

### Der MARTENS & PRAHL Newsletter

#### Themen-Special

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

zum 125-jährigen Jubiläum des Kraftfahrzeuges widmen wir diese Ausgabe unseres Newsletters dem Schwerpunktthema Kfz-Versicherungen. Das Automobil weckt seit jeher Emotionen und dies gilt teilweise auch für das Randprodukt Kfz-Versicherungen. Durch die Vielzahl von Unfällen ergibt sich eine entsprechende Vielzahl an Streitigkeiten und Urteilen. Wir haben die aus unserer Sicht interessantesten Urteile der jüngeren Vergangenheit hier unter die Lupe genommen. Ein Artikel zur noch relativ neuen Fahrerschutz-Versicherung rundet den Inhalt unseres Newsletters ab. Wir hoffen auf Ihr Interesse.

Ihre Redaktion

#### ■ Inhaltsverzeichnis:

» Alkohol am Steuer – neue Rechtsprechung nach neuem VVG (OLG Hamm / BGH)	2 - 3
» Neue Anhänger-Haftung – Beschäftigung für die Assekuranz	3 - 4
» Mit-Haftung bei Überschreiten der Regelgeschwindigkeit (OLG Nürnberg)	4 - 5
» Ladungsschaden durch verunglücktes Fahrmanöver (LG Duisburg)	5 - 6
» Vandalismusschaden nach missglücktem Fahrzeugdiebstahl (BGH)	6 - 7
» Die Fahrerschutz-Versicherung	7 - 8
» Daten & Fakten	8 - 9

### ■ Alkohol am Steuer – neue Rechtsprechung nach neuem VVG

#### OLG Hamm

Die Klägerin verunfallte ohne Fremdverschulden mit einer nachgewiesenen Blutalkohol-Konzentration von 0,59 Promille. Den Fahrzeugschaden wollte der Vollkaskoversicherer wegen grober Fahrlässigkeit lediglich mit 25 % anerkennen (Quotenregelung).

Nach Auffassung des Gerichts ist es unstreitig, dass die Klägerin den Unfall grob fahrlässig verursacht hat. Denn das Führen eines Kraftfahrzeuges im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit stellt einen groben Verstoß gegen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt dar. Der Versicherer ist daher gemäß § 81 Abs. 2 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) grundsätzlich berechtigt, die Leistung im Verhältnis der Schwere des Verschuldens zu kürzen.

Nach dem Urteil des OLG Hamm (I-20 U 74/10 vom 25.08.2010) ist der Vollkaskoversicherer berechtigt, seine Leistung um mindestens 50 % (Einstiegsquote) zu kürzen, wenn eine relative Fahruntüchtigkeit wegen einer Blutalkohol-Konzentration ab etwa 0,3 Promille vorliegt. Bei absoluter Fahruntüchtigkeit (1,1 Promille) wird der Versicherer vollständig leistungsfrei.

Das LG Münster/OLG Hamm (als Berufungsgericht) hatte in der Entscheidung vom 24.09.2009 die vollständige Leistungsfreiheit des Vollkaskoversicherers bei einer Blutalkohol-Konzentration von 1,67 Promille entschieden.

So auch das OLG Oldenburg (Urteil vom 24.09.2010; Az.: 13 O 1964/10) bei einem Promillewert von 1,5.

Siehe auch aktuelle Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 22.06.2011) zur absoluten Fahruntüchtigkeit bei 2,7 Promille – Auszug der Pressemitteilung des BGH auf der Folgeseite.

In dem Bereich von 0,3 Promille bis 1,1 Promille ist die Quote zur Leistungskürzung nach dem Grad der Alkoholisierung bis auf 100 % Leistungsfreiheit zu steigern. Im vorliegenden Fall rechtfertigt die Blutalkohol-Konzentration lt. dem Gericht eine Einstiegsquote von 60 %.

Die Richter würdigten mit der angewandten Quote von 50 % allerdings die besonderen Umstände des Einzelfalls. Die Klägerin hatte am Tag des Unfalls von der Krebserkrankung ihrer Schwiegermutter erfahren und ihr Vater war in ein Krankenhaus eingeliefert worden. Sie war daraufhin nach der Arbeit rd. 650 km zum Krankenbesuch ihres Vaters gefahren. Erst beim anschließenden Zusammentreffen mit Verwandten hatte sie ein Glas Rotwein getrunken. Auf der dann folgenden Fahrt zu ihrer Unterkunft ereignete sich der Unfall.

