



## Wortprotokoll der 77. – öffentlichen – Sitzung\*

### Rechtsausschuss

Berlin, den 28. November 2023, 08:04 Uhr  
 Berlin, Paul-Löbe-Haus, Saal E.700

Vorsitz: Stephan Mayer (Altötting), MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 7

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der  
 Richtlinie (EU) 2021/2118 im Hinblick  
 auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und  
 die Kontrolle der  
 entsprechenden Versicherungspflicht**

**BT-Drucksache 20/8094**

**Federführend:**  
 Rechtsausschuss

**Mitberatend:**  
 Finanzausschuss  
 Verkehrsausschuss  
 Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit  
 und Verbraucherschutz

**Gutachtlich:**  
 Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

**Berichterstatter/in:**  
 Abg. Luiza Licina-Bode [SPD]  
 Abg. Ingmar Jung [CDU/CSU]  
 Abg. Lukas Benner [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]  
 Abg. Philipp Hartewig [FDP]  
 Abg. Tobias Matthias Peterka [AfD]  
 Abg. Susanne Hennig-Wellsow [DIE LINKE.]

---

\* Dieses Wortprotokoll wurde auf Grundlage automatischer Transkription erstellt und summarisch durch das Sekretariat überprüft. Hinweise und Anmerkungen werden binnen vier Wochen ab Verteilung des Wortprotokolls an das Sekretariat erbeten. Für den exakten Wortlaut wird auf die Videoaufzeichnung der öffentlichen Anhörung verwiesen, die in voller Länge über die Mediathek des Deutschen Bundestages unter [www.bundestag.de/mediathek/ausschusssitzungen](http://www.bundestag.de/mediathek/ausschusssitzungen) abrufbar ist. Dort sind auch die eingereichten Stellungnahmen der Sachverständigen abrufbar.



<b>Teilnehmende Abgeordnete</b>	<b>Seite 3</b>
<b>Sprechregister Abgeordnete</b>	<b>Seite 5</b>
<b>Sprechregister Sachverständige</b>	<b>Seite 6</b>



## Mitglieder des Ausschusses

	Ordentliche Mitglieder	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder	Unterschrift
SPD	Dilcher, Esther Eichwede, Sonja Fechner, Dr. Johannes Fiedler, Sebastian Karaahmetoğlu, Macit Licina-Bode, Luiza Limbacher, Esra Mansoori, Kaweh Martens, Dr. Zanda Plobner, Jan Wegge, Carmen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Dieren, Jan Döring, Felix Echeverria, Axel Esken, Saskia Müller, Bettina Roloff, Sebastian Scheer, Dr. Nina Schieder, Marianne Schisanowski, Timo Wiese, Dirk	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
CDU/CSU	Heveling, Ansgar Hierl, Susanne Jung, Ingmar Krings, Dr. Günter Mayer (Altötting), Stephan Müller, Axel Müller (Braunschweig), Carsten Oellers, Wilfried Plum, Dr. Martin Ullrich, Dr. Volker Winkelmeier-Becker, Elisabeth	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Amthor, Philipp Gutting, Olav Hoffmann, Alexander Hoppenstedt, Dr. Hendrik Lehrieder, Paul Lindholz, Andrea Luczak, Dr. Jan-Marco Santos Wintz, Catarina dos Thies, Hans-Jürgen Warken, Nina Weiss, Maria-Lena	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Bayram, Canan Benner, Lukas Limburg, Helge Rottmann, Manuela, Dr. Steffen, Dr. Till Tesfaiesus, Awet	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Aeffner, Stephanie Beck, Katharina Künast, Renate Notz, Dr. Konstantin von Schönberger, Marlene Steinmüller, Hanna	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
FDP	Fricke, Otto Hartewig, Philipp Helling-Plahr, Katrin Lieb, Dr. Thorsten Willkomm, Katharina	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Kubicki, Wolfgang Kuhle, Konstantin Schröder, Ria Skudelny, Judith Thomae, Stephan	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
AfD	Brandner, Stephan Jacobi, Fabian Peterka, Tobias Matthias Seitz, Thomas	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Beckamp, Roger Haug, Jochen Wirth, Dr. Christian	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>



	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Unter- schrift</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>	<b>Unter- schrift</b>
DIE LINKE.	Bünger, Clara Hennig-Wellsow, Susanne	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Mohamed Ali, Amira Renner, Martina	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

**Weitere Mitglieder des Deutschen Bundestages**

			<b>Unter- schrift</b>
CDU/CSU	Brodesser, Dr. Carsten		<input checked="" type="checkbox"/>



**Sprechregister Abgeordnete**

	Seite
<b>Lukas Benner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)</b>	<b>15, 23</b>
<b>Dr. Carsten Brodesser (CDU/CSU)</b>	<b>23</b>
<b>Philipp Hartewig (FDP)</b>	<b>16, 23</b>
<b>Susanne Hennig-Wellsow (DIE LINKE.)</b>	<b>15, 24</b>
<b>Ingmar Jung (CDU/CSU)</b>	<b>15</b>
<b>Luiza Licina-Bode (SPD)</b>	<b>15, 22</b>
<b>Axel Müller (CDU/CSU)</b>	<b>24</b>
<b>Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU)</b>	<b>16</b>
<b>Stephan Mayer (Altötting) (CDU/CSU) (Vorsitz)</b>	<b>7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30</b>



## **Sprechregister Sachverständige**

Seite

**Prof. Dr. Oliver Brand, LL.M. (Cambridge)**

**8, 21, 22, 25**

Universität Mannheim

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Privatversicherungsrecht,  
Wirtschaftsrecht und Rechtsvergleichung

**Anja Käfer-Rohrbach**

**10, 19, 26**

Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Gesamtverbandes der  
Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), Berlin

**Jan Lukas Kemperdiek, LL.M.**

**11, 18, 27**

Deutscher Anwaltverein e. V., Berlin

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Versicherungsrecht

**Dr. jur. Andreas Kranig**

**12, 17, 28**

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD), Münster

Mitglied European Federation of Road Traffic Victims (FEVR)

**Sandra Schwarz**

**13, 15, 16, 28**

Geschäftsführerin des Deutschen Büros Grüne Karte e. V. /

Verkehrsofferhilfe e. V., Berlin



Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Kolleginnen und Kollegen, sehr verehrte Damen und Herren, ich darf hiermit die 77. Sitzung des Rechtsausschusses eröffnen und darf Sie alle auf das allerherzlichste willkommen heißen, darf die anwesenden Abgeordneten begrüßen, sowohl die, die hier im Sitzungssaal sind, als auch die, die digital zugeschaltet sind. Ich darf ganz besonders die Sachverständigen unter uns willkommen heißen. Es freut mich sehr, dass Sie hier sind und vor allem auch, dass Sie es trotz der widrigen Straßenbedingungen und Witterungsbedingungen rechtzeitig geschafft haben, hierher zu kommen. Wir sind Ihnen da zu großem Dank verpflichtet. Ich darf herzlich die vertretene Frau- und Mannschaft aus dem Bundesjustizministerium (BMJ) willkommen heißen, vertreten durch unter anderem den Abteilungsleiter Ministerialdirektor Dr. Christian Meyer-Seitz und die zuständige Referatsleiterin Frau Ministerialrätin Dr. Judith Mentgen. Der parlamentarische Staatssekretär Benjamin Strasser ist leider terminlich verhindert. Ich darf ebenso herzlich alle Zuhörerinnen und Zuhörer auf der Tribüne willkommen heißen zu dieser öffentlichen Anhörung. Sie müssen leider mit mir heute vorliebnehmen. Der eine oder andere wird überrascht sein, warum weder die Vorsitzende noch der stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses heute die Sitzung leiten. Beide sind terminlich verhindert, lassen sich ganz herzlich entschuldigen. Und es gibt dann so ein System der Anciennität und ich glaube, vor mir steht noch der Kollege Professor Dr. Krings, der auch terminlich verhindert ist. Und da wird einem dann unweigerlich und unzweifelhaft vor Augen geführt, wie lange man diesem hohen Haus schon angehört, wenn man in die Verlegenheit kommt, eine Sitzung des Rechtsausschusses leiten zu dürfen. Es tut mir leid, dass Sie jetzt heute mit mir vorliebnehmen müssen, aber wir werden uns Mühe geben, dass sich das auf wenige Male beschränkt. Gegenstand der

heutigen Sitzung ist der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2118 aus dem Jahr 2021 im Hinblick auf die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht. Sie sind alle kundige Thebaner. Sie kennen den Inhalt dieses Gesetzentwurfes. Die umzusetzende Richtlinie enthält unter anderem erstmalig Definitionen zum Begriff des Fahrzeugs, ganz interessant, dass jetzt erstmals offenbar Definitionen des Fahrzeugs vorgenommen werden und dessen Verwendung. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Harmonisierung der Entschädigung von Verkehrsoptionen im Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers. Die Bundesregierung strebt hierbei mit dem Gesetzentwurf eine Eins-zu-eins-Umsetzung der Richtlinie an, soweit nicht das nationale deutsche Recht bereits über die Anforderungen hinausgeht. Die Vorgaben sollen im Wesentlichen im Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) umgesetzt werden. Die Bundesregierung beabsichtigt insbesondere, den Fahrzeugbegriff so zu definieren, dass sich an den bisher versicherungspflichtigen Fahrzeugarten im Wesentlichen nichts im Ergebnis ändert. Darüber hinaus soll das Bestehen der Versicherungspflicht weiterhin grundsätzlich von der straßenverkehrsrechtlich erlaubten Verwendung des Fahrzeugs im Straßenverkehr abhängig bleiben. Ferner sei beabsichtigt, das PflVG und das Auslandspflichtversicherungsgesetz systematisch und rechtssprachlich zu vereinheitlichen und zu modernisieren. Ich darf, meine sehr verehrten Damen und Herren, einige Hinweise zum Ablauf der Sachverständigenanhörung vorweg geben. Die Sachverständigen, die im Vorfeld bereits schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, erhalten zunächst die Gelegenheit zu einer kurzen Eingangsstellungnahme. Wir beginnen dabei alphabetisch, heute also mit Herrn Professor Dr. Brand. An die Sachverständigen noch den gut gemeinten



Hinweis, dass Ihnen für die Eingangsstellungen jeweils vier Minuten zur Verfügung stehen. Im Saal läuft eine Uhr rückwärts mit. Wenn diese Anzeige dann rot ist, bedeutet das, dass diese vier Minuten dann vorüber sind und Sie bitte zum Ende Ihrer Ausführungen kommen sollen. An den Vortrag der Stellungnahmen schließt sich eine erste Fragerunde an, die Obleute haben sich auf insgesamt zwei Fragerunden verständigt, deshalb der Hinweis an die Abgeordneten, dass zumindest in dieser Sachverständigenanhörung noch die folgende Regelung gilt: In der ersten Fragerunde können jeweils drei Abgeordnete der SPD-Fraktion und der CDU/CSU-Fraktion zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen und die Abgeordneten der übrigen vier Fraktionen bis zu zwei Fragen an jeweils bis zu zwei Sachverständige. Es gibt die Möglichkeit, entweder einem Sachverständigen zwei Fragen zu stellen oder zwei Sachverständigen jeweils eine Frage. In der zweiten Fragerunde können jeweils zwei Abgeordnete der SPD und der CDU/CSU und jeweils eine Abgeordnete oder ein Abgeordneter der übrigen Fraktionen bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Und wieder zwei Fragen an einen Sachverständigen bzw. jeweils eine Frage an zwei Sachverständige. Sollte es dann noch weitere Fragerunden geben, kann aus jeder Fraktion jeweils ein Abgeordneter eine Frage an einen oder eine Sachverständige richten. Bitte kündigen Sie einen Fragewunsch möglichst bereits während der Eingangsstatements durch Handzeichen an. Das Sekretariat führt eine Liste der Meldungen. Und bitte sagen Sie zu Beginn Ihrer Fragen deutlich, an wen Sie diese richten. Die Sachverständigen werden nach der ersten Fragerunde in umgekehrter alphabetischer Reihenfolge, heute also beginnend mit Frau Schwarz, um ihre Antworten gebeten. Und noch ein Hinweis an die Sachverständigen: Bitte richten Sie sich bei Ihren Antworten an einem Zeitrahmen von zwei Minuten pro

Frage aus. Die Uhr im Saal läuft in der Antwortrunde vorwärts, um Ihnen eine Orientierung zu ermöglichen, also hier auch noch einmal ein Wechsel im Vergleich zu den Eingangsstatements. Gibt es weitere Fragen und bleibt genügend Zeit, werden die Sachverständigen nach einer zweiten Fragerunde dann in alphabetischer Reihenfolge um ihre Antworten gebeten. Eine dritte Antwortrunde würde wieder in umgekehrter Reihenfolge ablaufen. Nur noch einige formale Hinweise. Die Anhörung ist wie immer öffentlich und wird live im Parlamentsfernsehen sowie auf der Webseite des Bundestages übertragen. Anschließend ist die Aufzeichnung in der Mediathek des Bundestages abrufbar. Auf der Grundlage der Tonaufzeichnung wird wie immer ein Wortprotokoll erstellt. Ich darf vielleicht noch den Hinweis geben, wir starten jetzt etwas später. 8:10 Uhr. Wir sollten auf jeden Fall kurz vor 10:00 mit der Anhörung schließen, weil ja, wie bekannt, um 10:00 die Plenarsitzung des Bundestages beginnt. Liebe Zuhörerinnen und Zuhörer auf der Tribüne, wir danken natürlich für Ihr Interesse an der heutigen Anhörung des Rechtsausschusses und freuen uns, dass Sie da sind, auch wenn nicht allzu zahlreich. Aber jeder ist persönlich natürlich herzlich willkommen. Bevor wir beginnen, möchte ich Sie darauf aufmerksam machen, dass Bild- und Tonaufnahmen von der Tribüne sowie Beifalls- oder Missfallensbekundungen wie immer nicht gestattet sind. Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Aufmerksamkeit und darf, Herrn Professor Dr. Brand als erstes das Wort übergeben. Bitte schön.

