

9. Verkehrspolitische Beratung

Es ergibt sich aus der praktischen Tätigkeit der BAG, daß der Bundesverkehrsminister in verkehrspolitischen Fragen und bei Tarifmaßnahmen auf die Erhebungen der Bundesanstalt zurückgreift. So stellt die BAG Erhebungen an oder fertigt Gutachten, wenn es sich beispielsweise um die Einführung einer Frachthilfe für das Zonenrandgebiet handelt, um Situationskritiken im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr, um die Einführung neuer oder Aenderung alter Tarife usw.

Außerst schwierige Fragen ergeben sich dadurch, daß die beiden Verkehrsträger Schiene und Straße miteinander rivalisieren und unter weiter Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen die speziellen Vorteile des anderen auszugleichen suchen. Zahlt z. B. die DB „Rollgeld“-Zuschüsse, um frachtmäßig an die Haus-Haus-Bedienung des Lkw. heranzukommen, pariert dieser mit „Verlader“-Zuschüssen, wenn für Lkw-Verladungen besondere Vorschriften geschaffen werden müssen. Diese Zuschüsse durchlöchern nicht nur in gefährlicher Weise den Begriff des Festtarifs, sondern berauben sowohl DB wie Lkw der Mittel, die sie beide auf Grund ihrer Kostenlage dringend benötigen.

Stellt man die Frage, was seit Bestehen der BAG schon erreicht wurde, so ist die Antwort eindeutig: die Ordnung hat sich bedeutend gebessert; d. h. die erforderlichen Papiere werden in fast allen Fällen mitgeführt und sorgfältig ausgefüllt. Die Tarifehrlichkeit hat wesentlich zugenommen. Auch die Ueberladungen, die die Verkehrssicherheit so sehr gefährden, zeigen einen abwärtsgerichteten Trend. Die Verhältnisse im Straßengüterverkehr sind durchsichtiger geworden und die Statistiken sind auf einem Stand, der eine gute Uebersicht über die Verhältnisse gestattet. DB und Unternehmer können beide feststellen, daß die Konkurrenz korrekter geworden ist. Der beschrittene Weg, mit einem nur kleinen Ueberwachungsapparat und unter Einschaltung ausgesuchter und kontrollierter Frachtenprüfstellen, die im Auftrag der BAG arbeiten, die Aufgabe lösen zu wollen, hat sich demnach als richtig herausgestellt. Trotz dieses offensichtlichen Erfolges hält die Bundesanstalt sein Ausmaß noch nicht für ausreichend. Sie ist der Ansicht, daß es noch erheblicher Aufklärungs- und Erziehungsarbeit und eines schärferen Durchgreifens bedarf, wenn man das gesteckte Ziel erreichen will. Die BAG weiß, daß sie ihren Apparat auch noch schlagkräftiger durchbilden und ihn in gewisser Weise weiter ausbauen muß. Auch wird das GüKG in einigen Punkten geändert werden müssen. Dementsprechend sind dem Herrn Bundesverkehrsminister seitens der BAG bereits Vorschläge gemacht worden.

Zusammenfassend läßt sich feststellen:

Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr hat sich als zweckmäßiges Instrument der Verkehrspolitik erwiesen. Sie ist von großer wirtschaftspolitischer Bedeutung, da sie als Ziel die Erhaltung des Wettbewerbs der verschiedenen Verkehrsträger unter Ausnutzung der Wendigkeit und Strebsamkeit der privaten Initiative zum Nutzen der Gesamtheit verfolgt.

Europäische Integration der Kfz-Versicherung und Prämienrückvergütung

Von Ass. Wolfgang Muth, Frankfurt a. M.

Die fortschreitende und insbesondere für den europäischen Raum noch nicht absehbare Motorisierung hat eine ebenso steile Aufwärtsentwicklung der Kraftfahrzeugversicherung im Gefolge gehabt. Diese hat sich — wiederum besonders in Deutschland nach dem katastrophalen Zusammenbruch — in einer so sprunghaften Form abgespielt, daß die Kraftfahrzeugversicherung zur führenden Sparte innerhalb der Sachversicherung wurde und nach dem augenblicklichen Stand mit einem Jahresprämienaufkommen von etwa 1 Mrd. DM zu bewerten ist, nachdem sie noch vor 2 Jahren bei etwa 600 Mill. DM lag. Die Kraftfahrzeugversicherung wird aus den eingangs erwähnten Gründen auf absehbare Zeit auch noch weiterhin eine steigende Tendenz aufweisen.

Dieser Entwicklung waren in gleicher Weise, vielleicht nur nicht so lebhaft wie in Westdeutschland mit seinem erheblichen Nachholbedarf, alle westeuropäischen Staaten unterworfen. Es wäre nun im Interesse einer Integration des engen westeuropäischen Raumes nur erstrebenswert, die grundsätzlich gleichgelagerten Verhältnisse bei der Abwicklung des Kraftverkehrs auch hinsichtlich der Kraftverkehrsversicherung möglichst gleichartig und einheitlich auszurichten. Nicht die Politik, sondern offensichtlich die Wirtschaft (s. Montanunion und weitere wirtschaftliche Integrationspläne) wird hier die Wegbereiterin für eine möglichst beschleunigte Verflechtung der wirtschaftlichen Beziehungen innerhalb Westeuropas und damit auch des internationalen Kraftverkehrs und seiner Kraftfahrzeugversicherung sein können. Was von deutscher Seite hierzu als Beitrag geleistet werden könnte, sollte jede Anstrengung lohnen zur Schaffung eines westeuropäischen einheitlich ausgerichteten starken und nicht anfälligen Wirtschaftsraumes. Da der Verkehr das Arteriennetz und damit den pulsierenden Blutstrom für einen florierenden Wirtschaftsraum überhaupt erst schafft, eine Tatsache, die in ihrer fundamentalen Bedeutung leider in Deutschland auch höheren Orts vielfach gar nicht klar erkannt, jedenfalls keineswegs folgerichtig gewürdigt wird, wären auf dem Verkehrsgebiet alle Maßnahmen zu treffen, um die Voraussetzungen für einen europäischen Verkehrs- und Wirtschaftsraum durch Angleichung der bestehenden nationalen Regelungen an eine gemeinsame europäische zu schaffen. Der individuellen Initiative des Wirtschaftlers scheinen deshalb hier viel günstigere Entwicklungschancen gesetzt zu sein als der des Politikers, der häufig irgendwelchen inner- oder parteipolitischen Hemmnissen oder Solidaritätsbindungen unterliegt. Wie in der außenpolitischen Entwicklung der Nachkriegszeit die Wirtschaft mit dem notwendigen Ex- und Import — allerdings aus besonderen politischen und strategischen Gründen — der völkerrechtlichen und diplomatischen Anerkennung der Bundesrepublik im Ausland voranging, so könnte eine weitere intensiv betriebene Integrierung der europäischen Wirtschaft und damit auch der Kraftverkehrsversicherung einen Markstein nicht nur für einen weiteren wirtschaftlichen, sondern gleichermaßen auch politischen und kulturellen Zusammenschluß des alten europäischen Abendlandes mit seinen

immer noch erheblichen schöpferischen Kräften darstellen. Für eine solche Vereinheitlichung der Kraftverkehrsversicherung wäre ein sehr weites Betätigungsfeld gegeben.

