

Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung

Die Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung (KH-Versicherung) erbringt ihre Leistungen, wenn durch den Gebrauch des versicherten Fahrzeugs ein Dritter geschädigt wird. Sie gehört insoweit zu den wenigen Pflichtversicherungen in Deutschland und soll als solche sicherstellen, dass die dem Kfz-Halter auferlegte, umfassende Gefährdungshaftung auch in finanzieller Hinsicht erfüllbar bleibt.

Versicherungsrechtlich sind bei der KH-Versicherung einige Sonderregelungen zu beachten, die der Ausgestaltung als Pflichtversicherung und dem Gedanken des Opferschutzes Rechnung tragen.

Wirtschaftlich gesehen gehört die KH-Versicherung immer noch zu den beitragsstärksten Versicherungssparten, in der nunmehr auch wieder positive Geschäftsergebnisse ausgewiesen werden.

Pflichtversicherung

Aus Gründen des Verkehrsoferschutzes handelt es sich bei der KH-Versicherung nicht um eine freiwillige Versicherung, sondern um eine Pflichtversicherung (§ 1 PflVG), die der Kfz-Halter für sich, den Eigentümer und den Fahrer aufrechterhalten hat, wenn das Fahrzeug im öffentlichen Verkehr eingesetzt wird.

Wer ein Fahrzeug im öffentlichen Verkehr gebraucht oder den Gebrauch gestattet, obwohl für dieses Fahrzeug der erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht oder nicht mehr besteht, kann mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit einer Geldstrafe bestraft werden (§ 6 PflVG).

Unter Umständen kann das Fahrzeug auch durch die Behörden eingezogen werden, wenn die Tat vorsätzlich begangen wurde und das Fahrzeug dem Täter oder dem Teilnehmer im Zeitpunkt der Entscheidung gehörte.

Befreiungstatbestände

Ausnahmen von der Versicherungspflicht:

- Fahrzeuge von Bund, Ländern und Gemeinden (mehr als 100.000 Einwohner) sowie von Gemeinde- und Zweckverbänden, denen ausschließlich Körperschaften des öffentlichen Rechts angehören. Den Körperschaften ist es unbenommen, Versicherungsschutz für ihre Kfz bei einem Versicherer einzudecken, was sie in der Regel auch über regionale Kommunalversicherer tun. Treten sie jedoch als "Selbstversicherer" auf, dann haften sie im Rahmen der gesetzlich festgesetzten Mindestversicherungssummen wie ein Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer.
- Private Kraftfahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 6 km/h nicht übersteigt.
- Selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h, wenn sie den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen. Arbeitsmaschinen sind Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart im Wesentlichen zur Leistung von Arbeiten, und nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt sind (z. B. Bagger, Straßenwalzen). Außerdem müssen sie vom Bundesverkehrsministerium als selbstfahrende Arbeitsmaschine anerkannt sein.
- Anhänger, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen.
- Alle Fahrzeuge, die nicht im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden.

Ungeachtet der bestehenden Eigentumsverhältnisse und ohne Rücksicht auf eine Widmung im Sinne des öffentlichen Wegerechts findet nach der Rechtsprechung "öffentlicher Verkehr" auf allen Plätzen und Wegen statt, zu denen jedermann mit Billigung oder stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten tatsächlichen Zugang hat.

In der Regel ist dies auch bei Grundstücken anzunehmen, bei denen der Kreis der Zugangsberechtigten beschränkt ist, beispielsweise auf Lieferanten oder Kunden. Man spricht dann von sog. "**beschränkt-öffentlichen Verkehrsflächen**", wozu insbesondere Betriebsgrundstücke auf Grund ihrer tatsächlichen Nutzung durch betriebsinterne bzw. -externe Personen und Fahrzeuge gehören.

Für **Hub- und Gabelstapler** ist die Qualifizierung des Einsatzortes (öffentliche/nicht öffentliche Verkehrsfläche) von entscheidender Bedeutung, wenn es um die Frage des richtigen Versicherungsschutzes geht, da sie keine weiteren Befreiungskriterien erfüllen (sie sind meistens schneller als 6 km/h und nicht als Arbeitsmaschine anerkannt).

Hieran hat sich auch durch die 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.10.2003 nichts geändert, da diese die Stapler nur in zulassungsrechtlicher Hinsicht den selbstfahrenden Arbeitsmaschinen gleichstellt. Versicherungsrechtlich bleibt es bei der generellen Versicherungspflicht nach dem , wenn sie im öffentlichen Bereich eingesetzt werden.

Für diese Fahrzeuge ist dann eine KH-Versicherung nach Maßgabe der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) abzuschließen. Eine Betriebs-Haftpflichtversicherung (BHV) wird nicht als eine dem entsprechende Versicherung anerkannt. Sog. "KH-Zusatzdeckungen" zur BHV stellen nur dann eine akzeptable Ersatzlösung dar, wenn sie bezüglich des Versicherungsschutzes auf die AKB verweisen.

Die unterschiedlichen Lösungsansätze für den Versicherungsschutz von Gabelstaplern sehen dann wie folgt aus:

	bis 6 km/h	über 6 km/h
Öffentliche Verkehrsfläche	BHV	KH-Versicherung
Beschränkt-öffentl. Verkehrsfläche	BHV	KH-Versicherung
Nicht öffentl. Verkehrsfläche	BHV	BHV

Tab. 1: Versicherungsschutz für Gabelstapler

Versicherungsunternehmen

Die KH-Versicherung kann gemäß § 5 Abs. 1 PflVG nur bei einem im Inland zum Betrieb dieser Versicherung befugten Versicherungsunternehmen abgeschlossen werden. Dies sind:

- Versicherer mit Sitz oder Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland, die nach deutschem Recht zugelassen wurden.
- Versicherer mit Sitz und Zulassung in einem EU-Mitgliedsland, die in der Bundesrepublik Deutschland über eine eingerichtete Niederlassung verfügen oder die Kraftfahrtversicherung im Wege des Dienstleistungsverkehrs anbieten und diese Auslandstätigkeit der Aufsichtsbehörde des Sitzlandes angezeigt wurde.

