

Quotale Kürzung von Versicherungsleistungen im Bereich grober Fahrlässigkeit

Martin Notthoff

Abstract Deutsch

In dem nachfolgenden Beitrag wird die quotenmäßige Kürzung von Versicherungsleistungen im Fall grober Fahrlässigkeit gem. § 81 Abs. 2 VVG erörtert. Die Einführung der quotalen Leistungskürzung ist eine der wesentlichen Neuerungen der VVG-Reform im Jahr 2008. Sie stellt eine Abkehr vom sog. „Alles-oder-nichts Prinzips“ im Rahmen der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls zu einer verschuldensunabhängigen, quotalen Kürzung der Versicherungsleistung dar. In dem Betrag werden die Kriterien der Quotelung vorgestellt sowie verschiedene Quotenmodelle diskutiert. Weiterhin die einerseits die Umsetzung in der Rechtsprechung erörtert und andererseits werden die wesentlichen Entwicklungen im Rahmen der wichtigsten Fallgruppen der Kraft- und Sachversicherung dargestellt. Im Fazit wird zusammenfassend festgestellt, dass noch immer keine höchstrichterliche Aussage darüber getroffen wurde, wie eine Quotelung zu erfolgen hat. Die damit verbundenen Fragen werden in der Literatur kontrovers diskutiert. Auch wenn der Ansatz der verschiedenen Quotenmodelle unterschiedlich ist, so ist erkennbar, dass eine Abzugsquote in 25 %-Schritten seit der Änderung des VVG 2008 gerichtlich häufig bestätigt wurde. Es bleibt abzuwarten, wie die Rechtsprechung sich zukünftig in Bezug auf die Quotenmodelle positioniert.

Abstract English

The following article discusses the proportionate reduction of insurance benefits in the event of gross negligence pursuant to Section 81 (2) VVG. The introduction of the quota-based reduction of benefits is one of the major innovations of the VVG reform in 2008. It represents a departure from the so-called “all-or-nothing principle” in the context of grossly negligent causation of the insured event to a fault-independent, quota-based reduction of insurance benefits. The article presents the criteria for quota reduction and discusses various quota models. Furthermore, the implementation in case law and the main developments in the context of the most important case groups of motor and property insurance are discussed.

The article concludes that still no supreme court statement exists on how a quotation has to be made. The related issues are controversially discussed in the literature. Even though the approach of the various quota models differs, it can be seen that a deduction quota in 25% steps has frequently been confirmed by the courts since the amendment of the Insurance Contract Act in 2008. It remains to be seen how case law will position itself in the future with regard to the quota models.

1. Einleitung

Das quotale Leistungskürzungsrecht ist eine der wesentlichen Neuerungen der VVG-Reform im Jahr 2008. Sie stellt eine Abkehr vom sog. „Alles-oder-nichts-

Prinzip“ im Rahmen der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls zu einer verschuldensabhängigen, quotalen Kürzung der Versicherungsleistungen dar. Der Hauptanwendungsfall ist neben der Verletzung von Obliegenheiten nach § 28 VVG die Herbeiführung des Versicherungsfalles gemäß § 81 VVG.¹

Zuvor war der Versicherer sowohl bei Vorsatz als auch bei grober Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers gem. § 61 VVG a.F. nicht zur Leistung verpflichtet. Demgegenüber bestand vollständiger Versicherungsschutz, sofern dem Versicherungsnehmer weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit zur Last zu legen waren.²

Seit der Neueinführung des § 81 VVG, welcher einen subjektiven Risikoabschluss für den Bereich der Schadensversicherung normiert, ist der Versicherer nun berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Nach dem Wortlaut der Vorschrift erfolgt die Kürzung nicht kraft Gesetzes. Vielmehr muss diese vom Versicherer geltend gemacht werden. Der Versicherer ist nicht zur Leistungskürzung verpflichtet, sondern kann hierauf einseitig verzichten. Bei der Ausübung des Kürzungsrechts ermäßigt sich die Leistungspflicht des Versicherers in dem durch die gesetzlichen Kriterien vorgegebenen Umfang. Das Ausmaß der Kürzung unterliegt der vollen gerichtlichen Kontrolle, sodass dem Versicherer insoweit kein Ermessens- oder Beurteilungsspielraum zusteht.³

Die damit verbundenen Fragen werden in der Literatur kontrovers diskutiert. Es haben sich jedoch zwischenzeitlich überwiegende Meinungen herausgebildet und auch die Entscheidungen der diversen Gerichte haben noch weitere Klarheit gebracht.⁴

Die Regelung des § 81 VVG orientiert sich an der vergleichbaren Regelung in Art. 14 Abs. 2 des Schweizerischen Bundesgesetzes über den Versicherungsvertrag. Durch die Einführung des Quotenmodells soll den berechtigten Interessen des Versicherungsnehmers Rechnung getragen werden, auch im Falle grober Fahrlässigkeit durch eine Abwägung im Einzelfall zumindest einen Teil des Leistungsanspruchs behalten zu können. Dies eröffnet eine sachgerechte und am jeweiligen Einzelfall orientierte Abwägung, die eine schematische Lösung vermeidet, wie es vor der Reform des VVG der Fall war. Zuvor hatte die Rechtsprechung bei einem als ungerecht empfundenen Ergebnis versucht, dem Versicherungsnehmer durch hohe Anforderungen an das Vorliegen grober Fahrlässigkeit, insbesondere im subjektiven Bereich, zu helfen, um ihm den Versicherungsschutz zu erhalten.⁵

Die Abschaffung des „Alles-oder-nichts Prinzip“ war nicht unumstritten. Insbesondere wurde dem Quotenmodell mangelnde Praktikabilität, eine Gefährdung der Rechtssicherheit sowie der Verlust der Präventionswirkung vorgeworfen.⁶ Die-

1 R. Heß, Die Quotenbildung nach dem VVG-Erfahrungen seit 2008, in: r+s 1/2013, 1–10 (1).

2 Langheid/Wandt/Looschelders, Münchener Kommentar zum VVG, § 81 Rn. 2.

3 Langheid/Wandt/Looschelders (Anm. 2), § 81 Rn. 132.

4 R. Heß (Anm. 1).

5 P. Schimikowski, Versicherungsvertragsrecht, München 2017, Rn. 266.

6 Langheid/Wandt/Looschelders (Anm. 2), § 81 Rn. 4, auch T. Mergner, Auswirkungen der VVG-Reform auf die Kraftfahrtversicherung, in: NZV 8/2007, 385–391 (388 f.).

sen Bedenken kann mit dem Argument entgegengetreten werden, dass die für die Quotelung notwendige Bestimmung der Schwere des Verschuldens sogar leichter durchzuführen sei als die Abgrenzung beider Verschuldensformen voneinander. Darüber hinaus bleibe auch das Präventionsinteresse gewahrt, weil der Versicherungsnehmer weiter eine nicht unerhebliche Anspruchskürzung in gravierenden Fällen einkalkulieren müsse.⁷

Die Notwendigkeit der Abgrenzung der leichten Fahrlässigkeit von der groben Fahrlässigkeit bleibt auch nach der neuen Gesetzeslage erhalten, auch wenn die Schärfe auf der Rechtsfolgenseite gemindert wurde. Bei einem leicht fahrlässigen Verhalten des Versicherungsnehmers bleibt der Versicherungsschutz nämlich bestehen, während bei grober Fahrlässigkeit ein Kürzungsrecht des Versicherers besteht. Wie dieses Kürzungsrecht im Einzelfall oder in bestimmten Fallgruppen auszugestalten sei, lässt sich dem Gesetzeswortlaut und der Entstehungsgeschichte nicht entnehmen. Es wird nur allgemein darauf verwiesen, dass für die Leistungsfreiheit des Versicherers entscheidend sei, ob die grobe Fahrlässigkeit näher im Bereich des bedingten Vorsatzes oder eher im Grenzbereich zur einfachen Fahrlässigkeit liege.⁸

Das Modell der Quotenteilung kommt nicht nur in § 81 Abs. 2 VVG, sondern auch für vertraglich vereinbarte Obliegenheitsverletzungen in § 28 Abs. 2 VVG, für Gefahrerhöhungen gem. § 26 Abs. 1 und 2 VVG sowie in Fällen der Verletzung der Rettungspflicht in § 82 Abs. 3 VVG zum Tragen. Im Zuge all dieser Regelungen gilt der Grundsatz, dass bei schuldlosem oder fahrlässigem Handeln des Versicherungsnehmers eine vollständige Leistungsfreiheit des Versicherers, bei grober Fahrlässigkeit eine quotale Leistungskürzung und bei vorsätzlichem Handeln vollständige Leistungsfreiheit anzunehmen ist.⁹

2. Kriterien der Quotelung

Um eine quotale Leistungskürzung vornehmen zu können, muss zunächst bestimmt werden, wie die Schwere der groben Fahrlässigkeit bestimmt werden kann und wo die Grenze zur einfachen Fahrlässigkeit zu ziehen ist. Nach der Gesetzesbegründung soll für die Bestimmung des Gewichts der groben Fahrlässigkeit entscheidend sein, ob die grobe Fahrlässigkeit im konkreten Fall näher am bedingten Vorsatz oder eher im Grenzbereich zur einfachen Fahrlässigkeit liegt. Dies soll allerdings nur der Veranschaulichung dienen; der Gesetzgeber hat bewusst darauf verzichtet, den Verschuldensgrad der groben Fahrlässigkeit schematisch zu unterteilen.¹⁰

7 Langheid/Wandt/Looschelders (Anm. 2), § 81 Rn. 4, auch P. Schimikowski, Überlegungen zu einer Reform des Versicherungsvertragsgesetzes, in: r+s 9/2000, 353–359 (358).

8 Rüffer/Halbach/Schimikowski/Karczewski, Versicherungsvertragsgesetz, § 81 Rn. 97.

9 K. Stahl, Quotenbildung nach dem VVG in der Kraftfahrtversicherung – Bemessungskriterien und Quotenmodelle –, in: NZV 6/2009, 265–270 (266).

10 Langheid/Wandt/Wandt (Anm. 2), § 28 Rn. 239.

Grundsätzlich ist es möglich, vertragliche Vereinbarungen über die Quotelung durch allgemeine Vertragsbedingungen zu treffen. Darauf weist die Gesetzesbegründung des neuen VVG ausdrücklich hin. Derartige Vereinbarungen dürfen aber wegen des halbzwingenden Charakters des § 28 VVG nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers von der gesetzlichen Regelung abweichen.¹¹ Der halbzwingende Charakter macht den Unterschied zu absolut zwingenden Vorschriften deutlich, der darin liegt, dass von einer halbzwingenden Vorschrift zwar nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers, wohl aber zu dessen Vorteil abgewichen werden kann.¹² Folglich sind Vertragsbestimmungen in AGB eines Versicherers, nach denen eine grob fahrlässige Obliegenheitsverletzung des Versicherungsnehmers grundsätzlich zur Leistungsfreiheit des Versicherers führt, aufgrund eines Verstoßes gegen das Leitbild des § 28 Abs. 2 Satz 2 VVG nach § 307 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 Nr.2 BGB unwirksam.¹³

Die grobe Fahrlässigkeit hat eine objektive und eine subjektive Komponente, die im Einzelfall in ihrer Gesamtheit die Schwere der groben Fahrlässigkeit ausmachen. Diese sollen im Folgenden erläutert werden.

2.1. Objektive Schwere der Pflichtverletzung

Ein objektiv grob fahrlässiges Verhalten im Sinne der bereits angeführten Vorschriften liegt bereits dann vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maß verletzt, schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt und dasjenige nicht beachtet wurde, was im konkreten Fall jedermann einleuchten musste. Für die Anwendung von § 81 VVG setzt grobe Fahrlässigkeit ein Verhalten des Versicherungsnehmers voraus, von dem er wusste oder wissen musste, dass es geeignet war, den Eintritt des Versicherungsfalls herbeizuführen oder die Vergrößerung des Schadens zu fördern.¹⁴

Es ist daher nicht zwingend erforderlich, dass der Versicherungsnehmer die Gefahren erkennt, sondern es genügt, dass er sie unterschätzt oder aus Gedankenlosigkeit nicht beachtet.¹⁵

Allein auf Grund eines objektiv gegebenen Verstoßes darf nicht auf das subjektive Element geschlossen werden. Der Verstoß gegen Sorgfaltspflichten und der Schweregrad des Verschuldens sind zwar einerseits getrennt voneinander zu prüfen, sind jedoch andererseits auch eng miteinander verknüpft.¹⁶ So ist beispielsweise eine Entlastung des Versicherungsnehmers umso schwerer möglich, je gefährlicher eine konkrete Verkehrssituation oder das Verhalten des Versicherungsnehmers ist. Zur Beurteilung der objektiven Schwere der Pflichtverletzung ist auch ein Blick in andere Rechtsgebiete sinnvoll. Beispielsweise kommt bei der Einord-

11 M. Wandt, Versicherungsrecht, München 2016, Rn. 637.

12 Ibid., Rn. 183.

13 BGH, Urteil v. 24.10.2012 – XII ZR 40/11, in: NZM 5/2013, 165–166 (166).

14 Prölss/Martin/Armbrüster, Versicherungsvertragsgesetz, § 81 Rn. 30.

15 P. Schimikowski (Anm. 5).

16 K. Stahl (Anm. 9), 267, auch J. Felsch, Neuregelung von Obliegenheiten und Gefahrerhöhung, in: r+s 12/2007, 485–497 (493).

nung einer Ordnungswidrigkeit eine geringere Abzugsquote als bei der Verwirklichung eines Straftatbestandes, dem regelmäßig ein wesentlich höheres Unrechtsbewusstsein zugrunde liegt, in Betracht.¹⁷

Überdies spielt insbesondere bei gefahrvorbeugenden Obliegenheiten auch die zeitliche Komponente eine entscheidende Rolle. Je länger ein gefahrerhöhender Zustand vom Versicherungsnehmer hingenommen wird, umso mehr ist ihm dieses Verhalten vorwerfbar.¹⁸