**SV Prof. Dr. Oliver Brand:** Herr Vorsitzender, vielen herzlichen Dank für die Möglichkeit, hier vorsprechen zu dürfen. Dem Grunde nach handelt die Bundesregierung, glaube ich, richtig damit, die Neuerungen in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsrichtlinie minimal invasiv, wie ich das mal nennen will, umzusetzen. Aus meiner Sicht gäbe es





in diesem Ausschuss heute zwei Punkte zu diskutieren. Zum einen möchte ich etwas kürzer Stellung nehmen, weil ich davon ausgehe, dass auch andere dazu noch etwas sagen werden und zu dem anderen etwas ausführlicher. Mein erster Punkt sind die langsam fahrenden Arbeitsmaschinen und Stapler. Da war es bisher so, dass nach § 2 Absatz 1 Nummer 6b PflVG, die von der Kfz-Haftpflichtversicherung ausgenommen sein sollten und entsprechend entweder einer Betriebs- oder einer Privathaftpflichtversicherung abgedeckt waren. Und meines Wissens gab es auch keine Marktprobleme mit dieser Lösung. Unser jetziges Problem besteht darin, dass das Richtlinienrecht diese Ausnahme in der bisherigen Form so nicht mehr zulässt und dementsprechend Handlungsbedarf gegeben war. Im Wesentlichen ist dieser Handlungsbedarf in dem geplanten § 2 Absatz 2a PflVG-E aus meiner Sicht auch gut nachgezeichnet. Es gibt jedoch eine Auffälligkeit, auf die ich gerne den Blick des Ausschusses lenken würde. Und zwar wird hier wiederum die Möglichkeit einer Befreiung ausgedrückt in gleich zwei Absätzen. Im geplanten § 2 Absatz 3 PflVG-E ist es allerdings so, dass die Befreiung dort nur ausgesprochen wird, wenn eine anderweitige Haftpflichtversicherung nachgewiesen wird. Das ist etwas, was nach meiner Lektüre der Richtlinie nicht zwingend erforderlich ist und wo ich den Rechtsausschuss darüber bitten würde, noch einmal nachzudenken, ob das klug ist, dies insoweit über die Richtlinienvorgaben hinauszugehen. Das entspricht nicht dem Generalplan der Bundesregierung, eben nicht mehr umzusetzen, als zwingend erforderlich ist. Und ich sehe eine gewisse Gefährdung sowohl der Versicherungsgemeinschaften als auch der einzelnen Versicherungsnehmer, denn wenn ich ein alternatives Versicherungsschema habe, dann muss ich als Versicherungsnehmer auch die Wahl haben, die Möglichkeit haben, mich klug zu

entscheiden, was für mich auch die finanziell bessere Lösung des Versicherungsschutzes ist. 2008 hat der Gesetzgeber angeordnet, dass die kluge Wahl des Versicherungsnehmers, insbesondere durch Beratungspflichten des Versicherers, abzusichern ist. Er muss den Versicherungsnehmer durch Befragen und Beraten und Begründungen seines Rats, den er gibt, zum für ihn passenden Versicherungsprodukt leiten. Das wären doch sehr, sehr viele Versicherungsnehmer, die hier entsprechend zu leiten wären und der zur Verfügung stehende Zeitraum, wenn ich mir Artikel 9 des Gesetzes, das wir hier beraten, anschauen, dürfte kaum ausreichen, um diese Beratungspflichten zu erfüllen. Das ist schlecht für die Versicherungsnehmerinnen und Versicherungsnehmer, weil der Schadensersatzanspruch, den sie erhalten, in § 6 Absatz 5 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) entwertet wird, wenn der Gesetzgeber, die Versicherer in die Unmöglichkeit hineinführt, wenn sie ihre Beratungspflichten zeitlich gar nicht mehr erfüllen können. Das liegt ein bisschen daran, dass wir jetzt am Ende der Versicherungsperiode angekommen sind. Die Novationen der Versicherungsverträge für die nächste Versicherungsperiode sind im Wesentlichen schon erfolgt und daher geraten wir in Schwierigkeiten. Abgesehen von diesen Übergangsschwierigkeiten, das ist ja ein Problem, was wir sicherlich auch noch hören werden, stellt sich auch generell die Frage: Warum möchte ich unbedingt diese anderweitigen Haftpflichtversicherungen entsprechend anordnen? Ich sehe schon die erste Mahnung des Vorsitzenden, deswegen sollte ich meinen zweiten Beitrag auch noch kurz anbringen. Der betrifft den zweiten Punkt, der meines Erachtens diskussionswürdig ist. Da geht es um die Mitversicherung von Motorrennen in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung. Bisher schließen wir die aus, wenn es sich um genehmigte Rennen handelt, wenn es sich um nicht genehmigte Rennen



handelt, dann ist das nach geltendem Recht eine Obliegenheitsverletzung. Das soll nach dem neuen Recht anders sein. Wir werden auch dazu noch etwas hören. Ich möchte dazu in den verbleibenden Sekunden noch eine rechtstechnische Anmerkung, die mir aber wichtig zu sein scheint, anbringen. Es ist geplant, einen Risikoausschluss vorzusehen im neuen § 4 Nummer 4 KfzPflVV n.F. Dieser Risikoausschluss könnte in der Rechtspraxis, wenn er umgesetzt wird, unwirksam sein, weil es eigentlich gar kein Risikoausschluss, sondern eine sogenannte verhüllte Obliegenheit ist. Das bedeutet, dass der Versicherer vorspiegelt, es würde objektiv bei Vorliegen bestimmter Kriterien der Versicherungsschutz versagt, tatsächlich aber auf ein Verhalten des Versicherungsnehmers, nämlich das Nichtbesorgen eines alternativen Versicherungsschutzes, abgestellt wird. Das hat die Rechtsprechung zuletzt als intransparent im Sinne des AGB-Rechts bezeichnet. Und dementsprechend sollten wir darüber vielleicht sprechen, ob eine solche Regelung sinnvoll ist. Ebenfalls sollten wir über die anschließende Obliegenheit noch sprechen, die meines Erachtens gegen die Grundsätze des Obliegenheitenrechts verstößt, dazu kann ich gerne weiter ausführen, aber ich glaube, meine Zeit ist jetzt abgelaufen und ich danke sehr herzlich für die Gelegenheit, das schon mal anzubringen.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Herr Professor Dr. Brand, ich danke Ihnen ganz herzlich für Ihre Ausführungen und darf jetzt das Wort übergeben an Frau Käfer-Rohrbach, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Liebe Frau Käfer-Rohrbach, Sie haben das Wort.

**SVe Anja Käfer-Rohrbach:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, Ihnen die Position der Versicherungswirtschaft erläutern zu dürfen. Die

Versicherungswirtschaft ist von den geplanten Änderungen stark betroffen, denn wir setzen sie um und sorgen dafür, dass Kfz-Halter dann gesetzeskonform versichert sind. Positiv aus unserer Sicht ist, dass im Regierungsentwurf bereits Vorschläge aus unserer Stellungnahme zum Referentenentwurf aufgenommen worden sind und sozusagen wirklich auch viele Verbesserungen erreicht werden konnten. Der Regierungsentwurf verfolgt unseres Erachtens auch den richtigen Ansatz, nämlich die EU-Richtlinie zur Kfz-Haftpflichtversicherung eins zu eins in nationales Recht umzusetzen, es sei denn, dass das Schutzniveau im nationalen Recht schon heute höher ist. Die Verkehrsoffer sind in Deutschland bereits auf sehr, sehr hohem Niveau geschützt. Für uns gibt es zwei Aspekte im Regierungsentwurf, die für die Versicherer, aber auch für die Kunden und Kundinnen höchst problematisch sind. Der erste Punkt ist, wir haben es schon gehört, die geplanten Vorgaben zur Versicherung von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern, eben den langsam fahrenden Fahrzeugen. Hierzu vielleicht eine positive Nachricht: Es läuft eigentlich schon gut und es ist auch nach EU-Recht möglich auch diesen Status quo unseres Erachtens beizubehalten. Die geplanten Änderungen bringen keinen spürbaren Nutzen. Der Opferschutz ist bereits lückenlos. Sie sagten es auch, Herr Brand, so gut wie alle Halter von Arbeitsmaschinen und Stapler sind schon heute über die betriebs- und private Haftpflichtversicherung versichert. Subsidiär tritt die von den Kfz-Versicherern finanzierte Verkehrsofferhilfe ein. Es sind aber sehr, sehr, sehr wenige Fälle. Die Änderungen würden jetzt dazu führen, dass für viele Kfz-Halter der Versicherungsschutz teurer wird. Viele Landwirte, Baubetriebe und Spediteure bräuchten höhere Versicherungssummen als bisher. Vielleicht auch ein Blick auf die Stellungnahme des Bauernverbandes, die genau darauf



hinweisen und auch für Verbraucherinnen und Verbraucher mit älteren Versicherungsverträgen könnte es teurer werden. Für die Versicherer selbst würde ein sehr, sehr hoher Arbeitsaufwand und zusätzliche Kosten im Millionenbereich entstehen. Um Ihnen mal einfach eine Vorstellung zu geben: Allein im ersten Schritt müssten die Betriebs- und Privathaftpflichtversicherer rund 19.000.000 Kundinnen und Kunden informieren und anschreiben. Also Bürokratievermeidung geht anders. Wir empfehlen daher als Versicherungswirtschaft, den Status quo unverändert beizubehalten. § 2a Absatz 3 Halbsatz 2 PflVG-E sollte gestrichen werden. Falls Sie das nicht für gangbar halten, gebe ich Ihnen auch eine Alternative als Idee. Dann müsste zumindest im § 2a Absatz 3 PflVG-E klar geregelt werden, dass eine übliche allgemeine Haftpflichtversicherung die gesetzlichen Anforderungen der Versicherungspflicht erfüllt. Wir haben hier in unserer Stellungnahme auf Seite 6 eine Formulierung vorgeschlagen. Und wie ich es schon angedeutet habe, es ist ein sehr hoher Umstellungsaufwand damit verbunden. Wir benötigen unbedingt eine Umsetzungsfrist von mindestens einem Jahr, um das Ganze gesetzeskonform umzusetzen. Der zweite Punkt ist, Sie haben es auch kurz angedeutet, der Ausschluss von Rennen in der Kfz-Haftpflichtversicherung. Momentan schließen unsere Kfz-Haftpflichtversicherer die Haftung für genehmigte Rennen aus. Künftig wird es nur noch unter bestimmten Voraussetzungen möglich sein. Wir benötigen auch hier eine Übergangsregelung, die vorsieht, dass der aktuelle Ausschluss in den bereits vereinbarten Versicherungsbedingungen bis mindestens zum 31. Dezember 2024 beibehalten werden kann. Denn die Neuregelungen erfordern für unsere Kfz-Versicherer Anpassungen in ihren Versicherungsbedingungen. Und wie Sie sich dann vorstellen können, kann man die nicht von heute auf morgen umsetzen. Eine

vorzeitige Umstellung im laufenden Versicherungsjahr hätte große administrative und finanzielle Auswirkungen zusätzlich, die letztlich die Kunden und Kundinnen tragen müssten. Wir haben fast 70.000.000 Risiken versichert. Der Aufwand wäre unverhältnismäßig und ohne passende Übergangslösungen besteht das Risiko, dass wir für Schäden, die bei Motorsportveranstaltungen und Aktivitäten entstehen, zahlen müssten. Vielen, vielen Dank!

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Ich danke Ihnen sehr herzlich, liebe Frau Käfer-Rohrbach für Ihre Ausführungen und darf jetzt das Wort weiterreichen an Herrn Rechtsanwalt Kemperdiek. Bitte schön, Sie haben das Wort.