Auszugehen wäre dabei von der Haftpflichtversicherung, die in allen Ländern wie in Deutschland den Schutz des durch Kraftfahrzeuge geschädigten Dritten bezweckt. Klarheit wäre hier in erster Linie über eine zu vereinheitlichende Haftungsgrundlage, die Notwendigkeit einer entsprechenden Versicherung und eine einheitliche Prämiengestaltung zu schaffen.

Haftungsgrundlage

In Deutschland beruht die Haftungsgrundlage des Kfz-Halters bekanntlich auf dem über die bürgerlich-rechtliche Verschuldenshaftung hinausgehenden Gefährdungsprinzip, wie es auch in den nordischen Staaten, Oesterreich und der Schweiz besteht. Die anderen Länder bauen die Haftung des Kraftfahrzeughalters auf dem Verschuldensprinzip der jeweiligen staatlichen Gesetzesregelung auf. Eine Angleichung dieser weniger strukturell als umfangmäßig verschiedenen Haftungsgrundlagen wird ohne Zweifel nicht leicht sein. So schwer die Gefährdungshaftung von ihren augenblicklichen Bejahern ohne weiteres aufgegeben werden würde, so schwierig wird es gleichermaßen sein, die anderen Länder zu einer Anerkennung der die Verschuldenshaftung erweiternden Gefährdungshaftung zu bringen. Wenn man aber berücksichtigt, daß eines der Erwägungselemente für die seinerzeitige Einführung der Gefährdungshaftung in den betreffenden Ländern ein soziales, inzwischen aber durch die Entwicklung überholtes war, daß nämlich der Kraftfahrzeughalter zu den bemittelteren Kreisen rechnete, was für die ersten Jahre der Motorisierung nach der Erfindung des Kraftwagens zugetroffen haben mag, heute aber keineswegs mehr eine Allgemeingültigkeit für sich in Anspruch nehmen kann, weil der Kraftwagen viel zu sehr ein Gebrauchsgegenstand geworden ist, dann sollte die Möglichkeit einer Angleichung beider Prinzipien für eine gleich ausgerichtete europäische Haftungsgrundlage für den Kraftfahrzeughalter gesucht und gefunden werden können.

Versicherungspflicht

Diese Frage hängt eng mit derjenigen einer Versicherungspflicht zusammen. In Deutschland wurde, nachdem für einzelne Risiken bereits vorher eine Versicherungspflicht für die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters bestand (z. B. für Güterfahrzeuge des gewerblichen Güterfernverkehrs nach dem alten Güterfernverkehrsgesetz von 1935), durch das Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter von 1939 die Zwangshaftpflichtversicherung eingeführt. Der Kraftfahrzeughalter muß sich danach im Umfange seiner gesetzlichen Haftung (Gefährdungshaftung) versichern. Auch hier ist selbstverständlich das Ausmaß der Haftung von maßgeblicher Bedeutung, z. B. für die Versicherungsbedingungen und die Feststellung der zur Abdeckung dieses Risikos benötigten Prämie. Wenn aber auf europäischem Gebiet eine allgemeine Versicherungspflicht für die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters, zunächst durch jeweiligen Akt der nationalen Gesetzgebung, eingeführt würde, dann wäre es auch für diejenigen Länder, die sich bisher nur zum Verschuldensprinzip bekannten, leichter, einer Erweiterung der Haftung des Kraftfahrzeughalters in Richtung auf die Gefährdungshaftung zum Zwecke einer europäischen Angleichung zuzustimmen. Die Möglichkeit einer vollständigen versicherungsmäßigen Er-

fassung aller dieser Risiken durch Einführung eines Versicherungszwanges würde sich durch Verbreiterung der versicherungsmäßig erfaßten Gefahrgemeinschaft gerade in den Staaten, die heute eine solche Versicherungspflicht noch nicht prämiengünstig auswirken, so daß für den einzelnen dann zwangsläufig Versicherten kaum eine merkliche Prämienhöhung gegenüber der jetzigen Regelung einzutreten brauchte, selbst wenn sich der Deckungsumfang in den Ländern, in denen jetzt lediglich die Verschuldungshaftung besteht, auf jeden Fall erweitern würde.

Ein Abschlußzwang für die Haftpflichtversicherung besteht gegenwärtig in Europa in den Ländern Oesterreich, Schweiz, Luxemburg, Dänemark, England, den nordischen Staaten und der Tschechoslowakei. In Frankreich und Belgien sind gerade Debatten auf parlamentarischer Ebene über die Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung im Gange, während in den anderen Ländern, z. B. Italien, den Niederlanden, Spanien, Portugal, Griechenland, Jugoslawien und Türkei, keine Versicherungspflicht besteht, was zur Folge hat, daß beispielsweise in Frankreich zunächst nur 20 % aller Kraftfahrzeughalter überhaupt haftpflichtversichert sind.

Diese in den europäischen Ländern im Augenblick bedauerlicherweise noch so verschiedenartige Regelung hat den HUK-Verband in Deutschland veranlaßt, die deutschen Kraftfahrzeughalter in einem Rundschreiben auf die Gefahren hinzuweisen, die ihnen bei Fahrten gerade in maßgebliche Reiseländer entstehen können, in denen noch kein Haftpflichtversicherungszwang vorhanden ist. Um gerade auch in diesen Fällen, in denen ein ausländischer Schuldner im Haftungsfall keinen Versicherungsschutz besitzt und darüber hinaus evtl. zahlungsunfähig ist, gesichert zu sein, wird der Abschluß einer kurzfristigen Vollkasko- und Insassen-Unfallversicherung und darüber hinaus einer Rechtsschutzversicherung empfohlen. In USA, in denen überwiegend kein Haftpflichtversicherungszwang besteht — in 20 Staaten der USA laufen allerdings gegenwärtig entsprechende Anträge, ohne daß bisher in einem Staat hierüber eine Entscheidung erfolgte — hat man aus diesem Gefahrenaspekt heraus eine neuartige Versicherung gegen solche Schäden eingeführt, die dem Versicherten oder dessen Familienangehörigen gegen verschuldete Unfälle nichtversicherter Dritter entstehen.