Es wird vereinzelt im Rahmen der Gewichtung der groben Fahrlässigkeit als objektives Kriterium der Grad der Ursächlichkeit zwischen der Pflichtverletzung und dem Eintritt oder der Feststellung des Versicherungsfalles angeführt.¹⁹ Dies ist jedoch abzulehnen, da das Vorliegen der Kausalität für die Leistungskürzung wegen eines grob fahrlässigen Verhaltens ohnehin vorliegen muss, wobei diese bei Obliegenheitsverletzungen im Sinne des § 28 Abs. 2 VVG gesetzlich vermutet wird.²⁰

Die Kausalität bestimmt sich nach den im Zivilrecht geltenden Kriterien.²¹ Bereits aus § 28 Abs. 3 VVG und dem Grundsatz der hypothetischen Kausalität ergibt sich die Möglichkeit des Kausalitätsgegenbeweises durch den Versicherungsnehmer.²²

Demnach ist der Versicherer zur Leistung verpflichtet, wenn bei der Wahl einer nicht grob fahrlässigen Verhaltensalternative der Versicherungsfall ebenfalls eingetreten wäre. Der Versicherungsnehmer muss in diesem Zusammenhang beweisen, dass bei nicht grob fahrlässigem Verhalten ein anderer Geschehensablauf zum Versicherungsfall geführt hätte.²³ Dies folgt daraus, dass nach allgemeinen Grundsätzen derjenige hypothetische Tatsachen nachweisen muss, der sich auf diese beruft. Andernfalls wäre § 81 VVG in erheblicher Form entwertet, da häufig andere Möglichkeiten eines Versicherungsfalles in Betracht kommen.²⁴

2.2. Subjektive Vorwerfbarkeit

Drüber hinaus ist für den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit erforderlich, dass auch in subjektiver Hinsicht ein erheblich gesteigertes Verschulden vorliegt. Dies bedeutet zum Beispiel, dass konstitutionelle Schwächen oder eine momentan verminderte Einsichtsfähigkeit den Versicherungsnehmer im konkreten Fall entlasten können.²⁵ Ebenso können persönliche Defizite wie fehlende Erfahrungen und ein

17 K. Stahl (Anm. 9), 267.

18 Ibid., 268.

19 R. Rixecker, Rechtsfragen der Quotenbildung nach dem VVG, in: ZfS 1/2009, 5–10 (9).

20 K. Stahl (Anm. 9), 267 f., auch Bruck/Möller/Waldkirch, Versicherungsvertragsgesetz, § 28 Rn. 34.

21 Langheid/Wandt/Looschelders (Anm. 2), § 81 Rn. 42.

22 Ibid., Rn. 52.

23 Langheid/Rixecker/Langheid, Versicherungsvertragsgesetz, § 81 Rn. 115.

24 Pröls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 81 Rn. 68.

25 Ibid., Rn. 39.

hohes Alter zur Entlastung beitragen. Auch die psychische Situation, in der sich der Versicherungsnehmer befindet, ist heranzuziehen. Aufgrund einer Notsituation, die schnelles Handeln erfordert, belastende Ausnahmesituationen infolge von Trauer oder Ablenkungen durch Mitfahrer, kann der Schuldvorwurf gemindert sein.²⁶

Besondere Bedeutung hat innerhalb der Bestimmung der groben Fahrlässigkeit der Aspekt des Augenblicksversagens, also solche Situationen, in denen der Versicherungsnehmer lediglich für einen kurzen Moment die erforderliche Sorgfalt nicht beachtet. Grundsätzlich lässt nicht jedes kurzfristige Versagen die grobe Fahrlässigkeit entfallen; dazu müssen vielmehr weitere Umstände hinzutreten. Dies relativiert die Bedeutung des Augenblicksversagens erheblich.²⁷

3. Quotenmodelle

Um den Umfang der Leistungsfreiheit bei einem grob fahrlässigen Verhalten des Versicherungsnehmers zu bestimmen, muss eine Quotelung nach der Schwere des Verschuldens vorgenommen werden. Die durch den Versicherer geschuldete Leistung muss um den Prozentsatz gekürzt werden, der für das Maß des Verschuldens auf einer Skala von 0–100 zu veranschlagen ist.²⁸ Zu der Frage, wie die Quotenbildung zu erfolgen hat, werden unterschiedliche Ansichten vertreten.

In der Rechtsprechung und in der Literatur hat sich die Ansicht herausgebildet, dass eine Kürzung auf Null aufgrund eines grob fahrlässigen Verstoßes, welcher besonders nahe am bedingten Vorsatz liegt oder bei einem Zusammentreffen von mehreren Verstößen des Versicherungsnehmers, in Ausnahmefällen in Betracht kommt.²⁹

Wie das Kürzungsrecht im Einzelfall oder in bestimmten Fallgruppen auszugestalten ist, lässt sich dem Gesetzeswortlaut und der Entstehungsgeschichte des Gesetzes nicht entnehmen. Daher haben sich verschiedene Quotenmodelle in der Praxis und Literatur herausgebildet, die nun erläutert werden.

3.1. Drei-Bereichs-Modell

Nach einer Ansicht bietet es sich an, eine Einstufung des Versicherungsnehmers in die Kategorien leichte, normale oder schwere grobe Fahrlässigkeit vorzunehmen. Bei leichter grober Fahrlässigkeit sollte sich der Abzug bei diesem Modell bei 25 %, bei normaler grober Fahrlässigkeit bei 50 % und bei schwerer grober Fahrlässigkeit bei 75 % und nur in absoluten Ausnahmefällen auch bei 100 % bewegen. Die Quoten stellen allerdings nur eine Grobeinteilung dar. Insbesondere

26 K. Stahl (Anm. 9), 268.

27 Ibid., auch Prölls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 81 Rn. 40.

28 Prölls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 28 Rn. 215.

29 BGH, Urteil v. 22.6.2011 – IV ZR 225/10, in: NJW 45/2011, 3299–3303 (3303), auch R. Heß, M. Burmann, Die Quote bei grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung – Vom Alles oder Nichts zum Mehr oder Weniger –, in: NZV 1/2009, 7–12 (10).

aufgrund von Besonderheiten im subjektiven Bereich können Abweichung nach oben oder unten erforderlich sein.³⁰

Dem OLG Hamm zufolge ist dieses Modell zu grob und würde die Umstände des Einzelfalls nicht angemessen berücksichtigen; es soll stattdessen eine Kürzung in Schritten zu 10 % möglich sein, um die Umstände des Einzelfalls angemessen zu berücksichtigen.³¹ Dies stelle einen praktikablen Lösungsweg dar und würde der Unterscheidung der groben Fahrlässigkeit vom Vorsatz und zur einfachen Fahrlässigkeit Rechnung tragen und einer gekünstelten Kürzung bis zu 99 % entgegenwirken.³²

3.2. Mittelwertmodell

Nach dem Mittelwertmodell ist der Versicherer regelmäßig berechtigt, bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles eine Kürzung um 50 % vorzunehmen³³. Der Versicherungsnehmer hat ein geringeres Verschulden zu beweisen. Möchte der Versicherungsnehmer mehr als 50 % der Entschädigungsleistung erhalten, hat er die Umstände darzulegen und ggf. zu beweisen, die ihn entlasten und die sein Verhalten „in einem milderen Licht“ erscheinen lassen. Möchte demgegenüber der Versicherer um mehr als 50 % kürzen, steht er in der Darlegungs- und Beweislast im Hinblick auf ein schwereres Verschulden des Versicherungsnehmers.³⁴

Diese „Regelfallkürzung“ um 50 % wird zum Teil abgelehnt³⁵. Das Mittelwertmodell könne schon bei § 28 Abs. 2 S.2 Hs. 2 VVG nicht überzeugen, weil die Beweislast für das Maß der groben Fahrlässigkeit danach beim Versicherer liege. Diese Beweisverteilung würde durch das Mittelwertmodell partiell unterlaufen werden. Bei § 81 Abs. 2 VVG muss der Versicherer unstreitig alle objektiven und subjektiven Voraussetzungen des Risikoausschlusses nachweisen. Überdies sei dieses Modell nicht mit den Grundsätzen der Beweislastverteilung nach § 82 Abs. 3 nicht zu vereinbaren.³⁶

Gegen das Mittelwertmodell spricht vor allem, dass sich das Maß des Verschuldens am objektiven Gewicht der verletzen Verhaltensnorm orientiert. Aufgrund dessen, dass dieses Gewicht sehr unterschiedlich sein kann, erscheint ein einheitlicher Einstieg bei 50 % sehr willkürlich. Auch aus Gründen der Praktikabilität und Nachvollziehbarkeit der Kürzungsquote sei das Mittelwertmodell nicht notwendig. Aufgrund dessen, dass für das „Ob“ der groben Fahrlässigkeit maßgeblichen Umstände bei § 81 Abs. 2 VVG nicht vermutet werden, sondern vom Versi-

30 R. Heß (Anm. 1), 5.

31 OLG Hamm, Urteil v. 25.8.2010 – 20 U 74/10, in: NJW 1/2/2011, 85–88 (87).

32 Pröls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 28 Rn. 234.

33 T. Langheid, Die Reform des Versicherungsvertragsgesetzes – 1. Teil: Allgemeine Vorschriften, in: NJW 51/2007, 3665–3672 (3670).

34 T. Langheid, Die Reform des Versicherungsvertragsgesetzes – 1. Teil: Allgemeine Vorschriften, in: NJW 51/2007, 3665–3672 (3670).

35 Langheid/Wandt/Looschelders (Anm. 2), § 82 Rn. 70.

36 Langheid/Wandt/Looschelders (Anm. 2), § 82 Rn. 70.

cherer nachgewiesen werden müssen, kann der Sachverhalt individuell in die Schwereskala eingeordnet werden.³⁷

3.3. Musterquoten

In der Literatur gibt es verschiedene Vorschläge zur Entwicklung von Musterquoten für einzelne Fallgruppen. Allerdings wird die Bildung von Musterquoten dadurch erschwert, dass es im Rahmen des § 81 Abs. 2 VVG zahlreiche objektive und subjektive Umstände gibt, die für das Maß des Verschuldens relevant sein können. Daher kommt es bei der Quotierung stets auf die Umstände des Einzelfalls an. „Regelquoten“ ergeben nur Sinn, wenn sich aufgrund der Typizität Regelfallgruppen bilden lassen, wie dies insbesondere bei Trunkenheitsfahrten im Straßenverkehr der Fall ist. Aber auch insoweit zeigt sich, dass eine Regelquote, eine Kürzung um 100 %, wohl nur hinsichtlich absoluter Fahruntüchtigkeit in Betracht kommt. Dies entspricht auch dem sog. „Goslarer Orientierungsrahmen“, der auf der Grundlage einer Empfehlung des 47. Goslarer Verkehrsgerichtstags von 2009 erarbeitet worden ist. Der Verkehrsgerichtstag 2009 hatte sich dafür ausgesprochen, dem Rechtsanwender im Massengeschäft Hilfsmittel an die Hand zu geben, die es ihm ermöglichen, in der Praxis die passende Leistungsabzüge zu ermitteln. Er hielt daher die Bildung von Musterquoten für gängige Fallkonstellationen für sachlich geboten. Dabei gab er Quotelungsstufen in 25 % Schritten den Vorzug.³⁸ Die Experten sahen folgende Standardfälle für geeignet an, eine „Musterquote“ zu definieren:³⁹

Fallbeispiele	Leistungskürzung in Prozent
Alkohol:	
ab 0,5 bis 1,0 Promille	50
ab 1,1 Promille	100
Drogen:	
Drogenbedingte Fahruntüchtigkeit	50–100
Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis:	
Halter lässt Fahrzeug führen, ohne die Fahrerlaubnis geprüft zu haben	
gewerbliche Fahrt	25
Fahrt im privaten Bereich	0
Überfahren von Stoppschild/grünem Pfeil:	25
Rotlichtverstoß:	50
verkehrsunsichere Bereifung:	25
Diebstahl:	
Schlüssel bleibt im Fahrzeug stecken	75
sonstiger grob fahrlässiger Umgang mit Schlüsseln	25

37 Ibid., § 81 Rn. 142.

38 K. Stahl, Leistungskürzung nach dem VVG in der Kraftfahrtversicherung – Überblick über die ersten Gerichtsurteile, in: r+s-Beil. 1/2011, 115–121 (117).

39 K. Nehm, „Goslarer Orientierungsrahmen“ (Quotenbildung nach dem neuen Versicherungsvertragsgesetz), in: ZfS 1/2010, 12–14.

4. Quotierung bei mehreren Verstößen des Versicherungsnehmers

Auch stellt sich die Frage, wie im Fall einer Mehrfachquotierung, d.h. bei mehreren Obliegenheitsverletzungen des Versicherungsnehmers, vorzugehen ist. Treffen mehrere Obliegenheitsverletzungen zusammen, so ist grundsätzlich eine einheitliche Quote unter Berücksichtigung aller Verstöße zu bilden. Dies gilt auch, wenn der Versicherungsnehmer neben einer Obliegenheitsverletzung nach § 28 Abs. 2 VVG den Versicherungsfall nach § 81 Abs. 2 VVG herbeigeführt hat. Dabei kann es zur Bildung einer einheitlichen Quote nur kommen, wenn mehrere Verstöße gegen Vorschriften mit unterschiedlicher Schutzrichtung vorliegen. Verletzt der Versicherungsnehmer hingegen durch ein und dieselbe Handlung mehrere Verhaltensregeln mit identischer Schutzrichtung, kann von vornherein nur eine einheitliche Quote im Wege einer Gesamtbewertung gebildet werden. Andernfalls würde das Fehlverhalten des Versicherungsnehmers mehrfach in Ansatz gebracht werden.⁴⁰

Wie die Quotenbildung zu erfolgen hat, ist wiederum umstritten.

