

## F. Fazit

Die Kosten für die Einholung eines Gutachtens über die Höhe des Fahrzeugschadens nach einem Verkehrsunfall gehören nach § 249 BGB zu den auszugleichenden Nachteilen, wobei nur in Ausnahmefällen des Bagatellschadens, oder der Unbrauchbarkeit, der Erstattungsanspruch bereits dem Grunde nach ausscheidet.

Die Höhe der Sachverständigenkosten gliedert sich in Grundhonorar und Nebenkosten auf, wobei es einer gesetzlichen Grundlage für die Ermittlung mangelt, so dass der Markt als Regulativ wirkt.

Bei der Ermittlung des Grundhonorars wird sich überwiegend in der Rechtsprechung an die BVSK-Honorarbefragung angelehnt, die sich an der Höhe des Fahrzeugschadens orientiert, diesbezüglich jedoch erhebliche Spannweiten aufweist.

Die Nebenkosten in der Rechnung des Sachverständigen werden auf den tatsächlichen Anfall im Einzelfall zu reduzieren sein, denn einer Pauschalisierung hat der BGH eine Absage erteilt. Der Geschädigte wird sich daher zukünftig bei der Auftragserteilung eines Gutachtens intensiver mit den Kosten auseinandersetzen müssen, die der Sachverständige in Rechnung stellt, um nicht Gefahr zu laufen, einen Teil der Kosten selbst tragen zu müssen, wobei keine umfassende Marktforschung von dem Geschädigten erwartet werden kann.

## Aus der Praxis

### Die Fahrerschutzversicherung in der anwaltlichen Unfallschadenregulierung

— RA Rolf-Helmut Becker, FA für Verkehrsrecht und für Versicherungsrecht, Bergneustadt

*Seit der Einführung des Schadensrechtsänderungsgesetzes im Jahr 2002 stehen den Insassen eines Fahrzeugs gem. § 8a StVG im Rahmen der Gefährdungshaftung Ansprüche gegenüber dem Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs zu. Allein der Führer des Fahrzeugs bleibt weiterhin schutzlos, sofern er nicht über weitergehende Versicherungen verfügt. Die Fahrerschutzversicherung soll diese Lücke schließen, ist aber noch weitgehend unbekannt. Der Beitrag bietet einen Überblick über die Fahrerschutzversicherung. Er zeigt Möglichkeiten auf, wie der Versicherer – aber auch der Makler – im Wege der Quasideckung in Haftung genommen werden kann, falls die Fahrerschutzversicherung aufgrund unzureichender Aufklärung nicht in den Versicherungsvertrag eingeschlossen wurde.*

#### A. Fahrerschutzversicherung

##### 1. Einleitung

Die Fahrerschutzversicherung wurde in Skandinavien entwickelt und war auch in Belgien und Luxemburg verbreitet, bevor sie dann nach 2002 auch in Deutschland eingeführt wurde.<sup>1</sup> Seit Geltung des Schadensrechtsänderungsgesetzes vom 1.8.2002 sind sämtliche Insassen im Fahrzeug im Hinblick auf die Ausdehnung der Gefährdungshaftung im Rahmen von § 8a StVG geschützt, da ihnen eigene, verschuldensunabhängige Ansprüche gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs zuerkannt werden. Allein der Führer des Fahrzeugs kann gem. § 8 Nr. 2 StVG keine Ansprüche geltend machen. Falls dieser nicht über eigene weitergehende Versicherungen wie

Unfallversicherung oder sonstige Personenversicherungen verfügt, ist er schutzlos. Diese Lücke will die Fahrerschutzversicherung schließen, weshalb sie sehr häufig auch als eine Art „Vollkaskoversicherung für Personenschäden“ bezeichnet wird.<sup>2</sup>