SV **Jan Lukas Kemperdiek**: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, verehrte Ausschussmitglieder. Herzlichen Dank für die Möglichkeit, hier eine Stellungnahme abzugeben. Wir scheinen alle ins selbe Horn zu blasen. Das ist mein Eindruck. Es gibt aus Sicht der rechtsanwendenden Praxis im Grunde zwei Punkte, die ich hier herausstellen möchte, wobei die beide schon angeklungen sind, weil sie in der Tat auch sich mehr oder weniger aufdrängen. Das eine, worauf aus Sicht der Praxis aufmerksam zu machen ist, ist die Frage des Direktanspruchs im Bereich der Motorsporthaftpflichtversicherung. Zum Versicherungsschutz selbst gibt es hier im Grunde gar nicht mehr viel zu sagen. Die Abdeckung erfolgt im Moment über die Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO mit doch eher überschaubaren Versicherungssummen für den Schadenfall. Wir wissen aber aus den Ausführungen und der Stellungnahme des GDV auch, dass diese Schadensfälle äußerst selten sind und dass es da im Grunde keine Fälle gab, wo wir mal einen Deckungssummenmangelfall hatten. Gleichwohl, wenn es dann dort zu größeren Schäden käme, sind die Versicherungssummen in diesem Bereich nicht ausreichend, sodass es aus Sicht der Praxis



durchaus erfreulich ist, dass da eine Angleichung an die Anlage zu § 4 PflVG erfolgt. Gleichwohl sah der Referentenentwurf des BMJ aus März dieses Jahres in seinem Artikel 4 noch vor, dass der Anspruch des Geschädigten im Bereich der Motorsporthaftpflichtversicherung als gesetzlicher Direktanspruch erfasst wurde. Da gab es eine Änderung zum § 115 VVG, den wir alle kennen und der sah vor, dass der Direktanspruch im Bereich der Motorsporthaftpflichtversicherung gesetzlich verankert war. Das soll jetzt nach dem neuen Entwurf nicht mehr der Fall sein. Vielmehr soll jetzt der abgeschlossene Versicherungsvertrag vertraglich sicherstellen, dass der Geschädigte einen Direktanspruch hat. Wir erleben es in der Praxis leider immer wieder, dass Versicherungsverträge, gerade wenn sie beispielsweise mit Versicherern abgeschlossen sind, die nicht im Geltungsbereich des PflVG ansässig sind, möglicherweise an der einen oder anderen Stelle hinter gesetzlichen Vorgaben zurückbleiben und das Problem, das daraus resultiert, ist: Wenn das Vertragswerk der Gesetzesvorgabe nicht entspricht, dann wird das letztlich auf den Schultern des Geschädigten ausgebadet und es wäre doch sehr zu begrüßen, wenn wir hier zurückkehren könnten zu der Formulierung des Referentenentwurfs. Ich sehe auch keine Not, es nicht zu tun, den Direktanspruch ins Gesetz aufzunehmen. Der Zweite Punkt, der aus Sicht der Praxis brennt, Frau Käfer-Rohrbach hatte es bereits erwähnt, ist die Umsetzungsfrist im Bereich der Umstellung der Verträge. Herr Brand hat es ausgeführt: Die Versicherungspflicht im Bereich der Arbeitsmaschinen und Stapler ändert sich. Wir können über eine bereits bestehende Betriebshaftpflicht, die dann aber die Deckung des PflVG-E anbieten muss, eine Substitution erreichen. Das ist komplizierter, als es möglicherweise auf den ersten Blick aussieht. Es müssen zigtausende Verträge geprüft, gemakelt, beantragt und poliziert

werden. Das lässt sich in der Umsetzungsfrist schlichtweg nicht machen. Das klingt jetzt auf den ersten Blick eher rechtsdogmatisch. Die Wahrheit ist aber: Wir bedrohen die Nichtumsetzung mit Strafe und das führt letztlich für die Versicherungsnehmer zu einem nicht mehr kalkulierbaren Risiko, weswegen es doch durchaus sinnvoll erscheint, darüber nachzudenken, in irgendeiner Art und Weise mit dieser Umsetzungsfrist noch einmal ins Gebet zu gehen. Denn letztlich folgt, selbst ohne dass es zu einem Schadensfall kommt, allein auf der bestehenden Umsetzungsfrist eine strafbare Pflichtverletzung für zigtausende Versicherungsnehmer, die zwar möglicherweise im Modus operandi nicht geahndet würde, aber gleichwohl besteht dieses Risiko. Und ich befürchte, dass wir dann letztlich aufgrund der zeitlichen Brisanz, die sich daraus für uns ergibt, ein bisschen übers Ziel hinausschießen. Verträge vielleicht doch nicht dahin gehen, wo sie sein sollten, und insoweit würde die Praxis es in der Tat begrüßen, wenn wir vielleicht in diesem Punkt noch einmal nachsteuern können. Und die 18 Sekunden virtuelle Reserve behalte ich mir für später. Vielen Dank.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)**(Vorsitz): Wird vorgemerkt. Ich danke Ihnen sehr herzlich, lieber Herr Kemperdick für Ihre Ausführungen und darf das Wort jetzt weiterreichen an Herrn Dr. Kranig von der Verkehrsunfall Opferhilfe Deutschland aus Münster. Bitte schön, Herr Dr. Kranig, Sie haben das Wort.

SV **Dr. Andreas Kranig**: Ich bin sehr kurzfristig benannt worden. Deswegen konnte ich mir nicht alle Dinge gründlich anschauen, sondern habe übers Wochenende aus Sicht der Verkehrsunfallopfer drei Punkte zusammengefasst, die sich an die relativ wenig bekannte Charta der UN, beschlossen durch eine europäische Untergliederung der UN über die Rechte von



Opfern des Straßenverkehrs anlehnt. Ich hatte sie zu den Materialien eingereicht. Diese Charta appelliert an die Verantwortung, an die Menschlichkeit, an die Fairness der Beteiligten. Ich denke, vor allem sind damit diejenigen gemeint, die die Regulierung in der Hand haben, das heißt die Kfz-Haftpflichtversicherer. Es sind keine rechtlich verbindlich gemeinten Regelungen, sondern ein Appell an die Beteiligten im Regulierungsverfahren. Anknüpfend daran hatten wir schon dem BMJ vorgeschlagen zu überlegen, ob man gesetzlich verankert oder auf Vereinbarungsbasis, eine Clearingstelle einrichtet, die im vorgerichtlichen, außergerichtlichen Bereich, festgefahrene Fälle, in denen es sich verhakt, wo teilweise Missverständnisse da sind, wo keine ausreichende Beratung da ist, durch eine Art Mediation vom Tisch zu bringen. Wir haben in Einzelfällen gute Erfahrungen damit gemacht und stellen das zur Diskussion. Das wäre sicher kein Punkt, der jetzt in diesem Gesetz berücksichtigt werden kann, das ist für die Zukunft. Das zweite knüpft an den § 12 PflVG-E an. Im Absatz 4 sind für diese im Grunde verschiedenen Bereiche von Ausfallhaftung Höchstgrenzen vorgesehen, weil sie eben nicht das Normale, die normalen Vereinbarungen betrifft, sondern Sonderfälle, in denen eine Haftung, eine Ausfallhaftung vorgesehen wird. Diese Höchstgrenzen sind im Regelfall wohl ausreichend. Ich habe mich aber intensiver mit den Problemen der Nutzung von Kraftfahrzeugen als Waffe, denken Sie an den Breitscheidplatz vor sieben Jahren, beschäftigt. Und in solchen Fällen, wenn man mal einen Parallelfall in Frankreich in Nizza sich anschaut, wo es zig Tote gab und hunderte Verletzte, da reichen diese Höchstgrenzen nicht mehr aus. Von daher ist unser Vorschlag über diese Höchstgrenzen, über eine Anhebung dieser Höchstgrenzen nachzudenken. Das wäre sicherlich im jetzigen Verfahren noch möglich. Wie im Einzelnen kann ich mich

vielleicht nachher noch äußern. Und das dritte ist die Frage, die heute einerseits im § 3a PflVG und zum anderen in dem neuen § 18 PflVG-E zu dem Insolvenzfonds geregelt ist, und zwar: Wie schnell, unverzüglich sind Teilleistungen zu erbringen? Es ist doch häufig so, dass die Versicherer einen Gesamtvergleich schließen wollen und abwarten, bis alle Punkte abgearbeitet sind. Da warten die Versicherten häufig lange Zeit auf die Zahlung. Im Sozialrecht, aus dem ich komme, gibt es eine Regelung über Vorschüsse, § 42 SGB I, also das, was unstrittig ist, sollte auch schnell ausgezahlt werden. Danke sehr.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Ich danke Ihnen sehr herzlich, lieber Dr. Kranig, für Ihre Ausführungen und darf jetzt das Wort weiterreichen an Frau Sandra Schwarz, Geschäftsführerin des Deutschen Büros Grüne Karte e. V. und Verkehrsofopfer Hilfe e. V. aus Berlin. Bitte, Sie haben das Wort.

Sve **Sandra Schwarz**: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Guten Morgen! Sie haben es gerade gesagt: Verkehrsofopfer Hilfe e. V. wird gerne synonym benutzt mit Garantiefonds oder auch Entschädigungsfonds. Und ich denke, es ist nicht vermessen zu sagen, dass durch die Änderung, die durch die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht erfolgen werden, der Entschädigungsfonds die Institution ist, die am meisten von Neuigkeiten, Neuerungen betroffen ist. Wir haben zum einen den Wegfall der Subsidiarität in einigen Fallkonstellationen. Das bedeutet, der Entschädigungsfonds, der ja seiner Idee nach geschaffen wurde, um Härten abzufangen, hat in Zukunft aufgrund des Wegfalls der Subsidiarität, die übrigens einer korrekten Umsetzung der Richtlinie geschuldet ist, also das ist jetzt kein Kritikpunkt, künftig eine Mehrzahl an Fällen zu bewältigen. Da diese Fälle schon mal dem Entschädigungsfonds zugeschrieben waren, ungefähr gute 20 Jahre her ist das Ganze,



wissen wir auch, was auf den Entschädigungsfonds ungefähr zukommen wird an Mehraufwand, das ist nicht unerheblich. Wir haben gleichzeitig mit der Umsetzung jetzt im Moment im aktuellen Regierungsentwurf die Vorschrift des § 2a Absatz 3 PflVG-E, die hier ja auch schon mehrfach zur Sprache gekommen ist. Aus Sicht des Entschädigungsfonds ist diese Vorschrift und die Ausnahme von der Versicherungspflicht in dieser Form, in der sie jetzt in diesem Entwurf erfolgt, die korrekte Art und Weise des Ausschlusses, weil es dazu führt, dass der Entschädigungsfonds zumindest an dieser Stelle entlastet und nicht noch zusätzlich belastet wird. Ich möchte noch einmal daran erinnern: Er soll Härten abfangen. Er soll aus Sicht des europäischen Richtliniengebers immer dann da sein und Opfer schützen. Und es ist auch seine primäre Aufgabe, der Opferschutz. Wenn der Versicherer, den es eigentlich geben sollte, entfällt. Entweder, weil pflichtwidrig jemand einen Versicherungsschutz nicht genommen hat, den er hätte haben müssen, oder aber, weil der Gesetzgeber selbst beschließt, bestimmte Fahrzeuge vom Versicherungsschutz auszunehmen. Und wenn man sich die Richtlinie in der jetzigen Form anschaut, dann würde eine Ausnahme, wie sie bisher vorgenommen wurde, dazu führen, dass der Entschädigungsfonds wieder mal zusätzlich weitere Fallkonstellationen in sein Portfolio bekommt, die er heute noch nicht hat. Das sind Unfälle auf einem, ich nenne es jetzt mal Privatgelände. Das ist im Gesetz etwas anders umschrieben, aber das Ganze hat den Hintergrund, dass der europäische Gesetzgeber eben, wie es ja auch in der Gesetzesbegründung steht, die Trennung aufgegeben hat. Öffentliche Straßen, Wege und Plätze und Privatgelände in der Form kann man eben den Versicherungsschutz und die Versicherungspflicht nicht mehr an diese Kriterien anknüpfen. Und, ich weiß, das ist sehr komplex, würde dazu führen, behielten wir alles so bei, wie es wäre, dass

der Entschädigungsfonds zusätzlich zu dem Wegfall der Subsidiarität noch weitere Fälle bekommen würde, mit denen er dann belastet wird. Und wenn ich sage, der Entschädigungsfonds wird damit belastet, dann bedeutet das natürlich die Gemeinschaft derjenigen, die den Entschädigungsfonds finanzieren. Das sind die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer und die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer generieren letztlich ja auch Einnahmen über die Versicherungsprämien für eine Kfz-Versicherung. Das heißt, diejenigen, die sich ordentlich versichern, bezahlen alles mit, wenn man es mal sehr platt ausdrückt, was diejenigen, die nicht ordentlich versichert sind, nicht tun. Der Insolvenzfonds ist die zweite große Baustelle für den Entschädigungsfonds. Der Insolvenzfonds ist etwas Neues. Der Insolvenzfonds ist erstmalig institutionalisiert, in allen Mitgliedstaaten erforderlich. Und hier gibt es aus Sicht des Entschädigungsfonds, der bisher in der Eigenschaft als Entschädigungsfonds zuständig war für Insolvenzen, insoweit Neuerungen, als dass die Satzung künftig, die immer schon durch das BMJ zu genehmigen war, auch noch mit dem Finanzministerium abzustimmen ist. Da sehen wir eine erhöhte Bürokratie, einen Schritt zu viel. Das andere Thema ist für den Insolvenzfonds die Frage: Wie ist die Finanzierung künftig ausgestaltet? Und da wäre es aus unserer Sicht sehr viel sachgerechter und praktikabel, bereits im Gesetzestext zu finden, dass nicht nur die Verwaltungskosten, wie es vorgesehen ist, sondern auch die Schadenskosten künftig nach einem Verteilerschlüssel sachgerecht aufgeteilt werden können. Vielen Dank!

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz):  
Vielen herzlichen Dank, Frau Schwarz für Ihr Eingangsstatement, auch allen Sachverständigen darf ich ganz herzlich danken für die sehr instruktiven und Einblick gebenden Stellungnahmen. Wir kommen jetzt, wie schon angekündigt, zur



ersten Fragerunde. Die erste Frage hat die Frau Kollegin Licina-Bode gestellt. Bitte schön, Frau Kollegin.

