

Kapitel 25 Versicherungsbetrug

Schrifttum

Arendt Der manipulierte Verkehrsunfall, NJW-Spezial 2005, 447 ff.; *Ayasse* Betrug zu Lasten der Versicherungswirtschaft – kein Kavaliersdelikt, VersR 1989, 778 ff.; *Berthold* Der Betrug zum Nachteil von Versicherungen, Schriftenreihe zu aktuellen Themen der Schadenversicherung, e+s rueck, 2005; *Birkner* Der »manipulierte« Verkehrsunfall, zfs 1994, 113 ff.; *Bruck/Möller* Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 9. Aufl., München 2008; *Burmann/Heß/Stahl* Versicherungsrecht im Straßenverkehr, 2. Aufl., München 2010; *Cambell* Insurance and Crime New York und London 1902; *Dannert* Beweiserleichterungen im Verkehrshaftpflichtrecht, zfs 2005, 5 ff. und 64 ff. und 115 ff.; *Diehl* Der Nachweis des versicherten Kfz-Diebstahls, zfs 2000, 187 ff.; *Etzel* Versicherungsbetrug in Allgemeiner Haftpflicht (I und II) unter besonderer Berücksichtigung von Brillenschäden und sogenannten »Speerwurf-Schäden«, VW 1994, 701 ff. und 768 ff.; *Farny* Das Versicherungsverbrechen, Berlin 1959; *Feyock/Jacobsen/Lemor* Kraftfahrtversicherung, 3. Aufl., München 2009; *Freyberger* Neues vom manipulierten Verkehrsunfall: Der gutgläubige Eigentümer, VersR 1998, 1214 ff.; *ders.* Die Vertretung des Beklagten beim gestellten Unfall aus standesrechtlicher und prozessualer Sicht, VersR 1991, 22 ff.; *Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft* Kraftfahrzeugbrände 1 + 2, Berlin 2004; *Halm/Kreuter/Schwab* AKB – Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung, Köln 2010; *Himmelreich/Halm/Staab* Handbuch der Kfz-Schadenregulierung, 2. Aufl. 2012; *Knaus/Wambach* Versicherungsbetrug aus vertragshistorischer Sicht, ZVersWiss 2003, 9 ff.; *Krumbholz* Rechtsfragen zum manipulierten Unfall, DAR 2004, 67 ff.; *König* Manipulierte Verkehrsunfälle, Hilden 2001; *Lemcke* Probleme des Haftpflichtprozesses bei behaupteter Unfallmanipulation, r+s 1993, 121 ff. und 161 ff.; *ders.* Die Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Hamm zum Verkehrs-Haftpflichtrecht in den Jahren 1994–1996, DAR 1997, 41 ff.; *ders.* Neue Wege zur Abwehr des Versicherungsbetruges in der Haftpflichtversicherung?, VersR 1995, 989 ff.; *Looschelders/Pohlmann* Versicherungsvertragsgesetz, Köln 2009; *Marlow/Spuhl* Das neue VVG kompakt, 4. Aufl., Karlsruhe 2010; *Meiendresch* Eigener Anwalt bei »fingiertem« Unfall? r+s 2005, 50 ff.; *Meschkat/Nauert* VVG-Quoten, Köln 2008; *Müller* Die dunklen Seiten des Geschäfts, VW 2002, 1704 ff.; *Nugel* Alles, nichts oder 5.000 €? Der Regress des Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers gegenüber dem Versicherungsnehmer auf Grund einer Obliegenheitsverletzung nach der VVG Reform, NZV 2008, 11 ff.; *Pohlmann* Beweislast für das Verschulden des Versicherungsnehmers bei Obliegenheitsverletzungen, VersR 2008, 437 ff.; *Prössl/Martin* Versicherungsvertragsgesetz, 28. Aufl., 2010; *Richter* Checkliste für die Unfallregulierung mit der Kaskoversicherung, SVR 2010, 217 ff.; *Ripke* Wann führt die Verletzung von Aufklärungsobliegenheiten zur Leistungsfreiheit des Versicherers? VersR 2006, 774 ff.; *Rixecker* Zur Leistungsfreiheit des Versicherers bei Berichtigung von unrichtigen Angaben in der Schadensanzeige, zfs 2002, 140 ff.; *ders.* Rechtsfragen der Quotenbildung nach dem VVG, zfs 2009, 5 ff.; *Römer* Der Kraftfahrzeugdiebstahl als Versicherungsfall, NJW 1996, 2329 ff.; *Scheffler* Strafbare Verkehrsunfallprovokation durch rechtmäßiges Verhalten?, NZV 1993, 463 ff.; *Seier* Zu den strafrechtlichen Folgen des Anhaltens eines Fahrzeugs zum Zweck der Provokation eines Auffahrunfalls (f), NZV 1992, 158 ff.; *Staab* Betrug in der Kfz-Haftpflichtversicherung, 1991; *ders.* Materiell- und prozessrechtliche Aspekte des Betruges in der KH-Versicherung, in Meschkat/Nauert, Betrug in der Kraftfahrzeugversicherung, 2008; *Stiefell/Maier* Kommentar zu den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung 18. Aufl. München 2010; *Weiß* Unfallschadenmanagement durch Kfz-Sachverständige – Grenzen vor dem Hintergrund des RDG, NZV 2010, 386; *Winkler* Falsche Angaben des Versicherungsnehmers, NJW 2002, 424 ff.