Der Bedarf ist groß. Zwischen 2007 und 2013 schwanken die Zahlen der polizeilich erfassten Unfälle zwischen gut 2,3 und gut 2,4 Millionen. Die Zahl der Getöteten und Verletzten ist seit 2007 bis ins Jahr 2014 rückläufig. Während im Jahre 2007 noch fast 5.000 Getötete zu beklagen waren, waren dies Ende 2013 noch gut 3.300 Personen.<sup>3</sup> Von den insgesamt im Jahre 2013 verunglückten Personen von knapp 380.000 waren rund 64.000 Schwerverletzte und 310.000 Leichtverletzte. Es kann nun allein geschätzt werden, dass von den Unfallbeteiligten rund 50 % oder aber überschlägig 190.000 Kraftfahrzeugführer betroffen sind. Hiervon werden erfahrungsgemäß mehr als 50 % keinen oder keinen vollen Deckungsanspruch haben, weil sie den Unfall allein oder teilweise selbst mit verursacht haben. Diese unfallgeschädigten Kraftfahrzeugführer bedürfen dringend der Absicherung durch die Fahrerschutzversicherung. Die Praxis zeigt, dass die Fahrerschutzversicherung noch viel zu selten eingeschlossen wird. Das Produkt Fahrerschutzversicherung ist sowohl auf Seiten der Anbieter wie aber auch auf

<sup>1</sup> Vgl. Wilms in Himmelreich/Halm/Wilms, Handbuch des Fachanwaltes Verkehrsrecht, Kapitel 23, Rn 5.

<sup>2</sup> Vgl. Schwab in Halm/Kräuter/Schwab, AKB, Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung, Kommentar, S. 1097, Rn 1.

<sup>3</sup> Vgl. Destatis Fachserie 8, Reihe 7, S. 44.

wegen der Verbraucher weitgehend ungedeckt, wie die eigenen Feststellungen des Verfassers ergeben haben. Als dieser die Fahrerschutzversicherung vor drei Jahren in einem kleinen Flottenvertrag bei einer der größten deutschen Versicherungen verankern wollte, wurde ihm mehrfach durch die Agentur mitgeteilt, dass ein solches Produkt nicht bestehe. Dies korrespondiert mit den Umfragen, die der Verfasser regelmäßig bei seinen Vortragsveranstaltungen durchführt und die belegen, dass allenfalls 20 % der Fachanwälte für Verkehrsrecht Kenntnis von der Fahrerschutzversicherung haben. Diese Situation wird sich schon deshalb in naher Zukunft ändern, weil die Versicherungen gehalten sind, die Fahrerschutzversicherung aktiv „zu vermarkten“, wollen sie nicht dauerhaft ohne entsprechende Deckungsprämie im Rahmen der Quasideckung eintrittspflichtig sein.

## II. Umfang des Versicherungsschutzes

Alle großen Versicherer bieten die Fahrerschutzversicherung an. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sei verwiesen auf Allianz, HUK, R+V, Generali, AXA und VHV. Es gibt allerdings kein einheitliches Bedingungsnetz,<sup>4</sup> was letztlich dazu führt, dass ein sehr unterschiedliches Vertragsnetz vorgefunden wird. Allen Bedingungsnetzen ist gemein, dass der berechnete Fahrer Versicherungsschutz erfahren soll. Üblicherweise wird formuliert, dass der berechnete Fahrer bei einem Personenschaden so gestellt wird, wie ein sonstiger anspruchsberechtigter Insasse. Dementsprechend sollen Personenschäden reguliert werden, wie ein Haftpflichtversicherer dies nach deutschem Recht und nach den gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen zu tun verpflichtet ist. Dies aber regelmäßig mit der nicht unerheblichen Einschränkung, dass der Schaden beim Lenken des Fahrzeugs entstanden sein muss, mit der Folge, dass die haftungsträchtigen Fälle beim Ein- und Aussteigen bzw. beim Be- und Entladen in der Fahrerschutzversicherung ausgeschlossen sind. Während bei einigen Versicherungen beispielsweise das Schmerzensgeld ausdrücklich ausgeschlossen ist, wird es von einzelnen Versicherern einschränkungslos und von anderen bis zu einer limitierten Höhe geleistet. Typisch für die Fahrerschutzversicherung ist indes, dass der Personenschaden, wie im Haftpflichtbereich üblich, abgedeckt wird. Dies stellt im Übrigen auch die deutliche Besserstellung des Produktes „Fahrerschutzversicherung“ gegenüber der früher häufig abgeschlossenen Insassenunfall- oder Unfallversicherung dar. Hier wird doch regelmäßig erst bei einer dauernden Invalidität geleistet. In der Unfallschadenregulierung treten aber mitunter sehr hohe Schadenersatzansprüche auf, ohne dass es zu einer dauernden Invalidität kommt, mit der Folge, dass Unfallversicherungen häufig keine sachgerechte Deckung versprechen. Hier sei nur an die Fälle des mehrere Monate andauernden Heilungsverlaufes gedacht. Hier kommt es mitunter zu hohen Ansprüchen auf Entgeltschadenersatz bzw. zu vermehrten Bedürfnissen, ohne dass nach