Der Versicherer muss die relative Fahruntüchtigkeit jedoch beweisen. Im vorliegenden Fall war die Klägerin ohne äußeren Anlass bei guten Straßen- und Sichtverhältnissen und einer übersichtlichen Verkehrssituation von der Straße abgekommen. Durch diesen Umstand sah das Gericht den Beweis als erbracht an. Das Urteil wurde nicht zur Revision zugelassen.

### **BGH-Urteil vom 22. 06.2011 (AZ: IV ZR 225/10)**

Der Unfall ereignete sich bei einer Blutalkohol-Konzentration von 2,7 Promille.

Die Vorinstanzen hatten die Klage des Fahrers gegen seinen Vollkasko-Versicherer, der die Leistung unter Hinweis auf die grob fahrlässige Herbeiführung des Schadens vollständig ablehnte, abgewiesen. Der BGH führte aus, dass ein Leistungsverweigerungsrecht unter Umständen wegen Unzurechnungsfähigkeit des Fahrers ausscheidet. Da das Berufungsgericht hierzu keine Feststellungen getroffen hat, war das Urteil der Vorinstanz bereits aus diesem Grund aufzuheben und zurück zu verweisen.

Auszug aus der Pressemitteilung des BGH vom 22.06.2011:

Sollte nach den noch zu treffenden Feststellungen von einer grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Kläger auszugehen sein, so ist der Versicherer nach der durch das Gesetz über den Versicherungsvertrag vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) zum 1. Januar 2008 eingeführten Vorschrift des § 81 Abs. 2 VVG berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Anders als die frühere Regelung des § 61 VVG a.F., die bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles kraft Gesetzes eine vollständige Leistungsfreiheit des Versicherers vorsah („Alles-oder-Nichts-Prinzip“), enthält § 81 Abs. 2 VVG nunmehr eine Quotenregelung. In der Rechtsprechung der Instanzgerichte und im juristischen Schrifttum ist streitig, ob die Neuregelung dem Versicherer die Möglichkeit eröffnet, seine Leistung gänzlich zu versagen oder ob in jedem Fall eine zumindest anteilige Quote des Schadens zu ersetzen ist. Der Bundesgerichtshof hat nunmehr entschieden, dass der Versicherer bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Versicherungsnehmer in Ausnahmefällen die Leistung vollständig versagen darf, sog. Kürzung auf Null. Das kann bei absoluter Fahruntüchtigkeit in Betracht kommen, bedarf aber immer der Abwägung der Umstände des Einzelfalles.

### **Fazit**

Der BGH spricht in der obigen Pressemitteilung von Ausnahmefällen, in denen die Leistung des Versicherers bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Schadens vollständig versagt werden darf. Im Umkehrschluss sollte bei der überwiegenden Anzahl der Fälle („Normalfälle“) eine gewisse Leistungsquote verbleiben. Auch wenn im Einzelfall teilweise besondere Umstände zu berücksichtigen sind (vergl. OLG Hamm), so wird die Rechtsprechung dies doch künftig an einem Promillewert festzumachen versuchen. Ob die „Kürzung auf Null“ dann allerdings bereits bei der vom OLG Hamm geäußerten Grenze von 1,1 Promille eintritt, darf bezweifelt werden und bedarf wohl weiterer höchstrichterlicher Entscheidungen. © Christian Wahl

## ■ **Neue Anhänger-Haftung – Beschäftigung für die Assekuranz**

Verursachte ein Fahrzeuggespann (ein Kraftfahrzeug mit Anhänger, unabhängig davon ob der Anhänger/Auflieger von einem PKW, LKW oder einer Zugmaschine gezogen wird) bis zum Dezember 2010 einen Kraftfahrthaftpflichtschaden, zahlte fast immer allein der Versicherer des Zugfahrzeugs. Zwar konnte der Geschädigte seit Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom August 2002 Ansprüche aus der Gefährdungshaftung bei dem Versicherer des Anhängers/Aufliegers stellen. Dieser verauslagte jedoch in der Regel nur die Entschädigungszahlungen und holte sie sich dann vom Versicherer

des ziehenden Fahrzeuges zurück. Der Versicherer des Anhängers/Aufliegers wurde nur zur Kasse gebeten, wenn Mängel am Fahrzeug den Unfall mit verursacht haben.

Der BGH hat mit Urteil vom 27.10.2010 (Az.: IV ZR 279/08) entschieden, dass der Fahrer des ziehenden Fahrzeuges gleichzeitig Führer des Anhängers/Aufliegers ist und bei einem durch ein Gespann verursachten Schaden grundsätzlich eine Teilungsquote von je 50 % für das Zugfahrzeug und den Anhänger/Auflieger gilt.