4.1. Additionsmodell

Nach einer Ansicht wird eine Addition der einzelnen Quoten vorgeschlagen.⁴¹ Gegen diesen Ansatz spricht jedoch, dass der Versicherungsnehmer oftmals bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles zuvor auch eine gefahrverhindernde Obliegenheit verletzt. Würde ihm jeweils ein Verschuldensvorwurf mit einer Quote von 50 % zur Last fallen, wäre der Versicherer bei einer Addition vollständig leistungsfrei. Dies würde zu einer Übersanktionierung führen und die gesetzgeberische Wertung unterlaufen.⁴²

4.2. Konsumtionsmodell

Zum Teil wird auch die Ansicht vertreten, dass sich die Quote ausschließlich nach dem schwersten Verstoß bestimmt.⁴³ Demnach sollen alle sonstigen Verstöße dahinter zurücktreten. Gegen diese Konsumtion spricht bereits die nicht angemessene Berücksichtigung des Verschuldens des Versicherungsnehmers. Ferner würde hierdurch ein falscher Anreiz für den Versicherungsnehmer gesetzt. Hat er bereits eine Obliegenheit vor Eintritt des Verschuldensfalles verletzt, hätte er nur eine geringe Motivation auch seine Obliegenheit nach Eintritt des Versicherungsfalles gewissenhaft zu erfüllen. Der für die Konsumtion angeführte Gewinn an Praktikabi-

40 Pröls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 28 Rn. 224 f.

41 Darstellung der Modelle in: K. E. Böhme/A. Biela/C. Tomsen, Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden, 2. Die Quotierung (§§ 26 Abs. 1, Satz 2, 28 Abs. 2 Satz 2 VVG), Heidelberg 2018, Rn. 86 f., sowie in: P. Kuhn, Schadensverteilung bei Verkehrsunfällen, § 3 Kaskoversicherung – Leistungskürzungen bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit, Rn. 25 f.; auch LG Kassel, Urteil v. 27.5.2010 – 5 O 2653/09, in: ZfS 1/2011, 33–36.

42 Pröls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 28 Rn. 229, auch J. Felsch (Anm. 16), 493.

43 P. Schimikowski (Anm. 5), Rn. 215, auch J. Felsch (Anm. 16), 493.

lität, der zweckmäßig erscheint, da zur Bestimmung des schwersten Verschuldensvorwurfs ohnehin zunächst Einzelquoten gebildet werden müssen, wiegt die genannten Nachteile nicht auf und entspricht auch nicht dem Willen des Gesetzgebers, der von einer mehrfachen Quote ausgeht. Aus diesen Gründen ist das Konsumtionsmodell abzulehnen.⁴⁴

4.3. Multiplikationsmodell (Stufenmodell)

Nach einer weiteren Ansicht wird ein Stufenmodell befürwortet.⁴⁵ Danach wird bei zwei Obliegenheitsverletzungen, die für sich allein betrachtet jeweils zu einer Kürzung von 50 % führen würden, die Quotelung wie folgt ermittelt: zunächst wird die Quote der ersten Obliegenheitsverletzung von der vollen Leistungspflicht abgezogen, sodass 50 % verbleiben. Diese 50 % sind wegen der Quote für die zweite Obliegenheitsverletzung zu halbieren, sodass der Versicherungsnehmer im Ergebnis 25 % des Betrages der vollen Leistungspflicht des Versicherers erhält. In welcher Reihenfolge, also ob zeitlich oder nach dem Verschuldensgrad, die einzelnen Quoten dabei voneinander in Abzug gebracht werden, spielt in der Praxis keine Rolle. Dieses Modell begründet sich damit, dass es dem Versicherungsnehmer nicht zugutekommen soll, wenn er durch mehrere, gesonderte Handlungen jeweils grob fahrlässig mehrere Verstöße begeht.⁴⁶

4.4. Gesamtabwägungsmodell

Schließlich wird aufgrund der gesetzgeberischen Grundintention der Quotelung, den Umständen des Einzelfalls möglichst gerecht zu werden, auch bei der Verletzung mehrerer Obliegenheitsverletzungen mit unterschiedlichen Zwecken, die Vornahme einer Gesamtbetrachtung vertreten.⁴⁷ Praktisch lässt sich dies dadurch umsetzen, dass in Anlehnung an die Gesamtstrafenbildung gem. § 54 Abs. 1 S. 2 und S. 3, Abs. 2 S. 1 StGB die Quote des schwersten Vorwurfs um ein angemessenes Maß erhöht wird. Nach der Gesamtabwägung bleibe nicht unklar, nach welchen Kriterien die Erhöhungsquote zu bilden ist. Überdies werde dem Verschulden des Versicherungsnehmers ausreichend Rechnung getragen. Zwar verlangt dieses Modell dem Rechtsanwender einiges ab, da er nicht allein für jeden Verstoß des Versicherungsnehmers eine verschuldensabhängige Quote bilde müsse, sondern die Einzelquoten zudem noch zu einer Gesamtquote zusammenführen muss. Jedoch vermeidet die Gesamtwürdigung die Einwände, die mit der schematischen Vorgehensweise der anderen Modelle verbunden sind.⁴⁸

44 Prölls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 28 Rn. 228.

45 M. Nugel, Die Quotenbildung bei einer Leistungskürzung nach dem „neuen“ VVG, eine Übersicht zu den aktuellen Streitständen, in: MDR 23/2008, 1320–1328 (1325).

46 Prölls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 28 Rn. 230.

47 R. Heß, M. Burmann (Anm. 29), auch Prölls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 28 Rn. 231, auch LG Dortmund, Urteil v. 15.7.2010 – 2 O 8/10, in: NJOZ 27/2011, 1126–1130 (1130).

48 Prölls/Martin/Armbrüster (Anm. 14), § 28 Rn. 231.

5. Umsetzung in der Rechtsprechung

Im Folgenden werden die wesentlichen Entwicklungen im Rahmen der wichtigsten Fallgruppen der Kraftfahrt- und Sachversicherung dargestellt.

5.1. Kürzungsquote in der Kraftfahrtversicherung

Im Bereich der Kraftfahrtversicherung haben sich bereits anschauliche Fallgruppen entwickelt.

5.1.1. Alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit

Zu der Fallgruppe der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit liegen Grundsatzentscheidungen des BGH vor, aus denen hervorgeht, dass der Versicherer bei einem groben Verschulden des Versicherungsnehmers in den Fällen einer absoluten Fahruntüchtigkeit im Einklang mit dem Willen des Gesetzgebers zu einer vollständigen Leistungsfreiheit berechtigt sein kann.⁴⁹ Dabei ist zur Feststellung der einschlägigen Quote insbesondere der Alkoholisierungsgrad des Betroffenen zu berücksichtigen.⁵⁰

5.1.1.1. Absolute Fahruntüchtigkeit

Wie bereits soeben erwähnt, ist grundsätzlich im Falle einer absoluten Fahruntüchtigkeit unter Überschreitung des Grenzwertes von 1,1 ‰ auf grobe Fahrlässigkeit zu schließen. In diesem Fall wird zunächst die Kausalität zwischen der Alkoholbeeinflussung und der Herbeiführung des Versicherungsfalles vermutet. Dieser Beweis kann durch den Versicherungsnehmer entkräftet werden, indem er Umstände nachweist, aus denen sich die ernsthafte und nicht nur theoretische Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs ergibt.⁵¹ Auch die gesteigerte subjektive Vorwerfbarkeit ist in Fällen absoluter Fahruntüchtigkeit in der Regel gegeben und kann indiziell aus dem objektiven Fehlverhalten hergeleitet werden. Allerdings ist im Rahmen der Prüfung der groben Fahrlässigkeit zu berücksichtigen, wenn sich der Versicherungsnehmer auf eine Krankheit beruft, die das Gedächtnis- und Konzentrationsvermögen beeinträchtigt, auch wenn nicht erwiesen ist, dass die Krankheit im Unfallzeitpunkt zur völligen Unzurechnungsfähigkeit geführt hatte.⁵² Jedoch ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass auch trotz erheblicher Einschränkung der Einsichts- und Hemmungsfähigkeit die grobe Fahrlässigkeit anzunehmen ist, wenn ganz elementare Verhaltensregeln verletzt werden, deren Einhaltung auch in diesem Zustand unbedingt beachtet werden mussten. So verhält es sich bei dem Führen eines Fahrzeugs in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zu-

49 BGH (Anm. 29), auch BGH, Urteil v. 11.1.2012 – IV ZR 251/10, in: r+s 4/2012, 166–167 (166).

50 F. H. Böhm, M. Nugel, Die aktuelle Entwicklung in der Rechtsprechung zur quotalen Leistungskürzung, in: MDR 22/2013, 1328–1332 (1328).

51 Rüffer/Halbach/Schimikowski/Karczewski (Anm. 8), § 81 Rn. 33.

52 Ibid., Rn. 34, auch BGH, Urteil v. 29.10.2003 – IV ZR 10/03, in: NJW-RR 3/2004, 173–174 (174).

stand. Dies stellt einen groben Verstoß der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt dar. Daraus ergibt sich in aller Regel auch das für die Annahme der groben Fahrlässigkeit gesteigerte Verschulden.⁵³

5.1.1.1.1. BGH

Der BGH hat mit dem Urteil vom 11.1.2012 entschieden, dass eine Leistungskürzung auf Null bei einer grob fahrlässigen Verletzung von vertraglichen Obliegenheiten durch den Versicherungsnehmer gemäß § 28 VVG ebenso wie bei der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls gemäß § 81 Abs. 2 VVG grundsätzlich zulässig ist.

Der Versicherungsnehmer fuhr am Ende einer von ihm befahrenen Straße, ohne nach rechts oder links abzubiegen, geradeaus und durchbrach die Grundstücksmauer des dort liegenden Anwesens. Eine ca. eine Stunde später erfolgte Blutentnahme ergab eine BAK von 2,10 Promille. Dem Versicherungsverhältnis liegen die AKB 2008 zugrunde. Demnach darf das Fahrzeug nicht gefahren werden, wenn der Fahrer durch den Genuss alkoholischer Getränke nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Bei einer vorsätzlichen Verletzung besteht nach den AKB kein Versicherungsschutz und bei einer grob fahrlässigen Verletzung ist die Versicherung berechtigt die Leistung in einem der Schwere des Verschuldens entsprechenden Verhältnis zu kürzen.

Der BGH hat, wie bereits erstmalig in seinem Urteil von 22.6.2011 (IV ZR 225/10, NJW 45/2011, 3299–3303) geklärt, dass im Rahmen des § 81 Abs. 2 VVG die Möglichkeit einer Leistungskürzung auf Null in Ausnahmefällen bestehe. Die in § 81 Abs. 2 VVG geregelte Rechtsfolge stehe einer vollständigen Versagung der Leistung in Ausnahmefällen entgegen. Auch der mit der Abschaffung des Alles-oder-nichts Prinzips verfolgte Gesetzeszweck führe nicht zur Unzulässigkeit der vollständigen Leistungsfreiheit des Versicherers. Dies gelte insbesondere in den Fällen, in denen sich der Schweregrad der groben Fahrlässigkeit dem Vorsatz annähere. Diese aufgestellten Grundsätze treffen nach Ansicht des BGH ebenso auf die Regelung des § 28 Abs. 2 VVG zu. Hinsichtlich der Rechtsfolgen weisen beide Vorschriften einen identischen Wortlaut auf und weisen darüber hinaus dieselbe Entstehungsgeschichte auf. Es gebe nach Auffassung des BGH keine Anhaltspunkte für den Ausschluss einer Leistungskürzung auf Null. Die vertraglichen Regelungen in den AKB seien nicht wegen fehlender Transparenz gemäß § 307 Abs. 1 BGB unwirksam. Diese Bestimmungen, die sich im Kern dem Gesetzeswortlaut anschließen, könne der durchschnittliche Versicherungsnehmer entnehmen, dass eine Leistungskürzung auf null in Fällen grober Fahrlässigkeit nicht ausgeschlossen sei.⁵⁴

5.1.1.1.2. OLG Dresden

Das OLG Dresden hat mit Beschluss vom 13.11.2017 entschieden, dass bei einem vom Versicherungsnehmer mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 2 Pro-

⁵³ Rüffer/Halbach/Schimikowski/Karczewski (Anm. 8), § 81 Rn. 35.

⁵⁴ BGH, Urteil v. 11. 1.2012 – IV ZR 251/10 (Anm. 47), 166 f.

mille verursachten Unfall ein besonderer Ausnahmefall vorliegt, der in der Kaskoversicherung gemäß § 81 Abs. 2 VVG wegen grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles eine Kürzung der Versicherungsleistung „auf Null“ rechtfertigt⁵⁵. Ein besonderer Ausnahmefall könne bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit in Betracht kommen, da sich derartige Fälle in der Regel im Grenzbereich zwischen grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz bewegen.⁵⁶

5.1.1.1.3. OLG Stuttgart

Das OLG Stuttgart hat mit seinem Beschluss von 18.10.2010 entschieden, dass der Versicherer zur vollständigen Leistungskürzung berechtigt sein kann, wenn der Grad des Verschuldens sehr nahe am Vorsatz liegt. Im vorliegenden Fall hatte sich der Betreffende mit 1,29 Promille über sein ursprüngliches Vorhaben, zu Fuß zu gehen, hinweggesetzt und ist nach einer Fahrtunterbrechung bei einem Freund, den er bei der Unfallstelle abgesetzt hat, erneut losgefahren⁵⁷. Die Tatsache, dass sich der Betreffende spontan über seinen ursprünglichen Plan hinwegsetzte, zeigt vielmehr, dass er es in ganz besonderem Maße am erforderlichen Verantwortungsbewusstsein fehlen ließ.⁵⁸

5.1.1.1.4. LG Saarbrücken

Das Landgericht Saarbrücken hat mit dem Urteil vom 6.9.2018 entschieden, dass im Falle eines bewussten Ausweichens eines Fuchses oder aufgrund eines alternativen Geschehensablaufs, der in der Verursachung des Unfalls aufgrund absoluter Fahruntüchtigkeit liegt, eine Leistungskürzung auf Null in Betracht kommt⁵⁹.