Abg. **Luiza Licina-Bode** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Sehr geehrte Sachverständige! Vielen Dank für Ihre Stellungnahmen und Ihre Eingangstatements. Wie wir gehört haben, ist der Gesetzesentwurf im Kern ja eine Eins-zu-eins Umsetzung der Richtlinie. Insbesondere möchte ich noch mal auf den Punkt der langsam fahrenden Kfz eingehen. Und da geht meine erste Frage an Sie, Frau Schwarz. Hinter dieser Regelung steht im Kern die Frage, wer für diese Schadensfälle zukünftig aufkommen soll, die eben bisher keiner Versicherungspflicht unterlagen. Und Sie plädieren dafür, dass die Kfz-Halter, also die, die die Fahrzeuge benutzen, haften sollen und nicht der solidarische Entschädigungsfonds. Können Sie diesen Standpunkt vielleicht noch einmal ausführen, wie sich das genau darstellt und dann vielleicht auch noch mal genauer darstellen, wie der Ausblick in die Zukunft aussehen würde, wenn wir nämlich an dieser Stelle eben keine Änderung vornehmen würden und die Richtlinie so nicht umsetzen würden?

SVe **Sandra Schwarz**: Ja, das mache ich.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Herzlichen Dank Frau Kollegin Licina-Bode. Die nächste Frage hat der Kollege Ingmar Jung.

Abg. **Ingmar Jung** (CDU/CSU): Vielen Dank auch für die Stellungnahme. Ich will auf die Frage der Übergangsfrist schauen, die von verschiedenen Sachverständigen vorgetragen wurde. Vielleicht zunächst Frau Käfer-Rohrbach, wenn Sie noch mal, Sie haben sinngemäß gesagt, dass dies in so kurzer Frist unverhältnismäßig ist und zu hohen Kosten führt. Vielleicht, wenn Sie das noch einmal konkretisieren können, was heißt das eigentlich? Ist es gar nicht möglich, in der Zeit umzustellen, ist es nur zu unverhältnis-

mäßig hohen Kosten möglich? Was entsteht da möglicherweise an Prämien erhöhungen, die umgelegt werden müssen, also mit welchem Risiko auch in finanzieller Hinsicht oder überhaupt in der Frage der Umsetzung leben wir da, wenn wir die Frist so lassen? Und Herrn Professor Brand würde ich gerne fragen. Mir ist nicht klar, welchen Handlungsspielraum wir im Lichte der Richtlinie haben bei der Übergangsfrist. Wie bewerten Sie das? Was würde passieren, wenn wir es einfach wesentlich länger machen würden? Sehen Sie einen Unterschied zwischen den selbstfahrenden Arbeitsmaschinen im Motorsport? Und was können wir eigentlich tun? Also welchen Spielraum haben wir an der Stelle?

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Herzlichen Dank, Herr Kollege Jung. Die nächste Frage hat Frau Kollegin Henning-Wellsov. Bitte schön.

Abg. **Susanne Hennig-Wellsov** (DIE LINKE.): Es ging uns ein bisschen fix. Schönen guten Morgen und auch danke von mir für Ihre Wortmeldung. Ich habe eine Frage bzw. zwei Fragen an Herrn Kranig. Frau Käfer-Rohrbach hat davon gesprochen, dass der Opferschutz lückenlos ist. Sie haben dargestellt, dass er es möglicherweise nicht ist. Vielleicht können Sie das noch mal ausführen. Vor allen Dingen mit Ihrem Punkt zu sagen, gerade was Terroranschläge angeht, in dem auch ein Auto als Waffe eingesetzt wird, was man ja nun wirklich nicht vorhersehen kann im eigentlichen Sinne und vermutlich auch schwer versichern kann, wie Sie sich das ganz praktisch vorstellen, auch die Höchstgrenzen bei der Schadensleistung zu erhöhen und solche Ereignisse zu versichern.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen herzlichen Dank, Frau Kollegin Henning-Wellsov. Als nächstes hat das Wort zu Fragen der Kollege Benner.

Abg. **Lukas Benner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. Ich würde meine



beiden Fragen gern an Herrn Kemperdiek richten. Erst einmal würde ich sie noch einmal bitten auszuführen. Frau Käfer-Rohrbach ist auch darauf eingegangen, auf das Thema Klarstellung also, wo aus Ihrer Sicht hier Klarstellungen erforderlich sind. Der GDV hat es ja aufgefasst. Sehen Sie weitergehende Klarstellungen oder wie bewerten Sie die dort vorgeschlagenen? Und mich würde interessieren, ob Sie noch einmal ausführen können, Sie hatten den § 5d PflVG-E hier angesprochen auch mit Blick auf § 115 VVG. Ob Sie da noch einmal kurz ausführen könnten, gerade im Lichte des Opferschutzes, inwieweit Sie hier Nachteile sehen, das war mir ein bisschen zu kurz.

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)**(Vorsitz): Herzlichen Dank, Herr Kollege Benner. Als nächstes hat zu Fragen das Wort der Kollege Hartewig.

**Abg. Philipp Hartewig (FDP)**: Vielen Dank! Vielen Dank auch von meiner Seite für die Stellungnahmen. Ich würde mit einer Frage an Frau Käfer-Rohrbach beginnen, denn Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme ja davon oder haben auch nochmal ausgeführt, dass Versicherungsnehmer aufgrund der angenommenen Rechtsunsicherheit aufgrund des § 2a Absatz 3 PflVG-E möglicherweise präventiv neben der allgemeinen Haftpflichtversicherung auch zusätzlich noch eine weitere Kfz-Haftpflichtversicherung abschließen könnten. Vielleicht können Sie das noch mal ausführen bzw. verbunden auch mit den Fragen, welcher finanzielle Mehraufwand das dann für die Versicherten bedeuten würde. Bzw. ob Sie, um einfach eine grobe Einschätzung zu haben, darauf eingehen könnten, was auch der finanzielle Mehraufwand ist, auch aufgrund der Erhöhungen der Deckungssummen der allgemeinen Haftpflichtversicherungen. Vielen Dank.

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen Dank, lieber Kollege Hartewig. Als

nächstes hat zu fragen das Wort der Kollege Carsten Müller. Bitte schön.

**Abg. Carsten Müller (Braunschweig)** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich hätte zwei Fragen. Auch an Frau Käfer-Rohrbach. Einerseits: Können Sie die Anzahl der der Regulierungsfälle bei den selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern noch mal in etwa größenordnungsmäßig nennen? Und könnten Sie uns mal eine Idee geben, wie hoch das Regulierungsvolumen in den letzten Jahren war und das ins Verhältnis setzen zum von den Versicherern zu betreibenden Mehraufwand.

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)**(Vorsitz): Herzlichen Dank, Herr Kollege Müller. Wenn ich jetzt in die Runde blicke, und auf dem Bildschirm sehe ich derzeit keine weiteren Wortmeldungen von Kollegen in der ersten Fragerunde, sodass ich vorschlage, dass wir die erste Fragerunde abschließen. Wir kommen dann zur ersten Antwortrunde, beginnen, wie gesagt, jetzt alphabetisch von hinten in Anführungszeichen, liebe Frau Schwarz, ich würde Sie bitten, die Frage, die beiden Fragen der Kollegin Licina-Bode zu beantworten.

**Sve Sandra Schwarz**: Das mache ich sehr gerne. Zunächst war die Frage nach dem: Wer bezahlt das Ganze eigentlich, wenn man es zusammenfasst. Es ist tatsächlich so, dass der Entschädigungsfonds selbst überhaupt keine Prämieinnahmen generiert. Es ist so, dass das unversicherte Fahren dadurch abgesichert ist, dass der Verein Verkehrsoffer Hilfe e. V. per § 8 PflVG das Recht hat, Beiträge, Umlagen zu erheben bei allen in Deutschland tätigen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherern. Je nachdem, wie viel Geld wir für Schadenfälle im Entschädigungsfonds aufwenden müssen, je nachdem müssen die Kraftfahrzeughaftlicht-Versicherer in Deutschland das Geld bezahlen. Es ist für den Entschädigungsfonds eine sehr komfortable Situation, denn der hat immer





jemanden zur Verfügung der ihm das Geld zur Verfügung stellt. Die Kraftfahrhaftpflichtversicherer wiederum müssen das Geld natürlich generieren und das sagte ich ja auch schon, letztlich läuft es auch darauf hinaus, dass diejenigen, die versichert sind, dafür bezahlen, dass es andere Schadenfälle gibt, die durch unversichertes Fahren, und natürlich gibt es auch noch ein paar andere Gruppen, die dazukommen, verursacht werden. Das ist die Frage der Finanzierung. Sie haben dann auch gefragt: Was würde denn jetzt passieren, wenn man alles so ließe, wie es im Moment ist? Da kann man nur sagen: Das weiß keiner. Das ist genau die große Blackbox. Das, was wir natürlich wissen, ist: Wie viele Unfälle gab es denn in den letzten Jahren mit den sogenannten unversicherten, also nicht pflichtwidrig unversicherten, sondern unversicherten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Stapler bis 20 km/h. Die mussten nicht versichert sein. Diese Zahlen sind sehr niedrig, das wissen wir alle. Das, was wir nicht wissen, ist: Wie viele Unfälle gab es denn eigentlich, die dem Entschädigungsfonds per Gesetz gar nicht zugeordnet waren? Das sind nämlich die Unfälle, die wir in Zukunft zusätzlich zugeordnet bekommen würden, wenn keine Änderung vorgenommen werden würde. Das sind reine Privatgeländeunfälle sozusagen. Wie gesagt, Privatgelände ist nicht der korrekte Begriff, aber ich glaube, der griffigere in dem Zusammenhang. Und diese Unfälle zu quantifizieren, dazu ist niemand in der Lage, weil die schlicht und ergreifend statistisch bisher nicht erfasst wurden. Und das ist genau der Grund, warum der Entschädigungsfonds tatsächlich dafür plädiert, mal ganz abgesehen davon, dass der Entschädigungsfonds auch auf dem Standpunkt steht, dass es im Sinne des Opferschutzes die richtige Alternative ist, hier eine Art Versicherungspflicht durch eine andere Versicherungspflicht zu ersetzen. Denn das wäre ja das, worauf es hinauslief. Es ist eben

auch so, dass es systemimmanent zu sein scheint und auch im Sinne des EU-Richtliniengebers, der noch mal betont erkennbar möchte, dass jedes Verkehrsoffer auch jemanden hat, der am Ende für den Verkehrsunfall bezahlen kann. Von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen.

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen herzlichen Dank, Frau Schwarz. Ich darf jetzt Sie, lieber Dr. Kranig, bitten, die beiden Fragen der Kollegin Henning-Wellsov zu beantworten. Bitte schön.

**SV Dr. Andreas Kranig:** Ja, die Frage bezieht sich auf ein sehr komplexes Zusammenspiel von Sozialrecht und PflVG. Und da haben sich oder tun sich jetzt zum Jahreswechsel ja Änderungen hervor, indem das SGB XIV, das das Opferentschädigungsgesetz ersetzt, in Kraft tritt. Ich will versuchen, die komplexe Materie so einfach wie möglich darzustellen. Bisher, nach dem Opferentschädigungsgesetz galt, dass die Opferentschädigung in den Fällen von Terrorangriffen mittels eines Kfz nicht haftete. Die staatliche Haftung war da außen vor, im Unterschied zu allen möglichen anderen Gewalttaten, nur wenn das Kfz benutzt wurde. Die Opfer sollten nicht schutzlos sein, entsprechend schreibt heute der § 12 Absatz 1 Nummer 3 PflVG vor, dass die Verkehrsofferhilfe dafür Entschädigung zu zahlen hat. Also einer der Fälle dieser Ausfallhaftung. Diese Regelung war problematisch, gerade bei dem Anschlag auf dem Breitscheidplatz. Die Politik hat daraus sehr viele richtige Konsequenzen gezogen, das SGB XIV geschaffen. Im SGB XIV steht nicht mehr der Haftungsausschluss der Opferentschädigung, sondern die Opferentschädigung hat als erstes zu übernehmen, zu zahlen. Im Ergebnis hat dieser erste Zugriff in der Entschädigung aber noch nicht die Verteilung der Lasten zur Folge, sondern die Versorgungsverwaltung hat in diesen Fällen einen Rückgriffsanspruch an die Verkehrsofferhilfe. Nachdem, was ich dazu herausgefunden



habe, sieht § 120 SGB XIV durchaus einen Rückgriff vor. Wenn man sich da inzwischen anders aufgestellt hat, wäre das sehr schön und richtig. Jedenfalls bisher war das so zu sehen aus meiner Sicht und von daher stellte sich für mich die Frage und die war auch im Gesetzgebungsverfahren zum SGB XIV vom GDV angesprochen worden: Ist die Verteilung der Lasten richtig? Soll für solche Angriffe mit dem Kfz nicht endgültig die Opferentschädigung haften und die Pflichtversicherung außen vor sein? Ganz kurz gesagt: Sollen die Beitragszahler der Kfz-Haftpflichtversicherung für diese Schäden aufkommen oder ist das nicht Sache der staatlichen Einrichtung?

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Ich danke Ihnen herzlich, lieber Dr. Kranig, für die Beantwortung der beiden Fragen und darf jetzt Herrn Sachverständigen Kemperdiek bitten, die beiden Fragen des Kollegen Benner zu beantworten.