Bei einem Kraftfahrzeug mit Anhänger/Auflieger liegt somit eine Doppelversicherung vor. Das heißt, das gesamte Gespann ist zu gleichen Teilen über die Haftpflichtversicherung des ziehenden Fahrzeuges und die Haftpflichtversicherung des Anhängers/Aufliegers versichert. Stößt also zum Beispiel ein LKW beim Rangieren mit der Front gegen ein geparktes Fahrzeug, muss sich nun der Versicherer des Anhängers/Aufliegers zur Hälfte an der zu zahlenden Entschädigung beteiligen. Die Haftungsquote richtet sich nicht danach, ob der Schaden durch das Zugfahrzeug oder den Anhänger/Auflieger verursacht wurde.

Das Urteil hat erhebliche Auswirkungen:

Wenn das Zugfahrzeug und der Anhänger/Auflieger bei unterschiedlichen Versicherern versichert sind, müssen die Versicherer der Anhänger/Auflieger mit einer Flut von Regressansprüchen anderer Gesellschaften rechnen. Die Ansprüche aus Altschäden verjähren erst nach drei Jahren. In der Konsequenz wird dies zu einer deutlichen Prämiensteigerung im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung für Anhänger/Auflieger führen, während die Prämien für Zugmaschinen möglicherweise sinken.

Unternehmen, die Anhänger/Auflieger vermieten, sind besonders betroffen, denn es bleibt fraglich, ob höhere Versicherungskosten auf die Kunden abgewälzt werden können. Inwieweit sich die Prämien zur Kfz-Haftpflichtversicherung für Anhänger/Auflieger verändern, wird frühestens zum Ende dieses Jahres absehbar sein. © Birgit Glogner

## ■ Mit-Haftung bei Überschreiten der Regelgeschwindigkeit

Auch ohne Verschulden kann ein Fahrer, der die auf deutschen Autobahnen geltende Richtgeschwindigkeit von 130 km/h deutlich überschreitet, eine Haftung aus der Betriebsgefahr seines Fahrzeuges treffen.

### **Der Sachverhalt**

Der Kläger war bei Dunkelheit und regem Verkehr mit seinem PKW auf eine Autobahn aufgefahren und wechselte kurz danach von der rechten auf die linke Fahrspur. Nach Sachverständigengutachten erfolgte dieser Spurwechsel bei Tempo 103 km/h. Kurz darauf fuhr der von hinten kommende Beklagte mit seinem PKW – mit einer Geschwindigkeit von nachweislich mindestens 160 km/h – auf das Fahrzeug des Klägers auf.

Der Kläger trug vor, dass der Beklagte angesichts der Sicht- und Verkehrsverhältnisse unangemessen schnell gefahren sei und der Unfall bei Einhaltung der auf deutschen Autobahnen geltenden Richtgeschwindigkeit von 130 km/h zu vermeiden gewesen wäre.

### Das Urteil

Die Richter des OLG Nürnberg stimmten dem Kläger mit Urteil vom 09.09.2010 (Az.: 13 U 712/10) zu und gingen von einer Haftung des Beklagten aus der Betriebsgefahr seines Fahrzeuges aus.

Ein Fahrer, der mit Erfolg die Unabwendbarkeit eines Unfalls geltend machen will, muss sich wie ein Idealfahrer verhalten. Und ein Idealfahrer fährt nicht schneller als die Richtgeschwindigkeit. Ihm ist nämlich bewusst, dass die Gefahr, einen Unfall nicht vermeiden zu können, indem er von anderen Verkehrsteilnehmern nicht rechtzeitig wahrgenommen wird, durch eine höhere Geschwindigkeit deutlich steigt.

Ein Fahrer, der die auf Autobahnen geltende Richtgeschwindigkeit deutlich überschreitet, kann sich im Falle eines Unfalls daher nur dann auf Unabwendbarkeit berufen, wenn er nachweist, dass der Unfall auch bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit nicht zu vermeiden gewesen wäre.

Den Beklagten traf daher eine Mithaftung von 25 % an den Aufwendungen des Klägers.

In einem ähnlichen Fall hatte das OLG Koblenz in 2007 einem Motorradfahrer, der noch deutlich schneller gefahren war, eine Mithaftung von 50 % bescheinigt.

