

## Fakultät für Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre

Bürgerliches Recht, Privatversicherungsrecht,  
Wirtschaftsrecht und Rechtsvergleichung  
Prof. Dr. Oliver Brand, LL.M. (Cantab.)  
Universität Mannheim · Schloss · 68161 Mannheim

### Besucheradresse:

Schloss – Ehrenhof West, Zi. EW 184  
68161 Mannheim

Telefon: 0621 / 181 1363

Fax: 0621 / 181 1364

E-Mail: [versicherungsrecht@uni-mannheim.de](mailto:versicherungsrecht@uni-mannheim.de)

### Sekretariat:

Telefon: 0621 / 181 1363

E-Mail: [karin.joerg@uni-mannheim.de](mailto:karin.joerg@uni-mannheim.de)

Homepage: [www.brand.uni-mannheim.de](http://www.brand.uni-mannheim.de)

## Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU)2021/2118

### I. Überblick

Die Bundesregierung beabsichtigt ausweislich der Gesetzesbegründung, die Änderungen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (EU) 2021/2118 eins zu eins ins deutsche Recht umzusetzen.<sup>1</sup> Wo das deutsche Recht über den (Mindest-)Standard der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie n.F. hinausgeht, soll dieser Status Quo zur Versicherungspflicht und zur Befreiung von der Versicherungspflicht für bestimmte Fahrzeuge oder für den ausschließlichen Gebrauch von Fahrzeugen außerhalb des Straßenverkehrs „möglichst weitgehend“ erhalten bleiben.<sup>2</sup>

Diesem selbstgesteckten Ziel wird der vorliegende Gesetzesentwurf weitgehend gerecht. In zwei Punkten weicht er jedoch davon ab, so dass diese kritisch zu hinterfragen sind.

### II. Erweiterung des Anwendungsbereichs der Pflichtversicherung

#### 1. Ausgangslage

Derzeit sind Halter selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Stapler mit bis zu 20 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 6 b) PflVG von der Versicherungspflicht in der Kfz-Haftpflichtversicherung ausgenommen. Der Gesetzgeber hat

---

<sup>1</sup> Begr. RegE, BT-Drucks. 20/8094, S. 2 und 44.

<sup>2</sup> Begr. RegE, BT-Drucks. 20/8094, S. 2 und 44.

bisher darauf vertraut, dass die Möglichkeit, entsprechende Risiken in der Betriebs- und der Privathaftpflichtversicherung mitzuversichern, den Bedürfnissen der Praxis gerecht wird. Dass diese Erwartung, auch und gerade mit Blick auf den Opferschutz, enttäuscht worden wäre, ist nicht bekannt.

## **2. Vorgaben der Änderungsrichtlinie (EU) 2021/2118**

Die Neudefinition des Begriffs der „Verwendung des Fahrzeugs“ in Art. 1 Nr. 1a Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie n.F. zwingt den Gesetzgeber dazu, § 1 S. 1 letzter Halbs. PflVG zu streichen, der eine Versicherungspflicht nur für Fahrzeuge vorschreibt, wenn sie auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet werden.<sup>3</sup> Infolge der Neudefinition des Verwendungsbegriffs kommt es für die Versicherungspflichtigkeit des Fahrzeugs nicht mehr darauf an, ob es zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen ist oder dort verwendet wird.

Art. 5 Abs. 3 bis 6 Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie n.F. sieht jedoch für die Mitgliedstaaten Ausnahmeoptionen für bestimmte Fahrzeuge und deren Gebrauch vor. Diese treten selbständig neben die bisherigen Ausnahmen der Abs. 1 und 2. Zu den neuen Ausnahmen zählt die Berechtigung der Mitgliedstaaten, nach Abs. 5 Fahrzeuge von der Versicherungspflicht auszunehmen, die nicht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind. Das betrifft z.B. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler. Diese sind nach § 3 Abs. 2 Nr. 1a) Fahrzeug-Zulassungsverordnung nicht zulassungspflichtig und damit nicht zugelassene Fahrzeuge i.S.d. des Richtlinienrechts, das insoweit auf die Vorgaben des nationalen Rechts verweist. Die Ausnahme des Abs. 5 gilt dabei unabhängig davon, ob sich das nicht zugelassene Fahrzeug bei einem Schadensereignis tatsächlich im öffentlichen Verkehr befindet oder nicht, da die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie n.F. generell danach nicht mehr unterscheidet.

