

Die Kraftfahrzeugversicherung

Von Assessor Wolfgang Muth, Frankfurt/Main

Die Kraftfahrzeugversicherung gehört seit der Entwicklung des Motors zu den jüngeren Zweigen des Versicherungsgewerbes. Sie hat sich aber infolge der anhaltenden Aufwärtsentwicklung der Motorisierung mit einem Jahresprämienaufkommen von über 600 Mio DM zu einer der bedeutendsten Sparten der Versicherungswirtschaft entwickelt.

Der Grundgedanke jeder Versicherung, nämlich derjenige der „Gefahrengemeinschaft“, hat auch für die Kraftfahrzeugversicherung Geltung. Dieser Grundsatz „Einer für alle und alle für einen“ ermöglicht die Abnahme eines belastenden Risikos vom Einzelnen unter Uebertragung auf eine möglichst große Anzahl gleichgefährdeter Risikoträger. Je breiter unter Einsatz der als Vermittler dieses Ausgleichs entstandenen Versicherungsgesellschaften die Basis für eine Versicherung solcher gleichartigen Risiken geschaffen werden kann, um so günstiger wird sich die hierfür benötigte „Ausgleichsabgabe“ in Form der Versicherungsprämie gestalten. Dabei brauchen individuelle Gestaltungsmöglichkeiten bei der Abdeckung des Einzelrisikos keinesfalls ausgeschlossen zu bleiben.

Die Kraftfahrzeugversicherung unterlag, insbesondere in der Prämiengestaltung, in den Nachkriegsjahren einer recht lebhaften Entwicklung. Während bis zur Währungsreform an den vorhandenen Prämientarifen nichts geändert wurde, vollzogen sich bei dem Einheitstarif für Kraftfahrtversicherung nach 1948 infolge der stark zunehmenden Motorisierung und im Zuge damit der erhöhten Unfallschäden mehrfache nachhaltige Veränderungen. Daß es dabei zwischen den beteiligten Gruppen, den Versicherungsgesellschaften auf der einen Seite und den Versicherungsnehmervertretungen auf der anderen, gerade bei den Fragen der Prämiengestaltung zu teilweise erheblichen Spannungen kam, dürfte in der Natur der Sache begründet sein. Bei allen Verhandlungen entstand in den maßgeblichen Versicherungsnehmerkreisen der Eindruck, daß sich die Kfz-Versicherer zur Durchsetzung ihrer diesbezüglichen Ziele in einem stärkeren als für sie selbst zweckmäßigen Umfang die Unterstützung des Staates sicherten, ohne sich anscheinend dabei der erheblichen Gefahren bewußt zu sein, die hinter einer solchen weitgehenden Inanspruchnahme der staatlichen Hilfe lauern.

Die Kraftfahrzeugversicherung ist nun insofern mit ihren gesamten Sparten als kein homogenes Ganzes anzusehen, als sie zum Teil, nämlich in der Haftpflichtversicherung, von Staats wegen dem Abschlußzwang unterworfen ist, während die anderen Sparten, wie Fahrzeug- (Kasko-), Unfall- und Gepäckversicherung in ihrem Abschluß freiwillig sind.

Eine Diskussion über die Zweckmäßigkeit des Versicherungszwanges bei der Kfz-Haftpflichtversicherung ist heute kaum noch vorstellbar. Die Haftpflichtversicherung bezweckt nach der Präambel des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 7. 11. 1939 — genau wie die Jagdhalterhaftpflichtversicherung, die aus gleichen Motiven dem staatlichen Versicherungszwang unterliegt — den wirksamen Schutz des geschädigten Dritten, woran

