

Die Gefahrerhöhung in der Kraftfahrzeughaftpflicht- und Kaskoversicherung

Bearbeitet von

Ulrike Kortüm, Peter Albrecht, Hans-Jochen Bartels, Oliver Brand

1. Auflage 2013. Taschenbuch. XII, 187 S. Paperback

ISBN 978 3 89952 737 7

Format (B x L): 14,8 x 21 cm

Gewicht: 306 g

Wirtschaft > Finanzsektor & Finanzdienstleistungen: Allgemeines >
Versicherungswirtschaft

schnell und portofrei erhältlich bei

beck-shop.de
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

A. Einleitung

I. Einführung

Die wichtigste Voraussetzung einer funktionierenden Versicherungswirtschaft ist ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen der Leistungspflicht des Versicherers und der ihm dafür vom Versicherungsnehmer geschuldeten Prämie. Um Störungen dieses Äquivalenzverhältnisses zu vermeiden, enthält das Versicherungsvertragsgesetz verschiedene Instrumente. Die Standardlaufzeit einer Kraftfahrtversicherung beträgt ein Jahr, der Versicherungsvertrag stellt also ein Dauerschuldverhältnis dar. Um sicherzustellen, dass das Gleichgewicht während dieser gesamten Vertragsdauer gewahrt wird, werden dem Versicherungsnehmer sowohl vor als auch nach dem Vertragsschluss Verhaltensgebote auferlegt.

Vor Abschluss des Versicherungsvertrags muss der Versicherungsnehmer etwaige gefahrerhebliche Umstände anzeigen. Auf Grundlage dieser Kenntnis entscheidet der Versicherer, ob und zu welchen Konditionen er sich vertraglich mit dem Versicherungsnehmer binden möchte. Auch nach dem Abschluss des Versicherungsvertrags treffen den Versicherungsnehmer mehrere Verhaltensgebote: Ist der Versicherungsfall eingetreten, muss der Versicherungsnehmer versuchen, den Schaden abzuwenden oder ihn zumindest zu mindern. Der Versicherer hat außerdem die Möglichkeit, im Wege der allgemeinen Vertragsbedingungen vertragliche Obliegenheiten zu vereinbaren. Schließlich stellt auch das in § 23 VVG aufgestellte Gebot zur Nichtvornahme einer Gefahrerhöhung ein nachvertragliches Verhaltensgebot dar.

Im Jahre 2009 wurden vom statistischen Bundesamt 41.825 Unfälle im Straßenverkehr vermerkt, 3.997 hiervon, mithin fast 10 Prozent, wurden durch technische Mängel am Fahrzeug wie abgefahrenen Reifen oder mangelhafte Bremsen verursacht.¹ Der Sinn und Zweck der Gefahrerhöhungsregeln lässt sich hieran gut verdeutlichen: Benutzt ein Kraftfahrer dauerhaft Reifen mit abgefahrenem Profil, erhöht dies die Gefahr eines Unfalls. Der Eintritt des Versicherungsfalles ist nun wahrscheinlicher, folglich wird

¹ Weitere Ausführungen im Internet auf der Website des Statistischen Bundesamtes: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Verkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/Content50/UrsachenPersonenschaden,templateId=renderPrint.psml>.

das beim Abschluss des Versicherungsvertrags zugrunde gelegte Gleichgewicht zwischen Prämienaufkommen und Versicherungsleistung gestört. Da es dem Versicherer nicht zumutbar wäre, an die Bedingungen des geschlossenen Vertrages gebunden zu bleiben, müssen ihm im Falle einer Gefahrerhöhung unterschiedliche Reaktionsmöglichkeiten eingeräumt werden.