Diese Ausnahme steht allerdings grundsätzlich unter der Bedingung, dass die Geschädigten als Ausgleich für die Nichtanordnung der Versicherungspflicht einen Erstattungsanspruch gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat einräumt bekommt, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat. In Deutschland wäre dies eine Entschädigung durch den Entschädigungsfonds nach § 12 PflVG (sog. „Verkehrsofferhilfe“). Nach Art. 5 Abs. 6 Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie n.F. muss ein Entschädigungsanspruch gegen den Garantiefonds allerdings nicht eingeräumt werden für solche Schäden, die in Gebieten verursacht werden, die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Im

---

<sup>3</sup> R. Koch, VersR 2023, 681 (683) zuvor bereits kritisch mit Blick auf die Vorgaben des europäischen Rechts Prölss/Martin/Klimke, VVG, 31. Aufl. 2021, § 1 PflVG Rn. 5

Erwägungsgrund 7 der Richtlinie (EU) 2021/2118 werden standortspezifische Gebiete und Bereiche mit Ausrüstung in Häfen und Flughäfen beispielhaft genannt.

Für die Mitgliedstaaten bedeuten die Vorgaben der Richtlinie, dass eine Regelung wie der derzeitige § 2 Abs. 1 Nr. 6 b) PflVG nicht ohne Weiteres bestehen bleiben kann. Zum einen muss eine solche Ausnahme jetzt direkt Bezug auf die neuen Ausnahmestände des Art. 5 Abs. 5 und 6 Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie n.F. nehmen. Zum anderen lässt sich eine Leistungspflicht des Entschädigungsfonds (in Deutschland also der Verkehrsofopferhilfe) ausweislich des zuvor geschilderten Abs. 6 nur für den Betrieb jenseits des öffentlichen Straßenverkehrs ausschließen.

### **3. Umsetzungsplan der Bundesregierung**

Die Bundesregierung will den Vorgaben der Änderungs-Richtlinie durch § 2a Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 PflVG-E in das nationale Recht umsetzen. Darin ist eine Ausnahme von der Versicherungspflicht für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler i.S.v. § 3 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 lit. a) FZV vorgesehen, die auch bislang auch nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 lit. b) PflVG von der Versicherungspflicht befreit waren. § 2a Abs. 2 PflVG-E soll dabei Fahrzeuge von der Versicherungspflicht in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ausnehmen, die nicht im öffentlichen Straßenverkehr Verwendung finden, Abs. 3 solche, bei denen dies der Fall ist.<sup>4</sup> Jedoch soll die Befreiung in letzterem Fall nur dann gelten, „wenn die durch den Gebrauch solcher Kraftfahrzeuge verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden im selben Umfang wie durch eine Versicherung nach § 1 von einer Haftpflichtversicherung gedeckt sind.“ Eine Einstandspflicht des Entschädigungsfonds nach § 12 PflVG soll gemäß 12 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 PflVG n.F. auch dann (subsidiär) erhalten bleiben, wenn eine Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherung grundsätzlich einstandspflichtig ist.

Diese Anordnung hätte Weiterungen in der Praxis zur Folge. Zumindest wären die Versicherungssummen für Sach- und Personenschäden sowie für Vermögensschäden (z.B. Ziff. 7.6.5 BBR BHV/A1-6.12 AVB BHV) an die Mindestversicherungssummen in der Privat- und Betriebshaftpflichtversicherung auch für das Bestandsgeschäft der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie anzupassen. Das ließe sich sicherlich bewältigen, würde aber einen gewissen Anpassungszeitraum voraussetzen. Dieser dürfte nicht zu knapp bemessen sein, da die betroffenen Versicherungsnehmer zu entscheiden hätten, wie sie künftig versichert sein wollen (in der Betriebs- bzw. der Privat- oder der Kfz-Haftpflichtversicherung) und insoweit vom Versicherer nach §§ 6 Abs. 1, 4 VVG zu beraten wären. Wenn der Gesetzgeber die Versicherer insoweit in die Unmöglichkeit treibt, entwertet er damit

---

<sup>4</sup> Begr. RegE, BT-Drucks. 20/8094, S. 59 f.

zugleich die Schadensersatzansprüche nach § 6 Abs. 5 VVG. Es ist außerordentlich zweifelhaft, ob die Regel zum Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 in seinem Art. 9 das hinreichend berücksichtigt.