Ablauf der Jahrestrift eine Invalidität verbleibt. Für über den einzigen Ernährer der Familie für viele Monate mit seiner Arbeitskraft aus, so kann dies für die Familie existenzvernichtende Wirkung entfalten.

## III. Subsidiarität

Allen Fahrerschutzversicherungsverträgen ist gemein, dass diese nur subsidiär leisten wollen. So heißt es z.B. bei der HUK-Coburg Versicherung in den Versicherungsbedingungen wie folgt<sup>5</sup>:

„Wir leisten nicht, soweit ihnen wegen des Unfalls aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Regelungen ein deckungsgleicher Anspruch gegen einen Dritten (z.B. Unfallgegner, Haftpflichtversicherer, Sozialversicherungsträger, Arbeitgeber, Dienstherr, privater Krankenversicherer) zusteht.“

Dementsprechend wird die Fahrerschutzversicherung auch als eine Art Restschadenversicherung bezeichnet.<sup>6</sup> Dies führt dazu, dass immer dann, wenn kongruente gesetzliche oder vertragliche Ansprüche des Fahrers gegenüber Dritten bestehen, die Fahrerschutzversicherung keine Leistungen zu erbringen hat. Berücksichtigt man, dass das Schadensvolumen der Haftpflichtversicherer sich in ganz besonderem Maße auf Ersatzleistungen gegenüber Sozialversicherungsträgern erstreckt, so zeigt sich, dass das Haftungsrisiko für die Fahrerschutzversicherer überschaubar ist, zumal auch sonstige vertragliche Ansprüche vorgehen, mit der Folge, dass auch die privat versicherten Geschädigten insoweit die private Krankenversicherung in Anspruch zu nehmen haben. Dementsprechend verbleibt Raum für die Fahrerschutzversicherung immer in den Fällen, in denen der geschädigte Fahrer weder gegenüber einem Sozialversicherungsträger noch gegenüber einem sonstigen privaten Versicherungsträger Leistungen durchsetzen kann. Die Fahrerschutzversicherung ist danach zunächst einmal in Quotierungsfällen von ganz besonderer Bedeutung. Trifft den Fahrer ein Mitverschulden oder eine Mithaftung, so kann er seine Ansprüche gegenüber dem Dritten bekannterweise nur quotalt geltend machen. Im Falle einer Unaufklärbarkeit musste er sich bislang mit einer Quote von 50 % begnügen. Liegt aber eine Fahrerschutzversicherung vor, so kann er den ungedeckten Anspruch gegenüber der Fahrerschutzversicherung geltend machen. Darüber hinaus ist zu denken an die Fallkonstellationen, in denen der Geschädigte in der Kfz-Haftpflichtversicherung deshalb keine Deckung erfährt, weil der Unfallverursacher in Selbstmordabsicht vorsätzlich das Unfallgeschehen herbeiführt, mit der Folge, dass eine Deckung in der Kfz-Haftpflichtversicherung gem. § 103 VVG ausgeschlossen ist. Die Fahrerschutzversicherung ist überdies nicht nur in den Fällen hilfreich, in denen der Fahrer den Entlastungsbeweis nach

<sup>4</sup> Vgl. Schwab in Halm/Kräuter/Schwab, AKB, S. 1098, Rn 4.

<sup>5</sup> Vgl. AKB HUK A.4.7.1.

<sup>6</sup> Vgl. Wilms in Himmelreich/Halm, Handbuch des Fachanwaltes Verkehrsrecht, 3. Aufl., Kapitel 23, Rn 24.