Eine Revision des Urteils wurde nicht zugelassen. © Christian Wahl

## ■ Ladungsschaden durch verunglücktes Fahrmanöver

Wird ein Fahrzeug/Anhänger nach einem fehlerhaften Fahrmanöver beschädigt, weil die Ladung verrutscht ist, so besteht hierfür in der Regel kein Versicherungsschutz über die Vollkaskoversicherung (Urteil des Landgerichtes Duisburg vom 05.01.2010 – Az.: 1 O 160/09).

In dem vorliegenden Fall erlitt eines der versicherten Fahrzeuge des Klägers bei einem missglückten Abbiegemanöver einen Schaden in Höhe von ca. 12.000 EURO. Die Ladung auf dem Anhänger war aufgrund des Fahrfehlers verrutscht und hatte ihn zum Umstürzen gebracht.

Der Vollkaskoversicherer verweigerte die Regulierung mit Verweis auf die Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AKB), welche besagen, dass Fahrzeugschäden, die durch Verrutschen der Ladung entstehen, nicht als Unfallschaden gelten und somit vom Versicherungsschutz ausgeschlossen sind.

Dies wurde von Seiten des Gerichts bestätigt, da es sich nicht um einen Unfall im Sinne der Versiche-

rungsbedingungen handelte (ein unmittelbar von außen plötzlich mit mechanischer Gewalt auf das Fahrzeug einwirkendes Ereignis).

Die den Unfall verursachende Zentripetalkraft kann nicht als ein solches Ereignis angesehen werden. Sie ist lediglich die Folge des fehlerhaften Fahrmanövers und hat zum Verrutschen der Ladung geführt. Ein solcher Schaden ist jedoch über die Vollkaskoversicherung nicht abgedeckt.

Es besteht aber die Möglichkeit, diese Deckungslücke zu schließen. Einige Vollkaskoversicherungen bieten die Absicherung der sogenannten BBB-Schäden an. Das geschieht in der Regel auf Basis von Besonderen Bedingungen/Erweiterungsklauseln und gegen Mehrprämie.

BBB bedeutet Brems-, Betriebs- und Bruchschäden. Beispiele hierfür sind:

### **Bremsschaden**

Ein LKW bremst und kommt ins Schleudern. Der Anhänger stellt sich quer und stößt mit dem Zugfahrzeug zusammen. Es handelt sich nicht um einen reinen Vollkaskoschaden, da die Einwirkung von außen fehlt.

### **Betriebsschaden**

Ladung verrutscht beim Bremsen oder Abbiegen. Die Schäden, welche am Fahrzeug entstehen, sind über die Vollkaskoversicherung nicht versichert (siehe oben).

### **Bruchschaden**

Fahrzeugteile, z.B. die Achse, brechen aufgrund eines Konstruktions- oder Materialfehlers nach Ablauf der Gewährleistung. Nicht versichert sind hierbei Schäden durch natürlichen Verschleiß.

© Kirsten Schüler

## ■ Vandalismusschaden nach missglücktem Fahrzeugdiebstahl

Misslingt der versuchte Diebstahl eines Fahrzeuges, so muss dessen Eigentümer unter Umständen die entstehenden Kosten selber tragen. Artet die Wut über den misslungenen Diebstahl in purem Vandalismus aus, gewährt eine Kraftfahrzeug-Teilversicherung dafür keinen Versicherungsschutz (Bundesgerichtshof Az. IV ZR 248/08).

In dem vorliegenden Fall wollte ein Dieb einen Motorroller stehlen, welcher auf einem Parkplatz mit eingerasteter Lenksperre abgestellt war. Da er den Motorroller nicht starten konnte, schlug er auf das umgestürzte Fahrzeug ein und beschädigte es erheblich. Für die hierauf von der Werkstatt in Rechnung gestellte Reparatur wollte der Kraftfahrzeug-Kasko-Versicherer im Rahmen der Teilversicherung allerdings nicht aufkommen. Obwohl die vorliegende Teilversicherung ausdrücklich auch den Ersatz von Beschädigungen des Fahrzeugs „durch Entwendung, insbesondere Diebstahl“ umfasst.

Hierfür fehlt der erforderliche ursächliche Zusammenhang zwischen dem geplanten, aber gescheiterten Diebstahl und dem sich anschließenden Vandalismusschaden. Der strittige Schaden beruht gemäß dem Karlsruher Urteil vielmehr auf einem von der eigentlichen Diebstahlshandlung unabhängigen Vorgehen des Täters.

