

## Aufsatz

# Die Fahrerschutzversicherung – Eine Bestandsaufnahme

## Haftungsrisiken für Versicherer und Rechtsanwälte

— Rechtsanwalt Rolf-Helmut Becker, Fachanwalt für Verkehrsrecht und Versicherungsrecht, Bergneustadt,  
und stud.-jur. Simon Rohr

### A. Einleitung

Seit mehr als zehn Jahren existiert in Deutschland die Fahrerschutzversicherung, die den Kraftfahrzeugführer im Wesentlichen so stellt, wie die sonstigen Insassen im Kfz. Dies bedeutet, dass der Fahrer beim Führen des Fahrzeugs bei selbstverschuldeten oder mitverschuldeten Unfällen Schadenersatz wie ein sonstiger Insasse im Kfz für seine Personenschäden erhält. Er kann im Regelfall einen Schmerzensgeldanspruch, Entgeltschäden, Haushaltsführungsschäden sowie Ansprüche wegen vermehrter Bedürfnisse bis hin zum behindertengerechten Umbau seines Hauses beanspruchen. Die Praxis zeigt, dass diese Versicherung nicht nur beim Versicherungskunden, sondern vielmehr auch beim Versicherungsagenten und vor allem bei dem in der Schadenregulierung tätigen Rechtsanwalt unbekannt ist, was zu Chancen aber auch erheblichen Haftungsrisiken in der Unfallschadenregulierung führt. Diese Chancen und Risiken sollen vorliegend aufgezeigt werden.

### B. Zur Bekanntheit der Fahrerschutzversicherung in Deutschland

Die Fahrerschutzversicherung, die nach 2002 in Deutschland eingeführt wurde,<sup>1</sup> ist nach wie vor unbekannt, was die tägliche Praxis des Verfassers belegt. Anlässlich von Fachvorträgen vor Fachanwälten im Verkehrsrecht stellt der Verfasser immer wieder fest, dass maximal 20 % der Fachanwälte im Verkehrsrecht die Fahrerschutzversicherung kennen. Dies korrespondiert mit der Befragung von unfallgeschädigten Mandanten, die auf die Frage nach der Fahrerschutzversicherung mit Kopfschütteln reagieren. Lässt man sich dann vom Unfallgeschädigten den Versicherungsschein vorlegen, zeigt sich zeitweise ein Einschluss der Fahrerschutzversicherung, ohne dass dem Versicherungsnehmer dies bewusst ist.

Schaut man sich schließlich die Einträge bei juris an, so findet man 17 Einträge<sup>2</sup> zur Fahrerschutzversicherung. Davon zwei einschlägige Gerichtsentscheidungen und ansonsten Aufsätze, die vor allem durch Versicherungsaktuarer erstellt wurden.

Von daher drängt sich die Frage auf, woran es liegt, dass die Fahrerschutzversicherung unbekannt ist. Möglicherweise beruht dies darauf, dass die Kfz-Haftpflichtversicherungen das Thema Fahrerschutzversicherung unter dem **Oberbegriff der Unfallversicherungen** behandeln. Möglicherweise beruht die Unkenntnis auch darauf, dass das Versicherungsprodukt „Fahrerschutzversicherung“ **nicht aktiv vermarktet** wird, weil der Versicherungsagent aufgrund seines Provisionsinteresses lieber allgemeine Unfallversicherungen „an den Mann bringt“, weil er unabhängig von der Laufzeit eines Kfz-Versicherungsvertrags eine jährliche Prämie erhält.<sup>3</sup> Während eine allgemeine Unfallversicherung mithin für den Versicherer und den Agenten wirtschaftlich viel interessanter ist, als die Fahrerschutzversicherung ist diese bislang über ihr Nischendasein nicht hinausgekommen. Während den Versicherungsmaklern das Risikopotential einer Haftung offensichtlich bereits bewusst geworden ist,<sup>4</sup> scheint dies beim klassischen Versicherer mit Außendienst noch nicht der Fall zu sein. Im Folgenden wird sich zeigen, dass dies für den Kfz-Versicherer mit erheblichen Haftungsrisiken verbunden ist.