§ 18 Abs. 1 S. 2 StVG nicht führen kann, sondern insbesondere auch in den Fällen, in denen der Schaden durch kleine Kinder oder nicht haftpflichtversicherte Erwachsene verursacht wird.

## B. Der Rechtsanwalt in der Unfallschadenregulierung

### I. Prüfungsumfang

Mandant und Rechtsanwalt sind durch den Anwaltsvertrag miteinander verbunden. Dieser kann auch stillschweigend zustande kommen.<sup>7</sup> Nach § 43 BRAO hat der Rechtsanwalt seinen Beruf gewissenhaft auszuüben. Hieraus hat der BGH schon früh abgeleitet, dass der Rechtsanwalt zu einer allgemeinen, umfassenden und möglichst erschöpfenden Beratung seines Mandanten verpflichtet ist.<sup>8</sup> Dementsprechend hat der Rechtsanwalt diejenigen Schritte einzuleiten, die zu dem erstrebten Ziel zu führen geeignet sind und hat Nachteile für den Mandanten, soweit möglich, zu verhindern.<sup>9</sup> In der Unfallschadenregulierung bedeutet dies, dass der Rechtsanwalt gehalten ist, dem unfallgeschädigten Mandanten sämtliche von der Rechtsprechung entwickelten Ansprüche ungeschmälert zukommen zu lassen. Dies setzt aber zwingend eine umfangreiche Befragung des Mandanten über von diesem unterhaltene Versicherungen voraus, selbst für den Fall, dass es dem Mandanten vordergründig allein um die Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen aus einem konkreten Unfallereignis geht. Dementsprechend ist der Rechtsanwalt – wenn nicht zwangsläufig gehalten – doch jedenfalls gut beraten, sich den jeweiligen Kfz-Versicherungsvertrag des Mandanten vorlegen zu lassen. Nur in Kenntnis dieses Versicherungsvertrags wird der Rechtsanwalt überprüfen können, ob hier weitergehende Versicherungsansprüche bestehen, die für den Mandanten nutzbar gemacht werden können. Nur in Kenntnis des Versicherungsvertrags wird der Rechtsanwalt beispielsweise überprüfen können, ob dem Mandanten über den vom gegnerischen Haftpflichtversicherer zu zahlenden Wiederbeschaffungsaufwand hinaus weitergehende Ansprüche zufließen können. Hier sei nur an die Möglichkeit der Neupreisentschädigung gedacht, wenn der versicherte Mandant möglicherweise innerhalb eines Zeitfensters von 12, 18 oder 24 Monaten einen Neuwagen beanspruchen kann. Gleichzeitig wird er – nunmehr sind wir im Thema – feststellen, ob der Mandant möglicherweise über eine Fahrerschutzversicherung verfügt, mit der Folge, dass Ansprüche hieraus nutzbar zu machen sind.

Da der rechtssuchende Mandant sein Bedingungsnetzwerk der abgeschlossenen Kfz-Versicherung regelmäßig nicht kennt – wer liest schon regelmäßig das umfangreiche Bedingungsnetzwerk einer abgeschlossenen Versicherung? – erkennt er selbst häufig nicht, welche weitergehenden Versicherungsleistungen in dem Versicherungsvertrag eingeschlossen sind. Hier ist der Rechtsanwalt der berufene Vertreter, für eine umfangreiche Beratung des geschädigten Mandanten Sorge zu tragen. Stellt der beratende Rechtsanwalt beim Studium