Was nun für den amerikanischen Raum gilt, hat gleiche Bedeutung für den europäischen. Bestände in allen Staaten ein Haftpflichtversicherungszwang, dann wären diese Warnungen des HUK-Verbandes bzw. die Hilfsbrücke, wie sie die Amerikaner geschaffen haben, die nur versteuernde Folgen mit sich bringen, unnötig. Es ist nicht einzusehen, warum sich jemand auf seine Kosten gegen Gefahren decken soll, die ihm aus der ureigensten Haftung eines Dritten entstehen! Wenn der Drang nach Aufrechterhaltung der individuellen Freiheit so weit geht, daß dadurch auch nur die Gefahr einer Belastung Dritter entsteht, dann sind die Grenzen der Liberalisierung erreicht, und es sollte dann schon besser das Prinzip der allgemeinen Haftpflichtversicherungspflicht allseitig bejaht werden. Eine diesbezügliche einheitliche europäische Regelung würde jedenfalls sehr zur Verkehrserleichterung beitragen und die Ländergrenzen um so schneller zu einem reinen Symbol herabsinken lassen.

Einheitliche Prämiengestaltung

Es ist zwar dem Bundeswirtschaftsminister Prof. Erhard vollauf und uneingeschränkt zuzustimmen, wenn er als Motor für das so erfolgreiche Prinzip der

sozialen Marktordnung den möglichst individuellen und ungebundenen Leistungswillen und den Leistungswettbewerb erkennt. Deshalb braucht aber die volle Bejahung dieser Auffassung noch nicht zu einer Verneinung einer Versicherungspflicht für die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters zu führen. Ein solcher Zwang sollte allerdings nicht über den Umfang der Schutzbedürftigkeit hinausgehen, und hier liegt der Angelpunkt für alle Gegner der augenblicklichen Struktur des Einheitstarifs für Kraftfahrtversicherungen in Deutschland. Eine Festprämie in der Haftpflichtversicherung mit ihrem obligatorischem Abschlußzwang mag sich noch ausrichten auf das Ziel eines Schutzes des verkehrsvletzten Dritten, die Festprämie in der Kasko- und Unfallversicherung, die ja das ureigenste wirtschaftliche Interesse des Versicherten selbst betrifft und für die deshalb ja auch kein Versicherungszwang besteht, kann aber diese Zielrichtung nicht mehr erkennen lassen. Deshalb fordern breite Versicherungsnehmerkreise die Freigabe zumindest der Kasko- und Unfallversicherungsprämien von der Preisbindung, vielfach auch der Haftpflichtprämie. Die Frage des obligatorischen Haftpflichtversicherungszwangs wird hiervon nicht berührt, da eine Zwangsversicherung nicht gleichzeitig eine Preisbindung zur Folge haben muß. In der Schweiz und in England besteht z. B. eine obligatorische Haftpflichtversicherung, während die Prämiengestaltung selbst völlig dem freien Wettbewerb der Versicherungsgesellschaften untereinander überlassen bleibt. Eine solche Regelung würde auch weiten deutschen Versicherungsnehmerkreisen zusagen, wobei ein Verbandstarif möglich wäre und nur bei der Prämienmanipulierung der staatliche Einfluß verringert werden könnte. Dieser entspricht auch nicht mehr der wirtschaftlichen Entwicklung und denjenigen Gedanken, die die hervorragendsten Verfechter der sozialen Marktordnung selbst immer wieder mit ihren Worten gegen den Versorgungsstaat und für die freiheitliche Wirtschaft zum Ausdruck bringen.

Wenn Prof. Erhard zum vollständigen Funktionieren seiner sozialen Marktordnung den freien Leistungswettbewerb fordert, der jedem als Produzenten wie auch als Konsumenten die Wahrnehmung aller wirtschaftlichen Chancen ermöglichen müsse, dann scheinen diese Gesichtspunkte bei der Kraftfahrzeugversicherung doch etwas im argen zu liegen. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Feststellung, daß außer in Deutschland lediglich in den nordischen Staaten und in Oesterreich eine behördliche Manipulierung der Prämien erfolgt, während im übrigen Verbandstarife üblich sind.

Eine der maßgeblichen Versicherungsnehmergruppen, das Straßenverkehrsgewerbe, hat deshalb schon seit Jahren und wiederholt die Freigabe der Fahrzeugversicherung von der Preisfestsetzung durch das Bundesverkehrsministerium gefordert und nur eine Preisbindung für die Zwangshaftpflichtversicherung für zweckmäßig gehalten. Einer völligen Freigabe des gesamten Kraftfahrtrtarifs von der Preisbindung glaubte das Straßenverkehrsgewerbe bisher aus den verschiedensten Bedenken heraus nicht zustimmen zu können, zumal eine völlige Preisfreiheit dazu führen könnte, daß für einzelne angeblich ungünstige Risiken höhere Prämien als gegenwärtig festgelegt und diese dann wiederum durch einen Verbandstarif sanktioniert werden könnten. Eine Beurteilung der einzelnen Kraftfahrzeugrisiken kommt hierbei je nach dem Aspekt zu sehr verschiedenen Ergebnissen. Während z. B. noch heute bekannte Versicherungsgesellschaften ihren Außendienst direkt davor warnen, Güterfahrzeuge, speziell des gewerblichen Güterfernverkehrs, in Deckung zu nehmen, weil das Risiko angeblich so ungünstig verlaufe, zeigt das Schadensergebnis der vom Straßenverkehrsgewerbe

eigens gegründeten KRAVAG VaG, deren Bestand sich zu über 90 % aus Güterfahrzeugen des Straßenverkehrs zusammensetzt, ein Ergebnis, das zu höheren Beitragsrückgewährquoten führte, als bei dem überwiegenden Teil der anderen Versicherungsgesellschaften.

Die Industrie fordert durch ihre Spitzenvertretung, den Bundesverband der Deutschen Industrie (BdI), die völlige Freigabe der Kfz-Versicherung von der Preisbindung, die in einer marktwirtschaftlichen Ordnung wie ein Fremdkörper anmuten müsse. Der BdI fordert also auch die Freigabe der Haftpflichtversicherung von der Preisbindung und vertritt die Auffassung, daß eine völlige Freigabe der Prämien nicht zu einer Erhöhung derselben führen werde, sich vielmehr ein Trend für Prämien erhöhungen nach den bisherigen Erfahrungen viel eher immer dann gezeigt habe, wenn die miteinander konkurrierenden Versicherer gezwungen seien, unter Beteiligung des Staates einen einheitlich verbindlichen Prämientarif zu schaffen, der auch den Bedarf für die entferntesten Schadensmöglichkeiten zu berücksichtigen habe. Man könnte hier den Vergleich ziehen, daß ähnlich wie bei dem Geleitzugsystem im Kriege die Gesamtgeschwindigkeit des ganzen Zuges sich nach dem langsamsten Fahrzeug zu richten hatte, sich auch die staatliche Prämienfestsetzung innerhalb der Kraftverkehrsversicherung nach der unrentabelsten Gesellschaft zu richten habe, um einen ausreichenden Ausgleich für den Annahmewang für alle Gesellschaften zu schaffen.