Direktanspruch/-klage

Der Geschädigte hat gemäß § 3 PflVG einen Direktanspruch gegen den gegnerischen Haftpflichtversicherer. Er kann also seinen Schaden sowohl beim Schädiger (VN oder mitversicherte Person) als auch beim Haftpflichtversicherer geltend machen.

Tipp

In einem sich gegebenenfalls anschließenden Gerichtsverfahren ist es allerdings sinnvoll, aus prozesstaktischen Gründen neben dem Versicherer auch den Fahrer bzw. Halter zu verklagen, da diese dann nicht mehr als Zeuge vernommen werden können.

Handelt es sich bei dem gegnerischen Haftpflichtversicherer um ein ausländisches Unternehmen, das die KH-Versicherung in Deutschland im Wege des Dienstleistungsverkehrs betreibt, so kann auch dieses Unternehmen im Inland verklagt werden.

Die Adresse des gegnerischen Haftpflichtversicherers kann beim **Zentralruf der Autoversicherer** rund um die Uhr unter folgender Telefonnummer erfragt werden: **0180 25026**.

Faxanfragen sind ebenfalls möglich: **040 33965401**.

Bei der Anfrage sind folgende Angaben zu machen:

- Die eigene Anschrift,
- der Name des gegnerischen Fahrzeughalters,
- Kennzeichen und Typ des gegnerischen Fahrzeugs sowie
- das Unfalldatum.

Liegen diese Daten vor, wird ebenfalls der eintrittspflichtige Haftpflichtversicherer informiert, so dass sich dieser sofort mit dem Geschädigten in Verbindung setzen kann.

Umfang des Versicherungsschutzes

Die KH-Versicherung schützt die versicherten Personen vor Ersatzansprüchen auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts wegen Schäden, die durch den Gebrauch des versicherten Fahrzeugs entstanden sind.

Versicherte Personen

Neben dem VN können auch weitere mitversicherte Personen ihre Versicherungsansprüche selbstständig geltend machen, ohne Vertragspartner des Versicherers zu sein.

Hierzu gehören:

- Der **Halter**, d. h. die Person, die die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Kfz besitzt und es für eigene Rechnung in Gebrauch hat. Die Haltereigenschaft ist also weder an die Eigentümerstellung noch an die Eintragung im Fahrzeug-

brief geknüpft. Vielmehr leitet sich die Haltereigenschaft aus den tatsächlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen ab, wenngleich diese Kriterien überwiegend bei denjenigen anzutreffen sind, auf die das Kfz auch zugelassen ist.

- Der **Eigentümer** des Fahrzeugs. Wer Eigentümer ist, richtet sich nach den sachenrechtlichen Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts (§§ 929 ff. BGB). Die Erwähnung des Eigentümers dürfte allerdings von wenig praktischer Relevanz sein, da seine Haftung äußerst selten ist.
- Der **Fahrer**, d. h. derjenige, der das Kfz zum Zeitpunkt des Unfalls unter eigener Verantwortung führt. Dies kann u. U. auch der unberechtigte Fahrer sein, wenngleich diesem nur ein eingeschränkter Versicherungsschutz zur Verfügung steht (Verstoß gegen Schwarzfahrerklauseln, § 2b Abs. 1b AKB).
- Der **Beifahrer**, wenn er im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses zum VN oder Halter den berechtigten Fahrer zu seiner Ablösung oder zur Vornahme von Lade- und Hilfsarbeiten nicht nur gelegentlich begleitet.
- **Omnibusschaffner**, die im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum VN oder Halter tätig werden.
- Der **Arbeitgeber** oder **öffentliche Dienstherr** des VN, wenn das versicherte Fahrzeug mit Zustimmung des VN für dienstliche Zwecke gebraucht wird. Der Arbeitgeber bzw. Dienstherr des VN soll von Ansprüchen freigestellt werden, für die er gemäß §§ 278, 831, 839 BGB, Art. 34 GG haftet, wenn der VN sein eigenes Fahrzeug zu Dienstfahrten einsetzt und dabei ein Schaden verursacht wird.

Schadenersatzansprüche

Der Versicherungsschutz bezieht sich auf Schadenersatzansprüche, die auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts gegenüber den Versicherten erhoben werden.

§§ 832 ff. BGB - Unerlaubte Handlungen

Diese Bestimmungen verpflichten den Verursacher zum Schadenersatz bei der Verletzung bestimmter absoluter Rechtsgüter, und zwar des Körpers, der Gesundheit oder des Eigentums, soweit er die Schadenverursachung zu vertreten hat (Vorsatz oder Fahrlässigkeit).

Hat bei der Entstehung des Schadens allerdings ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, so hängt der Umfang des Schadenersatzes von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Es ist dann eine anteilige Haftungsquote zu ermitteln.

Beispiel

Auf einer Kreuzung stoßen zwei Fahrzeuge zusammen, wobei beide Beteiligten den Unfall verschuldet haben. Einer war mit zu hoher Geschwindigkeit unterwegs, während der andere seine Wartepflicht verletzt hatte. Die Gerichte gehen in diesen Fällen in der Regel von einer Haftungsquote in Höhe von 50 Prozent aus.