des Versicherungsvertrags fest, dass eine Fahrerschutzversicherung in dem Versicherungsvertrag eingeschlossen ist, so wird sich der Personenschadenersatzanspruch auch in Quotierungsfällen bzw. in Fällen des alleinigen Verschuldens durchsetzen lassen. Dies unter Einsatz der vertraglich vereinbarten Fahrerschutzversicherung. Stellt der beratende Rechtsanwalt bei der Lektüre des Versicherungsvertrags indes fest, dass eine Fahrerschutzversicherung nicht eingeschlossen ist, so bedeutet dies nicht, dass dem Geschädigten nicht doch, sei es aus der „Quasideckung des eigenen Versicherers“ bzw. aus einem gesonderten Schadenersatzanspruch gegenüber dem Versicherungsmakler aus §§ 60 ff. VVG, Ansprüche zuerkannt werden können, wie später noch darzulegen sein wird. Der Anwendungsbereich der Fahrerschutzversicherung ist aber nicht allein auf die Fälle der Alleinhaftung oder der quotalen Haftung beschränkt. Zu denken ist hier weitergehend an Fallkonstellationen, in denen der Geschädigte in der Kfz-Haftpflichtversicherung deshalb keine Deckung erfährt, weil der Unfallverursacher in Selbstmordabsicht vorsätzlich das Unfallgeschehen herbeiführt, mit der Folge, dass eine Deckung in der Kfz-Haftpflichtversicherung gem. § 103 VVG ausgeschlossen ist. Prüft der Rechtsanwalt hier nicht frühzeitig die mögliche Abdeckung des Schadens im Rahmen der Fahrerschutzversicherung, so wird er den Geschädigten vorzeitig und völlig grundlos auf die Opferentschädigung aus § 12 PflVG mit den limitierten Haftungshöchstgrenzen verweisen. Gleiches gilt in Fallkonstellationen, in denen nicht privathaftpflichtversicherte Fußgänger bzw. kleine Kinder Schäden mit erheblichen Folgen herbeiführen.

So hat der BGH in der Entscheidung vom 13.3.2008<sup>10</sup> ausgeführt, dass der Anwalt des Mandanten auch innerhalb eines eingeschränkten Mandats vor Gefahren zu warnen hat, die sich bei ordnungsgemäßer Bearbeitung aufdrängen, wenn er Grund zu der Annahme hat, dass sich der Auftraggeber dieser Gefahr nicht bewusst ist

### II. Haftung des Rechtsanwalts

Versicherungsvertragsrechtliche Ansprüche verjähren gem. § 195 BGB in drei Jahren ab Kenntnis des Gläubigers (§ 199 Abs. 1 BGB) bzw. unabhängig von dieser Kenntnis nach zehn Jahren (§ 199 Abs. 4 BGB). Da – wie oben ausgeführt – (vgl. Fußnote 8 und 9) der Anwalt zu einer umfassenden und möglichst erschöpfenden Beratung des Mandanten verpflichtet ist, wird der geschädigte Mandant ggf. beim tätigen Rechtsanwalt Regress nehmen, wenn er beispielsweise erst nach Ablauf der Verjährungsfrist von der bestehenden Fahrerschutzversiche-

<sup>7</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 2.7.1998 – IX ZR 63/97, NJW 1998, 3486.

<sup>8</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 21.11.1960 – III ZR 160/59, NJW 1961, 601; BGH, Urt. v. 17.3.1988 – IX ZR 43/87, NJW 1988, 2880, 2881.

<sup>9</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 17.3.1988, a.a.O.; Urt. v. 13.3.2008 – IX ZR 136/07, NJW 2008, 1112, 1113.

<sup>10</sup> Vgl. Fn 9.

nung Kenntnis erlangt. Zu Recht weist *Funk*<sup>11</sup> auf ein entsprechendes mögliches Beratungsverschulden des Rechtsanwaltes hin. Da gerade im Rahmen der zunehmenden Spezialisierung von den spezialisierten Rechtsanwälten erwartet werden darf, dass sie den insoweit relevanten Versicherungsmarkt kennen, wird sich der in Anspruch genommene Rechtsanwalt vermutlich nicht mit Erfolg darauf berufen können, dass er allein mit der Durchsetzung der Haftpflichtschadenersatzansprüche befasst gewesen sei. Dies jedenfalls dann nicht, wenn sich das Mandat auf die „Unfallsache“ erstreckt, wie dies häufig in der Vollmacht eingetragen wird.