#### **4. Bewertung**

Fraglich ist, ob die geplanten Änderungen des § 2a PflVG n.F. überhaupt vollumfänglich erforderlich sind, wenn man mit dem Generalplan des Gesetzgebers auf eine „minimalinvasive“ Umsetzung der Richtlinie abzielt. Der Regierungsentwurf zeichnet die Vorgaben der neuen Ausnahmeregeln des Art. Abs. 5, 6 der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie n.F. einschließlich der Einstandspflicht des Entschädigungsfonds beim Einsatz der Arbeitsmaschinen und Stapler im öffentlichen Straßenverkehr prinzipiell zutreffend und auf sein Generalziel konzentriert nach. Unklar bleibt indes, warum er die Befreiung von der Versicherung in der Kfz-Haftpflichtversicherung vom Abschluss einer vergleichbaren Haftpflichtversicherung im geplanten § 2a Abs. 3 PflVG-E abhängig macht. Solange eine Einstandspflicht des Entschädigungsfonds sichergestellt ist – und das tut § 12 PflVG-E – erfordert das Richtlinienrecht eine solche Bedingung nicht. Dieser Passus könnte vor dem Hintergrund des Ziels, das bestehende Recht weitgehend unangetastet zu lassen, ersatzlos gestrichen werden. Das würde Umsetzungsschwierigkeiten, Beratungsbedarf und damit Kosten, die letztlich von den Versicherten zu tragen sind, vermeiden.

Zugleich müssten auch weitere Unklarheiten, die der Regierungsentwurf hinterlässt, nicht geklärt werden. Dazu zählt die Frage, ob der alternative Versicherungsschutz in der Privat- oder Betriebshaftpflichtversicherung eine Pflichtversicherung i.S.d. § 113 VVG sein soll. Die Regierungsbegründung schweigt dazu. Nach der h.M. im Schrifttum wäre dies nicht der Fall, da die Versicherten die Wahl zwischen mehreren Formen der Deckungsvorsorge haben, die ihrerseits nicht zwingend verpflichtend sind.<sup>5</sup> Den alternativen Versicherungsschutz in der Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherung nicht verpflichtend auszugestalten, empfiehlt sich auch versicherungsaufsichtsrechtlich, da die anbietenden Versicherer sonst ggf. wegen des Grundsatzes der Spartenzulassung eine Erweiterung ihrer Betriebsgenehmigung beantragen müssten.

### **III. Deckung von Schäden bei Kfz-Rennen, etc.**

#### **1. Ausgangssituation**

Nach der derzeitigen Fassung von § 4 Nr. 4 KfzPflVV kann der Versicherer seine Einstandspflicht für Ersatzansprüche aus der Verwendung eines Fahrzeugs bei behördlich genehmigten kraftfahrtsportlichen Veranstaltungen, bei denen es auf die Erzielung einer

---

<sup>5</sup> Siehe MünchKomm-VVG/Brand, 3. Aufl. 2023, § 113 Rn. 9 mwN.