Der Kläger verlor die Kontrolle über sein Fahrzeug und kollidierte mit einem Baum. Bei ihm wurde ca. 2 Stunden nach dem Unfall eine BAK von 1,57 Promille festgestellt. Ein Anspruch scheide unter dem Aspekt von sogenannten Rettungskosten aus, da der Kläger nicht hinreichend dargelegt habe, dass zum Zeitpunkt des Ausweichens ein Versicherungsfall unmittelbar bevorstand. Eine objektive Rettungsmaßnahme liege nicht vor, da ein durchschnittlich ausgewachsener Fuchs zwischen 5 und 7,5 kg wiege und eine Risthöhe von 35–50 cm aufweise, sodass es bei einem Aufprall zu keinem nennenswerten Fahrzeugschaden gekommen wäre. Auch habe der Kläger keine besonderen Umstände dargelegt, weshalb er mit einem besonders hohen Risiko für das versicherte Fahrzeug hätte rechnen müssen; daher sei nur eine Leistungsreduzierung auf Null gerechtfertigt⁶⁰. Dieses Ergebnis sei auch allein aufgrund des Alkoholisierungsgrades des Versicherungsneh-

55 OLG Dresden, Beschluss v. 13.11.2017 – 4 U 1121/17, in: BeckRS 2017, 137872.

56 OLG Dresden, Beschluss v. 13.11.2017 – 4 U 1121/17, in: BeckRS 2017, 137872.

57 OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 18.8.2010 – 7 U 102/10, in: r+s 7/2011, 280–282.

58 OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 18.8.2010 – 7 U 102/10, in: r+s 7/2011, 280–282.

59 LG Saarbrücken, Urteil v. 6.9.2018 – 14 O 162/17, in: BeckRS 2018, 23916.

60 LG Saarbrücken, Urteil v. 6.9.2018 – 14 O 162/17, in: BeckRS 2018, 23916.

mers gerechtfertigt. Da die BAK 2 Stunden nach dem Unfall noch 1,57 Promille betrug und somit im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit liege, sei eine Leistungsreduktion auf Null angemessen. Aus diesem Grund könne dahinstehen, welche Alternative sich wirklich zugetragen habe.⁶¹

5.1.1.2. Relative Fahruntüchtigkeit

Demgegenüber folgt bei einer unter 1,1 % liegenden Alkoholisierung die Fahruntüchtigkeit nicht allein aus dem Grad der Alkoholisierung. Für die Annahme einer relativen Fahruntüchtigkeit, die etwa ab einem Blutalkoholgehalt von 0,3 % beginnt, müssen zusätzliche Anzeichen für eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit hinzukommen, wie etwa alkoholtypische Fahrfehler oder Ausfallerscheinungen.⁶²

Der Versicherer muss diese relative Fahruntüchtigkeit beweisen. Aufgrund des Anscheinsbedarf darf nicht auf die Fahruntüchtigkeit des Versicherungsnehmers geschlossen werden. Es bedarf vielmehr einer individuellen Feststellung, ob die Fahruntüchtigkeit gegeben war. Allerdings sind Anforderungen an die Beweisanzeichen für das Vorliegen alkoholbedingter Fahrfehler oder Ausfallerscheinungen umso geringer, je stärker sich der Blutalkoholgehalt der Grenze von 1,1 % annähert.⁶³ Dabei sind typische alkoholbedingte Fahrfehler das Abkommen von der Fahrbahn auf gerader Strecke oder in Kurven ohne erkennbaren Anlass. Werden einfachste Verkehrssituationen nicht gemeistert, spricht das dafür, dass der Versicherungsnehmer alkoholbedingt zu einer sachgerechten Reaktion nicht mehr in der Lage war.⁶⁴

Eine sorgfältige Prüfung bedarf im Rahmen der relativen Fahruntüchtigkeit auch die Frage der subjektiv gesteigerten Vorwerfbarkeit in den Fällen, in denen zwischen dem Ende des Alkoholkonsums und dem Beginn der Fahrt ein längerer Zeitraum liegt. Grundsätzlich ist jedoch zu beachten, dass es sich einem Verkehrsteilnehmer aufdrängen muss, dass auch nach einem mehrstündigen Schlaf und der Zunahme von Nahrung nicht ohne Weiteres von der Wiederherstellung der Fahruntüchtigkeit ausgegangen werden darf.⁶⁵

5.1.1.2.1. OLG Saarbrücken

Nach einem Urteil des OLG Saarbrücken vom 30.10.2014 wurde bei einer Alkoholisierung von 0,93 % eine Kürzungsquote von 75 % angenommen. Der Senat ist in dieser Entscheidung davon überzeugt, dass die relative Fahruntüchtigkeit von 0,93 % für den streitgegenständlichen Unfall kausal war.⁶⁶

Der Versicherungsnehmer war, nachdem er in seinem Fahrzeug 6 Stunden nächtigte, von der Fahrbahn abgekommen und auf eine Verkehrsinsel aufgefahren, wo-

61 LG Saarbrücken, Urteil v. 6.9.2018 – 14 O 162/17, in: BeckRS 2018, 23916.

62 Rüffer/Halbach/Schimikowski/Karczewski (Anm. 8), § 81 Rn. 36, auch OLG Saarbrücken, Urteil v. 7.4.2004 – 5 U 688/03-66, in: NZV 10/2004, 530–532 (530).

63 OLG Jena, Urteil v. 27.11.2002 – 4 U 621/02, in: NJW-RR 5/2003, 320–321.

64 Rüffer/Halbach/Schimikowski/Karczewski (Anm. 8), § 81 Rn. 37.

65 Rüffer/Halbach/Schimikowski/Karczewski (Anm. 8), § 81 Rn. 38.

66 Urteil, OLG Saarbrücken v. 30.10.2014 – 4 U 165/13, in: NJW-RR 7/2015, 411–417.

bei er eine Ampelanlage und einen Baum beschädigte. Es wurde am Unfallort eine Blutalkoholkonzentration von 0,93 % festgestellt⁶⁷.

Der Senat ist der Auffassung des BGH gefolgt, nach der grobe Fahrlässigkeit grundsätzlich dann gegeben ist, wenn der Versicherungsnehmer den Verkehrsunfall auf Grund alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit verursacht hat (BGH, Urteil v. 22.2.1989 – IVa ZR 274/87, NJW 25/1989, 1612–1613). Zwar läge noch kein Fall der absoluten Fahruntüchtigkeit vor, die ebenso wie im Strafrecht (§§ 315c, 316 StGB) erst ab einem Blutalkoholgehalt von 1,1 % vorliegt. Jedoch liegt auch bei relativer Fahruntüchtigkeit ein Fall der groben Fahrlässigkeit vor, wenn über die Alkoholmenge hinaus Fahrfehler vorliegen, die auf die Alkoholbedingtheit des Unfalls schließen lassen⁶⁸. Der Versicherungsnehmer ist auf eine an sich leicht zu umfahrende Verkehrsinsel aufgefahren, was ein nüchterner Autofahrer ohne jedes Problem hätte vermeiden können. In Fällen, in denen ein Fahrer infolge von alkoholbedingt erklärbarem Fehlverhalten von der Fahrbahn abkommt und gegen ein Hindernis prallt, sei regelmäßig davon auszugehen, dass dies eine typische Folge der Alkoholisierung sei. Für die Frage der subjektiven Voraussetzungen, ob grobe Fahrlässigkeit für den Versicherungsnehmer anzunehmen ist, ist darauf abzustellen, ob ausreichende Vorkehrungen gegen den Antritt oder die Fortsetzung einer Alkoholfahrt ergriffen wurden. Insbesondere sei regelmäßig das Maß der Alkoholisierung und ihre Umstände (Zeitnähe des Alkoholkonsums zum Fahrtantritt) als Faktor für die Vorwerfbarkeit zu berücksichtigen. Rechtsfolge des § 81 Abs. 2 VVG ist nach Ansicht des OLG Saarbrücken bei einer relativen Fahruntüchtigkeit, deren Grad der absoluten Fahruntüchtigkeit stark angenähert ist, eine Kürzung um 70 % bis 75 %.⁶⁹

5.1.1.2.2. OLG Karlsruhe

Das OLG Karlsruhe hat in seinem Urteil von 15.4.2014 entschieden, dass eine Kürzung um 25 % vorzunehmen ist, da die Fahrerin zum Zeitpunkt eines Unfalls mindestens eine Blutalkoholkonzentration von 1,09 Promille hatte⁷⁰. Dabei wurde berücksichtigt, dass der BAK-Wert zum Unfallzeitpunkt nahe an der absoluten Grenze von 1,1 Promille lag. Die Fahrerin, die Klägerin, machte Ansprüche gegen die Beklagte aus einer Kaskoversicherung geltend.

Die Klägerin befuhr mit ihrem Fahrzeug eine Bundesstraße und bemerkte an einer Baustelle die Markierung zu spät, sodass sie im Bereich der Fahrbahnschwenkung nicht der baustellenbedingten Straßenführung nach rechts folgte, sondern nahezu geradeaus weiterfuhr. Infolgedessen geriet das Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn und erlitt bei einem Unfall einen Totalschaden. Zuvor hatte die Klägerin mehrere Gläser Rotwein getrunken.

Das OLG Karlsruhe entschied, dass der Klägerin grundsätzlich ein Anspruch auf die Versicherungsleistung zustehe, dieser jedoch gem. § 81 Abs. 2 VVG zu

67 Urteil, OLG Saarbrücken v. 30.10.2014 – 4 U 165/13, in: NJW-RR 7/2015, 411–417.

68 Urteil, OLG Saarbrücken v. 30.10.2014 – 4 U 165/13, in: NJW-RR 7/2015, 411–417.

69 Urteil, OLG Saarbrücken v. 30.10.2014 – 4 U 165/13, in: NJW-RR 7/2015, 411–417.

70 OLG Karlsruhe, Urteil v. 15.4.2014 – 9 U 135/13, in: r+s 1/2015, 12–14.

kürzen sei, da die Klägerin den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt habe⁷¹. Der Einwand der Klägerin, dass der Unfall nicht aufgrund des Alkohols, sondern aufgrund dessen, dass sie unmittelbar vor dem Unfall abgelenkt gewesen sei verursacht wurde, kann nicht überzeugen. Die Klägerin sei zum Zeitpunkt des Unfalls alkoholbedingt fahruntauglich gewesen. Kennzeichnend für den alkoholbedingten Fahrfehler sei vor allem, dass bei der Klägerin die sogenannte Mehrfachleistungsfähigkeit nicht mehr gegeben war. Schon eine geringe Ablenkung, das Wischen an der beschlagenen Scheibe habe dazu geführt, dass die Klägerin auf eine Vielzahl von Warnhinweisen nicht reagierte. Außer diesem alkoholbedingten Fahrfehler komme keine andere Ursache in Betracht. Die Klägerin habe grob fahrlässig gehandelt, da bei alkoholbedingter Fahruntauglichkeit in der Regel von grober Fahrlässigkeit auszugehen sei. In objektiver Hinsicht handele es sich um einen besonders gefährlichen Verstoß im Straßenverkehr und in subjektiver Hinsicht sei davon auszugehen, dass jeder Kraftfahrer die Gefährlichkeit des Alkoholgenußes kennt.⁷²

5.1.1.2.3. OLG Hamm

Das OLG Hamm hat mit seinem Urteil vom 25.8.2010 entschieden, dass bei Vorliegen relativer Fahruntüchtigkeit (ab ca. 0,3 %) in der Regel mit einer Kürzungsquote von 50 % zu beginnen sei⁷³. In dem Fall hat die Beklagte auf die in Ziff. A.2.8.1. Absatz 2 der vereinbarten „Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherung (AKB 2008)“ gegenüber der Klägerin bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Schadens auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit verzichtet. Jedoch gilt nach Absatz 3 Satz 1 dieser AVB dieser Verzicht jedoch nicht bei Herbeiführung des Versicherungsfalls infolge des Genusses alkoholischer Getränke. Die Beklagte hat sich in diesem Fall in Absatz 3 Satz 2 das Recht „zur Kürzung“ in einem der Schwere des Verschuldens entsprechenden Verhältnis vorbehalten. Ein solcher Fall ist hier gegeben. Diese Quote steige je nach dem Grad der Alkoholisierung bis auf 100 % bei Erreichen der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 % an. Bei Vorliegen entlastender Umstände kann die so gefundene Quote korrigiert werden⁷⁴.

Der Senat hat im vorliegenden Fall, bei dem die Fahrzeugführerin mit 0,59 Promille in einer Linkskurve geradeaus gefahren ist, entlastende Umstände angenommen: Die Fahrerinnen hatte kurz vor dem Unfall von der Krebserkrankung der Schwiegermutter und der stationären Krankenhausaufnahme ihres Vaters erfahren, sodass aufgrund der emotional belastenden Situation 50 % anstatt 60 % angenommen wurden.⁷⁵

71 OLG Karlsruhe, Urteil v. 15.4.2014 – 9 U 135/13, in: r+s 1/2015, 12–14.

72 OLG Karlsruhe, Urteil v. 15.4.2014 – 9 U 135/13, in: r+s 1/2015, 12–14.

73 OLG Hamm, Urteil v. 25.8.2010 – 20 U 74/10, in: BeckRS 2010, 22886.

74 OLG Hamm, Urteil v. 25.8.2010 – 20 U 74/10, in: BeckRS 2010, 22886.

75 OLG Hamm, Urteil v. 25.8.2010 – 20 U 74/10, in: BeckRS 2010, 22886.

5.1.1.3. Alkoholisierung anderer Fahrer als der Versicherungsnehmer

Des Weiteren gibt es eine Reihe an Gerichtsentscheidungen, nach denen sich der Versicherungsnehmer das Verhalten anderer Fahrer zurechnen lassen muss.