### III. Haftung des Versicherers

Kommt es nicht zum Einschluss einer Fahrerschutzversicherung, so sind Ansprüche gegen den Haftpflichtversicherer denkbar aus § 6 Abs. 4 und Abs. 5 i.V.m. Abs. 1 VVG, §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB. Der Versicherer hat den Versicherungsnehmer umfangreich nach seinen Wünschen und Bedürfnissen zu befragen. Berücksichtigt man, dass das Risiko der Fahrerschutzversicherung mit einer Mehrprämie von 7 % auf die Kfz-Haftpflichtversicherung bzw. mit einem Pauschalbetrag von 30 EUR<sup>12</sup> vereinbart werden kann, so wird sich mancher Versicherer fragen lassen müssen, warum es nicht zum Einschluss der Fahrerschutzversicherung insbesondere in den Fällen gekommen ist, wo neben der reinen Haftpflichtversicherung weitere Versicherungen wie Teilkasko, Vollkasko oder Schutzbriefe eingeschlossen wurden. Der Versicherer muss davon ausgehen, dass ein Versicherungsnehmer nachhakt, warum ihm ausgehend von seinen Bedürfnissen eine Fahrerschutzversicherung nicht angeboten wurde, hingegen beispielsweise ein Schutzbrief, obwohl ggf. hier über eine Mitgliedschaft im ADAC oder anderen Serviceclubs ohnehin eine Doppelabsicherung gegeben ist. Der Versicherungsnehmer wird darlegen, in welcher Weise er beraten wurde und dass diese Beratung fehlerhaft und für den erlittenen Schaden kausal geworden ist, wenn es nicht zum Einschluss der Fahrerschutzversicherung gekommen ist. Fehlt bei den allermeisten Agenten bereits die Kenntnis über das vom Versicherer angebotene Produkt Fahrerschutzversicherung, so wird der Versicherer sich in der Folgezeit schwer tun, sich seiner Haftung zu entziehen. Der beratungspflichtige Vertreter des Versicherers muss nämlich die behauptete Fehlberatung substantiiert bestreiten und darlegen, wie er im Einzelnen seiner Beratungs- und Informationspflicht nachgekommen ist. Dieser Pflicht kann er üblicherweise durch Vorlage des Beratungsprotokolls nachkommen. Legt der Versicherungsagent des Versicherers ein entsprechendes Beratungsdokument vor, so obliegt es dann wiederum dem Versicherungsnehmer darzulegen, dass diese Darstellung unzutreffend ist. Hier wird nun zu berücksichtigen sein, dass dem Versicherungsnehmer durch die Rechtsprechung zahlreiche Beweiserleichterungen zuerkannt werden, wenn die Dokumentationsverpflichtungen aus §§ 61, 62 VVG lückenhaft oder nicht nachvollziehbar sind.<sup>13</sup> Die Lückenhaftigkeit des

Besprechungsprotokolls bzw. die Nichtnachvollziehbarkeit einzelner Angaben hat das OLG Frankfurt dazu veranlasst, eine Umkehr der Beweislast anzunehmen. Nach der Entscheidung des OLG Frankfurt musste nicht der Versicherungsnehmer beweisen, dass der Versicherer ihn unzureichend beraten hat, sondern vielmehr der Versicherer, dass er eine pflichtgemäße Beratung durchgeführt hat. Danach führt aber die Beweiserleichterung zu einer faktischen Beweislastumkehr. Da wie üblich das Gespräch allein zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Versicherungsagenten geführt wird, wird ggf. der Versicherer den Beweis ordnungsgemäßer Beratung führen müssen. Er wird dann insbesondere anzugeben haben, ob und warum ggf. nicht auf die Fahrerschutzversicherung hingewiesen wurde. Ein solcher Beweis wird nur in den seltensten Fällen gelingen, weshalb Haftpflichtversicherer einmal mehr gut beraten sind, über das Vorhandensein der Fahrerschutzversicherung aufzuklären und auf einen Einschluss hinzuwirken.