Dieser Grundsatz galt bis zum 1.8.2002 nicht nur für Erwachsene, sondern auch für **Kinder**, die bereits das 7. Lebensjahr vollendet hatten und die entsprechende Einsichtsfähigkeit besaßen. Mit dem Schadenrechtsänderungsgesetz wurde nun die Position von Kindern als schwache Verkehrsteilnehmer verbessert, indem ihre Deliktsfähigkeit für den Verkehrsbereich heraufgesetzt wurde. Sie wird nunmehr mit Vollendung des 10. Lebensjahres erreicht.

Beispiel

Ein 9-jähriges Kind läuft ohne Beachtung des Verkehrs auf die Straße und wird dabei von einem Auto schwer verletzt. Der Mithaftungseinwand kann nicht erhoben werden. Der Schaden ist demnach in vollem Umfang von dem Versicherer zu übernehmen.

Diese Schutzregelung gilt allerdings nicht, wenn die Verletzung vorsätzlich erfolgte.

§§ 7 ff. StVG - Gefährdungshaftung

Wird beim Fahrzeugbetrieb ein Mensch getötet, verletzt oder eine Sache beschädigt, dann ist der Halter des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf ein Verschulden zum Schadenersatz verpflichtet.

Der Schaden muss bei dem **Betrieb** des Fahrzeugs entstanden sein, d. h. dem Betrieb zuzurechnen sein. Wegen der recht hohen Verkehrsgefahr wird der Betriebsbegriff eher weit gefasst, sodass ein Schaden bereits dann beim Betrieb entstanden ist, wenn er durch die dem Kfz-Betrieb typisch innewohnende Gefährlichkeit verursacht wurde.

Beispiel

Kippt ein zum Parken abgestelltes Motorrad um, weil der Boden nachgibt, dann wurde es nicht ordnungsgemäß abgestellt.

Das Umkippen ist dem vorangegangenen Betrieb zuzurechnen, so dass sich auch insoweit die vom Kfz ausgehende Betriebsgefahr verwirklicht hat.

Die Gefährdungshaftung entfällt, wenn der Unfall durch **höhere Gewalt** verursacht wurde. Höhere Gewalt ist ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen Dritter herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Fahrzeughalter hinzunehmen ist.

Die wesentlichen Kriterien lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Geschehen wirkt von außen auf den Fahrzeugbetrieb (die zum Schaden führende Ursache steht in keinem Zusammenhang mit dem Fahrzeugbetrieb).
- Das Ereignis ist so außergewöhnlich, dass es nicht vorhersehbar war.
- Trotz größtmöglicher Sorgfalt blieb das Ereignis für den Fahrzeughalter unabwendbar.

Beispiel

- Auf Grund eines Blitzeinschlages kommt das Kfz von der Straße ab und erfasst einen Fahrradfahrer, der erheblich verletzt wird.
 - Es werden Steine von einer Autobahnbrücke geworfen. Das Kfz kommt ins Schleudern und beschädigt die Leitplanke wie auch ein seitlich fahrendes Fahrzeug
 - Ein unvorhersehbar außergewöhnlich starker Orkan wirft das Kfz um, so dass es zu einer Massenkarambolage kommt.
-

Eine spezielle Haftungssituation ist gegeben, wenn an dem Verkehrsunfall ein oder mehrere Kfz oder Anhänger, Tiere oder eine Eisenbahn beteiligt sind und diese den Schaden mitverursacht haben.

In diesen Fällen wird die Haftung und Aufsichtspflicht des Kfz-Halters gegenüber den am Unfall beteiligten anderen Kfz- und Anhängerhaltern, Eigentümern dieser Fahrzeuge, Tierhaltern und Eisenbahnunternehmen nicht erst bei höherer Gewalt, sondern bereits bei einem unabwendbaren Ereignis ausgeschlossen.

Ein **unabwendbares Ereignis** liegt vor, wenn der Verkehrsunfall allein auf einem völlig unvorhersehbaren Verhalten des Verletzten beruht und sowohl der Halter als auch der Fahrer jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beachtet haben.

Beispiel

Ein vorfahrtberechtigter Fahrer stößt mit einem anderen Kfz zusammen. Da er sich insgesamt verkehrsgerecht verhalten hat, ist für ihn der Unfall ein unabwendbares Ereignis. Folglich muss er den Schaden des Unfallgegners nicht ersetzen und kann seinerseits vollen Schadensersatz verlangen.

Bei **Fehlern in der Beschaffenheit** des Fahrzeugs und beim Versagen seiner Vorrichtungen kommt es nicht darauf an, ob der Halter und der Kraftfahrzeugführer jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beachtet haben, da diese typischen Betriebsgefahren stets zu einer Gefährdungshaftung führen.

Beispiel

- Während der Fahrt löst sich die Lauffläche eines Reifens (Beschaffenheitsfehler).
 - Die Anhängerkupplung eines Kfz bricht wegen eines Materialsfehlers, so dass sich der Anhänger während der Fahrt löst und auf ein anderes Fahrzeug auffährt (Versagen einer Vorrichtung).
-

Die Halterhaftung entfällt auch bei **Schwarzfahrten**, wenn das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzt wird. Hat er allerdings die Nutzung durch sein Verschulden ermöglicht, so bleibt der Halter zum Schadenersatz verpflichtet.