### C. Aktuelle Versicherungssituation

Im Jahre 2016 bestanden in der Bundesrepublik Deutschland bei den dem GDV<sup>5</sup> angehörigen Versicherungen 114,1 Mio. Kraftfahrtversicherungen<sup>6</sup> Gleichzeitig bestanden lediglich 3,8 Mio. Unfallversicherungen, während mehr als 28 Mio. Vollkaskoversicherungsverträge und mehr als 19 Mio. Teilkaskoversicherungsverträge unterhalten wurden.<sup>7</sup> Dies bedeu-

<sup>1</sup> Vgl. Rolf-Helmut Becker, Die Fahrerschutzversicherung in der anwaltlichen Unfallschadenregulierung, zfs 2015, 10 ff.

<sup>2</sup> Stand: 26.6.2018.

<sup>3</sup> Der Versicherungsagent erhält in der allgemeinen Unfallversicherung üblicherweise rund 20 % der jeweiligen Jahresprämie als Provision.

<sup>4</sup> Hier wird die Fahrerschutzversicherung regelmäßig eingeschlossen.

<sup>5</sup> Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft.

<sup>6</sup> GDV: Anzahl der Verträge in der Kfz-Versicherung (Anzahl der Risiken) 2016.

<sup>7</sup> GDV: Anzahl der Verträge in der Kfz-Versicherung (Anzahl der Risiken) 2016.

tet, dass nicht einmal 5 % aller abgeschlossenen Versicherungen im Kraftfahrtbereich Unfallversicherungen sind. Genaue Zahlen zu den abgeschlossenen Fahrerschutzversicherungen waren nicht erhebbar.<sup>8</sup>

Geht man einmal davon aus, dass nicht einmal die gesamten 3,8 Mio. Kraftfahrt-Unfallversicherungen Fahrerschutzversicherungen sind, verdeutlicht dies, dass die Fahrerschutzversicherung nach wie vor unbekannt ist und insbesondere nicht aktiv vermarktet wird. Während es sich bei den 63 Mio. Haftpflichtversicherungspolice<sup>9</sup> um pflichtige Versicherungen handelt, schließen die Versicherungsnehmer daneben in fast 50 Mio. Fällen Kasko- und Unfallversicherungen ab, wobei hierbei die Unfallversicherungen nicht einmal 10 % ausmachen. Dies, obwohl je nach Versicherer in der Fahrerschutzversicherung nur Jahresprämien von 20–60 EUR in Rede stehen.<sup>10</sup>

Dies belegt, dass die Fahrerschutzversicherung nicht aktiv vermarktet wird. Nach Auffassung des Verfassers ließe sich die Prämie für die Fahrerschutzversicherung häufig schon dadurch generieren, dass statt einer Selbstbeteiligung in der Kaskoversicherung von 300 EUR eine solche von 500 EUR vereinbart wird. Die mangelnde aktive Vermarktung der Fahrerschutzversicherung ist für den unfallgeschädigten Kraftfahrzeugführer **fahrlässig**, ließe sich sein Risiko als Kraftfahrzeugführer doch durch den Einschluss der Fahrerschutzversicherung erheblich minimieren. Dass dies geboten ist, zeigen die nachfolgenden Zahlen.