**SV Jan Lukas Kemperdiek:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Also es ist zunächst so, dass bei einem neuen Gesetz immer Unklarheiten da sind. Das ist völlig klar. Dafür gibt es die Juristerei, dass wir uns mit der Frage auseinandersetzen, wie bestimmte Begriffe zu verstehen sind. Vielleicht kann man zwei Dinge attestieren, die Eins-zu-eins Umsetzung ist bis auf die von Herrn Brand zurecht angesprochenen Punkte eigentlich gut gelungen. Das muss man so sehen. Es gibt keine größeren Probleme, wo man sagt, das ist jetzt unklar, wie sich der eine oder andere Akteur in dem System zu verhalten hätte. Das ist schon so. Es ergeben sich natürlich gewisse Notwendigkeiten aus der Umsetzung, Professor Brand hatte schon völlig zurecht den Fokus gelegt auf die Regelung in der Kfz-Pflichtversicherungsverordnung (KfzPflVV), über die Sie möglicherweise gleich auch noch kurz was sagen werden. Da ist es, wenn man in dem Begriff der Klarheit oder Unklarheit bleibt, in der Tat ein Problem, weil, auch das hat Herr

Professor Brand richtig gesagt, wir hier eben nicht über den eigentlich vorgesehenen Risikoausschluss bzw. die Obliegenheit sprechen. So sind diese beiden Normen nun mal konzipiert, wir sprechen hier über eine verhüllte Obliegenheit, die sich im § 4 Nummer 4 KfzPflVV n.F. wiederfinden würde. Und im Bereich des § 5 KfzPflVV n.F. stellt sich die Frage, ob das überhaupt noch Obliegenheit ist. Jetzt ist es so, die Vorschriften der insbesondere von § 28 VVG sind zugunsten des Versicherungsnehmers halb zwingend. Was bedeutet, wenn da irgendwo was drin ist, wo die Rechtsprechung ein Störgefühl bei hat, dann würde diese Obliegenheit hinten rausfallen und das wiederum würde nach § 5 Absatz 3 KfzPflVV n.F. dazu führen, dass selbst bei massiven Obliegenheitsverstößen der Versicherer nicht mehr regressieren könnte, nicht mal in dem dort begrenzten Bereich, weil eben diese Möglichkeit dann zugeschlagen würde. Zu Ihrer Frage, was den Direktanspruch im Bereich der Motorsporthaftpflichtversicherung angeht. Grundsätzlich ist es so, dass wir in den besonders gefahrträchtigen Situationen, die sich aus dem PflVG ergeben, also Straßenverkehrsunfälle, im Wesentlichen, aus Artikel 18 der ehemaligen KA-Richtlinie 2009, ja diesen Direktanspruch kennen, der sich in § 115 VVG auch mit zwei anderen Nummern noch zusammen darstellt. Grundsätzlich fügt sich die Motorsporthaftpflichtversicherung ein in das Gebilde einer Pflichtversicherung. Sie dürfen eine bestimmte Tätigkeit nur ausführen, wenn Sie dafür bestimmten Versicherungsschutz haben. Das heißt also, grundsätzlich gelten die § 113 VVG folgende für diesen Bereich. Jetzt haben Sie den § 114 VVG und den § 117 VVG, der dazu führt, dass sich grundsätzlich ein Versicherer im Außenverhältnis auch bei schwersten Obliegenheitsverletzung im Innenverhältnis darauf gegenüber den Geschädigten nicht berufen kann, § 117 Absatz 1 VVG. Allerdings ist es so: Wenn Sie den



Direktanspruch nur vertraglich verankern und es in diesem Vertrag, wie ich das gerade schon ausgeführt habe, irgendwo ein technisches Problem gibt, dann baden Sie letztlich dieses Problem aus dem vertraglichen Innenverhältnis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer, der letztlich den Schaden verursacht hat oder eine versicherte Person, auf dem Rücken des Geschädigten aus. Denn er ist es ja, der sich dann letztlich über den § 114 VVG, über den § 117 VVG Gedanken darüber machen muss, wie er an seinen Schadensersatz kommt, ohne den Versicherer direkt in Anspruch nehmen zu können. Denn den Direktanspruch hat er ja nicht, und zwar weder gesetzlich noch vertraglich. Und das war der Grund, weswegen wir empfehlen über die Ausgestaltung des § 115 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 VVG noch mal nachzudenken in Bezug auf die Vorgaben des Referentenentwurfs. Denn wenn dieser Direktanspruch gesetzlich verankert wäre, hätte das natürlich zur Folge, dass jedenfalls der Geschädigte, der ja nun mal genau der ist, der er ist, und nichts dafür kann, dass er sich in der Situation befindet, aus dieser Situation herauskommt und es dann wie im Bereich der sonstigen Direktversicherung, ist das technisch falsche Wort, aber in dem Zusammenhang möglicherweise sehr erklärend, dann das eine Frage des Innenverhältnisses wird, sodass hier eben diese Änderung möglicherweise Sinn machen könnte. Vielen Dank!

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Danke Ihnen herzlich, Herr Kemperdiek. Ich darf jetzt das Wort weitergeben an Frau Sachverständige Käfer-Rohrbach. Sie haben jetzt einiges zu tun, die Frage des Kollegen Jung zu beantworten. Dann die beiden Fragen des Kollegen Hartewig und die beiden Fragen des Kollegen Carsten Müller. Bitte schön, Sie haben das Wort.

**SVe Anja Käfer-Rohrbach:** Ja, wunderbar. Ich versuche mich durchzuarbeiten. Also lieber

Herr Jung, Sie fragten, ob mit Blick auf Übergangsfristen, ob des Mehraufwands und ob es überhaupt machbar ist bzw. was wir brauchen. Auf die Versicherungswirtschaft und auf den Verbraucher komme ich dann in der Frage bei Herrn Hartewig. Es ist ein sehr hoher Zeit- und Kostenaufwand für die Versicherer. Warum? Die selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Stapler sind meistens in der Privatbetriebs- und Privathaftpflichtversicherung aktuell pauschal versichert mitversichert und die Versicherer wissen in den meisten Fällen gar nicht, ob der Versicherungsnehmer oder die Versicherungsnehmer überhaupt solche Fahrzeuge verfügen und wie viel Fahrzeuge sie haben. Es ist einfach eine pauschale Mitversicherung. Wir müssten jetzt, wenn es umgesetzt würde, alle Kunden erst mal anschreiben. Vor allem die, die niedrigeren Versicherungssummen haben als die Kraftfahrzeughaftpflicht-Mindestversicherungssumme, wenn es besteht. Und da kann ich Ihnen gleich eine Nummer geben und über die gesetzliche Neuerung auch informieren. Von was sprechen wir dann? Laut unserer GDV-Statistik haben knapp 19.000.000 Betriebs- und Privathaftpflichtversicherungen niedrigere Versicherungssummen als die Kraftfahrzeughaftpflicht-Mindestversicherungssumme. Zum Beispiel die Landwirtschaft. Ungefähr rund 90% der Verträge sind unter 7.500.000 Euro. 700.000 Versicherungsverträge, die Sie sozusagen anschreiben müssten. In der Privathaftpflicht haben Sie ungefähr grob ein Drittel der Verträge, die unter 7.500.000 Euro sind, das sind etwas über 10.000.000 Verträge. Und nur ein Teil dieser Kunden haben auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler im Betrieb. Also spricht die Versicherer müssten die Kunden anschreiben, informieren, sie müssten sie dann auch beraten. Wenn Stapler oder selbstfahrende Maschinen vor Ort sind muss Ihnen auch gegebenenfalls ein neues Versicherungsangebot gemacht werden. Also das können Sie sich vorstellen, dass dies ein



relativ hoher Aufwand ist, aufseiten der Versicherung und auch aufseiten der Kundinnen und Kunden, die natürlich sich überlegen müssen, wie sie den Versicherungsschutz jetzt decken wollen. Also alternativ zu einer Betriebs- oder Privathaftpflicht können Sie natürlich auch noch überlegen, eine Kfz-Haftpflichtversicherung abzuschließen für ihre Stapler. Dementsprechend ist es insofern allein von der Summe ein sehr hoher Aufwand. Das heißt nicht, dass es nicht umzustellen ist. Aber wenn man sozusagen nicht den Status quo beibehält, sondern eben eine Anpassung machen will, brauchen wir eine Umsetzungsfrist von mindestens einem Jahr, um die ganzen Verträge anzupassen. Jetzt bin ich bei Herrn Hartewig mit Blick auf was drohende Belastungen für die Versicherungsnehmerinnen oder Versicherungsnehmer angeht. Aktuell haben eben fast alle Halter von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Stapler eine Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherung und die Versicherungssummen waren bislang auskömmlich. Also wir kennen keinen Fall, wo die Versicherungssummen nicht ausreichend waren. Nach der geplanten Änderung brauchen eben diese Halter entweder eine Kfz-Haftpflichtversicherung, die ist in der Regel teurer als eine Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherungen. Oder sie brauchen eben eine Betriebs- und Privathaftpflichtversicherung mit einer Versicherungssumme in Höhe von der Kraftfahrzeughaftpflicht-Mindestversicherungssumme von 7.500.000 Euro für Personenschaden, 1.300.000 Euro für Sachschäden und 500.000 Euro für Vermögensschäden. Vor allem viele Landwirte haben aktuell eine Versicherungssumme von 3.000.000 Euro pauschal für Personen und Sachschäden. Wenn Sie diese auf 10.000.000 Euro pauschal erhöhen müssen, müssen die Versicherer und auch die Rückversicherer natürlich viel mehr Kapital als bisher bereitstellen. Das kann eben zu teuren Versicherungsbeiträgen

führen. Kartellrechtlich kann ich Ihnen keine einzelnen Ausgaben dazu machen, wie die Prämien sich entwickeln. Aber Sie können sich vorstellen, wenn Sie die Summe so anheben müssen, kann das natürlich Auswirkungen haben. Und natürlich haben Sie auch noch nebenbei bemerkt, Fahrzeughalter, die jetzt gegen die geplanten Versicherungsvorgaben verstoßen, machen sich auch noch strafbar. Also das kommt vielleicht auch noch als zusätzliche Belastung drauf, was jetzt ja nicht der Fall ist. Dann komme ich zu Herrn Müller, der mich gebeten hat, die Anzahl der Fälle von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ins Verhältnis zu setzen. Also die Verkehrsofferhilfe leistet aktuell nur subsidiär, also wenn praktisch keine Versicherung besteht oder sie nicht ausreicht. Uns sind keine Schadensfälle bekannt, in denen der Versicherungsschutz für Arbeitsmaschinen und Stapler in der Betriebs- und Privathaftpflicht nicht ausgereicht hätte. In den fünf vergangenen Jahren kennen wir nur 8 Fälle von Schäden durch selbstfahrende Arbeitsmaschinen und die durchschnittliche Schadenszahlung betrug rund 3.900 Euro. Es ist sehr, sehr überschaubar. Und wegen der Umsetzung der EU-Richtlinie muss die Verkehrsofferhilfe künftig subsidiär auch für die Schäden leisten, die auf nicht öffentlichen Geländen eintreten. Wie die Kollegin Schwarz sagte, ist das eine Blackbox. Wir können nicht voraussehen, wie sich das entwickelt. Wir gehen aber derzeit nicht von einer spürbaren Belastung für die Verkehrsofferhilfe aus. Aber wie gesagt, das ist natürlich ein bisschen in die Glaskugel blicken, aber es ist überschaubar. Ich hoffe, ich habe alle Fragen einigermaßen abgedeckt. Sonst gerne nachfragen.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen Dank, Frau Käfer-Rohrbach. Zumindest gibt es keinen Widerspruch seitens der Fragesteller, sodass ich davon ausgehe. Wir haben dann noch eine offene



Frage des Kollegen Ingmar Jung, die ich bitte von Herrn Professor Brand beantworten zu lassen.