Die Gefährdungshaftung wurde um eine Haftung der Halter von **Anhängern** erweitert. Der Geschädigte kann sich folglich bei Unfällen, die sich beim Betrieb eines Gespanns ereignen, sowohl an den Halter des Anhängers als auch an den Fahrzeughalter wenden. Durch die Regelung ist gewährleistet, dass der Geschädigte seine Gefährdungshaftungsansprüche

voll durchsetzen kann, wenn ihm beispielsweise nur die Identifizierung des Anhängers möglich war. Beim Innenausgleich zwischen den Haltern kommt es darauf an, welches Fahrzeug (Anhänger oder Kraftfahrzeug) den Schaden vorwiegend verursacht hat.

Beispiel

Bei einem Unfall mit einem Gespann aus ziehendem Fahrzeug und Anhänger kann sich der Geschädigte nur noch an das Kennzeichen des Anhängers erinnern. Der Versicherer des Anhängers kann den Anspruchsteller nicht mehr an den Versicherer des Zugfahrzeuges verweisen. Vielmehr muss er die angemeldeten Ansprüche aus Gefährdungshaftung direkt regulieren und ggf. einen Innenausgleich mit dem Haftpflichtversicherer des Kfz vornehmen.

Die Gefährdungshaftung besteht auch gegenüber den **Insassen** des Kfz, ausgenommen sind lediglich der Halter, der Fahrer wie auch die Verletzten, die beim Betrieb des Kfz oder des Anhängers tätig waren. Sie können nunmehr auch ihre Ansprüche ohne Nachweis eines Verschuldens durchsetzen. Im Wesentlichen sind dies Personenschäden oder die Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes. Sachschäden sind nur insoweit erstattungsfähig, als sie die beförderte Person an sich trug oder mit sich führte.

Beispiel

Ohne Verschulden des Fahrers platzt ein Reifen. Das Fahrzeug konnte nicht mehr gehalten werden und prallte gegen die Leitplanke. Der schwer verletzte Beifahrer kann ohne einen Verschuldensnachweis die Kosten seiner Heilbehandlung wie auch ein angemessenes Schmerzensgeld verlangen. Darüber hinaus ist ihm auch die ebenfalls beschädigte Brille ersetzen.

Erlittene Körper- und Gesundheitsschäden verlangen nach einem Ausgleich auch des immateriellen Schadens, und zwar nicht nur, wenn sie schuldhaft herbeigeführt wurden, sondern auch dann, wenn vom Anspruchsgegner eine haftungsbewährte Gefahr gesetzt wurde, die sich in der erlittenen Verletzung realisiert hat. Vor diesem Hintergrund können Ansprüche aus Gefährdungshaftung auch mit einem angemessenen Schmerzensgeld verbunden werden, falls es zu einer Körperverletzung bzw. Gesundheitsbeschädigung gekommen ist.

Die Gefährdungshaftung unterliegt folgenden **Höchsthaftungssummen**:

Personenschäden eines Verletzten	Kapitalhöchstbetrag 600.000 EUR maximale Jahresrente 36.000 EUR
Personenschäden mehrere Verletzten	Kapitalhöchstbetrag 3 Mio. EUR maximale Jahresrente 180.000 EUR
Sachschäden ein oder mehrere	300.000 EUR

Tab. 2: Haftungshöchstbeträge 1

Bei der Beförderung gefährlicher Güter sind folgende Sonderregelungen zu beachten:

Personenschäden mehrere Verletzte	Kapitalhöchstbetrag 6 Mio. EUR Maximale Jahresrente 360.000 EUR
Sachschäden an unbeweglichen Sachen	6 Mio. EUR

Tab. 3: Haftungshöchstbeträge 2

Geschäftsführung ohne Auftrag §§ 677 ff. BGB

Von einer Geschäftsführung ohne Auftrag spricht man, wenn ein Kraftfahrer im Interesse eines anderen einen Schaden auf sich nimmt, ohne hierzu verpflichtet gewesen zu sein. Für den Versicherungsschutz kommt es allerdings darauf an, dass diese Aufwendungen Schadenscharakter haben, d. h. unfreiwillig sind.

Beispiel

- Um einen schweren Auffahrunfall zu vermeiden, führt ein Kraftfahrer im Interesse des plötzlich bremsenden Vordermanns ein Ausweichmanöver durch und kollidiert dabei mit einem Drittfahrzeug auf der Gegenfahrbahn. Er kann nun von dem durch das Ausweichmanöver Begün-

stigten Freistellung von den Schadenersatzansprüchen Dritter verlangen, die letztendlich vom Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer übernommen werden.

- Ansprüche eines Helfers, der beim Bergen eines verunglückten Fahrzeugs verletzt wird.
-

Vertragshaftung

Hierbei geht es um Schadenersatzansprüche wegen Verletzung von Haupt- und Nebenpflichten eines Dienstvertrages, Werkvertrages (insbesondere Beförderungsvertrages) oder eines beliebigen anderen Vertrages.

Beispiel

Bei der Anlieferung von Heizöl verletzt der Fahrer Kontrollpflichten, so dass es zum Überlaufen des Heizöltanks kommt.

Die verletzte Vertragspflicht sollte aber weitestgehend dem Bereich des Kraftfahrzeug-Haftpflichttrisikos zugeordnet werden können.

Ansprüche aus reiner Vertragserfüllung sowie Erfüllungssurrogate (insbesondere Schadenersatz wegen Nichterfüllung) gehören nicht zu den gesetzlichen Schadenersatzansprüchen.

Öffentlich-rechtliche Ansprüche

Der Versicherungsschutz bezieht sich grundsätzlich nicht auf öffentlich-rechtliche Schadenersatzansprüche.