Bisher wurde aber bereits die Freigabe der Kasko-Prämien von der Preisbindung stets mit dem Hinweis abgelehnt, daß die Befreiung eines Teils der Kraftfahrtversicherung von der Preisbindung den noch preisgebundenen Teil der Haftpflichtversicherung unweigerlich in Mitleidenschaft ziehen würde, was keinesfalls der Fall zu sein braucht, wenn man den Anteil der einzelnen Sparten der Kraftfahrtversicherung an deren Gesamtprämienaufkommen betrachtet. Wenn die Haftpflichtversicherung allein der Preisbindung unterstellt bliebe, dann wären 75 %, d. h. gegenwärtig etwa 750 Mill. DM, des Jahresprämienaufkommens tarifgebunden und nur 25 % (20 % für die Kasko-Versicherung und 5 % für die Unfallversicherung) von der Preisbindung frei. Es ist weniger anzunehmen, daß damit das bestehenbleibende Festpreistarifgefüge der Haftpflichtversicherung unterminiert wird, als daß vielmehr für die aus Phantasielosigkeit bei ihrer jetzigen Ausgestaltung weiterhin rückläufige Kasko-Versicherung durch eine Prämienfreigabe einen maßgeblichen Auftrieb erhalten könnte. Die seit Jahren negative Risikoselektion in der Kasko-Versicherung würde durch eine den praktischen Verkehrsbedürfnissen besser entsprechende Neuregelung aufgelockert werden können. Die Kasko-Versicherung könnte jedenfalls durch keine andere Maßnahme als die Freigabe der Prämien besser und eher einer positiven Belegung und damit einer allmählichen Gesundung zugeführt werden.

Wenn in diesem Zusammenhang wiederholt darauf hingewiesen wurde, daß eine Freigabe des gesamten Einheitstarifs für Kraftfahrtversicherungen zu einem „ruinösen Wettbewerb“ aller Versicherungsgesellschaften gegeneinander führen müsse und schon aus diesem Grunde die Preisbindung des Tarifs über § 2 des Preisgesetzes vom 10. 4. 1948 aufrecht erhalten bleiben müsse, so sollte gerade ein Verfechter der freien Marktwirtschaft wie der Bundeswirtschaftsminister selbst diesen Argumenten kaum zustimmen können. Ein solcher Gesichtspunkt trafe nämlich nicht nur auf alle anderen Sparten der Versicherung, sondern ebenso auf andere Gebiete der freien Wirtschaft zu. Und wenn im Zusammenhang mit der Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs auch noch auf die mögliche Schädigung der Interessen der Versicherungsnehmer hingewiesen wird, so darf dazu nur fest-

gestellt werden, daß es gerade Ziel der öffentlichen und materiellen Staatsaufsicht durch das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen ist, die dauernde Erfüllbarkeit der Versicherungsverträge durch die einzelnen Versicherungsgesellschaften laufend zu überwachen und sicherzustellen, was bisher auch mit vollem Erfolg erreicht werden konnte. Sicherlich könnten einzelne Versicherungsgesellschaften bei völliger Freigabe der Prämien zu Kampfprämien übergehen, um das Geschäft zunächst an sich zu ziehen und anfängliche Verluste durch spätere Prämien erhöhungen auszugleichen. Solche Kampfmaßnahmen würden aber zwangsläufig zu einer Art Dumping führen, das vom Bundesaufsichtsamt ex officio sehr bald unterbunden werden würde.

Schwierigkeiten würde bei einer etwaigen Freigabe der Haftpflichtversicherung von der Preisbindung der Annahmезwang machen. Wenn man auf dem Standpunkt steht, daß der Annahmезwang in jedem Falle bestehen bleiben könne und wohl auch müsse, dann ergibt sich daraus die Notwendigkeit, jedem diesem Annahmезwang unterliegenden Versicherer auch die ausreichende Prämie für die Uebernahme dieses Risikos zur Verfügung zu stellen. Andererseits muß natürlich auch der Versicherungsnehmer die Sicherung haben, mit der Prämie nicht überfordert zu werden. Es ist also nicht so sehr der Versicherungszwang, der bei der Haftpflichtversicherung die Preisbindung erfordert, sondern vielmehr eher der Annahmезwang. Wird bei Aufrechterhaltung des Annahmезwangs nicht gleichzeitig eine Festprämie statuiert, so könnte jeder Versicherer durch übersetzte Prämienforderungen den Annahmезwang für sich praktisch ausschalten. Es wird hier kaum eine völlige Liberalisierung möglich sein, die auch schon aus dem Grunde nur bedingt durchsetzbar wäre, als die materielle Staatsaufsicht durch das Bundesaufsichtsamt immer bestehen bleiben wird. So hat der Präsident des Bundesaufsichtsamtes gerade erst kürzlich wieder alle Versicherungsgesellschaften auf das Bestehen des Annahmезwanges in der Kfz-Haftpflichtversicherung hingewiesen, der es den Versicherungsgesellschaften verbiete, bestimmte Gruppen von Fahrzeugen abzulehnen. Praktisch wäre natürlich auch eine Zwangshaftpflichtversicherung ohne Annahmезwang vorstellbar. Hierbei entstände aber sofort die weitere Frage nach der Unterbringung der abgelehnten notleidenden Versicherungsrisiken und der Prämienhöhe für diese Risiken, die im Endeffekt wiederum der staatlichen Festsetzung kaum entziehbar bleiben würden. Eine für diese Fälle vorgesehene Versicherungsgemeinschaft aller Versicherungsgesellschaften, die das Versicherungsgeschäft betreiben, würde die Problematik nicht mindern. Irgendeine Steuerung der Wettbewerbspreisbildung bei der Haftpflichtversicherung durch eine übergeordnete Institution wird also unerlässlich bleiben.

Das Bundesaufsichtsamt selbst hat sich gegen die völlige Freigabe des Einheits tarifs von der Preisbindung ausgesprochen, was nicht auszuschließen scheint, daß nach sorgfältiger Prüfung und Vorbereitung auch hier Aenderungen oder Neuerungen zweckmäßig und ihre Einführung geboten sein könnte. Der Präsident des Bundesaufsichtsamtes hat eine solche Möglichkeit jedenfalls bejaht mit dem Hinweis, daß man aber gerade in der Kraftfahrtversicherung sich die Dinge organisch entwickeln lassen müsse und gewaltsame Eingriffe gerade hier, wo der Schutz der Verkehrstopfer im Vordergrund stehe, unterlassen sollte. Grundsätzlich ist zu der Prämienfreigabe abschließend zu sagen, daß es begrüßenswert wäre, künftige Prämienverhandlungen von der behördlichen Mitwirkung des Bundeswirtschaftsministeriums befreit zu sehen. Vielleicht würden sich dadurch sogar die häufig für alle Beteiligten nicht sonderlich erfreulichen Prämienverhand-