Im Jahre 2016 wurden 2.585.327 Unfälle polizeilich erfasst.<sup>11</sup>

Die Anzahl der insgesamt verunglückten Personen inkl. Beifahrer und sonstiger Insassen bei einem Verkehrsunfall lag im Jahre 2016 bei knapp 400.000 Personen.<sup>12</sup> Es kann nun nur gemutmaßt werden, wie viele Unfälle hiervon selbstverschuldet oder mitverschuldet wurden. Geht man einmal davon aus, dass mehr als 308.000 Unfälle<sup>13</sup> mit Personenschäden entstanden sind, dürften dem Grunde nach mehr als **150.000 Fälle** pro Jahr in den Bereich der Fahrerschutzversicherung fallen. Geht man weiter davon aus, dass nur 5–10 % dieser Personen über eine Fahrerschutzversicherung verfügen, so zeigt sich, dass für etwa 140.000 Unfallgeschädigte kein entsprechender Schutz vorgehalten wird. Während das „Blech“ über die Kaskoversicherung abgesichert wird, geschieht dies beim Personenschaden des Kfz-Führers **regelmäßig nicht**.

Gleichwohl wird vielen dieser nicht versicherten Kfz-Führer zu helfen sein, was im Folgenden noch auszuführen sein wird.

## D. Entwicklung des Bedingungswerks in der Fahrerschutzversicherung

Schaut man sich ältere Bedingungswerke zur Fahrerschutzversicherung an, so lässt sich feststellen, dass von Anbeginn an ein gewisser Grundkonsens in den **Bedingungswerken** existierte. Der Kfz-Führer ist beim Lenken des Kfz versichert,

was das gefährträchtige Ein- und Aussteigen ausschließt. Unter der Rubrik „Was ist versichert“ lassen sich sowohl bei der HUK-Coburg,<sup>14</sup> AXA-Versicherung,<sup>15</sup> Allianz<sup>16</sup> und Generali<sup>17</sup> inhaltlich die gleichen Bedingungen finden. Doch wird bei genauerer Betrachtung deutlich, dass oft **inhaltliche Unterschiede** zwischen den einzelnen Bedingungswerken bestehen.

Während die Allianz<sup>18</sup> dem Versicherungsnehmer kein Schmerzensgeld im Rahmen der Fahrerschutzversicherung zahlt, ist dies bei der HUK-Coburg<sup>19</sup> vorgesehen. Sind bei der Allianz<sup>20</sup> Bandscheibenbeschwerden und innere Blutungen ausgeschlossen, sofern sie nicht überwiegend aus dem Unfallereignis resultieren, so findet sich eine solche Regelung bei der HUK-Coburg<sup>21</sup> oder bei der AXA<sup>22</sup> nicht.

Auffallend ist, dass die VHV in einer ihrer früheren Bedingungswerke<sup>23</sup> im Gegensatz zu anderen Versicherern eine Verjährungsfrist von zwei Jahren für Ansprüche aus dem Versicherungsvertrag der Fahrerschutzversicherung vorgibt. Ob dies mit dem Gesetz vereinbar und einer richterlichen Kontrolle standhalten würde, bleibt zu bezweifeln.

Vergleicht man die aktuellen Bedingungswerke der unterschiedlichen Versicherer, so ist festzustellen, dass diese sich zunehmend **annähern**. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass durch den GDV seit dem Jahre 2015 **allgemeine Versicherungsbedingungen** für die Fahrerschutzversicherung vorgegeben werden.<sup>24</sup>

<sup>8</sup> Schreiben des GDV v. 7.3.2018, wonach Dritten keine Auskunft erteilt wird.

<sup>9</sup> GDV: Anzahl der Verträge in der Kfz-Versicherung (Anzahl der Risiken) 2016.

<sup>10</sup> Vgl. *Becker*, a.a.O., zfs 2015, 427 ff.

<sup>11</sup> Statistisches Bundesamt, polizeilich erfasste Verkehrsunfälle und Verunglückte im Straßenverkehr 2016.

<sup>12</sup> Statistisches Bundesamt, polizeilich erfasste Verkehrsunfälle und Verunglückte im Straßenverkehr 2016.

<sup>13</sup> Statistisches Bundesamt, polizeilich erfasste Verkehrsunfälle und Verunglückte im Straßenverkehr 2016.

<sup>14</sup> HUK, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.4.2013.

<sup>15</sup> AXA, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, mobil komfort, Stand: 1.5.2014.

