherers tätig. Im Anschluss daran wechselte er zur Hannover Rückversicherungs-AG/E+S Rückversicherungs-AG. Innerhalb des Bereiches Claims Management, einer Serviceabteilung, die interne und externe Dienstleistungen rund um die Schadenbearbeitung erbringt, ist er für den Länderbereich Deutschland mit den Schwerpunkten Kraftfahrzeug-Haftpflicht und Allgemeine Haftpflicht zuständig. Jörg-Christian Deister ist Mitautor des von Bergmann/Kienzle verfassten Fachbuches „Krankenhaushaftung“, das im März 2003 in der 2. Auflage erschienen ist.



Andreas Kelb studierte von 1976 bis 1981 an der Universität Hannover Wirtschaftswissenschaften mit den Schwerpunkten Wirtschaftspolitik, Öffentliche Finanzen, Personal und Arbeit. Nach dem Abschluss als Diplomökonom trat er in die damalige Eisen und Stahl Rückversicherungs-AG ein und war dort ab Beginn im Underwriting des deutschen Vertragsgeschäfts tätig. Seit 1997 leitet er bei der E+S Rück einen Servicebereich, der sich mit Grundsatzfragen aus der Rückversicherung der HUK-Sparten befasst. Hierzu gehören u.a. Rentabilitätsbetrachtungen im proportionalen und nichtproportionalen Bereich, Quotierungen nichtproportionaler Verträge und die Entwicklung von Serviceprodukten für unsere Zedenten. Seit 2001 ist Andreas Kelb als Bereichsleiter für die Vertragsrückversicherung der Aktionärszedenten der E+S Rück verantwortlich.



Bisher erschienen:

Nr. 1

M. Rehfeld, N. A. Sittaro, E. Wehking
Psychische Folgeschäden
Ein Problem in der Unfall- und
Haftpflichtversicherung

Nr. 2

J. Brollowski, A. Kelb, H. Lemcke, E. Wehking
E+S Rück Fachtagung
Haftpflichtschaden
und Psyche

Nr. 3

I. Geis, Th. Hoeren, Chr. Nießen, J. Roth
Neue Medien – Neue Risiken:
Haftpflichtfragen rund
um das Internet

Nr. 4

Chr. Günther
Gebührenrecht – Legal Expenses:
Rechtskosten und Schadensersatz
im deutschen und US-amerikanischen
Haftungsrecht

Nr. 5

H.-G. Bollweg, J. Brollowski, H. Lemcke, G. Wagner
Quo vadis Deliktsrecht?

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck oder Übersetzung mit
Angabe der Quelle gestattet.
Die Urheberrechte hat die E+S Rück.

Erschienen im Februar 2003

Herausgeber:

E+S Rückversicherungs-AG
Karl-Wiechert-Allee 50
30625 Hannover

Telefon 05 11/56 04-0
Telefax 05 11/56 04-11 88
www.es-rueck.de

Autoren und Ansprechpartner:

Jörg-Christian Deister
Telefon 05 11/56 04-13 69
joerg-christian.deister@es-rueck.de

Andreas Kelb
Telefon 05 11/56 04-13 00
andreas.kelb@es-rueck.de