**SV Prof. Dr. Oliver Brand:** Ja, danke, Herr Vorsitzender, ich scheine glimpflich davongekommen zu sein mit nur einer Frage, aber die Frage des Abgeordneten Jung hat es natürlich in sich. Wir haben die Uhr runterlaufen lassen und fragen uns jetzt, wie viel Zeit denn eigentlich noch bleibt und ob wir uns zusätzliche Zeit nehmen können. Das europäische Recht ist hier ziemlich eindeutig. Nein, die können wir uns nicht nehmen, denn die Umsetzungsfrist läuft am 23. Dezember ab. Und wenn wir bis dahin die Umsetzung nicht geleistet haben, drohen wir als Bundesrepublik in ein Vertragsverletzungsverfahren zu geraten. Man muss allerdings anmerken: Das hat die Bundesrepublik Deutschland in anderen Fällen ja durchaus in Kauf genommen. Und die Frage ist: Lohnt sich das hier? Ihre Frage ist recht komplex, Herr Abgeordneter, deswegen würde ich sagen, gibt es einen Mittelweg. Es ist sehr schwierig, wenn das europäische Recht sagt, ab 23. Dezember müssen alle Regelungen ins deutsche Recht umgesetzt sein, könnten wir einige Regelungen nicht umsetzen und hoffen, damit irgendwie, möglicherweise auch ohne kostspieliges Vertragsverletzungsverfahren, davon zu kommen. Meine Vorredner haben gelegentlich auf die Strafbarkeit, § 30 PflVG-E, rekurriert. Auch der Bundesrat hatte in seiner Äußerung gebeten, noch einmal drüber nachzudenken, ob man nicht zumindest die Strafbarkeit, der man sich aussetzt, wenn man keinen Haftpflichtversicherungsschutz, wie er jetzt gefordert wird, gezeichnet hat, möglicherweise aussetzen könnte. Auch das ist natürlich eine Regelung, die der deutsche Gesetzgeber sich nicht selbst ausgedacht hatte, sondern die im Europarecht angelegt ist. Allerdings könnte man über Folgendes nachdenken: Das beseitigt die Gefahr eines Vertragsverletzungsverfahrens diesbezüglich

nicht, aber es vermindert sie. Man könnte die Regelung umsetzen, im Gesetz aber ein Moratorium vorsehen, dass zwar die Strafbarkeit zum maßgeblichen Zeitpunkt angeordnet ist, aber für einen Übergangszeitraum von zum Beispiel einem Jahr nicht verfolgt wird. Die Europäische Union, wenn sie sich diese Vorschrift vornimmt, wird sagen: Moment, das ist aber so nicht vorgesehen, müsste aber prüfen, ob dadurch tatsächlich die Wirksamkeit der Richtlinie gefährdet wird. Denn nur dann wird erfolgreich ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet, wenn wir die Wirksamkeit der Richtlinie gefährden. Und hier könnte die Bundesrepublik durchaus mit den vorgetragenen Argumenten sagen: Wir hatten ein Umsetzungsproblem, was nicht auf dem Rücken der Versicherungswirtschaft, sondern der Versicherten und der Geschädigten ausgetragen worden wäre, weil die sich entweder um ihre Ansprüche gegen den Versicherer oder gegen einen zumindest insolvenzfesten Anspruchsgegner gebracht hätten. Um das sicherzustellen, haben wir die Strafbarkeit für einen ganz beschränkten Zeitraum ausgesetzt. Frau Käfer-Rohrbach hat gesagt, wir brauchen mindestens ein Jahr. Und hier könnte man sich überlegen: Ja, warum denn eigentlich? Wir haben doch auch, selbst wenn man informieren und beraten und befragen muss, auch so etwas schon mal in schneller als in einem Jahr vorge setzt. Ich würde mich nichtsdestotrotz, Frau Käfer-Rohrbach, Ihrer Äußerung anschließen. Das liegt an der Art des Versicherungsgeschäfts. Wir haben es hier mit jährigen Produkten zu tun, wo traditionell das Verlängerungsgeschäft im letzten Jahresquartal stattfindet. Also niemand kommt im Mai auf die Idee, sich mal Gedanken darüber zu machen, wie es denn mit der Kfz-Haftpflichtversicherung oder den alternativen Produkten beschaffen steht. So ist entsprechend auch die Werbung der Versicherungswirtschaft aufgestellt und



auch die Erwartung der Verbraucherschutzverbände. Dementsprechend scheint mir die Jahresfrist dort angemessen zu sein und das wäre eine Möglichkeit, sozusagen mit so einem Moratorium zumindest die Strafbarkeit abzuwenden. Erlauben Sie mir noch einen Satz zu der Frage: Würde es sich nicht vielleicht sogar lohnen, insgesamt die Umsetzungsfrist verstreichen zu lassen und ein Vertragsverletzungsverfahren in Kauf zu nehmen? Es wäre immer noch zu überlegen, ob sich das möglicherweise auf politischer Ebene vermeiden ließe, dass es tatsächlich zu diesem Verfahren kommt, was ja nur eine Möglichkeit, aber keine Gewissheit ist. Es sind zahlreiche rechtstechnische Bedenken angemeldet worden. Teilweise betreffen sie nur einen Übergangszeitraum und da könnte man sagen, dann gibt es jetzt mal eine teure Versicherungsperiode von einem Jahr und dann haben wir aber den Übergang geschafft ins neue Recht. Bei einigen Problemen wird das nicht der Fall sein. Auch Herr Kemperdiek hatte bereits angesprochen, dass es äußerst unklar, meines Erachtens eigentlich gewiss ist, dass die Regelungen des § 4 Nummer 4 und 5, Absatz 1 Nummer 2 KfzPflVV n.F. von den Zivilgerichten als nicht zugunsten des Versicherers anwendbar ausgeurteilt werden. Das würde aber sämtliche Verträge betreffen, die jetzt neu abgeschlossen würden. Die laufen, weil sie sich stillschweigend verlängern, aber mitunter Jahrzehnte, wie wir gesehen haben, sodass wir über ein Jahrzehnt hinweg möglicherweise Verfahren hätten, wo der Versicherer, in dem er umsetzt, was die neue Regelung sagt.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Ich bitte Sie zum Ende zu kommen.

**SV Prof. Dr. Oliver Brand:** Ja, Herr Vorsitzender. Aber das ist ein wichtiger Punkt, den der Rechtsausschuss bedenken sollte. Denn dann hat der Versicherer vermeintlich eine Rechtsstellung, die er aber vor dem Gericht niemals durchsetzen kann,

mit der Folge, dass er unbegrenzt leistungspflichtig ist, was sich wiederum stark prämienerhöhend auswirken kann. Und das sollte meines Erachtens der Bundestag auf jeden Fall vermeiden. Und deswegen würde ich gegebenenfalls sogar unter Inkaufnahme des Vertragsverletzungsverfahrens die Umsetzungsfrist verstreichen zu lassen. Vielen Dank!

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen Dank, Herr Professor Brand. Ich habe eingangs darauf hingewiesen, dass pro Frage zwei Minuten Antwort vorgesehen sind. Ich bin da auch sehr großzügig, nachdem wir sehr gut in der Zeit sind und jetzt am Ende der ersten Antwortrunde sind und zur zweiten Fragerunde kommen, bitte aber diese Zeit so im Blick zu haben, also zwei Minuten pro Frage. Wir haben jetzt eine schon vorliegende Frage in der zweiten Fragerunde von der Kollegin Licina-Bode. Bitte um weitere Wortmeldungen. Bitte, Frau Licina-Bode.

Abg. **Luiza Licina-Bode** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Frage würde an Frau Schwarz gehen. Und zwar hat Herr Dr. Kranig ausgeführt, wie das ist bei dem Beispiel Breitscheidplatz. Und können Sie vielleicht aus der Sicht der Verkehrshilfe dazu was sagen, wie Sie diesen Sachverhalt einschätzen? Wenn das Auto als Waffe eingesetzt wird, weil dann hätten wir tatsächlich auch eine Unterdeckung unter Umständen, wenn nämlich viele einzelne Personen in einer höheren Summe geschädigt würden. Können Sie da irgendwas zu sagen? Und die zweite Frage: Da geht es um den Entschädigungsfonds bei der Verkehrshilfe, wo ja jetzt auch noch ein Insolvenzfonds angesiedelt wird, und der speist sich ja aus unterschiedlichen Finanztöpfen. Trotz unterschiedlicher Finanzierungssystematik mit Ausnahmen, kommt das Geld zum Großteil von den gleichen Versicherungsunternehmen. Auch dazu haben Sie in Ihrer Stellungnahme etwas gesagt. Da geht es



Ihnen im Kern um eine praxisorientierte Lösung für Ihre interne Arbeit. Können Sie den Punkt noch mal ausführen? Da ging es um Verwaltungskosten und ähnliches.

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Herzlichen Dank Frau Kollegin Licina-Bode. Als nächstes hat das Wort der Kollege Hartewig, Entschuldigung, der Kollege Benner. Um in der Reihenfolge zu bleiben, bitte.

**Abg. Lukas Benner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. Meine Frage geht sowohl an Frau Schwarz als auch an Herrn Kemperdiek. Wir haben viel über Opferschutz heute geredet. Könnten Sie noch einmal ausführen, was aus Ihrer Sicht in dieser Umsetzung vor allen Dingen der Effektivierung des Opferschutzes beiträgt? Und ob Sie noch einmal in aller Kürze sagen könnten, wo vielleicht noch Nachbesserungsbedarf ist. Den Direktanspruch haben wir ja eben schon gehört.

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Herzlichen Dank, Herr Kollege Benner. Jetzt aber hat der Kollege Hartewig das Wort zu fragen.

**Abg. Philipp Hartewig** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich würde gerne noch mal bei Frau Käfer-Rohrbach nachfragen, ob ich es richtig verstanden habe, auch in der schriftlichen Stellungnahme zum Thema Motorsporthaftpflichtversicherung. Ich hatte im Vorfeld verschiedene Akteure im Motorsport kontaktiert und eher die Rückmeldung bekommen, dass es eben wenig Auswirkungen hat und auch das einhellige Bild, dass es da keine Versicherungslücken gibt, erhalten. Gerade da bei den meisten Veranstaltungen, die jetzt zum Beispiel unter dem Dach vom Deutschen Motorsportbund sind, sowieso die Mindestversicherungssumme von 10.000.000 Euro besteht. Sie haben dann ausgeführt in der schriftlichen Stellungnahme, dass die Umstellung und auch der Übergang die Probleme sind und,

dass das dann entsprechend mit administrativen und finanziellen Auswirkungen verbunden ist. Da nur die Rückfragen: Entstehen die finanziellen Auswirkungen nur oder hauptsächlich aufgrund des administrativen Aufwands? Und, sind das die Kosten oder erwarten Sie darüber hinaus weitere stärkere Kosten, auch entsprechend für die Versicherungsnehmer? Vielen Dank!

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen Dank, Herr Kollege Hartewig. Als nächstes hat der Kollege Dr. Carsten Brodesser das Wort zu fragen. Bitte schön.

**Abg. Dr. Carsten Brodesser** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe eine ganz pragmatische Frage zur Kommunikation gegenüber dem Bürger und die nachfolgende Umsetzung des Schlichtversicherungsgesetzes in der Praxis. Und ich würde meine Frage sowohl an Herr Professor Brand als auch an Frau Käfer-Rohrbach stellen. Es ist allgemein bekannt, dass wenn ich ein Kfz zulasse, heute eine Haftpflichtversicherung abschließen muss, weil ansonsten mir die Zulassung versagt wird. Ich komme also zur Kfz-Zulassungsstelle und muss einen Pflichtversicherungsnachweis beibringen. Ansonsten versagt man mir das Kennzeichen und ich kann das Kfz nicht in den allgemeinen Straßenverkehr einführen. Wenn jetzt eine eigenständige Pflichtversicherung für selbstfahrende Arbeitsmaschinen oder Stapler umgesetzt werden soll, dann gibt es ja auch in Ausnahmefällen Menschen, die keine bestehende Privat- oder Betriebshaftpflicht haben und insofern erst einmal Kenntnis davon erlangen müssten, dass sie, wenn sie einen Aufsitzmäher oder einen Stapler auf privatem Gelände betreiben, eine solche Pflichtversicherung abschließen müssen. Das heißt, es gibt Menschen, die weder von der Versicherungswirtschaft über eine fortlaufende Beratung im Rahmen der Privat- oder Betriebshaftpflicht darüber informiert werden könnten noch von anderer



Stelle. Und so stelle ich mir die Frage: Was passiert denn in den Fällen, in denen ich in einen Baumarkt gehe, und mir einen Aufsatzmäher kaufe? Wer informiert mich denn dann über die bestehende Pflichtversicherung, die ich dann abschließen müsste? Ist das der Mitarbeiter im Baumarkt? Denn es gibt ja keine Zulassungsstelle für einen solchen Aufsatzmäher. Denkt man darüber nach, in Folge dieses PflVG auch eine Kennzeichenpflicht für Arbeitsmaschinen einzuführen und eine Drittstelle zu beauftragen mit der Überprüfung eines Pflichtversicherungsschutzes? Und wenn es denn eine anderweitige Beratung beispielsweise beim Kauf dieser Maschine geben sollte, berührt das die Versicherungsvertriebsrichtlinie, die sog. IDD, weil über ein Versicherungsprodukt informiert wird und müsste dann infolgedessen auch der Mitarbeiter im Baumarkt Pflichtschulungen absolvieren im Rahmen des Versicherungsverkaufs? Ich weiß, das ist jetzt ein bisschen theoretisch, aber ich stelle mir einfach die Frage, wie ich dieses PflVG in der Praxis denn tatsächlich auch gegenüber dem Bürger, der es ja befolgen soll, auch pragmatisch umzusetzen hat. Vielen Dank!

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)**(Vorsitz): Vielen Dank, Herr Kollege. Als nächstes hat die Kollegin Henning-Wellsow das Wort zu fragen. Bitte schön.

Abg. **Susanne Hennig-Wellsow** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Noch mal eine Frage an Sie, Herr Kranig. Sie haben vorhin schon mal angedeutet, dass die Clearingstelle zur fairen und zügigen Streitbeilegung wirklich eine wichtige Forderung für die Opfer von Verkehrsunfällen ist. Jetzt sieht es wohl so aus, dass der Verkehrsgerichtstag sich damit beschäftigt und darüber diskutieren will, wie so eine Clearingstelle aussehen könnte. Da wäre jetzt meine ganz banale Frage, ob Sie einfach Ihre Vorstellung davon, wie man das fair und zügig über eine Clearingstelle

hinbekommen würde und wie Sie diese aufbauen würden. Vielen Dank.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen Dank, Frau Kollegin Henning-Wellsow. Und last but not least hat in der zweiten Fragerunde der Kollege Müller das Wort zu fragen, bitte schön.