auch der Staat schon aus dem Grunde interessiert sein muß, daß der Geschädigte nicht letzten Endes der öffentlichen Wohlfahrt zur Last fällt. Es gab allerdings auch vor dem Erlaß des Pflichtversicherungsgesetzes von 1939 in Deutschland nur sehr wenige Kraftfahrzeughalter, die nicht von sich aus bereits eine Haftpflichtversicherung für ihr Kraftfahrzeug abgeschlossen hatten. Der Abschlußzwang für die Kfz-Haftpflichtversicherung besteht im übrigen in fast allen westeuropäischen Staaten (Belgien, Dänemark, Finnland, Großbritannien, Irland, Luxemburg, Norwegen, Oesterreich, Schweden, Schweiz und Tschechoslowakei), und seine Einführung in den restlichen noch vom Abschlußzwang freien Ländern (wie Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Portugal, Spanien und Türkei) wird wohl nur noch eine Frage der Zeit sein, zumal der zunehmende internationale Kraftwagenverkehr und die gerade in Kraft getretenen internationalen Abkommen der Kfz-Versicherungsgesellschaften bezüglich der gegenseitigen Anerkennung der Haftpflichtversicherungen mit der Vorregulierungspflicht auch für Schäden ausländischer Fahrzeuge auch noch in diese Richtung drängen. Die deutschen Industrie- und Handelskammern vertreten die Auffassung, daß auch für alle ausländischen Kraftfahrzeuge der Haftpflichtversicherungszwang eingeführt werden sollte, wenn sie die deutsche Grenze überschreiten, wie es bereits bei vielen europäischen Ländern der Fall ist.

Anders liegen die Dinge bei der Fahrzeug- oder — populärer — Kasko-Versicherung und den restlichen Sparten der Kfz-Versicherung, die auf einem höchst persönlichen wirtschaftlichen Interesse des Versicherungsunternehmers selbst basieren. Da hier kein öffentliches Interesse besteht, hat der Staat auch keine Veranlassung gesehen, für diese Sparten einen Abschlußzwang zu fordern.

Man kann nun schon verschiedener Auffassung über die Frage sein, ob der Abschlußzwang gleichzeitig eine Preisbindung erfordert. In Großbritannien und der Schweiz besteht z. B. Abschlußzwang für die Haftpflichtversicherung, während die Prämiengestaltung den Versicherungsgesellschaften überlassen bleibt. Bezüglich der Haftpflichtversicherung soll aber auch gegen die Preisbindung in Deutschland im Rahmen dieser Ausführungen noch nicht einmal etwas gesagt werden. Sicherlich streiten läßt sich aber über die Frage, ob aus der Tatsache des Haftpflichtversicherungszwanges, der zu einer festen Preisbindung der Prämie geführt hat, auch eine Kettung der außerhalb der Haftpflichtversicherung stehenden Sparten der Kfz-Versicherung an diese Preisbindung berechtigt ist. Unbeachtet kann hierbei die Tatsache bleiben, daß die Preisbindung in der Kfz-Versicherung schon vor Einführung des Haftpflichtversicherungszwanges im Jahre 1939 vorhanden war. Die Tatsache des langjährigen Bestehens einer Regelung zeugt noch nicht von ihrer Güte.

Ein großer Teil der Versicherungsnehmergruppen kämpft seit langer Zeit für die Freigabe der Kasko-Versicherung usw. von der Preisbindung. Die Versicherer setzen dem die Befürchtung entgegen, daß mit einer solchen Preisfreigabe die festen Prämien der Haftpflichtversicherung unterwandert werden würden und damit das gesamte Prämiengefüge der Kfz-Versicherung gefährdet würde. Die von den Kfz-Versicherern hier zum Ausdruck gebrachten Befürchtungen eines „ruinösen Wettbewerbs“ der Gesellschaften untereinander, die bis zur Gefährdung der Existenz der einzelnen Gesellschaft und damit der Versicherungsnehmer führen könnte, sind bei näherer Betrachtung gar nicht so erheblich. Einmal ist eine gesunde Konkurrenz das belebendste Element jeder wirtschaftlichen Vertragsgestaltung — „Konkurrenz macht lustig“ sagt ein alter Spruch — und der Staat sollte nicht zur Abwehr der nur von jeder einzelnen Versicherungsgesell-

schaft selbst zu verantwortenden Folgen etwaiger unbesonnener Wettbewerbsmaßnahmen tätig werden.