5.1.1.3.1. LG Dortmund

Das Landgericht Dortmund hat mit dem Urteil vom 27.2.2014 entschieden, dass der Versicherer die Kaskoleistung auf Null reduzieren könne, wenn der Ehemann der Versicherungsnehmerin im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit den Versicherungsfall herbeiführt⁷⁶. Die Versicherungsnehmerin hat bei der Beklagten eine Fahrzeugvollversicherung für das durch ihren Ehemann geleaste Fahrzeug abgeschlossen. Dieser verunfallte im betrunkenen Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,07 Promille auf trockener und beleuchteter Fahrbahn. Das Landgericht hat entschieden, dass sich die Versicherungsnehmerin das grob fahrlässige Handeln ihres Ehemannes über § 47 Abs. 1 VVG zurechnen lassen müsse. Die Beklagte sei daher nach § 81 Abs. 2 VVG nicht zur Leistung verpflichtet.⁷⁷

5.1.1.3.2. LG Bonn

Das Landgericht Bonn hat mit dem Urteil vom 31.7.2009 entschieden, dass eine Leistungskürzung von 75 % angemessen sei, wenn der Versicherungsnehmer einem Bekannten, der alkoholisiert ist, durch Übergabe des Fahrzeugschlüssels die Fahrt mit seinem Fahrzeug ermöglicht und dieser im Zustand der Fahruntüchtigkeit einen Unfall verursacht⁷⁸. Er handele damit grob fahrlässig im Sinne des § 81 Abs. 2 VVG. Das Verhalten des Versicherungsnehmers stelle einen besonders groben Verstoß gegen die ihm obliegenden Sorgfaltsverpflichtungen dar. Auch in subjektiver Hinsicht liege ein Verstoß vor, da es für die Annahme ausreiche, dass der Versicherungsnehmer zum Zeitpunkt des eigenen Alkoholgenusses zurechnungsfähig war. Er hätte Vorkehrungen treffen müssen, damit nicht er selbst oder ein Dritter im alkoholisierten Zustand das Fahrzeug benutzt. Der Versicherer dürfe trotz der vereinbarten Besonderheiten des Versicherungsvertrages, dass auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit verzichtet wird, die Leistung kürzen. Diese Besonderheit gelte nach den Bedingungen jedoch nicht für den Fall der Herbeiführung des Versicherungsfalles infolge des Genusses „alkoholischer Getränke“. Hiervon sei im vorliegenden Fall auszugehen. Das grob schuldhaftes Verhalten des Versicherungsnehmers sei im oberen Bereich grober Fahrlässigkeit anzusiedeln, jedoch komme eine Kürzung auf Null nicht in Betracht, da der Versicherungsnehmer das Fahrzeug nicht selbst im alkoholisierten Zustand geführt habe. Es fehle daher an einem entsprechenden Gewicht der Pflichtverletzung.⁷⁹

76 LG Dortmund, Urteil v. 27.2.2014 – 2 O 370/13, in: r+s 2014, 347–348.

77 LG Dortmund, Urteil v. 27.2.2014 – 2 O 370/13, in: r+s 2014, 347–348.

78 LG Bonn, Urteil v. 31.7.2009 – 10 O 115/09, in: BeckRS 2010, 2599.

79 LG Bonn, Urteil v. 31.7.2009 – 10 O 115/09, in: BeckRS 2010, 2599.

5.1.2. Missachtung einer roten Lichtzeichenanlage

Die Missachtung einer roten Lichtzeichenanlage ist in der Regel grob fahrlässig und berechtigt den Versicherer zu einer quotalen Leistungskürzung nach § 81 VVG. Es stellt einen objektiv besonders groben Verstoß gegen die Straßenverkehrsregeln dar, welche in der Regel den Schluss zulässt, dass der Fahrer auch subjektiv unentschuldig gehandelt hat⁸⁰. Auch ein sog. Augenblicksversagen stellt ohne Hinzutreten weiterer besonderer Umstände keinen ausreichenden Grund dar, eine grobe Fahrlässigkeit abzulehnen. Je länger die Lichtzeichenanlage bereits rotes Licht angezeigt hat, desto schwerer wiegt das Fehlverhalten des Versicherungsnehmers und desto höher fällt die Anspruchskürzung aus. Jedem Straßenverkehrsteilnehmer ist bekannt, dass Rotlichtverstöße eine besonders gefährliche und häufige Unfallursache darstellen und somit besondere Sorgfalt geboten ist⁸¹. Den Versicherungsnehmer können in erster Linie subjektive Umstände entlasten, insbesondere der sogenannte „Mitzieheffekt“, eine unübersichtliche Kreuzung bzw. Lichtzeichenanlagen oder eine Ablenkung durch Fahrzeuginsassen.⁸² Auch innerhalb dieser Fallgruppe hat die Bemessung der Quote der Leistungskürzung nach den besonderen Umständen des Einzelfalls zu erfolgen.⁸³

5.1.2.1. OLG Koblenz

Das OLG Koblenz hat mit dem Urteil vom 9.9.2013 entschieden, dass bei dem streitgegenständlichen Rotlichtverstoß eine Haftungsquote von 50 % anzunehmen sei⁸⁴. Die Fahrerin hatte das Rotlicht der Ampelanlage missachtet und ist deshalb mit einem querenden Fahrzeug, das bei Grün in den Kreuzungsbereich eingefahren ist, kollidiert. Das OLG Koblenz hat grobe Fahrlässigkeit angenommen⁸⁵. Eine Entlastung, weil die Fahrerin fremd in der Stadt gewesen sei, käme nicht in Betracht. Aufgrund der Tatsache, dass der Fahrer kurzfristig abgelenkt war, lag nach Auffassung der OLG nur eine kurzfristige Pflichtverletzung vor. Ein leichtsinniges oder rücksichtsloses Verhalten scheide daher aus, sodass eine Haftungsquote von 50 % angenommen wurde.⁸⁶

5.1.2.2. LG Münster

Das Landgericht Münster hat mit dem Urteil vom 20.8.2009 entschieden, dass die Höhe der Leistungskürzung bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalls weder auf maximal 50 % beschränkt werden könne und die grobe Fahrlässigkeit nicht stets zur völligen Leistungsfreiheit führe. Überdies könne die Leistungskürzung auch nicht auf der Basis eines „Standard-Einstiegswerts“ von 50 %

80 F. H. Böhm, M. Nugel (Anm. 48), 1329.

81 F. H. Böhm, M. Nugel (Anm. 48), 1329.

82 F. H. Böhm, M. Nugel (Anm. 48), 1329.

83 LG Münster, Urteil v. 20.8.2009 – 15 O 141/09, in: ZfS 11/2009, 641–644.

84 OLG Koblenz, Urteil v. 9.9.2013 – 12 U 1198/12, in: r+s 11/2013, 545–546.

85 OLG Koblenz, Urteil v. 9.9.2013 – 12 U 1198/12, in: r+s 11/2013, 545–546.

86 OLG Koblenz, Urteil v. 9.9.2013 – 12 U 1198/12, in: r+s 11/2013, 545–546.

erfolgen, sondern müsse nach den besonderen Umständen des Einzelfalls ohne starre Vorgaben vorzunehmen sein⁸⁷. Um ein zu großes Auseinanderfallen etwaiger Entscheidung zu verhindern, sei es sinnvoll und geboten, einzelne Quotenstufen von 0, 25, 50, 75 und 100 % festzulegen, innerhalb derer dann die Quote nach dem Grad des Verschuldens unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls zu bemessen sei.

Die Klägerin machte Ansprüche aus einer bei der Beklagten abgeschlossenen Vollkaskoversicherung geltend. Die Beklagte hat die geltend gemachten Ansprüche zu 50 % reguliert. Es kam an einer Ampelkreuzung zu einer Kollision zwischen dem Fahrzeug der Klägerin und einem anderen Fahrzeug. In einem Ordnungswidrigkeitsverfahren wurde die Klägerin wegen eines Rotlichtverstoßes zur Zahlung einer Geldbuße verurteilt. Die Klägerin hat behauptet, dass die Ampel für sie Grün gezeigt habe. Im Übrigen habe die Sonne so gestanden, dass sie geblendet worden sei und den Unterschied zwischen Rot und Grün nicht habe sehen können. Sie ist der Ansicht, dass jedenfalls subjektiv der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit nicht gerechtfertigt sei. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Beklagte habe sich zu Recht auf eine mindestens hälftige Leistungsfreiheit gemäß der Nr. A 2.17.2 der AKB 2008 berufen, der seinem Inhalt nach § 81 II VVG entspreche. Die Voraussetzungen für die Anspruchskürzung liegen vor, da die Klägerin den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt habe. In dem Rotlichtverstoß der Klägerin ist ein grob fahrlässiges Handeln der Klägerin zu sehen, welches auch subjektiv nicht entschuldbar ist. Die Klägerin hätte aufgrund der Lichtverhältnisse ihre Fahrweise anpassen müssen, sodass sie auch subjektiv grob fahrlässig gehandelt habe. Das Landgericht ist der Auffassung, dass die Schwere des Rotlichtverstoßes so groß ist, dass eine Leistungsfreiheit von weniger als 50 % unter keinen Umständen angemessen ist. Damit wird berücksichtigt, dass die Missachtung des Rotlichts im Straßenverkehr einen besonders gravierenden Pflichtverstoß darstellt und jegliche Unachtsamkeit in diesem Bereich als besonders schwerwiegend anzusehen ist.⁸⁸

5.1.2.3. AG Duisburg

Das Amtsgericht Duisburg hat mit dem Urteil vom 24.2.2010 ein Leistungskürzungskürzungsrecht der Vollkaskoversicherung von 50 % für den Fall angenommen, indem ein Versicherungsnehmer grob fahrlässig einen Rotlichtverstoß beging und mit einem von rechts kommenden Fahrzeug kollidierte⁸⁹. Der Unfall resultierte daraus, dass der Versicherungsnehmer trotz Sonneneinblendung, ohne seine Geschwindigkeit zu reduzieren bei roter Lichtzeichenanlage in den Kreuzungsbereich eingefahren ist. In objektiver Hinsicht ist das Überfahren einer roten Verkehrsampel wegen der besonderen Gefahrenträchtigkeit ein schwerwiegender Verkehrsverstoß. Es gehört zu den wichtigsten Grundregeln des Straßenverkehrs, dass Lichtsignale von Verkehrsampeln strikt befolgt werden. Ampelanlagen werden grund-

87 LG Münster, Urteil v. 20.8.2009 – 15 O 141/09 in: NJW 4/2010, 240–242.

88 LG Münster, Urteil v. 20.8.2009 – 15 O 141/09 in: NJW 4/2010, 240–242.

89 AG Duisburg, Urteil v. 24.2.2010 – 50 C 2567/09, in: SVR 8/2010, 307–308.

sätzlich nur an besonders verkehrsreichen oder gefährlichen Kreuzungen, Einmündungen oder Engstellen aufgestellt. Sie dienen dem Zweck, einen geordneten Verkehrsablauf zu ermöglichen und folglich auch dem Schutz der Verkehrsteilnehmer, die darauf vertrauen dürfen, dass Lichtsignale einer Verkehrsampel befolgt werden.⁹⁰

5.1.3. *Missachtung der Durchfahrtshöhe*

Für die Quotenbildung in Bezug auf die Missachtung der Durchfahrtshöhe lässt sich feststellen, dass je besser die eingeschränkte Durchfahrtshöhe ausgeschildert worden ist und je deutlicher vor ihr gewarnt wird, desto schwerer wiegt das Verschulden des Versicherungsnehmers⁹¹. War er hingegen nicht mit dem Fahrzeug besonders vertraut, verringert dies sein Verschulden, es sei denn, die besonderen Höhenausmaße haben sich dem Versicherungsnehmer gerade aufgedrängt. Zu Gunsten des Versicherungsnehmers kann es auch zu berücksichtigen sein, wenn sich ausnahmsweise die Höhenmaße des Fahrzeugs geändert haben, wie zum Beispiel durch die Befestigung eines Dachgepäckträgers. Innerhalb dieser Fallgruppe wird eine Kürzung im Bereich von 1/3 bei ungewohnten und angemieteten Fahrzeugen bis zu 2/3 bei einer gewerblichen Benutzung und einem besonders krassen Fehlverhalte angenommen.⁹²

5.1.3.1. *OLG Düsseldorf*

Mit dem Beschluss vom 17.9.2012 hat das OLG Düsseldorf darauf hingewiesen, dass ein grob fahrlässiges Handeln angenommen werden könne, wenn der Mieter eines kleinen Lkw von 3,50 m unter Missachtung des Zeichens 265 nach § 41 StVO das auf eine Höchstbegrenzung von 2,60 m hinweist, in eine offene Parkgarage einfährt (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 17.9.2012, I-24 U 54/12). Das Fehlverhalten des Mieters hat nach Auffassung des OLG insbesondere darauf beruht, dass er sich in erster Linie nicht hinreichend mit den Abmessungen des Fahrzeugs vertraut gemacht und diese verinnerlicht habe, weshalb er in der konkreten Verkehrssituation (fremdes Fahrzeug, nicht bekannte Örtlichkeit) überfordert war. Kann ihm allerdings nur ein kurzfristiges, momentanes Versagen vorgeworfen werden, weil er das ihm nicht vertraute Fahrzeug nur für einen Tag gemietet hat, nähert sich der zu beurteilende Fall in der Bandbreite der Fälle, die als grob fahrlässig anzusehen sind, eher der Grenze der einfachen Fahrlässigkeit an als dem bedingten Vorsatz. In entsprechender Anwendung der Grundsätze des § 81 Abs. 2 VVG und sei dann eine Haftungsquote von unter 50 %, in dem Fall von 40 % angemessen.

5.1.3.2. *LG Dessau-Roßlau*

Das Landgericht Dessau-Roßlau hat mit dem Urteil vom 15.7.2016 entschieden, dass sich der Fahrer eines Mietfahrzeugs mit einer gegenüber herkömmlichen Pkw

90 AG Duisburg, Urteil v. 24.2.2010 – 50 C 2567/09, in: SVR 8/2010, 307–308.

91 F. H. Böhm, M. Nugel (Anm. 48), 1329.

92 F. H. Böhm, M. Nugel (Anm. 48), 1329.

größeren Aufbauhöhe vor Fahrtantritt mit dem Ausmaß und den sonstigen Besonderheiten des Fahrzeuges gewissenhaft vertraut machen und sich diese auch in jeder Verkehrssituation vor Augen halten müsse⁹³. Ist dies nicht der Fall, käme grobe Fahrlässigkeit und folglich eine Kürzung des Leistungsanspruchs in Betracht. Im vorliegenden Fall hat das Landgericht eine Kürzung um 50 % angenommen⁹⁴.