<sup>16</sup> Allianz, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.9.2011.

<sup>17</sup> Generali, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.7.2011.

<sup>18</sup> Allianz, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.9.2011.

<sup>19</sup> HUK-Coburg, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.4.2013.

<sup>20</sup> Allianz, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.9.2011.

<sup>21</sup> HUK-Coburg, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.4.2013.

<sup>22</sup> AXA, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.5.2014.

<sup>23</sup> VHV Verbraucherinformation P10/06.

<sup>24</sup> GDV, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, 2015, Stand: 12.10.2017.

Während bei der Allianz-Versicherung zunächst kein Schmerzensgeld gewährt wurde,<sup>25</sup> wird dies nunmehr<sup>26</sup> auch von der Allianz gezahlt, so wie dies auch in den Musterbedingungen des GDV vorgesehen ist. Da die aktuellen Fahrerschutzbedingungen den Verbraucher regelmäßig besser stellen, als dies in den älteren Bedingungswerken vorgesehen war, ist der Versicherungsnehmer ggf. gut beraten, für einen **Einschluss** der aktuellen Versicherungsbedingungen in den Vertrag Sorge zu tragen. Für den beratenden Rechtsanwalt gilt einmal mehr, dass er stets genau erforschen muss, welches Bedingungswerk in concreto Anwendung findet.

### E. Haftung des Versicherers aus der sog. Quasideckung

Der Verfasser hatte bereits im Jahre 2015<sup>27</sup> darauf hingewiesen, dass der Versicherer ggf. im Wege des Schadenersatzes in Anspruch genommen werden kann, wenn eine entsprechende Fahrerschutzversicherung nicht in den Versicherungsvertrag eingeschlossen wurde. Dies im Hinblick darauf, dass dem Versicherer häufig eine **Beratungspflichtverletzung** gegenüber dem Versicherungsnehmer vorzuwerfen ist.

Insoweit hatte bereits das OLG Frankfurt<sup>28</sup> entschieden, dass eine Beratungspflichtverletzung gegenüber dem Versicherungsnehmer dazu führt, dass der Versicherungsnehmer so zu stellen ist, wie er stünde, wenn er von der Versicherung richtig beraten worden wäre. Das OLG Frankfurt hatte in der angesprochenen Entscheidung deutlich gemacht, dass zunächst nach allgemeinen Beweisgrundsätzen der Kläger beweisverpflichtet dafür ist, dass ein Beratungsfehler vorliegt. Liegt aber ein **unzureichendes, fehlerhaftes oder lückenhaftes Belehrungsprotokoll** dem Vertragsabschluss zugrunde, so soll sich die **Beweislast umkehren**<sup>29</sup> mit der Folge, dass nunmehr der Versicherer beweisen muss, dass der Versicherungsnehmer das Produkt nicht einschließen wollte.

Das OLG Frankfurt hatte auf die besonderen **Dokumentationsanforderungen** des § 61 Abs. 1 VVG hingewiesen, dem seinerzeit nicht ausreichend Rechnung getragen wurde. Seinerzeit handelte es sich bei der Entscheidung des OLG Frankfurt um eine Gebäudeversicherung, bei deren Vertragsabschluss die Dokumentationspflichten nicht ausreichend wahrgenommen wurden. Genau in diesem Sinne hat nun das OLG Zweibrücken<sup>30</sup> eine vergleichbare Entscheidung im Hinblick auf die Fahrerschutzversicherung getroffen.

#### Ausgangspunkt war Folgendes:

Der Kläger hatte über einen Versicherungsagenten bei seiner Kfz-Versicherung einen Haftpflichtversicherungsvertrag und einen Vollkaskoversicherungsvertrag unter Einschluss einer Teilkaskoversicherung abgeschlossen. Nach Abschluss des Versicherungsvertrags ereignete sich ein Verkehrsunfall, bei welchem der Kläger mit seinem Kfz einem auf die Straße laufenden Hund auswich, was dazu führte, dass sich der Kläger als Führer seines Kfz mit seinem Auto überschlug.