Anders verhält es sich jedoch, wenn die Aufwendungen als sog. "Rettungskosten" (Aufwendungen zur Abwehr oder Minderung eines Schadens) zu qualifizieren sind. Dass der VN insoweit auch auf öffentlich-rechtlicher Grundlage zur Kostenerstattung herangezogen werden kann, ist dann unerheblich.

Beispiel

Die zuständige Ordnungsbehörde verfügt nach einem Tankwagenunfall das Ausbaggern des mit Öl getränkten Erdreichs zwecks Vermeidung einer Grundwasserkontamination und stellt dem Halter die Kosten in Rechnung.

Versicherte Schäden

Die Schadensersatzpflicht kann sich auf verschiedene Schadensarten beziehen:

Personenschaden

Schäden, die durch Verletzung oder Tötung einer Person entstehen (Personenschäden). Die Haftung beschränkt sich allerdings nicht auf den unmittelbaren Schaden (Arztkosten, Schmerzensgeld), sondern erfasst ggf. auch den Verdienstausfall des Verletzten.

Beispiel

Bei einem Verkehrsunfall wird ein Mensch verletzt. Es entstehen Behandlungs- und Heilkosten; ein Schmerzensgeld wird verlangt.

Sachschaden

Schäden durch Beschädigung oder Zerstörung einer Sache.

Beispiel

Beim Herausfahren aus einer Parklücke wird ein anderes Fahrzeug gestreift. Es müssen erhebliche Lackschäden beseitigt werden. Der Geschädigte nimmt sich einen Mietwagen oder verlangt für die Dauer der Reparatur eine Nutzungsentschädigung.

Ein Sachschaden liegt nicht nur bei einem Sachsubstanzschaden vor, sondern auch dann, wenn derart auf die Sache eingewirkt wird, dass ihre Gebrauchsfähigkeit entweder ganz aufgehoben oder nicht unerheblich gemindert ist.

Auch das Abhandenkommen einer Sache kann unter Umständen einen Sachschaden darstellen.

Beispiel

Nach einem Verkehrsunfall werden aus einem ungesichert abgestellten Fahrzeug Gegenstände gestohlen.

Vermögensschaden

Vermögensschäden sind Schäden, die weder mit einem Personen- noch mit einem Sachschaden mittelbar oder unmittelbar zusammenhängen.

Da nur wenige Vorschriften eine Anspruchsgrundlage für reine Vermögensschäden bieten, kommt die Regulierung von reinen Vermögensschäden in der Praxis recht selten vor.

Beispiel

- Geschäftsführung ohne Auftrag, wenn ein Lkw verbotswidrig abgestellt und dadurch eine Straßenbahn am Weiterfahren behindert wurde.
 - Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb.
 - Die Amtshaftung nach [§ 839 BGB](#).
-

Gebrauch des Fahrzeugs

Gemäß § 10 Abs. 1 AKB muss der Kfz-Haftpflichtversicherer nur solche Schäden regulieren, die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursacht wurden.

Der Begriff des Gebrauchs schließt den Begriff des "Fahrzeugsbetriebs" im Sinne des [§ 7 StVG](#) ein und geht sogar darüber hinaus.

Er bestimmt sich nach dem Interesse, das der Versicherte daran hat, durch den Einsatz des Kraftfahrzeugs nicht mit Haftpflichtansprüchen belastet zu werden, und zwar unabhängig davon, ob diese auf den [§§ 7 StVG](#), 823 ff. oder anderen Haftungsnormen beruhen.

Entscheidend ist allein, dass der Schadenfall mit dem Gefahrenbereich, für den der Versicherer deckungspflichtig ist, in einem haftungsrechtlich relevanten Zusammenhang steht und sich die vom Kfz als solchem ausgehende Gefahr auf den Schadenverlauf ausgewirkt hat.

Die wesentlichen Fälle im Zusammenhang mit dem Fahrzeuggebrauch können wie folgt zusammengefasst werden:

- Das **Führen des Fahrzeugs** gehört grundsätzlich zum Fahrzeuggebrauch.
- Auch das **Be- und Entladen** des Kfz wird nach allgemeiner Auffassung für die Dauer der Be- und Entladetätigkeit als Gebrauch des Kfz angesehen. Hierzu gehören ebenfalls Vorbereitungshandlungen, wie z. B. das Herbeiholen von Werkzeug oder das Abdecken von Schächten, wenn sie dem Be- und Entladen unmittelbar vorausgehen. Der Gebrauch des Kfz findet regelmäßig dann sein Ende, wenn die Ladung das Kfz verlassen hat und erstmals abgestellt wird.

Beispiel

- Ein beladener Einkaufswagen macht sich selbstständig, als der Fahrer gerade dabei ist, die Heckklappe seines Fahrzeugs zu öffnen. Der Ladevorgang beginnt in der Regel mit dem Öffnen des Kofferraums und endet mit dem anschließenden Verschließen.
 - Beim Beladen mit Öl aus einem Tankwagen mittels einer auf ihm befindlichen Pumpe kommt es zu einem Überlaufschaden, weil die Sperreinrichtung versagt.
-

- Das **Ein- und Aussteigen** selbst gehört ebenfalls zum Fahrzeuggebrauch.

Beispiel

- Ein Radfahrer fährt gegen eine geöffnete Wagentür, die vom Fahrer unmittelbar zum Aussteigen geöffnet wurde.
 - Ein Gebrauch liegt ebenfalls vor, wenn der Fahrer aussteigt, um Passanten nach dem Weg zu fragen, und es auf der Straße zu einem Unfall kommt.
 - Kein Gebrauch liegt vor, wenn ein Busfahrer aussteigt, um kurz sein auf der gegenüberliegenden Straßenseite stehendes Haus aufzusuchen und bereits einen Meter als Fußgänger zurückgelegt hat.
-

- Zum Gebrauch gehört das **Parken** des Fahrzeugs.