Der Beklagte hat bei der Klägerin, einer Autovermietung, einen Transporter gemietet. An der Frontscheibe des gemieteten Fahrzeugs befand sich ein Warnhinweis auf eine Fahrzeughöhe von 3,10 m. Tatsächlich war der Transporter 2,70 m hoch. Bei der Einfahrt auf den überdachten Parkplatz eines Einkaufszentrums kollidierte das Mietfahrzeug mit dem Dach und wurde erheblich beschädigt. An der Überdachung selbst war kein Hinweis angebracht. Allerdings befand sich davor ein Verkehrszeichen 265 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, das die Durchfahrtshöhe auf 2,30 m begrenzt.

Das Landgericht hat zulasten des Mieters eine Haftungsquote von 50 % angenommen. Das schädigende Ereignis sei auf grob fahrlässiges Verhalten des Fahrers zurückzuführen. Der Vermieter habe einen deutlich sichtbaren Hinweis auf die beschränkte Durchfahrtshöhe angebracht, der dem Fahrer seine dahingehende Sorgfaltspflicht permanent anzeigen soll. Es stelle in objektiver Hinsicht eine grobe Missachtung seiner Sorgfaltspflichten dar, wenn der Fahrer vor dem Durchfahren keine Prüfung vornimmt, ob die Durchfahrtshöhe ausreiche. Bei der Schwere des Verschuldens komme dem Fahrer jedoch die Unerfahrenheit im Umgang mit Kleintransportern zugute.⁹⁵

5.1.3.3. LG Hagen

Das Landgericht Hagen hat mit dem Beschluss vom 1.8.2012 entschieden, dass eine Haftungsquote von 50 % angemessen sei, wenn der Fahrer eines Mietfahrzeugs mit einer großen Aufbauhöhe (3,50 m) die niedrige Durchfahrtshöhe einer Unterführung oder eines Tunnels (3,10 m) missachte und damit gegen die Vorschrift des § 41 Abs. 2 Nr. 6 i.V.m. Verkehrszeichen 265 StVO verstoße⁹⁶. In dem Fall sei in objektiver Hinsicht ein grober Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht gegeben und auch in subjektiver Hinsicht liege grobe Fahrlässigkeit vor. Der Fahrer sei durch mehrere Verkehrszeichen im Vorfeld der Tunneldurchfahrt bereits auf die niedrige Höhe aufmerksam gemacht worden und für ihn war es auch erkenntlich, dass er den Tunnel nicht mittig, mithin an der höchsten Stelle des Tunnelbogens durchfahren konnte, weil dieser dem Straßenbahnverkehr vorbehalten war. Der Fahrer habe sich über Bedenken hinweggesetzt, die sich jedem in der Lage befindlichen Verkehrsteilnehmer geradezu aufdrängen mussten. Konkrete Umstände, die die Annahme einer subjektiv grob fahrlässigen Verhaltensweise ausgeschlossen erscheinen lassen, lägen nach Ansicht des Landgerichts nicht vor.⁹⁷

93 LG Dessau-Roßlau, Urteil v. 15.7.2016 – 2 O 103/16, in: BeckRS 2016, 113952.

94 LG Dessau-Roßlau, Urteil v. 15.7.2016 – 2 O 103/16, in: BeckRS 2016, 113952.

95 LG Dessau-Roßlau, Urteil v. 15.7.2016 – 2 O 103/16, in: BeckRS 2016, 113952.

96 LG Hagen, Beschluss v. 1.8.2012 – 7 S 31/12 in: NZV 1/2013, 37–38.

97 LG Hagen, Beschluss v. 1.8.2012 – 7 S 31/12 in: NZV 1/2013, 37–38.

5.1.4. *Fahren mit abgefahrenen Reifen*

Diese Fallgruppe dürfte unter dem Gesichtspunkt der grob fahrlässigen Gefahrerhöhung zu erfassen sein, wenn die Benutzung des Fahrzeugs mit abgefahrenen Reifen einen Zustand von erheblicher Dauer erreicht hat und nicht nur einmalig gewesen ist.⁹⁸ Der Profiltiefe dürfte eine erhebliche Indizwirkung zukommen. Auch hier wird vorausgesetzt, dass der Versicherungsnehmer von der mangelhaften Profiltiefe Kenntnis hat. Weisen die Reifen des Fahrzeugs eine Profiltiefe unter 1 mm auf oder sind die Hinterreifen stark abgefahren und weisen kein Profil oder weniger als 1 mm auf, wird grundsätzlich eine Gefahrerhöhung angenommen.⁹⁹

5.1.4.1. *LG Darmstadt*

Das Landgericht Darmstadt hat mit dem Beschluss vom 19.5.2011 entschieden, dass eine Leistungskürzung des Versicherungsnehmers von 50 % in Betracht kommen könne, wenn der Versicherungsnehmer der Kaskoversicherung mit abgefahrenen Reifen bei einer Profiltiefe von 0,4 mm von der Fahrbahn abkommt und dem Versicherungsnehmer keine vorsätzliche Gefahrerhöhung in Kenntnis der abgefahrenen Reifen bei dauerhafter Benutzung des Pkw nachgewiesen wird¹⁰⁰. Der Versicherer muss jedoch beweisen können, dass der Unfall zumindest auch auf den abgefahrenen Reifen beruhe.¹⁰¹

5.1.4.2. *LG Passau*

Das Landgericht Passau hat demgegenüber mit dem Beschluss vom 19.7.2011 eine Leistungskürzung von 75 % für den Fall angenommen, in dem der Versicherungsnehmer aufgrund der Profiltiefe der Reifen seines hochmotorisierten Sportwagens von lediglich 1 mm bei einem Überholmanöver auf regennasser Fahrbahn von der Straße abkam.¹⁰²

5.1.5. *Einbau eines Fahrzeugmotors mit gesteigerter Leistung*

Das OLG Saarbrücken hat mit Urteil vom 4.3.2020 entschieden, dass die vom Landgericht vorgenommene Kürzung der Versicherungsleistung um 2/3 angemessen sei, da das nach dem Unfall bekannt gewordene Motor-Tuning eine Gefahrerhöhung im Sinne des § 23 VVG sei, die der Kläger schuldhaft nicht angezeigt habe¹⁰³. Das Landgericht habe die Versicherungsleistung zu Recht wegen einer von dem Kläger nach Abschluss des Versicherungsvertrages vorgenommenen Gefahrerhöhung gemäß § 26 Abs. 2 Satz 2 VVG um 2/3 gekürzt. Die vom Landgericht angenommene bewusste und relevante Gefahrerhöhung liege darin, dass durch den

98 F. H. Böhm, M. Nugel (Anm. 48), 1330.

99 Langheid/Wandt/Reusch (Anm. 2), § 23 Rn. 160.

100 LG Darmstadt, Beschluss v. 19.5.2011 – 1 O 9/11, in: BeckRS 2011, 34857.

101 LG Darmstadt, Beschluss v. 19.5.2011 – 1 O 9/11, in: BeckRS 2011, 34857.

102 LG Passau, Beschluss v. 19.7.2011 – 1 O 329/11, zitiert nach juris.

103 OLG Saarbrücken, Urteil v. 4.3.2020 – 5 U 64/19, in: r+s 8/2020, 447–451.

Kläger nach Abschluss des Versicherungsvertrages an die Stelle des ursprünglichen 179 kW-Motors ein anderer Fahrzeugmotor mit einer wesentlich stärkeren Leistung von 298 kW eingebaut wurde und das so in erheblicher Weise baulich veränderte Fahrzeug in Kenntnis dieses Umstandes bis zum Eintritt des Versicherungsfalles im Straßenverkehr benutzt wurde¹⁰⁴. Das OLG Saarbrücken ist der Ansicht, dass der Kläger die kraft Gesetzes gemäß § 26 Abs. 1 Satz 2 VVG gegen ihn bestehende Vermutung, er habe die Obliegenheit aus § 23 Abs. 1 VVG grob fahrlässig verletzt, nicht widerlegt¹⁰⁵.

Bezugspunkte der groben Fahrlässigkeit im Rahmen des § 26 Abs. 1 VVG seien die Unkenntnis der Gefahrerhöhung als solche oder die irrtümliche Annahme der Einwilligung des Versicherers. Demnach liege grobe Fahrlässigkeit vor, wenn der Versicherungsnehmer durch einfachste Überlegungen hätte erkennen können, dass die von ihm vorgenommene oder gestattete Änderung der gefahrerheblichen Umstände den Eintritt des Versicherungsfalles generell wahrscheinlich mache. Im vorliegenden Fall hätte sich dem Kläger aufdrängen müssen, dass der Einbau des wesentlich stärkeren Fahrzeugmotors und die so geänderte Fahrzeugnutzung im Straßenverkehr mit einer deutlichen Erhöhung des versicherten Risikos verbunden waren. Dies zähle zum absoluten Allgemeinwissen, dass die Motorisierung eines Fahrzeugs Einfluss auf die Höhe der Versicherungsprämie habe.¹⁰⁶

5.1.6. Ausweichen eines Tieres

Das OLG Saarbrücken hat mit dem Urteil vom 26.1.2011 entschieden, dass der Versicherer im Rahmen der Teilkaskoversicherung den Anspruch des Versicherungsnehmers auf Rettungskostenersatz gem. § 82 VVG i.V.m. 90 VVG um 50 % kürzen könne, wenn dieser bei einer nächtlichen Fahrt einen Zusammenstoß mit einem Tier verursacht, dessen Größe er nicht belegen kann¹⁰⁷. Bei größeren Tieren ist das Ausweichenmanöver bereits objektiv erforderlich, um die Beschädigung des Fahrzeugs abzuwenden. Bei kleineren Tieren hingegen sei die Gefahr durch einen bevorstehenden Zusammenstoß so gering, dass das Risiko eines ungleich größeren Schadens durch eine plötzliche Fahrtrichtungsänderung nicht in Kauf genommen werden darf. Der Versicherungsnehmer habe die Gebotenheit der Rettungshandlung grob fahrlässig verkannt. Sein Verhalten sei sowohl objektiv als auch subjektiv unentschuldbar, da er ohne seine Geschwindigkeit nennenswert zu reduzieren einem ca. 100 m entfernten Tier von geringer Größe auswich und eine übermäßige Lenkbewegung vornahm und zusätzlich die Kontrolle über das Fahrzeug dadurch aus der Hand gab, dass er gar nicht mehr weiter lenkte, sondern die Hand vor das Gesicht schlug. Das OLG hat dabei das Verhalten des Versicherungsnehmers im mittleren Bereich der groben Fahrlässigkeit angesiedelt.¹⁰⁸

104 OLG Saarbrücken, Urteil v. 4.3.2020 – 5 U 64/19, in: r+s 8/2020, 447–451.

105 OLG Saarbrücken, Urteil v. 4.3.2020 – 5 U 64/19, in: r+s 8/2020, 447–451.

106 OLG Saarbrücken, Urteil v. 4.3.2020 – 5 U 64/19, in: r+s 8/2020, 447–451.

107 OLG Saarbrücken, Urteil v. 26.1.2011 – 5 U 356/10, in: NJOZ 48/2011, 1965–1969.

108 OLG Saarbrücken, Urteil v. 26.1.2011 – 5 U 356/10, in: NJOZ 48/2011, 1965–1969.

5.1.7. Entwendungsfälle

Eine Vielzahl von Entscheidungen befassen sich mit der Frage, unter welchen Umständen der Versicherungsnehmer den Diebstahl seines Pkw grob fahrlässig herbeiführt.

5.1.7.1. OLG Dresden

Das Oberlandesgericht Dresden hat mit dem Beschluss vom 21.11.2019 entschieden, dass der Anspruch des Versicherungsnehmers nach § 81 Abs. 2 VVG um 75 % zu kürzen sei, da er sein Fahrzeug unverschlossen und mit steckendem Zündschlüssel abgestellt hat und es daraufhin entwendet wurde¹⁰⁹. Er habe mit seinem Verhalten den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt. Eine vom Versicherer geforderte Kürzung um 100 % käme nur in besonderen Ausnahmefällen in Betracht¹¹⁰. Ein solcher Ausnahmefall sei im vorliegenden Fall bei Abwägung aller maßgeblichen Umstände zu verneinen. Dabei sei auf der einen Seite zu beachten, dass der Versicherungsnehmer keine ausreichenden Vorkehrungen gegen die Entwendung des Fahrzeugs getroffen habe, indem er dieses unverschlossen und mit steckendem Fahrzeugschlüssel abgestellt hat. Demgegenüber müsse jedoch berücksichtigt werden, dass das Fahrzeug direkt neben einem Waschsalon für 10 Minuten abgestellt wurde und aufgrund verschlossener Türen und Fenster für Dritte nicht sofort ersichtlich war, dass das Fahrzeug leicht zu entwenden war.¹¹¹

5.1.7.2. OLG Karlsruhe

Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat mit dem Urteil vom 31.7.2014 entschieden, dass der Kaskoversicherer bei einem Diebstahl des Fahrzeugs auch dann zu 100 % leistungspflichtig bleibe, wenn dieses über einen längeren Zeitraum (ca. 3 Wochen) auf einem Bahnhofplatz abgestellt wird und sich Schlüssel und Fahrzeugpapiere im Fahrzeuginneren befinden¹¹². Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Zeitpunkt des Diebstahls nicht feststehe. Damit kann die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden, dass die Entwendung des Fahrzeugs bereits in den ersten Stunden nach dem Abstellen erfolgte. Unter diesen Umständen könne nicht von grob fahrlässigem Verhalten ausgegangen werden. Hierzu müsse bewiesen sein, dass der Täter vor seinem Diebstahlsentschluss gesehen hat, dass sich die Fahrzeugpapiere und der Zweitschlüssel im Fahrzeug befinden¹¹³. Nicht nur die Leistungskürzung nach § 81 Abs. 2 VVG sei ausgeschlossen, sondern auch eine Leistungskürzung nach §§ 23 Abs. 1, 26 Abs. 1 S. 2 VVG, da keine Gefahrerhöhung nach § 23 Abs. 1 VVG vorliege.¹¹⁴