Seine Ehefrau starb infolge des Unfalls. Er selbst wurde schwer verletzt. Während für die verstorbene Ehefrau die Ansprüche gegenüber der Haftpflichtversicherung aus der Halterhaftung geltend zu machen waren, galt dies für die persönlichen Ansprüche des Klägers nicht. Dessen Ansprüche sind bekanntlich nach § 8 Nr. 2 StVG<sup>31</sup> aus der weiten Gefährdungshaftung ausgeschlossen. Für den Kläger bedeutete dies, dass er mangels Verschuldens eines Dritten und mangels der Beteiligung eines weiteren Fahrzeugs leer ausgehen würde. Der von dem Kläger beim LG gestellte Prozesskostenhilfesantrag zur Geltendmachung von Schadenersatz gegenüber seiner Haftpflichtversicherung wurde seitens des LG wegen mangelnder Erfolgsaussicht zurückgewiesen. Dies sah das OLG Zweibrücken völlig zu Recht anders und gewährte dem Kläger Prozesskostenhilfe für eine Klage gegenüber seinem eigenen Haftpflichtversicherer. In der Entscheidung des OLG Zweibrücken wird zu Recht darauf hingewiesen, dass bei einer sorgfältigen Beratung des Klägers dieser ebenfalls eine Fahrerschutzversicherung abgeschlossen hätte. Dies, obwohl im Versicherungsschein zur Fahrerschutzversicherung „**nicht versichert**“ eingetragen war. Das OLG Zweibrücken wies darauf hin, dass dies irrelevant sei. Bereits der geringe Preis der Fahrerschutzversicherung sei ein Indiz dafür, dass der Kläger bei Kenntnis des Inhalts der Fahrerschutzversicherung eine solche abgeschlossen hätte. Dies gelte bei dem klägerischen Versicherungsvertrag einmal mehr, als dieser neben der pflichtigen Haftpflichtversicherung noch eine sehr teure Vollkaskoversicherung abgeschlossen habe. Da in der Versicherungsdokumentation im Übrigen nicht ausgeführt sei, warum der Kläger eine solche Fahrerschutzversicherung nicht habe abschließen wollen, ging der Senat davon aus, dass hier keine ausreichende Belehrung durch den Versicherungsagenten erfolgt sei. Dem kann nur zugestimmt werden. Dies folgt bereits aus den Vorschriften der §§ 6, 60 VVG. § 6 Abs. 1 S. 1 VVG verpflichtet den Versicherungsagenten, den Versicherungsnehmer zu beraten sowie die Gründe für jeden zu einer bestimmten Versicherung erteilten Rat anzugeben. Von daher wäre der Versicherungsagent gehalten gewesen, hier schriftlich zu dokumentieren, warum der Versicherungsnehmer das „kostengünstige Produkt der Fahrerschutzversicherung“ nicht in den Versicherungsvertrag einschließen wollte. Kommt aber der Agent seiner Dokumentationsverpflichtung<sup>32</sup> nicht ausreichend nach und legt nicht dar, warum der Kunde die Fahrer-

<sup>25</sup> Allianz, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 1.9.2011.

<sup>26</sup> Allianz, Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 9/2017.

<sup>27</sup> Vgl. Becker zfs 2015, 10 ff.

<sup>28</sup> OLG Frankfurt, Urt. v. 30.1.2014 – 12 U 146/12.

<sup>29</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 13.11.2014 – III ZR 544/13, VersR 2015, 107 ff.

<sup>30</sup> OLG Zweibrücken, Beschl. v. 27.10.2016 – 1 W 4/16, zfs 2017, 36 f.

<sup>31</sup> Die Vorschriften des § 7 StVG gelten nicht, wenn der Verletzte bei dem Betrieb des Kfz oder des Anhängers tätig war.