Höchstgeschwindigkeit ankommt, oder den dazugehörigen Übungsfahrten ausschließen. Von dieser Möglichkeit machen – soweit ersichtlich – sämtliche Kfz-Versicherer Gebrauch (vgl. aus dem Musterbedingungswerk Ziff. A.1.5.2 AKB 2015). Darüber hinaus schließen etliche Versicherer gerichtsfest<sup>6</sup> den Versicherungsschutz für Fahren auf Motor-Rennstrecken aus, auch wenn es nicht auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt (z.B. bei sog. Gleichmäßigkeitsfahrten oder Touristenfahrten). Deckungsschutz besteht allerdings regelmäßig für Fahrsicherheitstrainings. Hinter diesen Risikoausschlüssen steht das anerkannte und anerkennenswerte Interesse der Versichertengemeinschaften, nicht für die besonderen Gefahren entstehen zu wollen, die mit dem Fahren auf einer Motorrennstrecke verbunden sind und die sich von denjenigen unterscheiden, welche im allgemeinen Straßenverkehr auftreten. Einen Ausgleich für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Veranstaltungen auf Motorrennstrecken, insbes. bei Motorsportveranstaltungen, leistet die Veranstalter-Haftpflichtversicherung, von deren Abschluss die Erlaubniserteilung für die Veranstaltung i.d.R. abhängt.

## **2. Vorgaben der Änderungs-Richtlinie (EU) 2021/2118**

Die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie findet in der Fassung durch die Änderungsrichtlinie (EU) 2021/2118 ausweislich ihres Art. 3 Abs. 1a auf behördlich genehmigte Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten in einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen dann keine Anwendung, wenn und soweit deren Organisator oder eine andere Partei eine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen hat, die den Schaden für Dritte einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, aber nicht notwendigerweise den Schaden für die teilnehmenden Fahrer und ihre Fahrzeuge abdeckt. Zu einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen zählen nach Erwägungsgrund 12 der RL (EU) 2021/2118 auch Motorsportveranstaltungen im öffentlichen Verkehrsraum, wenn sichergestellt ist, dass der normale Verkehr, die Öffentlichkeit und alle mit der Aktivität nicht verbundenen Parteien die befahrene Strecke nicht tatsächlich oder potentiell gleichzeitig nutzen können.

Das bedeutet für die Mitgliedstaaten, dass eine uneingeschränkte Ausnahme vom Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung für Veranstaltungen auf Motorrennstrecken, wie sie derzeit § 4 Nr. 4 KfzPflVV erlaubt, nur dann weiterhin möglich ist, wenn zugleich sichergestellt ist, dass alternativer Versicherungsschutz besteht. Der österreichische Gesetzgeber hat dies konsequent umgesetzt, indem er in § 1 Abs. 2 lit. c KFG 1967 n.F. genehmigte Veranstaltungen auf Motorrennstrecken vom Versicherungsschutz in der Kfz-Haftpflichtversicherung und in § 6 Abs. 4 VOEG n.F. auch von der Entschädigung durch den Fachverband (das Pendant zur deutschen Verkehrsofferhilfe nach § 12 PflVG) ausschließt. Den Richtlinienvorgaben wird dadurch Rechnung getragen, dass nach § 64 Abs. 3a StVO 1960 n.F.

---

<sup>6</sup> Vgl. nur OLG Hamm, Beschluss v. 20. Juni 2022 – I-20 U 139/212, r+s 2023, 155 m. zust. Anm. K. Maier.

für Veranstaltungen auf Straßen, die für den übrigen Verkehr gesperrt sind, eine Haftpflichtversicherung des Veranstalters Voraussetzung für die Bewilligung ist.<sup>7</sup>

### **3. Umsetzungsplan der Bundesregierung**

Die Bundesregierung plant nach dem Regierungsentwurf vom 23.8.2023, die Vorgaben des Art. 3 Abs. 1a Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie komplizierter umzusetzen. Nach § 2a Abs. 4 PflVG-E soll keine Versicherungspflicht bestehen „für den ausschließlichen Gebrauch eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen, wenn für den Gebrauch des Fahrzeugs eine Motorsporthaftpflichtversicherung nach § 5d besteht“. Dieser Ausschluss soll in der KfzPflVV in § 4 Nr. 4 n.F. gespiegelt werden.