Dieser zerstörte das Fahrzeug nicht, um es zu entwenden, sondern aufgrund des misslungenen Versuchs – somit losgelöst von der ursprünglich geplanten Handlung. Aus dem versuchten Diebstahl wurde ein Vandalismusschaden, welcher nicht mehr über die Kfz-Teilversicherung gedeckt ist.

Im Vergleich hierzu die Entscheidung des LG Aurich / Urteil vom 11.12.2009 (1S 251/09):

Hier ging es um einen versuchten Diebstahl von nicht versicherten und von außen nicht erkennbaren Gegenständen aus einem Fahrzeug. Dem Eigentümer wurde aus dem verschlossenen Handschuhfach ein mobiles Navigationsgerät gestohlen. In diesem Zusammenhang entstanden durch den Aufbruch erhebliche Schäden am Fahrzeug, welche der Eigentümer über die Kfz-Teilversicherung reguliert haben wollte.

Sein Versicherer lehnte die Ansprüche mit Verweis auf die geltenden AKB ab. Diese besagen, dass Schäden am Fahrzeug vom Teilkaskoversicherungsschutz umfasst werden, wenn sie aufgrund einer Entwendung von mitversicherten Gegenständen entstanden sind. Da es sich in dem vorliegenden Fall um den Diebstahl eines nicht mitversicherten mobilen Navigationsgerätes handelte, erfolgte die Ablehnung durch den Versicherer.

Das Gericht hatte der Klage des Versicherungsnehmers jedoch statt gegeben. In der Begründung heißt es, dass der Versicherungsschutz hinsichtlich des Aufbruchs des Fahrzeugs nicht davon abhängig sein kann, was im Anschluss dann tatsächlich gestohlen wird. Man muss davon ausgehen, dass sich der Tatvorsatz bei einer solchen Handlung regelmäßig auf alle stehlenswerten Gegenstände (auch das Kfz selbst) bezieht. Eine Ausnahme bildet hier nur der Fall, wenn der nicht mitversicherte und anschließend entwendete Gegenstand von außen sichtbar gewesen wäre. In so einem Fall kann sich der Tatvorsatz rein auf den sichtbaren (nicht mitversicherten) Gegenstand beziehen und die Kfz-Teilversicherung würde auch hier nicht für die entstandenen Aufbruch-/Vandalismusschäden am Fahrzeug aufkommen.

© Kirsten Schüller


## ■ Die Fahrerschutz-Versicherung

Bei einem selbst- oder mitverschuldeten Kfz-Unfall ist der Fahrer im Gegensatz zu den übrigen Insassen nur unzureichend hinsichtlich des eigenen Personenschadens und dessen weiteren Folgen abgesichert.

Über die Sozialversicherung wird nur ein Bruchteil der dann anfallenden Kosten/Aufwendungen abgedeckt. Eine eventuell bestehende Berufsunfähigkeitsversicherung und/oder Insassenunfallversicherung kann für den Verdienstschaden bzw. den entstandenen Personenschaden aufkommen.

Aber gerade bei schweren Verletzungen übersteigen die Kosten schnell die üblicherweise abgeschlossenen Versicherungssummen.

Über eine Fahrerschutzversicherung (Ergänzung zur Kfz-Haftpflichtversicherung) kann diese Lücke geschlossen werden. Sie übernimmt, sofern die Ansprüche nicht anderweitig angemeldet werden können, solche Kosten wie:

- 
- Verdienstausschlag (wichtig bei Selbständigen)
  - Schadenersatz für Einkommensverlust bei Erwerbsunfähigkeit
  - Schmerzensgeld (wird nicht von jedem Versicherer angeboten)
  - Hinterbliebenenrente
  - Umbau für barrierefreies Wohnen/Umzug in eine barrierefreie Wohnung
  - notwendige zusätzliche Hilfen für den Alltag

Die Fahrerschutzversicherung ist keine Summenversicherung. Sie reguliert im Gegensatz zu einer Fahrerunfallversicherung den tatsächlich entstandenen Schadenumfang. Die Höhe der Leistungen richtet sich danach, was dem Fahrer im Falle eines Kfz-Haftpflichtschadens als Anspruchsteller zustehen würde.

Eine generelle Leistungsfreiheit besteht u. a. bei Unfällen als Folge einer Straftat oder solchen, die vorsätzlich herbeigeführt werden. Des Weiteren beim Ein-/Aussteigen sowie beim Be-/Entladen des Fahrzeuges. Auch Unfälle infolge von Alkohol- und/oder Drogenkonsum sind nicht über die Fahrerschutzversicherung versichert.