Abg. **Axel Müller** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe eine Frage an den Herrn Professor Dr. Brand. Sie haben uns in Ihrem Eingangsstatement gesagt, dass die Umsetzung der Richtlinie im Grunde über das, was die Richtlinie fordert, hinausgeht. Und wenn ich Sie richtig verstanden habe, betrifft das, im Zusammenhang auch mit den Ausführungen der Kollegin Frau Käfer-Rohrbach, insbesondere das Thema der selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auf Betriebsgelände, so nenne ich es jetzt mal. Vorher war die Rede von Privatgelände, da ist Betriebsgelände wohl gemeint. Gibt es aus Ihrer Sicht eine Möglichkeit, auf diesen Teil der Umsetzung zu verzichten, ohne mit der Richtlinie in Konflikt zu kommen? Und wenn ja, dann ist es doch die Frage, nachdem das in keinem Verhältnis steht, dieser Aufwand und die Zahl der Fälle, die da abgedeckt werden durch diese Verschärfung. Wie müsste man das dann gesetzgeberisch bewerkstelligen? Entweder gar nichts aufnehmen in dieses Gesetzeswerk oder eine Erklärung gesetzgeberischer Art hinzuzufügen, um klarzustellen, dass man zwar die Richtlinie einhält, aber nicht darüber hinauszugehen bereit ist?

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen herzlichen Dank, lieber Kollege Müller. Gibt es noch Fragen in der zweiten Fragerunde? Auch virtuell wird nichts angezeigt. Dann beende ich hiermit die zweite Fragerunde und komme zur zweiten Antwortrunde. Wir beginnen jetzt wieder bei Herrn Professor Brand und ich bitte Sie, die Fragen des Kollegen Dr. Brodesser und des Kollegen Axel Müller zu beantworten.





**SV Prof. Dr. Oliver Brand:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich beginne mit dem Fragen des Abgeordneten Dr. Brodessa. Wie sollen die Bürgerinnen und Bürger überhaupt davon erfahren? In der Tat, ich habe keine Zulassung. Das gilt für viele Fälle, auch was die Motorsportveranstaltungen anbelangt. Da geht es ja nicht nur um genehmigte und zugelassene Rennen, sondern auch um die sogenannten Spontanrennen, wo auch niemand an der Strecke steht, und sagt Moment, haben wir überhaupt Versicherungsschutz für das, was stattfindet? Für den Zeitpunkt der Umstellung würde ich sogar sagen, stellt sich das Problem nicht. Also für die Leute, die jetzt bereits entsprechend ihren Aufsitzrasenmäher, den sie als Beispiel gewählt haben, gekauft haben. Derzeit hätte das Änderungen zur Folge. Die Gesetzesänderungen in bestehenden Versicherungsverhältnissen und die Beratungspflicht des Versicherers besteht auch bei bestehenden Versicherungsverhältnissen nach § 6 Absatz 4 VVG, wenn sich ihm ein Anlass aufdrängt, dass Beratungsbedarf bestehen könnte. Und das ist der Fall. Problematisch bleiben die Fälle, in dem noch gar kein Aufsitzrasenmäher gekauft worden ist und der Versicherungsnehmer das zunächst verneint, Jahre später das aber tut. Und natürlich für künftige Versicherungsverhältnisse, die erst nach Inkrafttreten des Gesetzes eingegangen werden. Dort drängt sich dem Versicherer nicht auf, wann der Aufsitzrasenmäher im Supermarkt gekauft wird, und dann kann er entsprechend auch nicht beraten. In der Tat hier laufen wir planmäßig in die Gefahr, dass Menschen einer Versicherungspflicht unterliegen, davon aber gar nichts wissen. Das kennen wir bislang so nicht. Wir sind zwar ein Volk der Pflichtversicherten, aber immer, wenn wir eine anordnen, das ist so, haben wir bestimmte Voraussetzungen. Ich will beispielsweise Rechtsanwalt werden und muss eine Berufshaftpflichtversicherung haben. Das erfahre ich aber, weil ich sonst

meine Zulassung als Rechtsanwalt oder Rechtsanwältin nicht bekomme. Das Kfz-Beispiel haben Sie selbst gebildet, hier haben wir das nicht. Gestatten Sie mir, dass ich auf die Frage vom Abgeordneten Müller eingehe, die meines Erachtens mit der Ihren insoweit verbunden ist, den möglicherweise müssten wir das gar nicht machen. Das war auch mein Eingangsstatement, denn die Richtlinie fordert das eigentlich nicht, dass diese andere Versicherung, in der die selbstfahrende Maschinen versichert sind, tatsächlich nach Art einer Pflichtversicherung versichert wird. Das wird nirgendwo gesagt. Was die Richtlinie sagt, ist, dass, wenn kein Deckungsschutz in der Kfz-Haftpflichtversicherung gegeben wird, unter Umständen der von Frau Schwarz schon angeführte Entschädigungsfonds einstandspflichtig ist. Ich möchte aber auf etwas, was bisher noch nicht erwähnt worden ist, eingehen. Hier hat der Gesetzgeber beim Entschädigungsfonds durchaus eine Brücke gebaut, denn es ist bisher immer betont worden, dass auch der Entschädigungsfonds einzustehen hat bei Unfällen auf Privatgelände, auf Betriebsgelände, Unfällen auf dem Privatgrundstück. Das hat meines Erachtens der Gesetzgeber aber gut in dem geplanten § 12 Absatz 1 Nummer 5 PflVG-E abgedeckt, indem er gesagt hat, sofern der Unfall tatsächlich auf dem Betriebsgelände oder dem Privatgelände stattfindet, ist der Entschädigungsfonds nicht einstandspflichtig. Das erlaubt auch die Richtlinie in Artikel 5 Absatz 6. Insofern ist es richtig: Es verbleiben die Fälle, und da wäre der Entschädigungsfonds tatsächlich einstandspflichtig, wenn diese Arbeitsmaschinen das Betriebsgelände verlassen oder mit dem Aufsitzrasenmäher das Privatgelände verlassen wird, dann wäre der Entschädigungsfonds einstandspflichtig, wenn es diese alternative Pflichtversicherung nicht gäbe. Das scheinen mir aber in der Tat ganz, ganz seltene Fälle zu sein, in denen ein nicht zugelassenes Fahrzeug nach der Kraftfahr-



zeugzulassungsverordnung tatsächlich unter Verstoß gegen die Zulassung abweichend gebraucht wird. Das hätte auch entsprechende ordnungswidrigkeitsrechtliche Folgen. Das werden sehr, sehr seltene Fälle sein und die sind aus meiner Sicht, Frau Schwarz möge mir das verzeihen, dem Entschädigungsfonds durchaus zusätzlich zuzumuten, um uns den Unwägbarkeiten, die Dr. Brodesser hier hervorgehoben hat und wie gesagt, dem zusätzlichen Aufwand, über den wir gesprochen haben, dort anheimfallen lassen. Lassen Sie mich auch einen Satz sagen, Herr Vorsitzender, ich bitte um Entschuldigung, aber der Punkt ist noch nicht angesprochen worden. Wenn das eine Pflichtversicherung ist, können die Versicherungsprodukte, die bisher auf dem Markt betrieben sind, möglicherweise gar nicht mehr angeboten werden. Denn unsere Versicherer haben nach dem Versicherungsaufsichtsrecht, eine Singularzulassung. Ich beantrage eine Zulassung als Versicherer für Betriebshaftpflichtversicherung oder eben für eine Pflichthaftpflichtversicherung. Das sind andere Nummern nach der Anlage 1 zum Versicherungsaufsichtsgesetz und nach dieser Anlage werden die entsprechenden Zulassungen zum Versicherungsbetrieb überhaupt erst erteilt. Es kann sein, dass einige Versicherer, das wüsste Frau Käfer-Rohrbach besser als ich, derzeit gar keine Genehmigung haben, eine Pflichtversicherung der neu zu schaffenden Art überhaupt anzubieten und müssten entsprechend um Erweiterung ihrer Zulassung bei der BaFin nachsuchen, was ebenfalls Zeit erfordern würde. Deswegen mein Vorschlag, Abgeordneter Müller, diesen Zusatz einfach zu streichen. Das wäre zusätzlich. Der Preis dafür ist eine entsprechende zusätzliche Belastung des Entschädigungsfonds, aber nur in den Fällen, in dem dafür nicht zugelassene Fahrzeuge unter Verstoß gegen die Zulassung des

Betriebs- oder Privatgelände verlassen. Das scheint mir ein willfähriger Preis zu sein.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Herzlichen Dank, Herr Professor Brand. Ich darf jetzt Frau Käfer-Rohrbach um die Beantwortung der beiden Fragen des Kollegen Philipp Hartewig und der verbleibenden Frage des Kollegen Dr. Carsten Brodesser bitten.

SVe **Anja Käfer-Rohrbach**: Vielen Dank, Herr Hartewig. Ich finde es eine superspannende Frage, Herr Brodesser. Wir haben, Stand jetzt, keine Information bei bestehenden Betriebs- und Privathaftpflichtverträgen, wie viele Geräte überhaupt betrieben werden, weil es pauschal ist. Das ist schon mal der erste Punkt, dass ich hier erst mal rangehen müsste und wirklich diese einzelnen Gefährte erfasse und sie dann berechne in der Betriebshaftpflicht bzw. in der privaten Haftpflicht. Das ist schon mal ein sehr, sehr hoher Aufwand. Aber da gibt es ja einen Ansatzpunkt, weil ich ja schon ein Versicherungsverhältnis habe. Und wenn mir dann jemand das zurückmeldet, dass er so und so viele betreibt. Aber es ist trotzdem ein Aufwand und wir müssten das natürlich in der Tat auch festhalten und dann entsprechend die Versicherungssummen anpassen. Die spannende Frage ist wirklich: Was passiert mit dem Aufsitzrasenmäher? Wir hatten uns gerade kurz zugeraunt, bei E-Scootern da ist es ja ähnlich gewesen. Es ist eine Informationskampagne. Man muss schauen, dass man wirklich die Menschen informiert, dass sie, wenn sie so was haben, entweder, wenn man es klarstellen kann, eine Haftpflichtversicherung brauchen, oder eine Kfz-Haftpflicht. Und dann geht es darum, dass die Menschen eben wissen, dass wenn sie sich einen Aufsitzrasenmäher kaufen, den sie dann betreiben, eine Haftpflichtversicherung in irgendeiner Form brauchen. Das ist eine Herausforderung. Man kann auch einen anderen Ansatz nehmen, denn sie haben ja in der Regel, wenn Sie einen



Rasenmäher haben auch meistens ein Haus dazu. Da gibt es eine Wohngebäudeversicherung. Aber da habe ich mir ehrlich gesagt noch gar keine Gedanken gemacht. Aber in der Tat ist es ein relativ hoher organisatorischer Aufwand, vor allem wenn Sie es dann auch noch mit einer Sanktionierungsmaßnahme verbinden. Jetzt kurz zum Thema Motorsporthaftpflicht, zur Frage von Herrn Hartewig. In der Tat, die Neuregelung zur Motorsportveranstaltungen unterscheiden künftig nicht mehr zwischen genehmigten und ungenehmigten Rennen in der Kfz-Haftpflichtversicherung. Und auf diese Unterscheidung kommt es eben nach der neuen Richtlinie nicht mehr an. Der aktuelle Versicherungsschutz ist aber darauf noch nicht zugeschnitten. Wir können jetzt eben genehmigte Rennen ausschließen, aber der Versicherungsschutz muss einfach angepasst werden. Deswegen ist Ihre Frage wahrscheinlich relativ einfach zu beantworten. Es ist vor allem erst einmal auch hier eine Umsetzungsfrist möglich. Sie müssen die Versicherungsbedingungen anpassen an die Richtlinie und dementsprechend ist das ein administrativer Aufwand. Das ist eigentlich der Grund. Wahrscheinlich wird sich das am Schluss dann bei den Veranstaltern von Motorsportveranstaltungen nicht groß auswirken. Aber es ist einfach ein administrativer Aufwand beim Versicherer, weil wir komplett die Versicherungsbedingungen neu anpassen müssen.

**Abg. Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen Dank Frau Käfer-Rohrbach, für die Beantwortung der Fragen. Ich darf jetzt Herrn Kemperdiek bitten, eine Frage des Kollegen Lukas Benner zu beantworten.

**SV Jan Lukas Kemperdiek:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Die Frage zielt ab auf den Opferschutz. Was zunächst auf der Hand liegt, und ins Auge springt, weil es eine mathematische Frage und damit als Zahl gut sichtbar ist, ist die Anpassung der

Versicherungssummen. Da hat sich aber tatsächlich gar nicht so viel getan. Tatsächlich war es so, dass die Anlage zum PflVG im Bereich der Personenschäden über die Vorgaben der Richtlinie bereits hinausgeht. Ich habe sie nicht dabei, 6.450.000 Euro meine ich aber wäre die Vorgabe beim Personenschaden aus der Richtlinie. Wir sind jedenfalls schon darüber hinaus. Beim Sachschaden wird es eine Anpassung geben von 1.220.000 auf 1.300.000 Euro. Da reden wir über geringe Beträge. Denn in diese Schadensbereiche muss man auch erst mal kommen. Das sind dann aus Sicht der Geschädigten erfreulicherweise wenig Fälle, die dann in diese hohe Region aufsteigen. Und in der Regel sprechen sie dann auch über Kapitalisierungsfragen, die da noch mal anders reinschlagen. Noch zur Frage, wie dies sich sicherlich auswirkt. Wir haben in der Richtlinie, Herr Professor Brand hat es bereits angesprochen, an einigen Stellen eine Opportunität. Also die Frage, ob gewisse Dinge umgesetzt werden oder nicht. Das liegt in gewissem Rahmen im Ermessen des Gesetzgebers. Hier gibt es einmal den sogenannten Zulassungsbegriff des Fahrzeugs, also die Frage, Standort eines im Ausland versicherten Fahrzeugs im Verhältnis zu einem regelmäßigen Betrieb im Inland. Ist das ein Fahrzeug, das eigentlich nach dem PflVG-E versicherungspflichtig wäre oder ein Fahrzeug, das nach dem Auslandspflichtversicherung versicherungspflichtig ist? Da haben wir, glaube ich, jedenfalls für die potenziellen Opfer von Verkehrsunfällen eine ganz gute Regelung erzielt, weil das Ergebnis wohl sein wird, dass es denkbare Konstellationen gibt, in denen ein Fahrzeug grundsätzlich beiden Gesetzesregelungen unterfallen kann. Jedenfalls aber nicht aus beiden gleichzeitig rausfällt. Und das ist sicherlich etwas, was dem Opferschutz beiträgt. Es gibt noch, ohne den Zeitraum jetzt völlig zu sprengen, Herr Vorsitzender, sicherlich viele Regelungen, die



da mitmachen. Es gibt in Artikel 20 der Richtlinie zum Beispiel noch eine Option, von der der Bundesgesetzgeber richtigerweise keinen Gebrauch gemacht hat. Und es liest sich auch in der Gesetzesbegründung sehr schön, dass das dem Opferschutz widerspricht. Aber ich glaube schon, dass das Gesetz insgesamt durchaus eine Verbesserung des Opferschutzes herbeiführt. Das muss man genauso attestieren. Danke.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Ich danke Ihnen zusätzlich, Herr Kemperdiek, für die Beantwortung der Frage. Ich darf jetzt den Herrn Dr. Kranig bitten, die Frage der Kollegin Henning-Wellsov zu beantworten.