Bis zur Verabschiedung eines ersten einheitlichen deutschen Gesetzes im Jahre 1908 herrschte auf dem Gebiet des Versicherungsvertragsrechts eine große Rechtszersplitterung.² Da die Problematik einer Gefahrerhöhung bereits zu diesem Zeitpunkt bekannt war, wurden deren Voraussetzungen und Rechtsfolgen in den §§ 23 ff. VVG a. F. geregelt. Auch das aktuelle VVG enthält in den §§ 23 ff. VVG Normen zur Gefahrerhöhung. Allerdings haben sich deren Rechtsfolgen durch die VVG-Reform im Jahre 2008 gravierend verändert: Einerseits haben die Rechte des Versicherers durch die Abschaffung vollständiger Leistungsfreiheit bei einfacher und grober Fahrlässigkeit eine erhebliche Einschränkung erfahren. Andererseits steht dem Versicherer nun ein Prämienerhöhungsrecht zu, was zur Folge hat, dass bestehende Rechtsverhältnisse auch bei gefahrerhöhendem Verhalten aufrechterhalten werden können.

II. Stand der Forschung

Schon 1916 beschäftigte sich *Förster*³ mit dem Begriff und den Rechtsfolgen einer Gefahrerhöhung. Bemerkenswert an seiner Monographie ist, dass schon damals dieselbe Rechtslage herrschte wie zum Zeitpunkt der VVG-Reform im Jahre 2007. Im Jahre 1935 erschien die Dissertation von *von der Hagen*⁴, die sich, ebenso wie die von *Förster*, hauptsächlich mit dem Begriff der Gefahr sowie der Gefahrerhöhung befasste. 5 Jahre später veröffentlichte *Hantelmann* seine Dissertation über die Gefahrerhöhung,⁵ wobei er als Infanterieschütze im Jahre 1940 auf die besondere Gefährdung des Kriegsteilnehmers in der Lebensversicherung einging. 1956 und 1967 folgten weitere Dissertationen zum allgemeinen Institut der Gefahrerhö-

² Weitere Ausführungen bei *Koch*, VW 2008, S. 900.

³ *Förster*, Die Gefahrerhöhung in der Privatversicherung.

⁴ *Von der Hagen*, Der Begriff der Gefahrerhöhung.

⁵ *Hantelmann*, Die Gefahrerhöhung in der Lebensversicherung.

hung von *Harms*⁶ und *Werber*⁷. Während Ersterer vorwiegend die Rechtslage im schweizerischen Recht darstellte und nur an einigen Stellen auf das deutsche Recht verwies, verglich Letzterer in seiner Dissertation das deutsche Rechtsinstitut der Gefahrerhöhung mit dem schweizerischen, französischen, italienischen, schwedischen und englischen Recht. Im Jahre 1993 erschien eine weitere Dissertation von *Hegnon*⁸, welche sich ebenfalls mit der Gefahrerhöhung beschäftigte.

Obwohl seit der VVG-Reform im Jahre 2008 zahlreiche Aufsätze veröffentlicht wurden, die sich mit den geänderten Gefahrerhöhungsvorschriften beschäftigen,⁹ erschien auf dem Feld des monographischen Schrifttums seitdem nur eine Dissertation von *Sarembo*, die einen Rechtsvergleich zwischen dem deutschen Institut der Gefahrerhöhung und dem US-amerikanischen Recht anstrebt.¹⁰

Die Kommentierungen von *Bruck/Möller*,¹¹ *Langheid/Wandt*,¹² *Looschelders/Pohlmann*,¹³ *Prölss/Martin*¹⁴, *Römer/Langheid*¹⁵ und *Rüffer/Halbach/Schimikowski*¹⁶ enthalten allgemeine Ausführungen zur Gefahrerhöhung, die Besonderheiten in der Kraftfahrtversicherung werden in den Werken von *Feyock/Jacobsen/Lemor*,¹⁷ *Halm/Kreuter-Lange/Schwab*¹⁸ und *Stiefel/Maier/Halbach*¹⁹ kommentiert.

⁶ *Harms*, Die Gefahrerhöhung im Versicherungsvertrag.

⁷ *Werber*, Die Gefahrerhöhung.

⁸ *Hegnon*, Der Tatbestand der Gefahrerhöhung im Versicherungsrecht.