Beispiel

Der Fahrer schiebt ein Motorrad zur Seite, um dadurch leichter ausparken zu können, und beschädigt es dabei.

- **Reparaturarbeiten** am Kfz sind als Gebrauch mitversichert, wenn der VN oder der Fahrer das Kfz repariert und dabei ein Drittschaden verursacht wird.

Beispiel

Der VN führt Schweißarbeiten an seinem Privatfahrzeug in einer fremden Werkstatt durch, wobei es auf Grund des Funkenflugs zu einem Brandschaden kommt.

- Besteht für eine selbstfahrende Arbeitsmaschine eine KH-Versicherung auf AKB-Basis, so erfasst der Versicherungsschutz neben dem Verkehrsrisiko auch das **Arbeitsrisiko**.

Beispiel

Beim Entladen mit einem Gabelstapler wird die Zugmaschine beschädigt.

In der Regel legen die Versicherer diesen Kraftfahrtversicherungen noch die "Sonderbedingungen 11 für versicherungspflichtige Arbeitsmaschinen" zu Grunde, mit denen typische Klauseln der Betriebs-Haftpflichtversicherung, beispielsweise die Bearbeitungsschadenklausel, in die KH-Versicherung eingeführt werden.

Hinweis

Schadenfälle, die nicht dem Kfz-Gebrauch zurechenbar sind, können allerdings ergänzend über eine bestehende Betriebs- oder Privat-Haftpflichtversicherung versichert sein. Vor diesem Hintergrund empfiehlt es sich, derartige Grenzfälle ebenfalls zur Betriebs- oder Privat-Haftpflichtversicherung anzumelden, zumal diese in der Regel keine Rückstufungen im Schadenfall vorsehen. Andererseits können aber auch höhere Deckungssummen wie auch ein teilweise weitergehender Deckungsumfang für eine Regulierung über die KH-Versicherung sprechen.

Der Deckungsausschluss erfolgt in der Privat-Haftpflichtversicherung durch die sog. "**Kleine Benzinklausel**" sowie durch die "**Große Benzinklausel**" in der Betriebs-Haftpflichtversicherung. Wenngleich durch diese Risikobegrenzungen ein weitestgehend lückenloser Anschlussversicherungsschutz zur KH-Versicherung sichergestellt sein soll, so bedeutet dies aber nicht, dass ein der KH-Versicherung zuzuordnendes, dort aber ausgeschlossenes Risiko bereits deshalb von der Privat- oder Betriebs-Haftpflichtversicherung gedeckt ist, weil über die KH-Versicherung kein Versicherungsschutz erhältlich ist.

Beispiel

Ein Minderjähriger fährt unberechtigt mit einem fremden Fahrzeug und beschädigt dies dabei. Während der KH-Versicherer wegen § 11 Nr. 3 AKB (Ausschluss von Schäden am versicherten Fahrzeug) nicht eintrittspflichtig ist, kann der Privat-Haftpflichtversicherer seine Leistungspflicht mit Verweis auf die kleine Benzinklausel ablehnen, da der Schaden beim Gebrauch eines Fahrzeugs eingetreten ist.

Leistungsarten

Wie in der Haftpflichtversicherung üblich, so ist auch in der KH-Versicherung der Anspruch des VN in der Regel nicht auf Zahlung, sondern auf Befreiung von Schadenersatzansprüchen Dritter gerichtet.

Dieser Pflicht kann der Versicherer auf zwei Arten nachkommen:

- Soweit sich die Schadenersatzforderungen des Geschädigten als begründet darstellen, wird der Versicherer sie durch **Zahlung eines Geldbetrages** befriedigen. Vorher muss er den VN jedoch über sein Vorhaben informieren, damit dieser beispielsweise die Gelegenheit zur Aufrechnung hat.
- **Unbegründete Schadenersatzansprüche** kann der Versicherer aber auch **abwehren** (Rechtsschutzfunktion). Die insoweit entstehenden Kosten (z. B. Rechtsanwaltskosten, Prozesskosten, Sachverständigenkosten) sind dann allein von ihm zu tragen und können nicht auf die Versicherungssumme angerechnet werden.

Der Versicherer gilt als bevollmächtigt, alle ihm zur Befriedigung oder Abwehr des Anspruchs zweckmäßig erscheinenden Erklärungen im Namen des VN abzugeben. Die bedingungsmäßige **Regulierungsvollmacht** ist unwiderruflich und wirkt

auch gegenüber den mitversicherten Personen. Sie gilt bis zur endgültigen Erfüllung der Regulierungspflicht, d. h. auch dann, wenn der Vertrag zwischenzeitlich beendet wurde. Sie wird auch nicht dadurch beeinträchtigt, dass der Schaden die vereinbarte Versicherungssumme übersteigt.

Der Versicherer besitzt bei der Regulierung einen **Ermessensspielraum**, ob und in welcher Höhe er Zahlungen an den Geschädigten vornimmt. Er ist zwar nicht an Weisungen des VN gebunden, jedoch dürfen bei seiner pflichtgemäßen Ermessungsausübung schützenswerte Belange des VN nicht unberücksichtigt bleiben. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn geltend gemachte Schadenersatzansprüche eindeutig und leicht nachweisbar unbegründet sind. Auszugehen ist dabei von der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Regulierung, wie sie sich für den zuständigen Sachbearbeiter dargestellt hat. Der Versicherer kann auch prozessökonomische Erwägungen (Kosten, Höhe des Anspruchs) in seine Ermessensentscheidung einfließen lassen.