Sowohl die Deckungskonzepte der Versicherer, als auch die Prämien für dieses Risiko weichen stark voneinander ab, was die Vergleichbarkeit sehr einschränkt. Da bei fast allen Versicherern der Abschluss einer Fahrerschutzversicherung zwingend mit dem Bestehen einer Kfz-Haftpflichtversicherung verbunden ist, wird hier die Auswahl weiter begrenzt.

Eine individuelle Prüfung des Marktes – auf Basis der jeweiligen Bedürfnisse des Fahrers bzw. Unternehmens (insbesondere muss hier auch das Thema Schmerzensgeld berücksichtigt werden) – ist somit zwingend notwendig. © Birgit Glogner

## ■ Daten & Fakten

Die Kraftfahrzeugversicherung ist mit rd. 104 Millionen Versicherungsverträgen die Sparte mit dem größten Versicherungsbestand. Und mit Beitragseinnahmen von rd. 20 Mrd. EURO der mit Abstand größte Zweig innerhalb der Schaden- und Unfallversicherung. Im Jahr 2009 wendeten die Autoversicherer für 9,4 Millionen Versicherungsfälle rd. 19,4 Mrd. EURO auf (für alle Versicherungsbereiche der Kfz-Versicherung). Durchschnittlich kostete ein Autounfall (PKW) in der Kfz-Haftpflicht 3.520 EURO, in der Vollkasko 1.420 EURO und in der Teilkasko 656 EURO.

Die Polizei erfasste 2009 über 2,3 Millionen Verkehrsunfälle, bei denen über 400.000 Menschen verunglückten. Durch Diebstahl entstand ein Schaden von rd. 315 Mio. EURO; es wurden knapp 38.000 Fahrzeuge gestohlen (davon 6.698 VW, 2.413 Audi, 2.038 BMW und 1.302 Mercedes).



2010 stieg die Anzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle um 4,2 % auf rd. 2,41 Millionen und damit den höchsten Stand seit 11 Jahren. Die Zahl der Verletzten sank gleichzeitig um 6,7 % auf rd. 375.000 und die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle um 12 % auf 3.648. Dies ist die niedrigste Zahl seit 60 Jahren.

Umgerechnet ist in 2010 ca. alle anderthalb Minuten ein Mensch im Straßenverkehr verletzt worden und ca. alle zweieinhalb Stunden ein Mensch ums Leben gekommen.

Zahlen zur Kfz-Haftpflichtversicherung in Deutschland:

Jahr	Fahrzeuge Tsd.		Anzahl Schäden in Tsd.	Schadenaufwand Mio. EUR	Schadenhäufigkeit je 1000 Kfz	Schadendurchschnitt in EUR
	insgesamt	davon Pkw				
1980	26.964	19.980	3.331	5.499	124	1651
1990	34.368	26.851	3.756	8.362	109	2226
1995*	46.794	35.510	4.256	12.816	91	3011
2000	50.924	37.586	3.996	13.337	78	3337
2005	53.221	39.056	3.466	12.193	65	3518
2006	53.942	39.440	3.413	11.862	63	3476
2007	54.340	39.475	3.382	11.977	62	3542
2008	54.904	39.771	3.317	11.798	60	3557
2009	55.493	39.963	3.371	11.817	61	3506
* ab 1995 Gesamtdeutschland						

Quelle: GDV Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

### ■ Impressum

MARTENS & PRAHL  
VERSICHERUNGSKONTOR GMBH & CO. KG

Wielandstr. 14c  
23558 Lübeck  
Amtsgericht Lübeck HR A 13  
Komplementär: MARTENS & PRAHL Verwaltungs GmbH  
Amtsgericht Lübeck HRB 8461  
Geschäftsführer: Walter Höppner

Redaktionsleitung: Heiko Thedens  
Tel.: 0451 - 88 18 203  
Fax: 0451 - 88 18 280  
Email: [heiko.thedens@martens-prahl.de](mailto:heiko.thedens@martens-prahl.de)

#### **Wichtiger Hinweis:**

Trotz sorgfältiger Prüfung der Informationen, kann eine Garantie für die Richtigkeit nicht übernommen werden.

Nachdruck oder Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Wir danken den folgenden Autoren dieser Ausgabe für Ihre Beiträge:  
Christian Wahl | Birgit Glogner | Kirsten Schüler

MARTENS & PRAHL | Die Versicherungsmakler  
NEWSLETTER Ausgabe 2 | 2011 - Juli 2011