Flankierend sieht § 5 Abs. 1 Nr. 2 KfzPflVV n.F. vor, dass der Kfz-Haftpflichtversicherer als Obliegenheit vor Eintritt des Versicherungsfalles die Pflicht vereinbaren darf, das Fahrzeug nur dann bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, zu gebrauchen oder gebrauchen zu lassen, wenn das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird und für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d PflVG n.F. besteht. Der Gesetzgeber will durch diese Obliegenheit sicherstellen, dass bei Einhaltung der Obliegenheit nicht der Kfz-Haftpflichtversicherer (vgl. § 117 Abs. 3 S. 1 Alt. 2 VVG), sondern der Motorsporthaftpflichtversicherer gegenüber dem Geschädigten zur Leistung verpflichtet ist, und zugleich eine gesamtschuldnerische Haftung der beiden Versicherer vermeiden. Kommt es zu einem Verstoß gegen diese Obliegenheit, soll der Versicherer gegenüber dem Dritten leistungspflichtig bleiben, aber beim Versicherungsnehmer Rückgriff nehmen können. Dieser Rückgriff ist gemäß § 5 Absatz 3 Satz 1 Kfz-PflVV auf höchstens € 5.000, - beschränkt.<sup>8</sup>

### **4. Bewertung**

Abgesehen von nicht unerheblichen praktischen Schwierigkeiten aufgrund eines fehlenden Übergangszeitraums, auf welche der GDV bereits in einer Stellungnahme zum Regierungsentwurf hingewiesen hat,<sup>9</sup> begegnet der Umsetzungsplan der Bundesregierung erheblichen dogmatischen Bedenken. So dürfte schon Risikoausschlüsse die auf Grundlage des

---

<sup>7</sup> Zum Ganzen vgl. den Begutachtungsentwurf zum KraftVerÄndG, S. 5; abzurufen unter <https://www.bmj.gv.at/ministerium/gesetzesentwuerfe/Entwuerfe-2023/Entwurf-für-ein-Kraftfahr-Versicherungsrechts-Änderungsgesetz-2023.html> (zuletzt abgefragt am 26.11.2023).

<sup>8</sup> Begr. RegE BT-Drucks. 20/8094, S. 109; R. Koch, VersR 2023, 681 (689).

<sup>9</sup> Siehe <https://www.gdv.de/resource/blob/150664/c90a8d8ae44ed26defd92e3b2c71480c/stn-kh-richtlinie-data.pdf> (zuletzt abgerufen am 26.11.2023).

geplanten § 2a Abs. 4 PflVG-E bzw. § 4 Nr. 4 KfzPflVV n.F. vereinbart werden, einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten. Es handelt sich nämlich gar nicht um einen Risikoausschluss, sondern um eine sog. „verhüllte Obliegenheit“,<sup>10</sup> welcher die Rechtswirksamkeit wegen Intransparenz nach § 307 Abs. 1 S. 2 BGB regelmäßig versagt bleibt.<sup>11</sup> Von einer verhüllten Obliegenheit spricht man, wenn der Versicherer vorgibt, einen Leistungsausschluss wegen des Vorliegens objektiver Umstände vorzusehen, in Wahrheit aber den Versicherten Handlungspflichten auferlegt und an deren Nicht- oder Schlechterfüllung Sanktionen knüpft. Nicht anders verhält es sich bei § 2a Abs. 4 PflVG-E bzw. § 4 Nr. 4 KfzPflVV n.F. Danach kommt es nämlich (anders als nach bisherigem Recht, das maßgeblich auf die behördliche Genehmigung abstellte) vor allem auf den Gebrauch des Kfz bei einer Rennveranstaltung und Sicherstellung von Motorsporthaftpflichtversicherungsschutz an.

Die Regelung der Obliegenheit in § 5 Abs. 1 Nr. 2 KfzPflVV n.F. verschlimmert die Rechtslage noch. Beachtet sie der Versicherungsnehmer, führt ihn das planmäßig in den Ausschluss des Versicherungsschutzes nach § 4 Nr. 4 KfzPflVV n.F. Er genießt dann nämlich keinen Versicherungsschutz in der Kfz-Haftpflichtversicherung, sondern in der alternativen Versicherung nach § 5d PflVG-E. Das widerspricht zum einen den Grundsätzen des Obliegenheitenrechts. Wie *Robert Koch* bereits festgestellt hat, ist typische Rechtsfolge der Einhaltung einer Obliegenheit die Leistungspflicht des Versicherers, nicht seine Leistungsfreiheit.<sup>12</sup> § 32 S. 1 VVG verbietet eine solche Umkehrung der Prinzipien des § 28 VVG. Abgesehen davon wird im Versicherungsvertragsrecht allgemein eine Obliegenheit zur Vermeidung des Versicherungsfalls abgelehnt.<sup>13</sup> Auf eine solche liefe der geplante § 5 Abs. 1 Nr. 2 KfzPflVV n.F. aber hinaus.