Reguliert der Versicherer dennoch und stellt sich anschließend heraus, dass dieses Verfahren ermessensfehlerhaft war, so kann der VN von seinem Versicherer Ersatz für den hieraus entstandenen Schaden (in der Regel Rückstufungsschaden) verlangen. Die Beweislast für ein pflichtwidriges Regulierungsverhalten trägt allein der VN.

Falls der VN mit einer Regulierung nicht einverstanden ist, weil es sich aus seiner Sicht um offensichtlich unbegründete Haftpflichtansprüche handelt, sollte er dem eigenen Versicherer ein **Regulierungsverbot** aussprechen. Derartige Anweisungen sind für den Versicherer nicht bindend, doch zeigt die Praxis, dass viele Versicherer durchaus berechnete Regulierungseinwände ihrer VN aufgreifen oder ihnen zumindest nachgehen.

Deckungssummen

Die vereinbarten Versicherungssummen bilden die Höchstgrenze für die Leistung des Versicherers bei jedem Schadenergebnis, wobei mehrere zeitlich zusammenhängende Schäden aus derselben Ursache als ein Schadenereignis anzusehen sind.

Beispiel

- Bei einem Unfall werden mehrere Personen und Fahrzeuge beschädigt. Es handelt sich um ein Schadenereignis.
 - Bekommt der Fahrer nach einer Kollision ein Fahrzeug wieder in die Gewalt und verliert er anschließend wegen einer Eisfläche erneut die Kontrolle, so dass er erst in einem Vorgarten zum Stehen kommt, dann liegen mehrere selbstständige Ereignisse vor.
-

In der KH-Versicherung können unterschiedlich hohe Versicherungssummen abgeschlossen werden.

Nachdem die bislang übliche unbegrenzte Deckung auf Grund fehlenden Rückversicherungsschutzes aufgegeben wurde, beträgt nunmehr die derzeitige **maximale Haftungssumme 100 Mio. EUR**.

Aus Gründen des Opferschutzes schreibt das) folgende **Mindestversicherungssummen für Kfz und Anhänger** vor:

Personenschäden je Person	2,5 Mio. EUR
bei drei und mehr Personen insgesamt	7,5 Mio. EUR
Sachschäden	500.000 EUR
Vermögensschäden	50.000 EUR

Tab. 4: Mindestversicherungssummen Kfz und Anhänger

Bei Kfz, die der **Beförderung von Personen** dienen, und **mehr als 9 Plätze** (ohne den Fahrersitz) aufweisen, erhöhen sich die oben genannten Beträge für das Kfz unter Ausschluss der Anhänger:

für den 10. und jeden weiteren Platz um	50.000 EUR für Personenschäden
	2.500 EUR für Sachschäden
	500 EUR Vermögensschäden
Ab dem 81. Platz für jeden weiteren Platz	25.000 EUR für Personenschäden
	1.250 EUR für Sachschäden
	250 EUR für Vermögensschäden

Tab. 5: Mindestversicherungssummen Busse

Der Gesetzgeber kann die Mindestversicherungssummen per Rechtsverordnung den jeweiligen Verhältnissen anpassen. Sie gelten dann nicht nur für neue, sondern auch für bereits bestehende Versicherungsverträge.

In bestimmten Fallkonstellationen haftet der Versicherer nur im Rahmen der amtlich festgesetzten Mindestversicherungssummen:

- Bei sog. "kranken" Versicherungsverhältnissen, bei denen der Versicherer dem Geschädigten seine Leistungsfreiheit aus dem Innenverhältnis nicht entgegenhalten kann;
- Bei der Nachhaftung des Kfz-Haftpflichtversicherers nach Beendigung des Vertrages gemäß [§ 3 Nr. 5 Pflichtversicherungsgesetz](#) ();
- Bei Annahmewang gemäß [§ 5 PflVG](#).

Reicht die Deckungssumme einmal nicht zur Befriedigung aller Schadenersatzansprüche aus, dann hat dies folgende Auswirkungen:

- Der VN kann für den überschießenden Betrag persönlich in Anspruch genommen werden.
- Ein Überschreiten der Versicherungssumme führt außerdem dazu, dass die Kosten eines Rechtsstreits vom Versicherer nur im Verhältnis der Versicherungssumme zur Gesamthöhe der Ansprüche übernommen werden.
- Sind Rentenzahlungen zu leisten, und übersteigt der Kapitalwert die Versicherungssumme bzw. Restversicherungssumme, so hat der Versicherer von jeder Rate nur einen Teil zu decken, und zwar im Verhältnis der Versicherungssumme zum Kapitalwert der Rente.
- Erkennt der Versicherer, dass die Versicherungssumme zur Abdeckung sämtlicher Forderungen nicht ausreicht, so hat er gemäß [§§ 155 Abs. 1](#) und [156 Abs. 3 VVG](#) ein Kürzungs- und Verteilungsverfahren durchzuführen.

Ausschlüsse

Nach [§ 4 Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung](#) () kann der KH-Versicherer seine Einstandspflicht nur in dem dort genannten Umfang ausschließen.

Es handelt sich dabei um **folgende Tatbestände**:

- Haftpflichtansprüche, die auf Grund eines Vertrages oder einer besonderen Zusage über den Umfang der gesetzlichen Haftpflicht hinausgehen.

Beispiel

Für einen Schwertransport wird eine Ausnahmegenehmigung nach [§ 70 StVZO](#) benötigt. Die Behörden verlangen häufig eine Haftungsklausel, die über den Haftungsumfang des [§ 7 StVG](#) hinausgeht. Im Schadenfall wäre der Versicherer an diese Haftungserklärung nicht gebunden.