Dem in der Zeit nach der Währungsstabilisierung mit so großem Erfolg angewendeten Prinzip der freien Marktwirtschaft liegt gerade dieser Wettbewerbsgedanke als elementarste Basis zu Grunde. So begrüßenswert dieser Wettbewerb vom Standpunkt des Konsumenten aus ist, um so belastender wirkt er natürlich für den Produzenten selbst. Deshalb ist es von altersher das Bestreben dieser letzteren, durch Preis- oder Kartellabreden die unbequeme Konkurrenz einzudämmen. Die Kosten trägt hierbei meist der Konsument. Bei der Kfz-Versicherung wurde nicht der Weg freiwilliger Preisbindungen in Form von Tarifabreden gegangen, sondern der Staat wurde wegen des von ihm statuierten Versicherungszwanges bei der Kfz-Haftpflichtversicherung eingeschaltet, und zwar über das Gebiet der dem Abschlußzwang unterliegenden Haftpflichtversicherung hinaus auch bei den anderen Sparten der Kfz-Versicherung (Kasko-Versicherung usw.). Dies muß auch aus dem Grunde als zu weitgehend erscheinen, als doch zumindest über die Aufsicht des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen jederzeit die Möglichkeit besteht, dem einzelnen Versicherer bei Gefährdung seines wirtschaftlichen Status durch dessen Prämienpolitik gewisse Auflagen auch bezüglich der Prämiengestaltung machen zu können. Wozu ist die Versicherungsaufsichtsbehörde geschaffen, wenn nicht auch gerade dazu, darüber zu wachen, daß die einzelnen Gesellschaften durch nicht mehr verantwortbare Wettbewerbsmaßnahmen ihre eigene Liquidität nicht gefährden! Der Wert des Wettbewerbs wird durch die bewährte Neutralität der Aufsichtsbehörde ohnehin bereits im Zaume gehalten. Ein Mißbrauch der Tariffreiheit würde also ex officio von Staats wegen gebremst werden. Der Wettbewerb sollte deshalb aber keinesfalls durch andere staatliche Organe als die Versicherungsaufsichtsinstanzen fast völlig aus der Welt geschaffen werden. Die diesbezüglichen Argumente der Versicherer für diese Ausweitung der staatlichen Prämienfestsetzung, wie sie tatsächlich vorgenommen wurde, können also nicht als durchschlagend angesehen werden. Dennoch hat sich das Bundeswirtschaftsministerium bei der letzten Neuregelung des Einheitsprämientarifs zum Ende des Jahres 1952 mit Wirkung ab Beginn dieses Jahres noch nicht entschließen können, die Preisbindung der Kasko-Versicherung aufzugeben.

Wenn festzustellen ist, daß das Gesamtprämienaufkommen in der Kfz-Versicherung nach der letzten Tarifierhöhung auf über 600 Mio DM geschätzt werden kann, wovon allein 75 % auf die Zwangshaftpflichtversicherung entfallen, weitere 20 % auf die Kasko-Versicherung und 5 % auf die restlichen Kfz-Versicherungssparten, so kann die Gefahr einer Unterminierung der Prämiengestaltung der Zwangshaftpflichtversicherung, die sich allein auf eine Gesamtprämie von ca. 450 Mio DM im Jahr beläuft, bei Freigabe der Prämie für die anderen Sparten nicht als so groß angesehen werden.

Während eine Freigabe der Haftpflichtversicherungsprämie hier gar nicht zur Diskussion gestellt werden soll, hätte die Befreiung der Prämie der auf freiwilliger Basis abzuschließenden Kasko-Versicherung usw. vermutlich eine recht entwicklungsreiche Wirkung auf die bekanntlich schlecht verlaufende Kasko-Versicherung. Die zu Beginn des Jahres 1953, insbesondere bei schweren Lastkraftwagen des gewerblichen Verkehrs, bis zu 60 %, erfolgte Erhöhung der Kasko-Prämien hat bereits zu dem Ergebnis geführt, daß viele Kfz-Halter, die bislang vielfach ohne jeden Kasko-Schaden verliefen, auf die Fortsetzung der ihnen zu teuer gewordenen Kasko-Versicherung verzichteten, da deren Kosten den wirtschaftlich

vertretbaren Rahmen überschritten haben. Die guten Risiken vermindern sich also bei der Kasko-Versicherung laufend weiter, während sich eine solche für die ständig schlecht verlaufenden Risiken auch bei erhöhtem Prämienaufwand noch als rentabel für den Versicherungsnehmer erweist. Die Risikoselektion wird demzufolge bei der Kasko-Versicherung zwangsläufig immer negativer, so daß auch die kaum noch tragbaren Kasko-Prämien eines Tages wiederum nicht mehr zur Schadensdeckung ausreichen werden. Die Abzahlungskäufe allein, bei denen meistens für die Zeit des Kreditlaufs eine Kasko-Versicherung vertraglich vereinbart wird, werden auch nicht in der Lage sein, diese Entwicklung aufzuhalten.