<sup>32</sup> Vgl. § 6 Abs. 1 S. 2 VVG.

schutzversicherung nicht abschließen wollte, so dreht sich nach der Rechtsprechung<sup>33</sup> die Beweislast um mit der Folge, dass der Versicherer nachweisen muss, dass der schwer verletzte Versicherungskunde das Produkt nicht einschließen wollte. Ein solcher Beweis wird schwerlich gelingen.

Dies führt dazu, dass der in der Unfallschadenregulierung tätige Rechtsanwalt tunlichst prüfen sollte, ob der Versicherer aufgrund der **unzureichenden Beratungsverpflichtung** des Versicherungsagenten nicht gehalten ist, aus der **Quasideckung** Leistungen aus der Fahrerschutzversicherung zu erbringen. Dies führt dann im Ergebnis dazu, dass der Versicherungsnehmer genauso zu stellen ist, wie er stünde, wenn er das Versicherungsprodukt eingeschlossen hätte.

## F. Haftungsrisiken des Rechtsanwalts

Der nichtinformierte Rechtsanwalt, insbesondere der Fachanwalt für Verkehrsrecht, ist nach Einschätzung der Verfasser erheblichen Haftungsrisiken ausgesetzt, wenn er sich nicht mit der Fahrerschutzversicherung beschäftigt, insbesondere nicht überprüft, ob sein Mandant über dieses Produkt verfügt. Dies wird insbesondere in Fällen der **Mithaftung** evident. Die Praxis des Verfassers aber auch Umfragen unter Kollegen belegen, dass in den seltensten Fällen ein konkreter Anwaltsvertrag in der Unfallschadenregulierung geschlossen wird. Meistens wird allein eine Vollmacht zur Unterzeichnung vorgelegt. Selbst wenn ein förmlicher Anwaltsvertrag geschlossen wird, so heißt es dort, wie im Übrigen auch in der Vollmacht regelmäßig wie folgt:

„Unfallschaden vom ...“

Es zeigt sich also, dass im Regelfall **kein isolierter Auftrag** erfolgt im Hinblick auf die Tätigkeit der Geltendmachung eines Schadenersatzanspruchs aus einem konkreten Unfallereignis gegenüber einem speziellen Haftpflichtversicherer, sodass eine umfangreiche Vollmacht bzw. ein umfangreicher Auftrag erteilt wird.

Jedenfalls in diesem Falle ist der Anwalt erheblichen Haftungsrisiken ausgesetzt. Der Rechtsanwalt schuldet die **Erbringung der geforderten Dienstleistung**. Nach § 43 BRAO hat der Rechtsanwalt seinen Beruf gewissenhaft auszuüben. Dies führt nach der langjährigen und ständigen Rechtsprechung des BGH dazu, dass der Rechtsanwalt zu einer **allgemeinen, umfassenden und möglichst erschöpfenden Beratung seines Mandanten** verpflichtet ist.<sup>34</sup>

Danach hat der Rechtsanwalt diejenigen Schritte einzuleiten, die zu dem erstrebten Ziel zu führen geeignet sind und um nach Möglichkeit Nachteile für den Mandanten – soweit möglich – zu verhindern. Dies bedeutet aber gleichzeitig, dass der Rechtsanwalt des unfallgeschädigten Mandanten gehalten ist, seinem Mandanten sämtliche denkbaren Ansprüche ungeschmälert zukommen zu lassen. Dies setzt zunächst einmal die umfangreiche Befragung des Mandanten über die

von diesem unterhaltenen Versicherungen voraus. Dies selbst dann, wenn es dem Mandanten vordergründig um die Durchsetzung von deliktischen Ansprüchen oder Ansprüchen aus der Halterhaftung des § 7 StVG geht.