**SV Dr. Andreas Kranig:** Zur Frage der Einrichtung der Clearingstelle, die wir vorschlagen, hatte ich schon gesagt, dass der Gedanke in der Entstehung ist. Ich wollte ihn auf jeden Fall hier einmal öffentlich deutlich machen. Und ich denke, Partner ist auf jeden Fall die Versicherungswirtschaft. Wir haben einen Gesprächsfaden mit dem GDV und auf der Ebene muss es weiter besprochen werden. Ich persönlich könnte mir vorstellen, dass das auch unter Vermittlung des BMJ stattfinden könnte, um zu sehen, ob eine gesetzliche Regelung oder eine freiwillige Vereinbarungsregelung angestrebt werden soll. Die Verkehrsofferhilfe wäre über den GDV sicherlich auch mit im Boot. Das muss sich entwickeln und ich hoffe sehr, dass der Tagesordnungspunkt, den wir vorgeschlagen haben, beim Verkehrsgerichtstag zum Zuge kommt. Vielleicht kurz zu der Rennen- und Raserproblematik. Ich will es mal kurz erweitern auf die Raser. Wir beteiligen uns an einer Kampagne „Rasen tickt anders“, das sich vor allem an jugendliche Menschen richtet, die eben in der Gefahr sind, an illegalen Rennen teilzunehmen. Wir haben im Rahmen dieser Kampagne erfahren, dass die jungen Menschen sich ein Auto von 100.000 Euro selbst nicht leisten können, sondern es der Raserszene nahestehende Autovermietungen

gibt. Und wenn eine Autovermietung für das Rasen auf den Straßen solche 500 PS-Maschinen zur Verfügung stellt, dann stellt sich für mich die Frage: Kann man sich in der Zukunft etwas ausdenken, um über die Pflichtversicherung, über das PflVG, hier solchen Vermietungen das Wasser abzugraben und damit einen Teil der Raserszene zumindest mal einzudämmen? Nur als Idee.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Vielen herzlichen Dank, lieber Herr Dr. Kranig. Ich darf jetzt abschließend Frau Schwarz das Wort übergeben zur Beantwortung der beiden Fragen der Kollegin Licina-Bode sowie der einen verbliebenen Frage des Kollegen Lukas Benner. Bitte schön.

**Sve Sandra Schwarz:** Vielen Dank. Zum Breitscheidplatz haben Sie gefragt, wie verhält sich das im Verhältnis zum neuen SGB XIV bzw. heute schon zum Opferentschädigungsgesetz. Zu viele Köche verderben den Brei. Wir hatten bis zum Breitscheidplatz die Situation, die auch schon kurz beschrieben und umrissen wurde: Die Verkehrsofferhilfe war zuständig für alle vorsätzlich verursachten Schadensfälle, die durch die Nutzung eines Kfz verursacht wurden. Und der Rest ging dann nach dem Opferentschädigungsgesetz in die Zuständigkeit des Staates. Da gab es eine klare Trennung. Durch den Breitscheidplatz ist diese Trennung aufgehoben worden, was bedeutet, es gibt jetzt zwei zuständige Stellen; nach wie vor die Verkehrsofferhilfe plus im Moment die zuständigen Versorgungsämter. Zukünftig dann auch, aber eben unter SGB XIV. Man muss immer unterscheiden: Was möchte denn ein Opfer eines solchen Anschlags? Die möchten nicht nur Geld sehen, die möchten auch gehört werden, die möchten sich nicht mehr damit auseinandersetzen müssen. Das heißt, die psychische Komponente darf man nicht außer Acht lassen und die wird einfach



verschlimmert dadurch, dass es mehr als eine Stelle gibt, die zuständig ist. Und die einem dann auch noch erzählt: „Weißt du was, ich würde ja gerne, aber erst mal musst du noch auf die anderen warten, warst du da eigentlich schon?“ Und genau diese Gemengelage ist geschaffen worden, seitdem die Zuständigkeiten nicht mehr klar definiert sind. Und was das Thema Terror angeht: Ich weiß, es gibt keine gesetzliche Definition vom Terror, was es natürlich nicht einfacher macht, eine ganz klare Trennung zu ziehen. Aber was Terrorakte angeht, da sollte man immer aus unserer Sicht den Standpunkt vertreten dürfen und können: Terror richtet sich nicht gegen einzelne Personen, sondern gegen einen Staat. Und dann sollte auch der Staat derjenige sein, der wirklich in einer Hand sämtliche daraus dann folgenden Entschädigungsleistungen, Arbeiten und Tätigkeiten dann eben umsetzt. Das zu dem Thema. Finanziell ist es so, dass der Breitscheidplatz der einzige von diesen Großereignissen ist, von denen gab es ja hinterher leider noch einige andere, bei dem die Mindestdeckungssumme wahrscheinlich aus unserer Sicht nicht ausgereicht hätte. Wir sind nur im Rahmen der Mindestdeckungssumme zuständig. Das liegt aber nicht daran, dass die Verletzten in den anderen Fällen so günstig gewesen wären, sondern daran, dass die Subsidiarität des Entschädigungsfonds auch umfasst, dass Sozialversicherungsträger keine Regressansprüche haben und damit natürlich auch nicht in die Reserve fallen. Das heißt 7.500.000 Euro beziehen sich wirklich ausschließlich auf das Geld, das ausgegeben wird für diejenigen, die unmittelbar betroffen sind, die wirklich direkten Opfer und nicht die sozusagen schon indirekten Opfer wie Krankenkassen, die natürlich erst mal leisten müssen. Der Insolvenzfonds, wenn ich zu dem noch kurz komme, denn das war ja die zweite Frage. Es ist so, dass die gesetzlichen Vorgaben zu dem Thema Insolvenzfonds auch sehr, sehr gut Eins-zu-eins abbilden, was aus der Richtlinie

folgt. Trotzdem, der Teufel steckt ja manchmal im Detail. Jedenfalls sehen wir als Praktiker, die ja künftig auch den Insolvenzfonds betreiben, eine Schwierigkeit darin, dass im § 27 Abs. 2 Satz 3 PflVG-E bisher vorgesehen ist, was aus unserer Sicht superkorrekt ist, dass die Verwaltungskosten künftig, und zwar die Verwaltungskosten des Vereins Verkehrsofferhilfe, künftig sachgerecht aufgeteilt werden dürfen. Das ist dem Umstand geschuldet, dass anders als bisher nicht aus einem Topf, sondern aus zwei verschiedenen Töpfen, je nachdem, ob ein Insolvenzfall abzuwickeln ist oder eine der anderen Fallgruppen abzuwickeln ist, das Geld eben von anderen Teilgruppen von Versicherern aufzubringen ist. Einmal von allen, die in Deutschland Kraftfahrversicherung betreiben, einmal nur von denen, die in Deutschland die Zulassung haben. Zusätzlich werden dabei aber auch die Bruttobeitragseinnahmen, die im Ausland generiert werden, berücksichtigt. Das führt also zu einer Schnittmenge, aber eben auch zu zwei unterschiedlichen Gruppen, die nicht in der Schnittmenge sind. Und wir sehen vorher, dass wir es nicht vermeiden werden können, in Einzelfällen in die Situation zu kommen, dass Geld aus einem Topf genommen wurde, und sich erst im Nachhinein herausstellt, dass eigentlich schon aus einem anderen Topf hätte genommen werden müssen, um diese Schäden zu bezahlen. Jetzt kann man sagen, na ja, komm, die paar Einzelfälle sind doch egal, schreib was Schönes in eure Satzung, dann ist gut. Es gibt keine Pflichtmitgliedschaft bei uns im Verein. Das bedeutet, es wird immer auch Versicherer geben können, die nicht Mitglied sind. Und diese Versicherer, die könnten dann sagen: Ich bin an die Satzung nicht gebunden. Was interessiert es mich, was in der Satzung steht? Dieser Fonds hat mein Geld veruntreut. Und um das auszuschließen, es geht uns nicht darum, dass wir im großen Stil aus dem falschen Topf Geld nehmen und aus



dem anderen dann nicht zuführen, sondern es geht wirklich darum, die Möglichkeit auch im Gesetz wiederzufinden, dass es diese Fälle geben kann und dass wir auch dann auf rechtsicherem Grund und Boden uns bewegen, wenn wir die Insolvenzfälle abwickeln. Und das zweite Thema ist die Satzung des Vereins. Vereinsrechtlich musste bisher abgestimmt werden mit dem BMJ, weil das BMJ als Rechtsaufsicht auch die Genehmigung der Satzung zu erteilen hat. Künftig soll zusätzlich zu der Genehmigung auch noch diese Genehmigung des BMJ in Abstimmung mit dem Finanzministerium erfolgen. Das sehen wir, sage ich mal, als ein bisschen zu viel Bürokratie. Bei allem Verständnis, dass natürlich Satzungsänderungen sich auch auf die Finanzierung des Insolvenzfonds beziehen können, ist doch davon auszugehen, dass die große Mehrheit der Änderungen der Satzung künftig rein vereinsrechtlicher Natur ist. Opferschutz? Das war jetzt die Frage noch von Herrn Benner. Wo wird oder was sind die Benefits der Richtlinie? Es ist auch aus meiner Sicht so, dass der Opferschutz noch einmal gestärkt wird. Opferschutz, Verkehrsopferschutz, weil erkennbares Ziel natürlich auch aufgrund der Rechtsprechung des EuGH ist, dass Opfer von Verkehrsunfällen immer jemanden haben sollen, der solvent genug ist, diese Schadensfälle auch zu bezahlen. Eine einzige Ausnahme wurde gemacht, dass die Fahrzeuge, die man wirklich unter keinen Umständen benutzen darf auf öffentlichem Gelände, sondern ausschließlich auf dem Privat- oder Betriebsgelände, nur für diesen kleinen Teilbereich und nur wenn es ausschließliche Nutzung dort ist, sieht man da weiterhin vor, dass ein Verkehrsunfallopfer tatsächlich eben nicht diesen Schutz genießen können soll.

Ansonsten, man sieht es ja auch noch mal daran, dass die Insolvenzfonds institutionalisiert worden sind, soll es wirklich den einen umfassenden Schutz im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum geben für Verkehrsoffer. Unsere Umsetzung, wie sie jetzt gerade vor uns liegt, kommt diesem Ziel wirklich nicht nur nahe, sondern verwirklicht das Ziel.

Abg. **Stephan Mayer (Altötting)** (Vorsitz): Ich danke Ihnen sehr herzlich, liebe Frau Schwarz. Wir sind damit am Ende der zweiten Antwortrunde. Ich schaue jetzt in die Runde der Kolleginnen und Kollegen, ob noch Bedarf besteht für eine etwaige, nicht verbindliche, aber mögliche dritte Frageunde. Das ist aber offenkundig nicht der Fall. Dann darf ich zum Abschluss unserer heutigen Sachverständigenanhörung kommen. Ich darf allen voran Ihnen, liebe Sachverständige, noch einmal ganz herzlich danken, nicht nur für Ihr Kommen, sondern vor allem auch für Ihre, sehr instruktiven und auch sehr wichtigen Erläuterungen, sowohl in schriftlicher Form als auch jetzt, insbesondere in mündlicher Form. Ich darf Ihnen noch einmal ausdrücklich versichern, dass Ihre Erläuterungen, Ihre Eingaben, Ihre Stellungnahmen von ganz entscheidender Wichtigkeit, von ganz entscheidender Bedeutung für die Willensbildung des Parlamentes sind, insbesondere für die Meinungsfindung und Entscheidungsfindung hier im zuständigen federführenden Rechtsausschuss. Deswegen auch noch mal stellvertretend für alle Kolleginnen und Kollegen ein ganz herzliches Dankeschön. Ich wünsche Ihnen ein gutes Nachhause-Kommen und vielleicht sehen wir uns an ähnlicher Stelle mal wieder. Alles Gute! Ich beende hiermit die 77. Sitzung des Rechtsausschusses.

Schluss der Sitzung: 09:36 Uhr

Stephan Mayer (Altötting), MdB  
**Vorsitz**