Wenn hier also nicht ganz andere und neue Wege von den Kfz-Versicherern beschritten werden, dann ist dieser Zweig der Kfz-Versicherung niemals zur Gesundung zu bringen. Man könnte hierbei vielleicht an eine Wertversicherung für das einzelne Fahrzeug denken, eine Versicherung des Interesses, das der einzelne Versicherungsnehmer in frei zu wählender Höhe an seinem Fahrzeug hat, um nur eine von manchen möglichen Anregungen zu geben.

Um überhaupt einen Ausgleich für die unerträglich gewordenen Kasko-Prämien zu schaffen, ist für den gewerblichen Güterfernverkehrsunternehmer nach grundsätzlicher Erhöhung der einzelnen tariflichen Selbstbeteiligungssummen eine neue Selbstbeteiligungsgruppe von 2000 DM bei der Fahrzeugvollversicherung geschaffen, wobei es allerdings unverständlich bleibt, warum diese Selbstbeteiligungsgruppe nicht auch den Fahrzeugen des Nahverkehrs eröffnet wurde, für die selbstverständlich das gleiche Interesse an einer solchen Versicherungsmöglichkeit besteht. Eine Beteiligungsquote in einer solchen Höhe dürfte in vielen Fällen den Lastzughalterinteressen entsprechen, denen meistens in erster Linie daran gelegen ist, gegen Katastrophenschäden und Totalverluste gedeckt zu sein, und die kleinere Schäden vielfach in eigener Werkstatt selbst reparieren. Die neue Selbstbeteiligungssumme von 2000 DM für den gewerblichen Fernlastwagen stellt zu dessen Gesamtwert immer noch einen geringeren Verhältniswert dar, als er bei der Möglichkeit einer Selbstbeteiligung von 800 DM für einen Personenkraftwagen mittlerer Preislage (5—8000 DM) besteht. Die Selbstbeteiligungsquoten könnten also für den schweren Lastkraftwagen noch erhöht werden.

Die Prämienpolitik und Ausgestaltung der Bedingungen in der Kasko-Versicherung seitens der Kfz-Versicherer ist vom Standpunkt des Versicherungsnehmers — und zwar nicht nur des Lastkraftwagenunternehmers — nicht ganz verständlich, und es scheint an der Zeit zu sein, über mögliche andere Wege und Reformen dieser Versicherungssparte nachzudenken.

Das ist es aber nicht allein, was den Versicherungsnehmer an der jetzigen Gestaltung des Einheitstarifs stört! Wenn der Gedanke der freiwilligen Individualversicherung mit allen seinen Konsequenzen an der Stelle seine Einschränkung erfährt, bei der aus volkswirtschaftlichen, staatlichen und sonst berechtigten Gründen ein Versicherungszwang gesetzlich statuiert wird, so sollte sich der Staat hierbei aber auch weise und im Interesse der möglichst consequenten Durchführung der Marktwirtschaft auf das allernotwendigste Maß der staatlichen Lenkung beschränken.