Nicht selten wird der Rechtsanwalt „am Ende des Tages“ zu dem Ergebnis gelangen, dass eine Unaufklärbarkeit des Unfallereignisses gegeben ist, mit der Folge, dass der Unfallgegner aus der Halterhaftung nur zu 50 % in Anspruch zu nehmen ist. Schickt er seinen Mandanten dann in Unkenntnis der Fahrerschutzversicherung nach Hause, obwohl er über die Fahrerschutzversicherung die restlichen Ansprüche mit Erfolg durchsetzen könnte, so wird er durch den Rechtssuchenden völlig zurecht aus einer Pflichtverletzung des Mandates in Anspruch zu nehmen sein.

Wichtiger ist indes, dass der Unfallgeschädigte einen 100 %igen Ersatz erhält. Nichts anderes gilt, wenn der Rechtsanwalt den Unfallgeschädigten aufgrund einer Vorsatztat des Unfallverursachers<sup>35</sup> voreilig an die Verkehrshilfe verweist.<sup>36</sup> Hier steht dem Unfallgeschädigten ebenfalls ein vorrangiger Anspruch aus der Fahrerschutzversicherung zu und er ist nicht auf die Haftungsbegrenzungen der Verkehrshilfe beschränkt. Dass der Rechtsanwalt besonderen Verpflichtungen nachzukommen hat, hat in diesem Zusammenhang auch jüngst das OLG Karlsruhe<sup>37</sup> befunden. Die Leitsätze dieser Entscheidung lauten wie folgt:

„(1) Wird dem Rechtsanwalt ein unbeschränktes Mandat erteilt, ist er beauftragt, seinen Mandanten in der gesamten Rechtsangelegenheit umfassend zu beraten und zu vertreten. Es gibt keinen Erfahrungssatz, dass ein Mandant einem Rechtsanwalt stets ein unbeschränktes Mandat erteilt.“

(2) Soweit der Mandant nicht eindeutig zu erkennen gibt, dass er des Rats nur in einer bestimmten Richtung bedarf, ist der Rechtsanwalt grundsätzlich zur allgemeinen, umfassenden und möglichst erschöpfenden Belehrung des Auftraggebers verpflichtet. Der Rechtsanwalt muss daher die zugrunde liegenden, für die rechtliche Prüfung bedeutsamen Umstände und Vorgänge klären, indem er den Mandanten befragt und von diesem entsprechende Unterlagen erbittet.“

Der nicht sach- und fachkundige Mandant weiß im Regelfall nicht, wie seine Angelegenheit umfassend und in seinem Interesse geregelt werden kann. Aufgrund dessen sucht er gerade die Beratung eines Rechtsanwalts.<sup>38</sup>

<sup>33</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 13.11.2014 – III ZR 544/13, a.a.O.; OLG Frankfurt, Urt. v. 30.1.2014 – 12 U 146/12.

<sup>34</sup> Vgl. BGH NJW 1961, 602; BGH NJW 1988, 2881.

<sup>35</sup> Hier besteht gem. § 103 VVG aufgrund der Vorsatztat keine Eintrittspflicht des Versicherers.

<sup>36</sup> Z.B. Suizid des Unfallverursachers als Geisterfahrer.

<sup>37</sup> Urt. v. 25.11.2015 – 16 U 1/15.

<sup>38</sup> *Borgmann/Junkh/Schwaiger*, Anwaltshaftung, 5. Aufl., § 14, Rn 82.

Zum Recht des Versicherungsmaklers hat der BGH kürzlich den Pflichtenkreis des Versicherungsmaklers im Verhältnis zum Auftraggeber bestimmt.<sup>39</sup> Er hat ausgeführt:

*„Der Umstand, dass es zur eigenen Verantwortung des Versicherungsnehmers gehört, sich über Ausschlussfristen nach den Versicherungsbedingungen zu informieren, lässt keinen Raum für die Verteidigung des Versicherungsmaklers, sich auf diese Obliegenheit des Versicherungsnehmers zu berufen, weil sie lediglich das Verhältnis des Versicherungsnehmers zum Versicherer betrifft. Der Versicherungsnehmer bedient sich aber gerade des Versicherungsmaklers als sachkundigen Fachmann, um seine Ansprüche zu wahren und durchzusetzen.“*