⁹ *Armbriüster*, JZ 2012, S. 46; *Günther/Spielmann*, r + s 2008, S. 133 und S. 177; *Heiss*, VR 2009, S. 25; *Hering*, SVR 2008, S. 5; *Heß, Rainer/Burmann*, NZV 2009, S. 7; *Knappmann*, VRR 2009, S. 9; *ders.*, ZAP 2009, S. 361; *Loacker*, VersR 2008, S. 1285; *Looschelders/Pohlmann*, ZVersWiss 2009, S. 13; *ders.*, ZVersWiss 2009, S. 13; *ders.*, VersR 2008, S. 1; *Neuhaus*, r + s 2008, S. 45; *Nugel*, NJW-Spezial 2010, S. 265; *ders.*, MDR 2008, S. 1320; *ders.*, NZV 2008, S. 11; *Pohlmann*, VersR 2008, S. 437; *Richter*, SVR 2009, S. 13; *ders./Wilms*, SVR 2008, S. 158; *Rixecker*, ZfS 2009, S. 5 *Ruppertz*, SVR 2009, S. 321; *Schäfers*, VersR 2011, S. 842; *Schirmer*, DAR 2008, S. 181; *Schmid*, VersR 2008, S. 471; *Stahl*, NZV 2009, S. 265; *Unberath*, NZV 2008, S. 537; *Veith*, VersR 2008, S. 1580.

¹⁰ *Sarembo*, Die Gefahrerhöhung.

¹¹ *Bruck/Möller*, Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz.

¹² *Langheid/Wandt*, Münchener Kommentar Versicherungsvertragsgesetz.

¹³ *Looschelders/Pohlmann*, VVG-Kommentar.

¹⁴ *Prölss/Martin*, Versicherungsvertragsgesetz.

¹⁵ *Römer/Langheid*, Versicherungsvertragsgesetz.

¹⁶ *Rüffer/Halbach/Schimikowski*, Versicherungsvertragsgesetz.

¹⁷ *Feyock/Jacobsen/Lemor*, Kraftfahrtversicherung § 1 PflVG, Rn. 15.

¹⁸ *Halm/Kreuter-Lange/Schwab*, AKB-Kommentar § 26 Rn. 17.

¹⁹ *Stiefel/Maier/Halbach*, Kraftfahrtversicherung § 23 VVG Rn. 11.

Zur Abschaffung des Alles-oder-nichts-Prinzips und der damit verbundenen Frage der Zulässigkeit einer vollständigen Leistungsfreiheit sind in jüngerer Zeit zahlreiche Aufsätze erschienen.²⁰ Insbesondere hinzuweisen ist auf den Aufsatz von *Armbrüster*, der sich kritisch mit dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 22. Juni 2011 (BGH IV ZR 225/10) auseinandersetzt.²¹ In diesem Urteil entschied der Bundesgerichtshof, dass der Versicherer in Ausnahmefällen und nach Abwägung der Einzelfallumstände die Leistung völlig versagen darf, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt hat.

III. Gang der Untersuchung

Diese Arbeit befasst sich sowohl mit den Tatbestandsvoraussetzungen als auch mit den Rechtsfolgen einer Gefahrerhöhung in der Kasko- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Zunächst wird im Rahmen einer Grundlegung geklärt, ob das in § 23 VVG enthaltene Verhaltensgebot zur Nichtvornahme einer Gefahrerhöhung eine gesetzliche Pflicht oder eine Obliegenheit darstellt. Überdies widmet sich die Arbeit der Frage, welchen Inhalt und Zweck dieses Verhaltensgebot hat. Sodann werden die Besonderheiten erforscht, die bei gefahrerhöhendem Verhalten in der Kraftfahrtversicherung vorliegen.

Da das Versicherungsvertragsrecht als Sonderprivatrecht grundsätzlich nur dann Regelungen treffen muss, wenn es vom allgemeinen Schuldrecht abweicht, beschäftigt sich der nächste Abschnitt mit verwandten Instituten des Gefahrerhöhungsinstituts. Hierbei wird insbesondere das Konkurrenzverhältnis zur Störung der Geschäftsgrundlage gemäß § 313 BGB und zum allgemeinen Schadensersatzrecht gemäß § 280 BGB erörtert.