Es sollte auch von Staats wegen die Linie befolgt werden, den Dispositionsmöglichkeiten auch bei diesem Versicherungszweig möglichst freien Spielraum zu lassen, und die Versicherer sollten vor allem von ihrer Seite aus bestrebt sein, sich diesen Spielraum auch zu erhalten und sich nicht in immer stärkerem Maße unter die Fittiche der staatlichen Regelung zu begeben. Dieser Gesichtspunkt

hat aber bei der Regelung der Kfz.-Versicherung keineswegs überall Pate gestanden. Wenn die Kfz.-Versicherung neben der bereits erwähnten materiellen Staatsaufsicht durch das Bundesaufsichtsamt zusätzlich der Preisaufsicht durch das Bundeswirtschaftsministerium unterliegt, dann müßte diese letztere staatliche Kontrolle gerade auch auf Initiative der Versicherer selbst nur soweit durchgeführt werden, als es zur Sicherstellung des Versicherungszwanges mit allen seinen Folgen bei der Haftpflichtversicherung notwendig ist. Wenn aber gerade auf Veranlassung der Kfz.-Versicherer der gesunde Wettbewerb auch bei der Kasko-Versicherung auf dem ureigensten Gebiet des Wettbewerbs, der Preisgestaltung, durch die Festprämie für die Kasko-Versicherung ausgeschaltet wurde, so führt dieses, wie erkennbar, zweifellos zu einer erheblichen Erstarrung und Bürokratisierung der gesamten Kfz.-Versicherung. Der Spritz für eine motorische Beweglichkeit der Gestaltungskraft dieses ganzen Versicherungszweiges geht den Gesellschaften zwangsläufig verloren. Die einzige Möglichkeit einer gesunden Konkurrenzierung liegt im Augenblick noch auf dem Gebiete der Schadensregulierung und Einzelbehandlung des Kunden und das dürfte ein sehr eng begrenzter Spielraum sein, insbesondere im Hinblick auf die Feststellung, daß die Mehrzahl aller Kfz.-Risiken noch heute schadensfrei verläuft. Diese Betrachtung kann auch keine andere Beurteilung durch den Umstand erfahren, daß die Kasko- und anderen Kfz.-Versicherungen in der Regel gemeinsam mit der Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Der Gesichtspunkt des öffentlichen Schutzbedürfnisses des geschädigten Dritten bei der Haftpflichtversicherung ist eben auf die anderen im eigenen wirtschaftlichen Interesse des Kfz.-Halters abgeschlossenen Kfz.-Versicherungen nicht anwendbar.

Wenn nun bei dem Versicherungszwang eine Werbung der Kfz.-Versicherer um das einzelne Risiko außerhalb jeder prämiemäßigen Wettbewerbsmöglichkeit liegt, so ist ein volkswirtschaftliches Preisregulativ im Sinne von Angebot und Nachfrage bei dieser Versicherungsart gar nicht mehr vorhanden. Wenn die Versicherungsgesellschaften dennoch ständig bemüht sind, eine möglichst große Zahl der Kfz.-Versicherungen für ihr Portefeuille zu sichern, so muß doch wohl die Prämie im allgemein reichlich bemessen sein, da sich keine Gesellschaft um passiv verlaufende Risiken reißen dürfte. Der Hinweis auf das Interesse der Versicherer an andersspartigen Kopplungsgeschäften kann hier nicht vollauf befriedigen.

Die Erklärung hierfür ist darin zu finden, daß die den Versicherern in der Kfz.-Versicherung zugebilligten Gesamtabzüge von der Bruttoprämie von 40 % immer noch einen erheblichen Spielraum belassen. Wenn den Versicherern innerhalb der staatlichen Prämienfestsetzung neben dem reinen Schadensbedarf ein bestimmter Unkostensatz von der Prämie zugebilligt wird, so ist dieses grundsätzlich voll gerechtfertigt, obwohl immer bedacht werden muß, daß bei einer Versicherungspflicht mit Preisbindung die Werbung insofern bedeutend billiger sein muß und kann, als die Risiken in jedem Fall auf irgendeinen der Versicherer auch ohne Werbung zukommen müssen. Im übrigen arbeitet die eine Versicherungsgesellschaft rentabler als die andere, so daß gegen den festgesetzten Unkostensatz von 30 % grundsätzlich nicht einmal etwas eingewendet werden soll, da er eben nur im Durchschnitt berechnet werden kann. Aber dann muß man den Gesellschaften nahe legen, mit diesem Unkostensatz auch auszukommen oder durch rentable Wirtschaft bereits einen Ueberschuß aus dem zugestandenem Unkostensatz zu erzielen zu versuchen, zumal die Bearbeitungskosten für den einzelnen Schadensfall noch über Schaden verbucht werden, also eine allgemeine Unkostenquote gar nicht belasten. Man garantiert ihnen aber von Staats wegen sogar noch eine