Nichts anderes erwartet der unfallgeschädigte Kfz-Führer, der einen Rechtsanwalt, ggf. sogar einen Fachanwalt für Verkehrsrecht, mandatiert. Dementsprechend ist der in der Unfallschadenregulierung tätige Rechtsanwalt schon aus Gründen der **Eigensicherung** gut beraten, den Mandanten im Rahmen des **Erstgesprächs** umfangreich zu befragen und insbesondere dessen **Versicherungsstatus** festzustellen. Damit stellt er sicher, dass dem unfallgeschädigten Kraftfahr-

zeugführer ein umfassender Schutz zukommt und er minimiert gleichzeitig seine Haftungsrisiken.

## G. Fazit

Die Fahrerschutzversicherung ist ein wesentlicher Bestandteil einer **sachgerechten** Kfz-Versicherung. Gegen einen geringfügigen Pfämienbeitrag können die erheblichen Risiken eines Kfz-Führers abgesichert werden. Die Versicherungsgesellschaften sind durch Schulung ihres Vertriebs gehalten, auf einen Einschluss der Fahrerschutzversicherung in den Haftpflichtversicherungsvertrag Sorge zu tragen, weil sie ansonsten aus der Quasideckung zur Zahlung ohne Prämienersatz verpflichtet sind, zumal eine an § 61 VVG orientierte Beratung und entsprechende Dokumentation ersichtlich nicht erfolgt. Der nicht informierte Rechtsanwalt läuft Gefahr, aus einer Schlechtleistung aus dem Anwaltsvertrag in Anspruch genommen zu werden, wenn er die Fahrerschutzversicherung bei der Schadenregulierung unbeachtet lässt.

<sup>39</sup> BGH, Urt. v. 30.11.2017 – I ZR 173/16, VersR 2018, 349 ff.

## Aus der Praxis

# Die Dashcam-Entscheidung des BGH – Technisches, Rechtliches und ein Ausblick in die anwaltliche Beratungspraxis

— Rechtsanwalt Jan Lukas Kemperdiek, LL.M., Hagen

## A. Einleitung

Seit Langem herrscht **Unsicherheit** im Umgang mit Dashcams im öffentlichen Straßenverkehr. Die kleinen Kameras für die Windschutzscheibe sind aus dem amerikanischen und auch aus dem russischen Markt zu uns „herübergeschwappt“ und durch eine Unzahl von zum Teil nervenaufreibenden Videos im Internet zu einer gewissen Berühmtheit gelangt.

Welche **Anforderungen** an die Kamera gibt es aber nun in technischer und welche Vorschriften für die Verwendung in rechtlicher Hinsicht? Sind solche Kameras im deutschen Straßenverkehr einsetzbar?

Die Rechtsprechung war hier bislang durchaus **uneinheitlich**, teilweise sogar diametral. Nun lag die Frage, ob Dashcams im Zivilprozess als Beweismittel verwertet werden können, dem BGH<sup>1</sup> vor. Diese Zusammenschau soll einen Überblick über

die aktuelle Rechtslage und die Anforderungen an die anwaltliche Beratungspraxis in Verkehrsunfallsachen verschaffen.

## B. Dashcams – Entwicklungsgeschichte

Dashcams (zusammengesetzt aus engl. „dash board“ = Armaturenbrett und „camera“ = Kamera) sind ursprünglich schon Ende der 1990er Jahre für den Einsatz in Streifenwagen der US-amerikanischen Polizeibehörden entwickelt worden. Sie sollten zur Aufklärung von Verkehrsstraftaten dienen, gleichzeitig aber auch die Sicherheit der eingesetzten Polizeibeamten stärken, da es zu immer mehr Zwischenfällen bei Verkehrskontrollen gekommen war.

<sup>1</sup> BGH, Urt. v. 15.5.2018 – VI ZR 233/17.