### IV. Haftung des Versicherungsmaklers

Wird der Haftpflichtversicherungsvertrag über einen Makler abgeschlossen, so treffen diesen die Beratungspflichten aus den §§ 60 Abs. 1, 61 Abs. 1 VVG. Kommt der Makler diesen Verpflichtungen nicht ausreichend nach, so haftet er aus § 63 VVG auf Schadenersatz. Anstelle des Versicherers ist dann der Makler in der Pflicht, was vermutlich vielen Maklern in der vollen Konsequenz bis heute nicht bewusst ist. Den Makler treffen weitergehende Verpflichtungen als den Versicherungsagenten. Der Makler hat bei seinem Vertragspartner im Hinblick auf die Gesamtumstände nachzufragen. Der Versicherungsmakler muss den Markt kennen. Er muss die Fahrerschutzversicherung als Produkt zahlreicher Versicherer kennen. Spätestens seit der Entscheidung des BGH vom 26.3.2014<sup>14</sup> sollte sich jeder Versicherungsmakler dahingehend bewusst sein, dass er im Sinne der „Quasideckung“ haftet. Die Pflichten des vom Versicherungsnehmer beauftragten Versicherungsmaklers gehen weit. Er wird als sein Interessen- oder Abschlussvertreter angesehen. Als Vertreter und Berater des Versicherungsnehmers hat er dessen Interessen wahrzunehmen und individuell für den Versicherungsnehmer passenden Versicherungsschutz zu besorgen. Er muss insbesondere von sich aus das Risiko und den Versicherungsbedarf eigenständig ermitteln. Daher muss der Versicherungsmakler dafür einstehen, wenn er im Einzelfall keine zulängliche Beratungsgrundlage beschafft, insbesondere, dass er die Deckungsbedürfnisse des Versicherungsnehmers nicht in dem gebotenen Maße ermittelt hat.<sup>15</sup>

<sup>11</sup> *Funk*, Die Fahrerschutzversicherung – Ein unbekanntes Wesen, zfs 2012, 601.

<sup>12</sup> Vgl. *Wilms*, Kapitel 23, Rn 11.

<sup>13</sup> Vgl. OLG Frankfurt, Ur. v. 30.1.2014 – 12 U 146/12; OLG Saarbrücken, Ur. v. 4.5.2011 – 5U 502/10-76, VersR 2011, 1441 ff.

<sup>14</sup> IV ZR 422/12, VersR 2014, 625 ff.

<sup>15</sup> Vgl. *Rixecker* in *Römer/Langheid*, VVG 3. Aufl., Rn 3 zu § 63.

Berücksichtigt man die relativ geringe Mehrprämie für den Einschluss der Fahrerschutzversicherung, so wird der Makler beim Nichteinschluss schlüssige Argumente vortragen müssen, warum vorliegend ein Einschluss unterblieben ist.

### C. Resümee

Die Mutmaßung von *Heinrichs*,<sup>16</sup> dass die Fahrerschutzversicherung sich zeitnah zum Standard durchsetzen wird, hat sich nach Einschätzung des Verfassers noch nicht erfüllt. Obwohl sie zur sachgerechten Absicherung des hohen Risikos des Kfz-Führers im Straßenverkehr zwingend geboten ist, hat sich die Fahrerschutzversicherung bis zum heutigen Tage nicht durchgesetzt. Sie ist – vom Maklergeschäft abgesehen – wenig verbreitet. Ob es am geringen Provisionsinteresse oder an der Unkenntnis der Versicherungsagenten

am Produkt liegt, kann offen bleiben. Die aufgezeigten Möglichkeiten, Makler aber auch Versicherer selbst, über ein Beratungsverschulden ihrer Agenten in die Pflicht zu nehmen, wird sicherlich zeitnah zu einer weiteren Etablierung der Fahrerschutzversicherung führen. Wünschenswert wäre auch ein gemeinsames Bedingungsmerk, würde dies doch die Akzeptanz vermutlich noch steigern. Da Versicherungsverträge insbesondere zum Jahresende immer wieder gekündigt und neu abgeschlossen werden, ist der Rechtsanwalt in der Unfallschadenregulierung gut beraten, beim Nichteinschluss in den Versicherungsvertrag zu prüfen, ob im Einzelfall der Versicherer oder aber der Makler aus Falschberatung oder unzureichender Beratung in Anspruch zu nehmen ist.

<sup>16</sup> *Heinrichs*, Die Fahrerschutzversicherung, DAR 2011, 565, 571.