Schwankungsrücklage von weiteren 5 %, die bisher noch niemals zum Ausgleich von Schwankungen herangezogen wurde, also als Gewinn gebucht werden konnte. Diese auf Grund der Initiative der Kfz.-Versicherer geschaffene staatliche Garantie muß unbedingt als zu viel des Guten erscheinen, was auch nicht dadurch eliminiert werden kann, daß die Prämienrückgewähr einen Ausgleich schafft. Außerdem werden von der Prämienrückgewähr, — wie bereits gesagt — keinesfalls alle Risiken, sondern nur die schadensfrei verlaufenden berücksichtigt. Schließlich wird den Versicherern auch noch eine offizielle Gewinnquote von 5 % zugebilligt, wobei das staatliche Zugeständnis zu diesem Gewinn sich aus der Tatsache rechtfertigt, daß der Staat selbst eine maßgebliche Einflußnahme auf die Prämiengestaltung ausübt.

Man sollte aber den Kfz.-Versicherern die dargelegten Bedenken und die sich aus der Weiterverfolgung einer solchen Politik ergebenden Gefahren ganz offen vor Augen halten. Ein staatlich garantierter Gewinn, der auch noch konjunkturelle Schwankungen ausreichend berücksichtigt, ist im allgemeinen im freien Wirtschaftsleben nicht üblich. Wer sich in dieser Beziehung mit seinen Forderungen zu weit in die Arme der staatlichen Allmacht begibt, kann bei der heutigen Zeitströmung — Kollektivismus, Syndikalismus oder langsame progressive kalte Verstaatlichung, ganz gleich, welche Methode Anwendung findet — dieser Sicherheitsneurose unterliegen und seine letzte Selbständigkeit und Existenzberechtigung verlieren.

In einem „Freiheit und Ordnung“ betitelten Aufsatz schreibt Bundeswirtschaftsminister Prof. Dr. Erhard u. a.:

„Haben wir nicht den Mut zu freiem Wettbewerb, freiem Markt und freiem Preis, dann sollten wir wenigstens den Mut haben, den Bankrott der menschlichen Freiheit des Unternehmers und des Verbrauchers anzusagen. Wenn sich die Persönlichkeit gegenüber dem Kollektiv nicht mehr durchsetzen kann oder nicht mehr durchsetzen will, wenn der Schrei nach Sicherheit das Verlangen nach Freiheit übertönt, wenn in Bezug auf die materielle Existenz das Sich-bewahren-wollen nicht mehr auf dem Sich-bewähren-wollen beruht, dann wird sich zum Unheil und zum Schaden des Volkes die freie Unternehmungswirtschaft gegenüber der drohenden Gefahr des Kollektivismus und Syndikalismus nicht mehr behaupten können.“

Erhard unterstellt hier ganz klar den Wettbewerb dem Begriff der Ordnung, der nicht etwa so eng auszulegen ist, daß nur eine privatwirtschaftliche oder staatliche Preisreglementierung darunter verstanden werden kann.

Der Sinn dieser gesamten Ausführungen kann und soll nicht in einer bloßen negativen Kritik gesehen werden, sondern in dem Bestreben, die Kfz.-Versicherer zum Nachdenken über die Weiterentwicklung ihrer Versicherungspolitik zu veranlassen. Der staatliche Dirigismus ganz allgemein und auf dem Gebiet der Kfz.-Versicherung speziell trägt, insbesondere bei stets Schwankungen unterworfenen politischen Verhältnissen, die große Gefahr eines laufend sich verstärkenden staatlichen Interesses in sich, nicht derjenigen Stellen, die im Augenblick die diesbezüglichen preisrechtlichen Maßnahmen gestalten, sondern der politischen Instanzen, deren Ausdehnungsbestreben in ständigem Wachsen begriffen ist und dem gerade auch im Geiste der Erhardschen Deduktionen energisch Einhalt geboten werden sollte.