- Haftpflichtansprüche des VN, Halters oder Eigentümers gegen mitversicherte Personen wegen Sach- oder Vermögensschäden. Versichert bleiben allerdings Personenschäden, wenn z. B. der VN als Beifahrer in Folge eines vom Fahrer verschuldeten Unfalls verletzt wird ([§§ 4 Nr. 1 KfzPflVV](#), 11 Nr. 2 AKB).

Beispiel

Sind zwei Fahrzeuge desselben VN an einem Unfall beteiligt und erleidet der VN als Insasse eines der Fahrzeuge einen Personenschaden, so kann er seinen eigenen Versicherer in Anspruch nehmen.

- Haftpflichtansprüche wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens des Fahrzeugs, auf das sich die Versicherung bezieht, sind ausgeschlossen. Mit diesem Risikoausschluss soll eine Abgrenzung gegenüber der Kaskoversicherung erfolgen und verhindert werden, dass der Fahrzeugeigentümer Ansprüche gegen den Fahrer geltend macht, die dann von seinem Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer zu regulieren wären.

Beispiel

Der VN überlässt seiner Tochter das Fahrzeug, das diese beim Einparken beschädigt. Für die insoweit bestehenden Schadenersatzansprüche des VN ist der KH-Versicherer nicht eintrittspflichtig, da es sich um einen Ersatzanspruch wegen Beschädigung des haftpflichtversicherten Fahrzeugs handelt.

Versichert bleibt jedoch die Beschädigung betriebsunfähiger Fahrzeuge beim nicht gewerbsmäßigen Abschleppen im Rahmen üblicher Hilfeleistung.

Beispiel

Ein Fahrzeug bleibt mit Motorschaden liegen und wird von einem herbeigerufenen privaten Pannenhelfer abgeschleppt. Auf Grund eines groben Fahrfehlers kommt das abgeschleppte Fahrzeug aus der Spur und schlägt gegen die Leitplanke. Für den insoweit eingetretenen Schaden am gezogenen Fahrzeug besteht Versicherungsschutz über die KH-Versicherung des Zugfahrzeugs.

- Ausgeschlossen sind Ersatzansprüche wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommen von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen. Dabei ist Beförderung als zweckgerichtetes Handeln zu verstehen, das gerade darauf abzielt, eine Ortsveränderung der Sache zu bewirken.

Beispiel

- Ein Lkw hat Paletten mit Fernsehgeräten geladen, die sich während der Fahrt lösen und herunterfallen. Der Eigentümer macht Schadenersatzansprüche gegenüber dem Frachtführer geltend, die dieser nicht zur KH-Versicherung anmelden kann.
- Beim Anfahren des Lkws fällt eine Elektroameise von der Ladefläche und wird erheblich beschädigt. Die Elektroameise gehört nicht zu den beförderten Sachen, da sie nur als Hilfsmittel mittransportiert wird und eine zielgerichtete Ortsveränderung nicht erfolgt.

Eine bedingungsmäßige Ausnahme besteht allerdings für Gegenstände, die mit Willen des Halters üblicherweise bei sich geführt werden (z. B. Kleidungsstücke, Brillen, Handtaschen etc.).

- Ausgeschlossen ist die Erstattung von reinen Vermögensschäden, die auf Nichteinhaltung von Liefer- und Beförderungsfristen zurückzuführen sind.

Beispiel

Ein für 13.00 Uhr bestelltes Taxi fährt erst um 13.30 Uhr vor, so dass der Fahrgast sein Flugzeug verpasst und damit ein vorteilhafter Geschäftsabschluss nicht getätigt werden kann. Der insoweit entstandene Schaden kann nicht beim KH-Versicherer geltend gemacht werden, da Ansprüche aus der Nichteinhaltung von Beförderungsfristen ausgeschlossen sind.

- Nicht versichert sind Ersatzansprüche aus der Verwendung des Fahrzeugs bei behördlich genehmigten Fahrtveranstaltungen, bei denen es auf die Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt oder den dazu gehörigen Übungsfahrten. Soweit dieser Ausschluss greift, kommt in der Regel die Haftpflichtversicherung des Veranstalters zum Tragen.
- Ersatzansprüche wegen Schäden durch Kernenergie sind ausgeschlossen.
- Der Versicherer haftet nicht bei vorsätzlich herbeigeführten Versicherungsfällen, wobei bedingter Vorsatz bereits ausreicht, d. h. der VN nimmt den Erfolg bedingt in Kauf. Dieser Ausschluss führt sogar zur Leistungsfreiheit des Versicherers gegenüber dem Geschädigten, der sich in diesem Fall aber an die Verkehrshilfe e. V. wenden kann.

Unfallbericht

Angebot für Kfz-Flotte

Bescheinigung für die Zuordnung zur Tarifgruppe B des Tarifes für die Kraftfahrtversicherung

Persönliche Erklärung des Versicherungsnehmers zur Zuordnung zur Tarifgruppe A des Tarifs für die Kraftfahrtversicherung

SFR-Übertragung auf einen anderen Versicherungsnehmer gemäß Nr 28 (6) des Tarifs für die Kraftfahrtversicherung

SFR-Übertragung TB 26 Abs. 4

SFR-Übertragung TB 26 Abs. 5

SFR-Übertragung TB 28 Abs. 1

AVB für die Kraftfahrtversicherung (AKB) - inkl. Autoschutzbrief

Tarifbestimmungen für die Kraftfahrtversicherung (TB) - inkl. Autoschutzbrief