lungen nicht einmal verschärfen, sondern sich — unter Beibehaltung der Teilnahme des Bundesaufsichtsamtes an derartigen Verhandlungen — in breiterer wirtschaftlicher Atmosphäre als bisher bewegen. Inwieweit jedoch die Freigabe der Kraftfahrzeugprämien von der Preisbindung für die einzelnen Sparten eine wirkliche und dauerhafte Herabsetzung der Prämien zur Folge haben wird, sollte zuvor von den Betroffenen sehr eingehend unter Abwägung aller zukünftigen Konsequenzen geprüft werden. Es ist nicht Zweck dieser Ausführungen, hier eine Feststellung darüber zu treffen, inwieweit die unbestrittenen Vorteile einer Prämienfreigabe erkennbare Nachteile überbrücken. Die Kraftverkehrsversicherer selbst sind der Auffassung, daß eine Erörterung einer teilweisen oder völligen Tariffreigabe von der Preisbindung nicht vor Erlaß des Gesetzes über die Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz) möglich sei. Die zukünftige Entwicklung müsse zunächst noch mit Sorgfalt beobachtet werden, um nur solche Aenderungsbestrebungen zu verwirklichen, die den Interessen aller Versicherungsnehmer dienen. Es wird dabei nicht verkannt, daß es auch Argumente für eine anderweitige Regelung gibt. Die Entwicklung muß aber für den deutschen Raum zunächst erst einmal abgeschlossen sein, um auch auf diesem Gebiet eine europäische Angleichung zu ermöglichen.

Wichtiger erscheint es im Augenblick jedenfalls im europäischen Aspekt, in allen europäischen Ländern zunächst den Haftpflichtversicherungszwang für die Kraftfahrzeughalter durchzusetzen, als eine vordringliche Notwendigkeit dafür besteht, die Zwangshaftpflichtversicherung mit ihrer Prämienbindung umzugestalten. Für letztere Frage ist die entsprechende Gestaltung in den einzelnen europäischen Ländern für eine Gesamtlösung nicht von solcher Bedeutung wie der Haftpflichtversicherungszwang selbst.

Es ist allerdings vorstellbar, daß eine Freigabe der Kaskoprämien von der Preisbindung in Deutschland der Vorbereitung einer diesbezüglichen europäischen Vereinheitlichung dienlich sein könnte. Das Spiel der freien Kräfte in der Prämiengestaltung im In- und Ausland würde im Zusammenhang mit der Tatsache, daß sich viele große europäische Versicherungsgesellschaften auch außerhalb ihres Heimatlandes betätigen, sicherlich fördernd auf eine einheitliche europäische Ausrichtung wirken.

Prämienrückgewähr und Bonus

Nachdem sich auf Grund der staatlichen Prämienmanipulation in Deutschland in den ersten Jahren nach der Währungsreform, bis zu deren Eintritt keine wesentlichen Prämienverschiebungen erfolgten, die Kraftfahrzeugprämien ständig erhöhten, wurde dem Wunsch der Versicherungsnehmer nach einem Prämienregulativ wie Prämienrückvergütungen bei schadensfreiem Verlauf Rechnung getragen. Das Bundeswirtschaftsministerium konnte als Preisaufsichtsbehörde die jeweiligen Bedarfsprämien immer nur aus den Schadensverlaufsergebnissen der Vergangenheit ermitteln und war gezwungen, die zukünftige Prämie auf gewissen Erfahrungssätzen empirisch zu kalkulieren, ohne daß die dann festgesetzte Prämie die tatsächliche Bedarfsprämie für diejenige Zeitspanne darzustellen brauchte, für die sie festgelegt wurde. Aus diesem Grunde erfolgte in der Vergangenheit auch stets nur eine kurzfristige Festsetzung der Kraftfahrzeugprämien, was ein weiterer Unsicherheitsfaktor für alle Versicherungsnehmer war. Um auch insoweit zu einer konstanteren Prämiengestaltung zu gelangen, wurde im Jahre 1952 ein Prämienregulativ in Form einer Prämienrückvergütung für schadensfreien Verlauf eingeführt (PR 7/52), die im Jahre 1954 durch das zusätzliche

Bonusverfahren (PR 13/54) ergänzt wurde. Das Ziel dieser Regelung war die möglichste Eliminierung von Fehlerquellen bei der Prämienkalkulation auf Grund zurückliegender Schadensergebnisse für zukünftige Zeitspannen durch eine nachträgliche Prämienkorrektur nach dem tatsächlich eingetretenen Schadensverlauf. Das Bonusverfahren regelt eine besondere Art der Prämienrückvergütung. Der Unterschied zwischen beiden besteht darin:

Die Prämienrückvergütung wird lediglich aus etwaigen Ueberschüssen aus dem sog. nach einem festgelegten Schema zu ermittelnden technischen Gewinn der einzelnen Versicherungsgesellschaft gewährt. Hatte diese Gesellschaft keinen technischen Ueberschuß, dann war sie auch zu einer Rückvergütung nicht verpflichtet.

Der Bonus dagegen verschafft dem Versicherten einen festen Rechtsanspruch auf eine prozentual festgelegte Prämienrückerstattung bei schadensfreiem Verlauf. Er ist unabhängig von dem Schadensverlauf der einzelnen Gesellschaft. Auch die Gesellschaft hat ihn zu zahlen, deren Gesamtprämieinnahme nicht zur Schadensdeckung ausreicht, die also überhaupt keinen technischen Ueberschuß erbringt.

Der in seiner wirtschaftlichen Auswirkung von jeher umstrittene Bonus ist auch in anderen europäischen Ländern nicht unbekannt. So kennen ihn die nordischen Länder, Italien, Holland und die Schweiz, allerdings mit jeweils verschiedenen Regelungen.

Die Schweiz gewährt z. B. differenzierte Boni für die Haftpflicht- und die Kasko-Versicherung, was im Hinblick auf die völlig verschiedene Zielrichtung dieser beiden Versicherungssparten auch berechtigt erscheint. Italien kennt den Bonus nur bei einer bedeutenden Versicherungsgesellschaft. In Holland, wo der Tarif nicht behördlich dirigiert wird, sondern ein Verbandstarif besteht, ist der Bonus nur bei einer verhältnismäßig kleinen Zahl aller Versicherungsgesellschaften üblich. In Schweden ist er dagegen soweit ausgebaut, daß er nach 7-jährigem schadensfreien Verlauf 70% der Prämie beträgt. Diese über das erstrebte Ziel jedoch weit hinausgehende Regelung scheint, wie erwartet werden mußte, eine Aenderung der Tarifstruktur in Schweden zu bedingen, die auch beabsichtigt ist. In Deutschland glaubte man nun, eine möglichst gesunde Synthese aus diesen internationalen Regelungen gefunden zu haben, indem man die erwähnte Prämienrückgewähr aus dem sog. technischen Ueberschuß für 1-jährigen schadensfreien Verlauf bestehen ließ und den Bonus erst für zwei- und dreijährigen schadensfreien Verlauf durch preisrechtliche Regelung progressiv einsetzen ließ. Die subjektiv guten Risiken sollen also anteilig begünstigt werden.