Wenn die Kfz.-Versicherer sich in erster Linie als Erwiderung auf diese Vorhaltungen auf die Prämienrückvergütungsregelung berufen werden, so ist bereits

ausgeführt, daß von dieser zunächst nur die schadensfrei verlaufenden Risiken betroffen werden. Diese Schadensfreiheit ist aber bei dem in der Kfz.-Haftpflichtversicherung geltenden Gefährdungsprinzip nicht gleichbedeutend mit der Freiheit von jedem Verschulden im Schadensfall. Die Kfz.-Haftpflichtversicherung muß u. a. auch eintreten, wenn den Versicherten nachweisbar kein Verschulden trifft. Er ist aber dann trotzdem von der Prämienrückvergütung ausgeschlossen. Außerdem hängt die Frage der Rückvergütung vom jeweiligen Schadensverlauf und der Unkostengestaltung bei der einzelnen Versicherungsgesellschaft selbst ab, so daß viele Unbekannte eine negative Einwirkungsmöglichkeit auf diese Regelung haben.

Bei der Prämienrückvergütungsregelung ist außerdem nunmehr für die Haftpflicht-, Kasko-Versicherung und andere Kfz.-Versicherungssparten ein einziger Gewinnverband zur Berechnung der Prämienrückgewähr geschaffen worden, bei dem vor allem auch alle Ueberschüsse aus der Zwangshaftpflichtversicherung, der jeder Kfz.-Halter unterliegt, mit zur Deckung einer evtl. Unterbilanz bei der Kasko-Versicherung verwendet werden dürfen. Sicherlich spart ein einziger Gewinnverband gegenüber mehreren Verbänden gewisse Verwaltungskosten. Da die Statistiken bei den einzelnen Gesellschaften vermutlich aber ohnehin getrennt nach Haftpflicht-, Kasko- und anderen Kfz.-Schäden aufgemacht werden, dürften diese Ersparnisse nicht so erheblich sein, daß sie die Unbilligkeiten bei einem einzigen Gewinnverband für alle Zwangshaftpflichtversicherten aufwiegen könnten. Die Regelung der Prämienrückgewähr ist also auch heute noch nicht befriedigend, wenn es auch immer schwierig bleiben wird, hierbei alle Gesichtspunkte vollauf zu berücksichtigen. Es muß nur versucht werden, den für alle Beteiligten günstigsten Effekt zu erzielen.

Bezeichnend ist, um mit einem Hinweis auf die Regelung in den USA abzuschließen, daß dort schon die geplante Einführung des Haftpflichtversicherungszwangs, außer im Staate Massachusetts, wo ein solcher Zwang bereits besteht, auf die allergrößten Schwierigkeiten stößt. Von den Gegnern des Versicherungszwangs wird hier u. a. eingewendet, daß das zwangsweise Vorhandensein eines solchen Versicherungsschutzes dem Fahrer ein falsches Gefühl von Sicherheit gebe, da er auf jeden Fall gegen alle Schäden versichert sei. Dem wäre allerdings entgegenzuhalten, daß es zahlreiche Schäden gibt, die auch von der weitgehenden Haftpflichtversicherung nicht erfaßt werden dürften. Die Versicherungsagentenvereinigung von USA kommt aber mit denselben triftigen Gegenargumenten, die bereits oben in den warnenden Ausführungen an die Kfz.-Versicherer dargelegt wurden, daß nämlich — selbst in Amerika — eine übermäßige Anlehnung an den Staat Sozialisierungspläne für diese Zwangsversicherung geradezu heraufbeschwöre. Derartige Gefahren werden bereits in der bloßen Einführung des Haftpflichtversicherungszwangs gesehen. Die breite Masse der Kfz.-Halter in den USA scheint noch so beschränkenden Sicherheitsmaßnahmen zur Besserung der Verkehrsordnung den Vorzug gegenüber der Einführung des Versicherungszwangs bei der Haftpflichtversicherung zu geben, die im übrigen auch in den USA wie bei uns von der großen Mehrheit der Kfz.-Halter auch ohne Zwang anerkannt wird. Der ehemalige Präsidentschaftskandidat Dewey ist ein starker Vorkämpfer für den Gedanken des Haftpflichtversicherungszwangs in den USA.