²⁰ Ansichten im Schrifttum, die sich gegen den vollständigen Wegfall des Leistungsanspruchs wenden: *Heß/Burmann*, NJW-Spezial 2007, S. 159 (160); *Marlow*, VersR 2007, S. 43 (45); *Nugel*, MDR 2008, S. 1320 (1324); *ders.*, MDR-Sonderbeilage 2007, S. 23 (27); *Richter/Wilms*, SVR 2008, S. 158 (159); ebenso: *Marlow/Spuhl*, Das neue VVG kompakt S. 95; *P/M-Prölss* § 28 Rn. 136; *VersRHdb-Marlow* § 13 Rn. 96f.

²¹ *Armbrüster*, JZ 2012, S. 46; kritisch auch: *Schäfers*, VersR 2011, S. 842.

Die Untersuchung beschränkt sich allerdings nicht nur auf etwaige Konkurrenzverhältnisse zu Rechtsinstituten des allgemeinen Zivilrechts, sondern erstreckt sich auch auf verwandte Institute im Versicherungsvertragsrecht, beispielsweise auf die Regeln über die Herbeiführung des Versicherungsfalles in der Kasko- und Haftpflichtversicherung. Da die Relevanz der Allgemeinen Versicherungsbedingungen seit der Deregulierung im Jahre 1994 stark zugenommen hat, wird auch auf das Konkurrenzverhältnis zu den vertraglichen Obliegenheiten eingegangen.

Sodann werden die Grundstrukturen der Gefahrerhöhung erörtert. Da die Neukodifikation der Rechtsfolgen einer Gefahrerhöhung eines der Kernstücke der VVG-Reform war, erfolgt die Auseinandersetzung mit den Rechtsfolgen vor der Darstellung des Tatbestands. Relevant ist bei den Rechtsfolgen nicht nur die Frage, ob das Kündigungsrecht entgegen dem Wortlaut von § 24 Abs. 2 VVG auch bei einer schuldlos vorgenommenen subjektiven Gefahrerhöhung besteht, sondern auch, ob das Vertragsanpassungsrecht den Versicherer wegen seines teilweise ungenauen Gesetzeswortlauts in § 25 VVG zu einer rückwirkenden Prämienanpassung berechtigt. Im Mittelpunkt der Ausführungen über die Leistungsfreiheit gemäß § 26 VVG steht deren Beweislastverteilung, da hier untersucht werden muss, ob diese ein Redaktionsversehen darstellt.

Auf den Tatbestand der Gefahrerhöhung wird nur insoweit eingegangen, als Besonderheiten in der Kraftfahrtversicherung bestehen. Hierbei werden drei Fallgruppen gebildet: Gefahrerhöhungen, die aus persönlichen Fahrermängeln resultieren, Gefahrerhöhungen wegen eines untauglichen Fahrzeugzustands und schließlich gefahrerhöhendes Verhalten des Versicherungsnehmers, das zu einer Entwendung des Fahrzeugs führt.

Während im Rahmen der Gefahrerhöhung wegen verkehrsuntüchtiger Fahrer insbesondere die Probleme der Abschaffung des Alles-oder-nichts-Prinzips untersucht werden sollen, liegt der Schwerpunkt bei der Gefahrerhöhung wegen eines untauglichen Fahrzeugs auf der versicherungsrechtlichen Relevanz von Abnutzungserscheinungen und Tuning. Bei der dritten Gruppe, der Gefahrerhöhung, die zur Entwendung des Kraftfahrzeugs führt, wird schließlich das Institut der Herbeiführung des Versicherungsfalles gemäß § 81 VVG näher beleuchtet.

Schließlich soll im Rahmen eines Ausblicks etwaiger Reformbedarf diskutiert werden. Dies geschieht im Hinblick auf das Bestreben, einen einheitlichen europäischen Versicherungsmarkt zu bilden. Im Zuge dessen sollen auch die in diesem Zusammenhang entworfenen Principles of European Insurance Contract Law (PEICL) besondere Beachtung finden.