109 OLG Dresden, Urteil v. 21.11.2019 – 4 U 2082/19, in: r+s 3/2020, 148–149.

110 OLG Dresden, Urteil v. 21.11.2019 – 4 U 2082/19, in: r+s 3/2020, 148–149.

111 OLG Dresden, Urteil v. 21.11.2019 – 4 U 2082/19, in: r+s 3/2020, 148–149.

112 OLG Karlsruhe, Urteil v. 31.7.2014 – 12 U 44/14, in: r+s 5/2015, 226–227.

113 OLG Karlsruhe, Urteil v. 31.7.2014 – 12 U 44/14, in: r+s 5/2015, 226–227.

114 OLG Karlsruhe, Urteil v. 31.7.2014 – 12 U 44/14, in: r+s 5/2015, 226–227.

5.1.7.3. OLG Hamm

Das OLG Hamm hat mit seinem Urteil vom 3.7.2013 entschieden, dass der Versicherer die Beweislast für die Herbeiführung des Versicherungsfalles und die Kausalität des grob fahrlässigen Verhaltens des Versicherungsnehmers trage¹¹⁵. Das grob fahrlässige Verhalten des Versicherungsnehmers ist nach Ansicht des OLG Hamm nicht nachgewiesen, wenn dieser die Papiere in einem öffentlichen Verkehrsgrund geparkten Fahrzeugs lässt und die Umstände des Fahrzeugdiebstahls sowie die Verletzung von Sicherungsmaßnahmen unklar bleiben. Selbst wenn die Fahrzeugpapiere bewusst von außen nicht sichtbar im Fahrzeug aufbewahrt werden, begründet dies keine Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 Abs. 1 VVG. Eine Gefahrerhöhung wegen eines Schlüsselverlustes kommt nur dann in Betracht, wenn der Verlust des Schlüssels zu einem objektiven Risiko einer Zugriffsmöglichkeit von Dritten auf das Kfz führt. Eine solche Gefahr bestehe nicht, wenn der Schlüssel innerhalb der Wohnung verlegt worden ist oder wenn der außerhalb der Wohnung verlorene Schlüssel für den Finder nicht auf das versicherte Fahrzeug hindeute¹¹⁶. Auch in diesem Fall wurde ein Leistungskürzungsrecht oder eine Leistungsfreiheit des Versicherers nach den §§ 81 Abs. 2, § 26 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 23 Abs. 1 sowie § 26 Abs. 2 S. 1 i.V.m. § 23 Abs. 3 VVG nicht angenommen.¹¹⁷

5.1.7.4. LG Magdeburg

Weiterhin hat das Landgericht Magdeburg mit dem Urteil vom 11.9.2018 entschieden, dass ein Leistungskürzungsrecht der Kaskoversicherung von 30 % anzunehmen sei, wenn ein Fahrzeug außerhalb der Garage trotz gegenteiliger Vereinbarung im Versicherungsvertrag abgestellt und daraufhin entwendet wird¹¹⁸. Im Versicherungsvertrag wurde als nächtlicher Einstellplatz die Garage des Versicherungsnehmers vereinbart. Dieser hat das Fahrzeug trotz dessen über Nacht vor der Garage belassen und daher den Versicherungsfall nach § 81 VVG, den Fahrzeugdiebstahl, grob fahrlässig herbeigeführt. Die Gefahr des Diebstahls wurde durch das Abstellen außerhalb der Garage erheblich erhöht, da die Täter nicht mehr in die Garage eindringen mussten, um das Fahrzeug zu entwenden.¹¹⁹

5.1.8. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Welche Folgen es für den Versicherungsschutz hat, wenn sich der Versicherungsnehmer unerlaubt vom Unfallort entfernt, soll im Folgenden dargestellt werden.

5.1.8.1. BGH

Der BGH hat mit dem Urteil vom 21.12.2012 entschieden, dass keine Verletzung der Aufklärungsobliegenheit gegeben sei, wenn der Versicherungsnehmer sich nach

115 OLG Hamm, Urteil v. 3.7.2013 – 20 U 226/12, in: r+s 8/2013, 373–375.

116 OLG Hamm, Urteil v. 3.7.2013 – 20 U 226/12, in: r+s 8/2013, 373–375.

117 OLG Hamm, Urteil v. 3.7.2013 – 20 U 226/12, in: r+s 8/2013, 373–375.

118 LG Magdeburg, Urteil v. 11.9.2018 – 11 O 2018 (042), in: VersR 8/2021, 504–506.

119 LG Magdeburg, Urteil v. 11.9.2018 – 11 O 2018 (042), in: VersR 8/2021, 504–506.

einem Verkehrsunfall erlaubt vom Unfallort entfernt habe, seiner Pflicht zur unverzüglichen Ermöglichung nachträglicher Feststellung jedoch nicht rechtzeitig nachgekommen ist und stattdessen seinen Versicherer zu einem Zeitpunkt, zu dem er durch Mitteilung an den Geschädigten eine Strafbarkeit nach § 142 Abs. 2 StGB noch hätte abwehren können, informiert¹²⁰. Allein die unterlassene Erfüllung der Pflicht nach § 142 Abs. 1 StGB begründe keine Verletzung der Aufklärungsobliegenheit.¹²¹

5.1.8.2. OLG Naumburg

Das OLG Naumburg hat mit dem Urteil vom 21.6.2012 entschieden, dass in den Fällen, in denen der Versicherungsnehmer entgegen seiner Aufklärungsobliegenheit unerlaubt den Unfallort verlässt, der Versicherungsschutz nach § 28 Abs. 2 S. 1 VVG versagt werden könne¹²².

Verlasse der Versicherungsnehmer entgegen seiner Aufklärungsobliegenheit unerlaubt den Unfallort, entstünden hieraus regelmäßig konkrete Feststellungsnachteile für den Versicherer, die einen Kausalitätsgegnachweis nach § 28 Abs. 3 S. 1 VVG unmöglich machen und damit entsprechend § 28 Abs. 2 S. 1 VVG zum Verlust des Vollkaskoschutzes führen. Insbesondere sei dies der Fall, wenn keine Feststellungen zu einer möglichen Alkoholisierung oder Drogenbeeinträchtigung, die gegebenenfalls aufgrund eines entsprechenden Verbots der AKB zum Wegfall des Versicherungsschutzes oder zu einer Leistungskürzung hätten führen können, mehr möglich sind. Im vorliegenden Fall wurde dem Kläger, welcher im Bereich einer Baustelle einen Unfall verursachte und die erforderlichen Feststellungen nicht ermöglichte, der Versicherungsschutz vollständig versagt.¹²³

5.2. Kürzungsquoten in der Sachversicherung

5.2.1. Frostschäden

In dieser Fallgruppe zeichnet sich in der Regel eine Tendenz zu hohen Kürzungsquoten ab. Die Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers bestimmt sich insbesondere nach seinem Fehlverhalten.

Bei einer umfassenden Kenntnis des Versicherungsnehmers von der besonderen Gefahrenlage ist eine besonders hohe Leistungskürzung anzunehmen. Liegt ein besonders schwerwiegendes Fehlverhalten in einer besonderen Gefährdungssituation vor, kann eine vollständige Leistungskürzung gerechtfertigt sein. Zugunsten des Versicherungsnehmers wirken sich jedoch unter anderem Vorsorge- und Kontrollmaßnahmen aus.¹²⁴

120 BGH, Urteil v. 21.11.2012 – IV ZR 97/11, in: SVR 2/2013, 64–66.

121 BGH, Urteil v. 21.11.2012 – IV ZR 97/11, in: SVR 2/2013, 64–66.

122 OLG Naumburg, Urteil v. 21.6.2012 – 4 U 85/11, in: NZV 3/2013, 137–139.

123 OLG Naumburg, Urteil v. 21.6.2012 – 4 U 85/11, in: NZV 3/2013, 137–139.

124 F. H. Böhm, M. Nugel (Anm. 48), 1330 f.

5.2.1.1. OLG Hamm

In seinem Urteil vom 27.4.2012 hat das OLG entschieden, dass auch in der Leitungswasserversicherung gestützt auf § 81 Abs. 2 VVG in Ausnahmefällen eine Kürzung auf Null möglich sei, wenn der Versicherungsnehmer die Heizungsanlage in einem leerstehenden Gebäude über einen längeren Zeitraum im Winter vollständig stilllegt und trotzdem die wasserführenden Leitungen weder absperrt noch entleert¹²⁵.

Der Ansicht des Klägers, wonach die Kürzung eines Anspruchs nach § 81 Abs. 2 VVG einen gewissen Restanspruch voraussetze, folgt der Senat nicht. Wie bereits erläutert, hat der BGH mit eingehender Begründung entschieden, dass in besonderen Ausnahmefällen eine Kürzung auf Null nach § 81 Abs. 2 VVG durchaus möglich sei. Nach Ansicht des Senats handele es sich um einen solchen besonderen Ausnahmefall, der eine Kürzung auf Null erfordere¹²⁶. In objektiver Hinsicht hat der Kläger über einen längeren Zeitraum trotz winterlicher Temperaturen keinerlei Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem Einfrieren der Leitung ergriffen. Ein Leitungswasserschaden war aufgrund der winterlichen Temperaturen nicht nur möglich, sondern in hohem Maße wahrscheinlich. Der Senat hat das Verhalten des Versicherungsnehmers als außergewöhnlich hoch und dem Vorsatz praktisch gleichzusetzen angesehen. Auch in subjektiver Hinsicht liegen keine Umstände vor, die den Sorgfaltsverstoß milder erscheinen lassen. Dem Versicherungsnehmer war nach seinen eigenen Angaben bewusst, dass Abwehrmaßnahmen gegen die Frostschäden notwendig waren und er gleichwohl keine Sicherungsmaßnahmen ergriffen hat. Daher könne nur eine vollständige Kürzung seines Anspruchs nach § 81 Abs. 2 VVG vorgenommen werden¹²⁷.

5.2.1.2. OLG Koblenz

In einem ähnlich gelagerten Fall hat das OLG Koblenz mit seinem Hinweisbeschluss vom 29.4.2020 eine Kürzung der Entschädigungsleistung von 75 % angenommen¹²⁸. Der Kläger hat seine Wohngebäudeversicherung wegen eines Leitungswasserschadens in Anspruch genommen. Das Gebäude stand leer und die Wasserleitungen waren weder abgestellt noch entleert. Während einer Frostperiode kam es zum Frostschaden an einer Armatur und zum Wasseraustritt. Dem Versicherungsnehmer ist ein besonders schweres Verschulden vorzuwerfen, da dieser trotz des Leerstandes und der winterlichen Jahreszeit keine erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen ergriff. Er hat nicht nur die wasserführenden Anlagen und Einrichtungen nicht abgestellt und entleert, sondern auch eine ausreichende Kontrolle des Objekts unterlassen. Folglich wurde das außer Acht gelassen, was jedem hätte einleuchten müssen. Die Tatsache, dass der Versicherungsnehmer die Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten hat, entlastet ihn nicht. Der Leitungswasserschaden

125 OLG Hamm, Ur. v. 27.4.2012, I-20 U 144/11.

126 OLG Hamm, Ur. v. 27.4.2012, I-20 U 144/11.

127 OLG Hamm, Ur. v. 27.4.2012, I-20 U 144/11.

128 OLG Koblenz, Hinweisbeschluss v. 29.4.2020 – 10 U 2170/19, in: NJW-RR 20/2020, 1237–1239.

werde nach Ansicht des OLG in einem solchen Fall regelrecht leichtfertig herbeigeführt.¹²⁹

5.2.2. *Herbeiführung eines Brandschadens*

Auch in dieser Fallgruppe kann bei einem Verhalten im Grenzbereich zu einem Eventualvorsatz eine vollständige Leistungskürzung erfolgen.¹³⁰ Dabei sei entscheidend, ob naheliegende Überlegungen missachtet und brandgefährliche Situationen über einen längeren Zeitraum ohne Kontrolle gelassen worden sind.¹³¹

5.2.2.1. *OLG Naumburg*

Mit dem Beschluss vom 28.3.2011 entschied das OLG Naumburg, dass der Versicherungsnehmer, welcher zuvor in seinem Wohnhaus Feuerwerkskörper entzündet und sie in den Keller wirft, obwohl ihm bewusst ist, dass im Bereich der Kellertreppe und eines Holzschrankes leicht brennbare Kleidungsstücke lagern, keine Leistung von seiner Feuerversicherung verlangen könne, wenn das Haus vollständig abbrennt. Er hat in diesem Fall grob fahrlässig gehandelt¹³². Es leuchte jedem ein, dass in einem Wohnhaus wegen der damit verbundenen Brand- und sonstigen Verletzungsgefahren keine Feuerwerkskörper gezündet werden dürfen. Auch das Verhalten des Versicherungsnehmers nach dem Werfen der Feuerwerkskörper sei in hohem Maße unverantwortlich und daher grob fahrlässig, weil er sich erst fünf bis zehn Minuten nach der Entstehung des Brandes vergewisserte, ob ein Brand entstanden ist. Ein Augenblicksversagen liege auch nicht vor, da er die Feuerwerkskörper bereits geraume Zeit vor der Entstehung des Brandes zurechtgelegt habe. Überdies müsse für die Exkulpation neben dem Umstand, dass das Fehlverhalten gerade einer spontanen, unmittelbaren Reaktion gleicht, die Schadensgefahr nicht ungewöhnlich gesteigert worden sein.