## Rezension

**Schah Sedi/Schah Sedi: Das verkehrsrechtliche Mandat, Band 5: Personenschäden, Deutscher Anwaltverlag, 2. Aufl. 2014, 640 Seiten, 79 EUR, ISBN 978-3-8240-1303-6**

Endlich ist die Neuauflage da! Nahezu drei Jahre hat es gedauert, bis der Deutsche Anwaltverlag seine im Jahr 2010 erstmals um das vorliegende Werk der Autoren Schah Sedi/Schah Sedi erweiterte Reihe „Das verkehrsrechtliche Mandat“ aktualisiert hat. Eine Neuauflage war auch zwingend erforderlich, da sich die Rechtsprechung zum Personenschaden rasch weiterentwickelt.

Die Autoren, beide Rechtsanwälte für Verkehrsrecht und für Versicherungsrecht, wagen sich an ein bei der Schadenregulierung durch den Anwalt (in Teilbereichen) oftmals „vergessenes“ Thema heran (Stichwort Haushaltsführungsschaden). Nicht umsonst „droht“ auf dem Gebiet der Personenschäden dem Anwalt stets der Regress, denn hier geht es darum, für den Mandanten finanziell alles herauszuholen, um die erlittenen Schäden zu kompensieren. Wird hier etwas vergessen oder falsch gemacht, wird es auch für die Haftpflichtversicherung des Anwalts vielfach teuer. Zum Teil komplizierte Rechnungen zur Ermittlung des Haushaltsführungsschadens oder des Unterhaltsschadens tragen zudem nicht gerade dazu bei, dass Personenschäden zu „Anwalts Liebling“ zählen. Hinzu kommt, dass gerade beim Personengroßschaden dem Geschädigten und seinem Anwalt auf Seiten des VR hochgradig geschultes Personal gegenüber steht. Die Autoren bringen es daher in der Einleitung auf den Punkt (§ 1, Rn 7): „Um auf gleicher Augenhöhe mit dem Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer verhandeln zu können, bedarf es exzellenter Fachkenntnisse in Verbindung mit Verhandlungsgeschick und

der Fähigkeit, den Lebenssachverhalt des Mandanten in groben Zügen für Jahrzehnte vorauszusehen. ...“

Was ist neu in der 2. Auflage? Selbstverständlich wurde das Werk um die aktuelle Rechtsprechung und Literatur zum Personenschaden erweitert. Darüber hinaus haben die Autoren § 8 komplett neu eingefügt. Hier geht es um die Mediation, die von den Autoren als sog. dritter Weg der Personenschadenregulierung beschrieben wird. Berücksichtigung hat ebenfalls die Neuauflage von *Pardey* zum Haushaltsführungsschaden gefunden, nachdem die Voraufgabe einiger Kritik ausgesetzt war. In meiner Besprechung zur Voraufgabe hatte ich auf die Überschneidungen mit *Hillmann/Schneider*, die sich ebenfalls in der Reihe „Das verkehrsrechtliche Mandat“ mit dem Personenschaden (aus Sicht des Anwalts des Geschädigten) beschäftigen, hingewiesen. Auch dem ist in der Neuauflage Rechnung getragen worden. Die Autoren nehmen nunmehr vermehrt Bezug auf dieses Werk.

Die Verfasser wollen mit ihrem Werk dem Geschädigtenvertreter ein Kompendium an die Hand geben, welches diesem helfen soll, den Personenschaden mit dem Haftpflichtversicherer zur Zufriedenheit des (schwerverletzten oder getöteten) Geschädigten bzw. dessen Angehörigen zu regulieren. Vorab: In dem Vorwort stellen die Autoren klar, dass sie mit ihrem Buch nicht beabsichtigen, wissenschaftliche Probleme aufzuarbeiten, sondern praktische Tipps zur Erreichung eines optimalen Regulierungsergebnisses geben wollen – und dies gelingt ganz hervorragend!

Der Geschädigtenvertreter war bisher aus seiner anwaltlichen Praxis in Bezug auf Personenschäden lediglich Werke gewohnt, die überwiegend von Vertretern der Versicherungswirtschaft verfasst wurden. Zweifelsfrei handelt es sich hier-