Als bald nach Verkündung der Bonusverordnung Ende 1954 setzte bereits eine erhebliche Kritik an dieser Regelung in Deutschland ein. Der bekannte Versicherungswissenschaftler Prof. Möller, Hamburg, bezeichnete den Bonus von vornherein als ein „Danaer-Geschenk“, das eine verdächtige Gabe darstelle, indem es Vorteile verspreche, aber Nachteile zur Folge habe. Aus Versicherungnehmerkreisen wurde beanstandet, daß bei grundsätzlicher Anerkennung der Prämienrückvergütungsregelung deren besondere Vorzüge und Anreize durch das Bonusverfahren weitgehend hinfällig gemacht würden. Ein wissenschaftliches Gutachten von Prof. Möller kam zu dem Ergebnis einer Rechtsunwirksamkeit der PR 13/54, mit der die Bonusregelung eingeführt wurde. Herr Prof. Möller entwickelte in dem Gutachten, daß die Vorschrift des § 2 Abs. 1 des Preisgesetzes nur die Festsetzung von Leistungen des Versicherungsnehmers gestatte, nicht

aber auch von Leistungen des Versicherers. Bei der fälschlich sogenannten „Beitragsermäßigung“ ginge es wirtschaftlich und juristisch jedoch um eine selbständige Leistung des Versicherers, die neben seiner Gefahrtragungsleistung stehe (siehe Versicherungswirtschaft Nr. 4/56 Seite 94). Zu diesem Gutachten haben die Professoren Dr. Weber, Göttingen, und der inzwischen verstorbene Dr. Ehrenzweig, Wien, Stellung genommen, wobei sie — gestützt auf zahlreiche Beispiele — zu dem Ergebnis kamen, daß die PR 13/54 mit den Bestimmungen des Preisgesetzes zu vereinbaren sei, indem der Bonus als nachträgliche Prämienkorrektur angesehen werden könne.

Die hierbei von Herrn Prof. Ehrenzweig in seinem Gutachten aufgeworfene Frage, daß ihm bei der Behandlung dieser Angelegenheit der Standpunkt der beiden sich hier gegenüberstehenden Gruppen völlig „rätselhaft“ sei, da die Versicherungsnehmergruppen sich eine Rechtsverordnung nicht gefallen lassen wollen, die doch ihre Prämienbelastung mindere, und der Verband der Kraftfahrzeugversicherer eine derartige Prämienminderung gegen das eigene Interesse gewährt sehen wolle, kann nur mit dem Hinweis beantwortet werden, daß eben die Versicherungsnehmergruppen, die mit der getroffenen Regelung angestrebten Ziele nicht als erreicht erachten, während die Versichererkreise an ihrer Aufrechterhaltung interessiert sind.

Die inzwischen von den Versicherungsnehmergruppen gegründete Arbeitsgemeinschaft der Versicherungsnehmer vertritt in gleicher Richtung mit dem Deutschen Versicherungsschutz-Verband ein besonderes Interesse an der Klärung der Rechtslage. Von den Versicherungsnehmern werden als Gründe für die klare Ablehnung der Bonusregelung folgende genannt:

Schon die Praxis in den anderen außerdeutschen Ländern, in denen eine Bonusregelung bestehe, habe die Schwächen des Bonusverfahrens bewiesen und zu gegenteiligen Erkenntnissen geführt.

In der deutschen Bonusregelung seien die Vorteile der grundsätzlich zu bejahenden Prämienrückvergütung wieder weitgehend eliminiert, indem der Bonus allein vorherrsche und die Prämienpolitik der Versicherer bestimme.

Schon die Tatsache, daß der Bonus erst bei mehrjährigem schadensfreiem Verlauf bei der gleichen Versicherungsgesellschaft zur Geltung kommt, blockiere die letzten Wettbewerbsmöglichkeiten in der Kraftfahrzeugversicherung, was einer „Einzementierung“ der Bestände bei den einzelnen Versicherungsgesellschaften gleichkäme, einen Bestandsschutz schaffe und jede Konkurrenz in Zukunft unterbände. Wenn auf Grund der Prämienrückvergütungsregelung der PR 7/52 noch ein gewisser Wettbewerb der Versicherungsgesellschaften untereinander erhalten geblieben sei, so sei dieser nach Einführung des Bonusverfahrens so gut wie beseitigt, was auch das Ergebnis der Ausschüttungen der letzten Jahre deutlich beweise. Der in der Kraftfahrzeugversicherung wegen des dort vorhandenen „Haftpflicht-, Annahme- und Tarifzwanges“ ohnehin beschränkte Wettbewerbs-Spielraum sollte nicht ohne dringende Notwendigkeit noch weiter eingeschränkt oder gar beseitigt werden.

Die Freiheit des Versicherungsnehmers in der beliebigen Auswahl seiner Versicherung werde erheblich gehemmt, weil eben die Voraussetzung für die Bonusgewährung eine mehrjährige Versicherungsdeckung bei ein und demselben Versicherer darstelle. Bei der häufig üblichen Fremdfinanzierung in der Neubeschaffung von Fahrzeugen werde sich eine solche Entwicklung im Zusammenhang mit der damit meist geforderten Fahrzeugversicherung auch nachteilig für

diejenigen Versicherer auswirken, die sich nicht direkt oder indirekt an der Teilzahlungsfinanzierung von Fahrzeugkäufen beteiligten.

Vor allem -- so wird von Versicherungsnehmerkreisen betont -- sei bei der jetzigen Regelung auch noch nicht der Einfluß der Bonusregelung auf die Entwicklung der Versicherungsprämie geklärt. In der Schweiz habe man seinerzeit zur Einführung des Bonus einen Zuschlag von 15% bei Pkw und von 12% bei Lkw in die Prämie eingerechnet, und wenn in Deutschland bei Einführung des Bonus im Jahre 1954 keine Prämienhöhung erfolgt sei, dann wäre es damals eher an der Zeit gewesen, die Prämien zu senken, was von allen Versicherungsnehmern nach den ständigen Erhöhungen der Vergangenheit dankbar empfunden worden wäre. Wenn maßgebliche Versicherer den Unkostensatz für das Rückerstattungssystem auf 5% der Gesamtprämie berechneten und die Summe der Rückvergütungsbezüge für das Versicherungsjahr 1953 (also noch ohne Bonusausschüttungen) etwa 5,2% der Gesamtprämie ausgemacht hätte, so hätten die Prämien besser um 10% gesenkt werden sollen, während die Kfz-Versicherer heute davon sprechen, daß die Prämien nicht mehr ausreichen.