Dem Senat ist durchaus bewusst, dass der Gesetzgeber eine Abkehr vom Alles-oder-nichts-Prinzip im Falle der groben Fahrlässigkeit in § 81 Abs. 2 VVG vorgesehen habe und die Entscheidung existenziell bedrohliche Auswirkungen für den Versicherungsnehmer habe. Dennoch rechtfertige das nachträgliche unverantwortliche und unverständliche Verhalten ausnahmsweise eine Kürzung der Versicherungsleistung auf Null.¹³³

5.2.2.2. *OLG Hamm*

Das OLG Hamm hat mit dem Beschluss vom 15.1.2016 darauf hingewiesen, dass eine Leistungskürzung von 60 % angenommen werden könne, wenn ein Versiche-

129 OLG Koblenz, Hinweisbeschluss v. 29.4.2020 – 10 U 2170/19, in: NJW-RR 20/2020, 1237–1239.

130 OLG Naumburg, Beschluss vom 28.3.2011 – 4 W 12/11 in: MDR 17/2011, 1038–1039.

131 F. H. Böhm, M. Nugel (Anm. 48), 1331.

132 OLG Naumburg (Anm. 87).

133 OLG Naumburg (Anm. 87).

rungsnehmer entflammbare Gegenstände auf einem scheinbar abgeschalteten Saunaofen ablegt und die Sauna verlässt, ohne sich über eine verlässliche Abschaltung zu vergewissern¹³⁴.

Die Klägerin machte Ansprüche wegen eines Brandschadens gegen ihre Hausratversicherung geltend. Die Sauna wurde von der Versicherungsnehmerin seit mindestens 5 Jahren vor dem Schadensereignis nicht mehr genutzt, sodass An-/Aus-schalter der Sauna und der Temperaturschalter ausgeschaltet waren und die Sicherung herausgenommen war. Als im Jahr des Schadensereignisses Umbauarbeiten im Haus vorgenommen wurden, nutzte die Versicherungsnehmerin die Sauna für die Lagerung von Gegenständen. Die Versicherungsnehmerin suchte am Tag des Schadensereignisses in der Sauna nach einer Vase und legte aufgrund dessen andere Gegenstände auf dem Saunaofen ab. Als sie im Vorfeld die Sicherung einschalten wollte, stelle sie fest, dass dies wahrscheinlich durch die Bauarbeiter bereits erfolgt sei. Nachdem sie die Sauna verließ, schaltete die Versicherungsnehmerin lediglich das Licht aus, ohne an das Herausnehmen der Sicherung zu denken. Die Versicherungsnehmerin handele objektiv grob fahrlässig, da es für jedermann erkennbar sei, dass das Ablegen und Belassen von Gegenständen auf dem Saunaofen zu einem Brand führen könne, solange die Funktionsunfähigkeit des Saunaofens nicht sichergestellt war. In subjektiver Hinsicht liege ein unentschuldigbares Verhalten vor, da die gesetzte Gefahr auch gerade für die Versicherungsnehmerin erkennbar und vermeidbar war. Der Vorwurf der subjektiven Sorgfaltpflichtverletzung entfalle auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Augenblicksversagens.¹³⁵

5.3. Quotierung bei mehreren Verstößen

Schließlich sollen noch zwei Entscheidungen in Bezug auf die Quotierung bei mehreren Verstößen des Versicherungsnehmers dargestellt werden.

5.3.1. LG Kassel

Das Landgericht Kassel hat sich mit dem Urteil vom 27.5.2010 für das bereits erläuterte Additionsmodell ausgesprochen. Alle anderen Modelle führen nach Ansicht des LG dazu, dass derjenige Versicherungsnehmer, der mehrfach grob fahrlässig gegen den Versicherungsvertrag verstößt, im Ergebnis privilegiert wird¹³⁶. Im vorliegenden Fall habe der Versicherungsnehmer zum einen durch das Nichtverschließen seiner Wohnungstür und zum anderen durch die nicht unverzügliche Einreichung eines Verzeichnisses über die bei dem Diebstahl abhanden gekommenen Gegenstände beim Versicherer in zweifacher Weise grob fahrlässig gehandelt.

134 OLG Hamm, Hinweisbeschluss v. 15.1.2016 – 20 U 219/15, in: NJW-RR 19/2016, 1179–1181.

135 OLG Hamm, Hinweisbeschluss v. 15.1.2016 – 20 U 219/15, in: NJW-RR 19/2016, 1179–1181.

136 LG Kassel, Urteil v. 27.5.2010 – 5 O 2653/09, in: BeckRS 2010, 21118.

Das Landgericht hat im Ergebnis jeweils Kürzungsquoten von 50 % angenommen und diese addiert, sodass der Versicherer die Leistung um 100 % kürzen konnte.¹³⁷

5.3.2. LG Dortmund

Demgegenüber hat sich das Landgericht Dortmund mit seinem Urteil vom 15.7.2010 dafür ausgesprochen, in den Fällen, in denen mehrere Obliegenheitsverletzungen mit unterschiedlichem Kausalitätsumfang zu berücksichtigen sind, eine wertende Gesamtbetrachtung aller Umstände vorzunehmen¹³⁸. Um den Besonderheiten des Einzelfalls gerecht zu werden verbiete sich jede schematische Lösung¹³⁹. In dem vorliegenden Fall waren dem Versicherungsnehmer sowohl eine grob fahrlässige Verletzung der Sicherheitsobliegenheit, also auch die grob fahrlässige Verletzung der Obliegenheit zur Einreichung der Stehgutliste vorzuwerfen.¹⁴⁰

6. Folgen unterbliebener Anpassung von Allgemeinen Versicherungsbedingungen an das neue VVG

Abschließend wird die Frage beantwortet, welche Folgen mit einer unterbliebenen Anpassung von AVB an das „neue“ VVG einhergehen.

So hat der BGH bereits mit einem Urteil aus dem Jahr 2011 entschieden, dass die Sanktionsregelung bei Verletzung vertraglicher Obliegenheiten (in dem Fall § 11 Nr. 2 S. 1–3 VGB 88) unwirksam sei, wenn der Versicherer von der Möglichkeit der Vertragsanpassung nach Art. 1 Abs. 3 EGVVG keinen Gebrauch gemacht hat¹⁴¹. Der Versicherer könne deshalb bei grob fahrlässiger Verletzung vertraglicher Obliegenheiten kein Leistungskürzungsrecht gem. § 28 Abs. 2 S.2 VVG geltend machen. Demgegenüber könne sich der Versicherer auch weiterhin auf die Verletzung gesetzlicher Obliegenheiten, in dem Fall die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls nach § 81 Abs. 2 VVG berufen. Die Vertragsanpassung musste bis zum 1.1.2009 erfolgen.¹⁴²

Diese AVB-Anpassungsbefugnis war vor dem Hintergrund zu sehen, dass AVB mit Vertragsschluss verbindlich vereinbart sind, und zwar für die gesamte Vertragsdauer, es sei denn, dem Versicherer ist vertraglich oder kraft Gesetzes die Befugnis eingeräumt die AVB nachträglich zu ändern. Die allgemeinen Vertragsbedingungen sind jedoch unter anderem nur dann wirksam, wenn sie nicht gegen die wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung von der sie abweichen, verstoßen (vgl. 307 Abs. 2 Nr. 1 BGB).¹⁴³

137 LG Kassel, Urteil v. 27.5.2010 – 5 O 2653/09, in: BeckRS 2010, 21118.

138 LG Dortmund, Urteil v. 15.7.2010 – 2 O 8/10, in: NJOZ 27/2011, 1126–1130.

139 LG Dortmund, Urteil v. 15.7.2010 – 2 O 8/10, in: NJOZ 27/2011, 1126–1130.

140 LG Dortmund, Urteil v. 15.7.2010 – 2 O 8/10, in: NJOZ 27/2011, 1126–1130.

141 BGH, Urteil v. 12.10.2011 – IV ZR 199/10, in: NJW 4/2012, 217–222.

142 BGH, Urteil v. 12.10.2011 – IV ZR 199/10, in: NJW 4/2012, 217–222.

143 M. Wandt (Anm. 11), Rn. 20.

7. Fazit und Ausblick

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass nach der Abschaffung des „Alles-oder-nichts-Prinzips“ im Jahr 2008 immer noch keine höchstrichterlichen Aussagen darüber getroffen wurden, wie eine Quotelung zu erfolgen hat. Die damit verbundenen Fragen werden in der Literatur noch immer kontrovers diskutiert.

Für die praktische Anwendung dürfte es sinnvoll sein, gerichtliche Entscheidungen in entsprechenden Fallgruppen zu erfassen. Dabei müssen aber zwingend die Besonderheiten des Einzelfalles berücksichtigt werden. Es ist irrelevant, für welches Quotenmodell man sich entscheidet, da eine Einzelfallabwägung in jedem Fall zu erfolgen hat.

Wenn auch der Ansatz der verschiedenen Quotenmodelle unterschiedlich ist, so ist erkennbar, dass eine Abzugsquote in 25 % – Schritten seit der Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes 2008 gerichtlich häufig bestätigt wurde. In Einzelfällen wurden Abzüge im Drittelbereich oder im 10-Prozent-Bereich angenommen.

Für die große Fallgruppe der absoluten Fahruntüchtigkeit wird weiterhin ein vollständiges Leistungskürzungsrecht des Versicherers angenommen.

Auch in den übrigen großen Fallgruppen sind Tendenzen erkennbar. Bei der Missachtung roter Lichtzeichen wird eine moderate Kürzungsquote im mittleren Bereich angenommen, welche ebenfalls bei der Fallgruppe der Entwendungsfälle angenommen wird.

Das Fahren mit abgefahrenen Reifen führt aufgrund der Kenntnis des Versicherungsnehmers von dem gefahrerhöhenden Umstand zu hohen Kürzungsquoten bis hin zu einer vollständigen Leistungsfreiheit.

Im Bereich der Fallgruppe der Frostvorsorge vor dem Hintergrund der Wasserleitungsschäden zeichnet sich in der Regel eine Tendenz zu hohen Kürzungsquoten ab. In Bezug auf die Herbeiführung von Brandschäden werden weitreichende Kürzungsquoten im mittleren Bereich bis zu einer vollständigen Leistungskürzung angenommen.

Es bleibt abzuwarten, wie die Rechtsprechung sich zukünftig in Bezug auf die Quotenmodelle positioniert.

Literaturverzeichnis

- Böhm Falk H./Nugel Michael (2013): Die aktuelle Entwicklung in der Rechtsprechung zur quotalen Leistungskürzung, in: Monatsschrift für deutsches Recht, Heft 22, Köln, S. 1328–1332.
- Böhme Kurt E./Biela Anno/Thomson Christian, Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden, Handbuch für die Praxis, begr. von Helmut Becker, bis zur 23. Auflage fortgeführt von Kurt E. Böhme, 26. Auflage, Heidelberg 2018.
- Bruck Ernst/Möller Hans, Großkommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, Begr. Ernst Bruck, Hans Möller, Hrsg. Roland Michael Beckmann, Robert Koch, Horst Baumann, Katharina Johannsen, Band 1, §§ 1–32 VVG, 9. Auflage, Berlin 2020 (zit. Bruck/Möller/Bearbeiter).

- Felsch, Joachim (2007): Neuregelung von Obliegenheiten und Gefährerhöhung, in: recht und schaden, München, Heft 12, S. 485–497.
- Heß Rainer/Burmann Michael (2009): Die Quote bei grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung – Vom Alles oder Nichts zum Mehr oder Weniger –, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, Heft 1, München, S.7–12.
- Heß, Rainer (2013): Die Quotenbildung nach dem VVG – Erfahrungen seit 2008, in: recht und schaden, München, Heft 1, S. 1–10.
- Kuhn, Paul, Schadensverteilung bei Verkehrsunfällen, Rechtsprechungssammlung mit Skizzen und Haftungsgrundlagen, 10. Auflage, Bonn 2019.
- Langheid Theo/Rixecker Roland, Versicherungsvertragsgesetz, mit VVG-Informationspflichtenverordnung, Kommentar, begr. von Wolfgang Römer und Theo Langheid, 6. Auflage, München 2019.
- Langheid Theo/Wandt Manfred (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, Band 1, §§ 1–99 VVG, 2. Auflage, München 2016 (zit. Langheid/Wandt/Bearbeiter).
- Langheid, Theo (2007): Die Reform des Versicherungsvertragsgesetzes – 1. Teil: Allgemeine Vorschriften, in: Neue Juristische Wochenschrift, Heft 51, München, S. 3665–3672.
- Mergner, Tobias (2007): Auswirkungen der VVG-Reform auf die Kraftfahrtversicherung, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, München, Heft 8, S. 385–391.
- Nehm, Kay (2010): „Goslarer Orientierungsrahmen“ (Quotenbildung nach dem neuen Versicherungsvertragsgesetz), in: Zeitschrift für Schadensrecht, Heft 1, Bonn, S. 12–14.
- Nugel, Michael (2008): Die Quotenbildung bei einer Leistungskürzung nach dem „neuen“ VVG, eine Übersicht zu den aktuellen Streitständen, in: Monatsschrift für deutsches Recht, Heft 23, Köln, S. 1320–1328.
- Prölls Erich R./Martin Anton, Versicherungsvertragsgesetz: mit Nebengesetzen, Vermittlerrecht und allgemeinen Versicherungsbedingungen, Begr. Erich R. Prölls, fortgef. von Jürgen Prölls, Anton Martin u.a., 31. Auflage, München 2021 (zit. Prölls/Martin/Bearbeiter).
- Rixecker, Roland (2009): Rechtsfragen der Quotelung nach dem VVG, in: Zeitschrift für Schadensrecht, Bonn, Heft 1, S. 5–10.
- Rüffer Wilfried/Halbach Dirk/Schimikowski Peter, Nomos Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 4. Auflage, Baden-Baden 2020 (zit. Rüffer/Halbach/Schimikowski/Bearbeiter).
- Schimikowski, Peter (2000): Überlegungen zu einer Reform des Versicherungsvertragsgesetzes, in: recht und schaden, München, Heft 9, S. 353–358.
- Schimikowski, Peter, Versicherungsvertragsrecht, 6. Auflage, München 2017.
- Stahl, Kerstin (2009): Quotenbildung nach dem VVG in der Kraftfahrtversicherung – Bemessungskriterien und Quotenmodelle –, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, München, Heft 6, S. 265–270.
- Stahl, Kerstin (2011): Leistungskürzung nach dem VVG in der Kraftfahrtversicherung – Überblick über die ersten Gerichtsurteile, in: recht und schaden Beilage, München, Heft 1, S. 115–121.
- Wandt, Manfred, Versicherungsvertragsrecht, 6. Auflage, München 2016.