Wegen dieser rechtlichen Bedenken wird angeraten, das geplante Regelungskonzept für Veranstaltungen auf Motorrennstrecken fallen zu lassen. Die Obliegenheit des geplanten § 5 Abs. 1 Nr. 2 KfzPflVV n.F. sollte ersatzlos gestrichen werden. Der Risikoausschluss in § 2a Abs. 4 PflVG und § 4 Nr. 4 KfzPflVV n.F. sollte auf den Passus „für den ausschließlichen Gebrauch eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen, ~~wenn für den Gebrauch des Fahrzeugs eine Motorsporthaftpflichtversicherung nach § 5d besteht~~“ beschränkt werden. Das ist, wie der österreichische Umsetzungsweg zeigt, möglich, wenn zugleich zumindest auf Verordnungsebene – das fordert der EuGH<sup>14</sup> – der Abschluss einer Motorsporthaftpflichtversicherung nach § 5d PflVG-E zur Voraussetzung einer Genehmigung der entsprechenden Veranstaltungen gemacht

---

<sup>10</sup> So auch *R. Koch*, *VersR* 2023, 681 (690).

<sup>11</sup> Siehe *Wandt*, *VersR* 2015, 265 (267); *Rattay*, *VersR* 2015, 1075 ff.; *Felsch*, *r+s* 2015, 53 ff.

<sup>12</sup> *R. Koch*, *VersR* 2023, 681 (690).

<sup>13</sup> Siehe nur *Looschelders*, *VersR* 2008, 1 (3).

<sup>14</sup> Vgl. etwa EuGH v. 28.2.1991 - C-131/88, ECLI:EU:C:1991:87 (Verwaltungsvorschriften nach dem WHG).

wird. § 29 Abs. 2 StVO erscheint der systematisch sinnvollste Zusammenhang dafür (ggf. auch ein neuer Abs. 2a).

Das hätte zur Folge, dass der Gebrauch eines Kfz auf Motorrennstrecken und abgesperrten Rennstrecken im öffentlichen Verkehrsraum vollständig dem alternativen Versicherungsschutz nach § 5d PflVG zugewiesen würde. Das entspricht nicht vollständig dem Generalziel der Bundesregierung, das geltende Recht möglichst unangetastet zu lassen. Es würde nämlich eine Rechtsverschärfung zu Lasten derjenigen eintreten, die an nicht behördlich genehmigten Rennen teilnehmen. Diese besitzen nach geltendem Recht nämlich grundsätzlich Schutz in der Kfz-Haftpflichtversicherung und begehen lediglich eine Obliegenheitsverletzung, die bei mindestens grob fahrlässiger Begehungsweise negative Folgen für den Deckungsschutz zeitigt. Dieser Personenkreis erscheint aber zum einen nicht besonders schutzwürdig. Zum anderen fällt durch eine (leichte) Rechtsverschärfung in diesem Umfang die Änderung des bestehenden Rechts der Kfz-Haftpflichtversicherung immer noch milder aus als nach dem Regierungsentwurf.

Des Weiteren ist nicht erfindlich, warum die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am regulären Straßenverkehr die besonderen Risiken eines abweichenden, tendenziell gefährlicheren Kfz-Gebrauchs mit ihren Prämien zur Kfz-Haftpflichtversicherung mittragen und damit querfinanzieren sollten, wenn das europäische Richtlinienrecht dies nicht erfordert. Das tut es, wie gezeigt, aber nicht.

Mannheim, 26.11.2023

Prof. Dr. Oliver Brand