Ebenso sei es unbefriedigend, daß bei der jetzigen Regelung die Ueberschüsse aus der Haftpflichtversicherung als einer Zwangsversicherung zum Ausgleich vorhandener Unterbilanzen bei der Fahrzeugversicherung als einer freiwilligen Versicherung verwendet werden dürften. Gleichfalls sei es nicht zu verstehen, daß die Ueberschüsse aus der Unfall- und Gepäckversicherung bei dem jetzigen Rückerstattungssystem lediglich der Haftpflicht- und Fahrzeugversicherung zugute kämen und nicht den Versicherungen, aus denen dieser technische Gewinn stamme.

Weiterhin bestände die bereits erkennbare Gefahr, daß die Prämienrückgewähr für einjährigen schadensfreien Verlauf durch die Bonusregelung langsam ausgehöhlt werde.

Nachdem die Arbeitsgemeinschaft der Versicherungsnehmer zunächst nur die Freigabe der freiwilligen Kfz-Versicherungssparten (Fahrzeug, Unfall, Gepäck) gefordert hatte, die Kraftfahrzeugversicherer darauf aber den Standpunkt vertraten, daß dann der gesamte Tarif von der Preisbindung befreit werden müsse, wurde von der Arbeitsgemeinschaft nunmehr ebenfalls die Freigabe der gesamten Kfz-Prämien, also auch der Haftpflichtprämien, von der Preisbindung gefordert.

Demgegenüber weisen die Versicherer darauf hin, daß eine volle Rückvergütung aller Ueberschüsse durch eine Prämienenkung insofern erhebliche Unsicherheiten in sich berge, weil im folgenden Versicherungsjahr nicht ohne weiteres mit einem gleichen Schadensverlauf gerechnet werden könne.

Auf jeden Fall könne bei der jetzigen Regelung der Versicherungsnehmer, wenn er zwei oder (was für das Versicherungsjahr 1955 jetzt erstmalig zum Zuge kommt) drei Jahre schadensfrei war, mit einem rechtsverbindlichen Bonusanspruch auf Erstattung von 10 bzw. 20 % der Prämie rechnen, was für seine Unkostenkalkulation von Bedeutung sei. Er sei insoweit nicht mehr vom individuellen technischen Ueberschußergebnis seiner Versicherungsgesellschaft abhängig, das aber ungeachtet des Bonus für ihn weiterhin Ausschüttungen neben diesem für einjährigen schadensfreien Verlauf ermögliche.

Im übrigen werde beim Wechsel der Versicherung das Jahr des Wechsels für etwaige Bonusansprüche mitgerechnet. Dem muß allerdings entgegeng gehalten

werden, daß für den Bonus und dessen Höhe gerade die mehreren Jahre und nicht das erste Jahr von maßgebender Bedeutung sind.

Schließlich, so führen die Versicherer aus, würde die völlige Freigabe der Prämien zu einem „ruinösen“ Wettbewerb der Gesellschaften untereinander und damit zur Gefährdung der Interessen der Versicherungsnehmer selbst führen, während die Versicherungsnehmer darauf hinweisen, daß sie mit ihrem Anspruch auf Freigabe nur den Zustand erreichen wollen, wie er in allen anderen Sachsparten der Versicherung bestehe und bisher zu keinerlei Unzuträglichkeiten geführt habe. Die Auffassungen zum Bonus gehen quer durch die betroffenen Gruppen. So entwickelt Gerlach bereits im „Volkswirt“ Nr. 22/52 auf Seite 39, daß auch in Schweden infolge der dort allerdings auch stark überspitzten Bonusregelung erhebliche Prämien erhöhungen vorgenommen werden mußten, und daß es merkwürdig sei, daß die Versicherer in allen Ländern, auch in denen, die den Bonus seit vielen Jahren kennen, im Grunde ihres Herzens dagegen seien, selbst wenn sie es vielleicht auch offiziell nicht zugäben. Von Versichererseite wird auch weiterhin zugegeben, daß die Struktur des Kraftfahrzeugtarifs eine Reihe von Ungerechtigkeiten enthalte und insbesondere bei der Fahrzeugversicherung eine Aenderung im Aufbau zweckmäßig sei. In vielen Fällen sind sich die Versicherungsnehmer und auch die Versicherer über die Unzulänglichkeit des gegenwärtigen Tarifs im klaren, wobei hieraus allerdings von beiden Seiten verschiedene Folgerungen gezogen werden.

Angesichts der Situation in der Betrachtung der Bonusregelung wird sich der Streit der Meinungen, der sich verhärtet hat und zu dem im Rahmen dieser Abhandlung bewußt nicht Stellung genommen werden soll, nur durch die Rechtsprechung klären lassen, wozu die Voraussetzungen durch Erhebung einer Klage geschaffen wurden. Sollte die Entwicklung dahin führen, daß eines Tages ein technischer Ueberschuß bei den Gesellschaften nach Befriedigung der Bonusansprüche grundsätzlich nicht mehr verbliebe, und damit die Gefahr einer Prämienhöhung in ein konkretes Stadium treten würde, dann würden sich die Gegensätze zwischen den Versicherern und Versicherungsnehmern zwangsläufig erneut verschärfen müssen, was im Sinne des anzustrebenden Zieles einer allseitigen allmählichen Befriedigung dieses in der Vergangenheit sehr unruhigen Versicherungssektors tunlichst vermieden werden sollte.

Die Gesamtfrage der Prämienrückgewähr erscheint aber zunächst nur für die nationalen Regelungen von Bedeutung. Auch hier ist nur festzustellen, daß zunächst das grundsätzliche Problem eines europäischen Haftpflichtversicherungszwanges zu lösen ist, um dann zu gegebener Zeit festzustellen, ob auch für eine europäische Angleichung der Prämienrückgewährsregelung Interesse vorhanden ist. Sollten bis zu einem solchen Zeitpunkt die Prämien von der Preisbindung befreit sein, dann hätte das ganze System der Prämienrückvergütung und der Bonusausschüttung vermutlich nur noch historische Bedeutung.

Mehrheitsnachlaß

Einige Worte seien abschließend noch über den Mehrheitsnachlaß gesagt, der im deutschen Kraftfahrzeugtarif eine viel bedeutsamere Rolle spielt als in allen ausländischen Tarifen. Das Ausland kennt den Mehrheitsnachlaß häufig überhaupt nicht, z. B. Frankreich, Norwegen, Schweden, Dänemark, Oesterreich, während die Länder, in denen eine solche Regelung üblich ist, den Mehrheitsnachlaß nur in wesentlich geringerem Umfang vorsehen als dies in Deutschland der Fall ist.

Im Höchstfall sind dort 15 %, meist aber sehr viel geringere Nachlässe üblich. Der Behördenrabatt ist in anderen Staaten teilweise auf 5 % begrenzt.

Ganz anders liegen die Dinge in Deutschland. Nach den Grundregeln des Einheitstarifs für Kraftfahrtversicherungen wird ein Mehrheitsnachlaß bis zu einer Höhe von 30 % des Versicherungsbeitrages gewährt. Der Mehrheitsnachlaß wird hier auf der einen Seite als reiner Mengenrabatt angesehen, für den es lediglich auf die Voraussetzung einer bestimmten Anzahl von Kraftfahrzeugen ankommt, ohne daß der Gesichtspunkt einer Risikominderung überhaupt eine Rolle spielt. Auf der anderen Seite ist diese Stückzahl bei Fahrzeugen des Bundes, der Länder und anderer Gebietskörperschaften ohne jede Bedeutung, indem diese ohne Rücksicht auf die Zahl der versicherten Fahrzeuge den höchstzulässigen Nachlaß von 30 % erhalten. Auch Beamten und Angestellten des Bundes, der Länder und Gebietskörperschaften wird für ihre beamteneigenen oder privateigenen Fahrzeuge der gleiche Höchstbetrag gewährt, wofür eine Begründung schwerlich zu finden sein dürfte, auch nicht vom Gesichtspunkt der Unkostenminderung für den Abschluß gleichartiger Verträge für eine Vielzahl von Kfz-Versicherungen in einer Prämie. Im Gegenteil bedarf die Sonderberechnung eines Nachlasses in derartigen Einzelpolicen einer zusätzlichen Mehrarbeit.

Gerade wenn der Staat selbst die diesbezüglichen Bestimmungen für den Mehrheitsnachlaß zu schaffen hatte, hätte er alles vermeiden müssen, um auch nur den Anschein einer ungerechten Regelung beim Staatsbürger aufkommen zu lassen.

Der Mehrheitsnachlaß sollte überhaupt nur unter dem Gesichtspunkt der Risikominderung als gerechtfertigt angesehen werden dürfen, andererseits sich der wirtschaftlich Stärkere einen als unsozial empfindenden Vorteil vor dem wirtschaftlich Schwächeren verschafft, denn die Kfz-Prämien müssen in ihrer Gesamtheit zur Regulierung aller Schadensfälle ausreichen. Wenn also keine Risikominderung gegeben ist, muß die Gesamtheit der Kfz-Halter die durch den Mehrheitsnachlaß eintretenden Mindereinnahmen im Ausgleich mit übernehmen. Die Begünstigung von Fahrzeughaltern, die über eine für die Zubilligung des Mehrheitsnachlasses notwendige Mindestzahl von Fahrzeugen verfügen, ginge also auf Kosten der übrigen Fahrzeughalter, deren Bestand an Kraftfahrzeugen für einen Mehrheitsnachlaß nicht ausreicht. Gerade bei der Haftpflichtversicherung, deren Abschluß dem gesetzlichen Zwang unterliegt, ist eine solche Bevorzugung der größeren Betriebe gegenüber den Kleinbetrieben in den seltensten Fällen vertretbar. Der Haftpflichtversicherungszwang bezweckte die Schaffung einer Gefahrengemeinschaft aller Kraftfahrzeughalter auf breitester Basis. Jeder reine Mehrheitsnachlaß ohne gleichzeitige Risikominderung muß diesem Ausgleichscharakter einer Gefahrengemeinschaft widersprechen.

Schon die diesbezügliche Regelung des Mehrheitsnachlasses in der PR 51/50 vom August 1950 sollte ursprünglich eine Einengung der damaligen Bestimmungen durch Erschwerung der Voraussetzungen für die Gewährung eines Mehrheitsnachlasses bringen. Praktisch entwickelte sich aber das Gegenteil. Auch die in der PR 77/52 von 1952 getroffene Neuregelung des Mehrheitsnachlasses im Einheitstarif kann noch keinesfalls den Wünschen des größten Teiles der Versicherungsnehmer entsprechen.

Der Mehrheitsnachlaß sollte deshalb auch in der deutschen Kfz-Versicherung stärker als bisher begrenzt und tunlichst auf die Fälle einer echten und tatsächlichen Risikominderung beschränkt werden.

Warum ist die Verkehrssicherheit in den USA größer als in Deutschland?

Von Landgerichtspräsident Dr. R e m p e l, Paderborn

Für die Bundesrepublik läßt das Statistische Jahrbuch 1955 in bezug auf den Bestand an Kraftfahrzeugen und die Straßenverkehrsunfälle folgendes erkennen:

Jahr	Kfz. insgesamt in Tausend	Straßenverkehrsunfälle			Auf je 10 000 Kfz.		
		Unfälle i. T.	Getötete	Verletzte i. T.	Unfälle	Getötete	Verletzte
1938	1836						
1948	909						
1949	1413						
1950	1949						
1951	2493	320	7 558	202	1 284	30,3	810,2
1952	3274	375	7 590	232	1 145	23,1	708,6
1953	4053	445	11 025	298	1 098	27,2	735,2
1954	4699	495	11 655	316	1 049	24,8	672,5
1955		567	12 255	550			

Die Statistik zeigt ein erschreckendes Ansteigen der absoluten Zahlen an Unfällen, Getöteten und Verletzten, so daß die Bundesrepublik den traurigen Ruhm für sich in Anspruch nehmen kann, in der „Welttragnliste“ der Straßenverkehrsoffer mit 12 255 Toten im Jahre 1955 an der Spitze zu stehen (Die Welt vom 19. 1. 1956 S. 7). Wohin geht die Entwicklung weiter? Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen hat nach einer Mitteilung der „Welt“ vom 23. 11. 1955 berechnet, daß Westdeutschland bis zum Sommer 1963 statt der z. Zt. 1,1 Mill. Kraftfahrzeuge, 3 Mill. Kraftfahrzeuge haben wird. Die Rechnung erscheint gleichbleibende politische und wirtschaftliche Verhältnisse vorausgesetzt, nicht übertrieben. Selbst wenn die Bemühungen um die Sicherung des Straßenverkehrs wesentlich verstärkt werden, so ist doch zu befürchten, daß die wachsende Verkehrsdichte auf dem engen westdeutschen Raume diese Anstrengungen wieder ausgleicht, so daß man für das Jahr 1963 im großen und ganzen mit der gleichen Quote an Unfällen, Getöteten und Verletzten rechnen darf, wie sie heute besteht. Das würde bedeuten, daß sie im gleichen Schritt wie die Kraftfahrzeuge ansteigen würde. Wie kann man diese scheinbar unabwendbare Entwicklung wenden? Was kann die Justiz dazu beitragen, um die Lage zu halten bzw. zu verbessern?

Bevor ich mich diesen Fragen im einzelnen zuwende, darf ich über die Verhältnisse in den USA berichten, die ich auf einer Studienreise kennengelernt habe. Die Zahl der Kraftfahrzeuge und der durch Verkehrsunfälle getöteten Personen