Übersicht

| | Rdn. |
|-------------------------------------------------------------------|------|
| I. Einleitung | 1 |
| II. Kfz-Haftpflichtversicherung. | 16 |
| 1. Allgemeines | 16 |
| 2. Erscheinungsformen von manipulierten Verkehrsunfällen. | 22 |
| a) Provozierter Verkehrsunfall | 22 |
| aa) Vorfahrtssituation | 24 |
| bb) Auffahrsituation | 28 |
| cc) Spurwechsel. | 31 |
| dd) Beweisprobleme der Versicherer und Lösungswege | 32 |
| ee) Strafbarkeit des Provokateurs. | 49 |
| b) Verabredeter oder gestellter Unfall | 54 |
| aa) Fallbeispiele. | 59 |

| | | |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------|
| bb) | Sonderformen bei gestellten Unfällen | 69 |
| aaa) | Berliner Modell | 70 |
| bbb) | Mietwagenfälle | 72 |
| ccc) | Checkliste zur Feststellung der Einwilligung beim manipulierten Verkehrsunfall | 83 |
| c) | Ausgenutzter Unfall | 93 |
| d) | Papierunfall | 94 |
| e) | Fingierter Verkehrsunfall | 95 |
| 3. | Beweisfragen | 97 |
| a) | Rechtsgutsverletzung | 98 |
| b) | Einwilligung | 99 |
| c) | Schadensumfang | 100 |
| III. | Kfz-Kaskoversicherung | 103 |
| 1. | Obliegenheitsverletzungen | 105 |
| a) | Schadenanzeige | 107b |
| aa) | Rechtlicher Hintergrund | 107b |
| bb) | Form der Schadenanzeige | 107c |
| cc) | Frist | 107d |
| dd) | Deutlich gestalteter Hinweis auf Obliegenheiten | 107e |
| ee) | Kausalität, Verschulden | 107f |
| ff) | Einzelfälle | 107g |
| gg) | Früher begangene Unredlichkeiten | 107h |
| b) | Sachverhalt | 108 |
| c) | Gesamtfahrleistung des Kraftfahrzeugs | 116 |
| d) | Vorsteuerabzugsberechtigung | 126 |
| e) | Gezahlter Kaufpreis | 127 |
| f) | Vorschäden | 131 |
| g) | Fahrzeugschlüssel | 140 |
| h) | Korrektur von Falschangaben | 150 |
| i) | Kenntnis des Versicherers | 166 |
| j) | Belehrung | 170 |
| 2. | Häufig auftretende Erscheinungsformen | 183 |
| a) | Totalentwendung | 183 |
| aa) | Äußeres Bild | 185 |
| bb) | Glaubwürdigkeit des Versicherungsnehmers | 192 |
| cc) | Beweismittel | 199 |
| dd) | Begleitumstände der Vortäuschung einer Totalentwendung | 202a |
| ee) | Alternative Möglichkeiten des Fahrzeugverlusts | 202e |
| b) | Brand | 203 |
| c) | Totalentwendung und anschließender Brand | 225 |
| d) | Betrug bei Glasschäden in der Teilkasko | 229 |
| e) | Wildausweichschäden | 240 |

I. Einleitung

Versicherungsbetrug ist kein »Kavaliersdelikt« und trotzdem allgegenwärtig. Die Kunst der Betrugsabwehr besteht vor allem darin, im täglichen Massengeschäft der Regulierung von Verkehrsunfällen so die Spreu vom Weizen zu trennen, dass einerseits möglichst viele Betrugsversuche vereitelt werden und andererseits dadurch die Bearbeitungskosten für Personal und Technikeinsatz nicht über Gebühr aufgebläht und die redlichen Geschädigten und Anspruchsteller nicht unnötig, z.B. durch lange Bearbeitungszeiten, belastet werden.

Eine Studie der GfK Finanzmarktforschung aus dem Jahr 2011, durchgeführt im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), zeigt, dass Versicherungsbetrug in

allen Gruppen unserer Gesellschaft verbreitet ist.¹ Jeder Fünfte sieht im Versicherungsbetrug danach nur ein Kavaliersdelikt. Am meisten betroffen sind, anders als vielleicht erwartet, nicht die Kfz-Versicherungen, sondern die private Haftpflicht- und die Hausratversicherung. 40 % der Bürger glauben, in diesen beiden zuletzt genannten Sparten eine Versicherung verhältnismäßig leicht betrügen zu können. Jeweils 23 % der Befragten sind aber auch der Meinung, dass es leicht sei, in der Kfz-Haftpflicht- bzw. in der Kfz-Kaskoversicherung zu betrügen. 12 % der Haushalte geben in der GfK-Befragung sogar zu, schon einmal, vor allem durch Bekannte und Verwandte, auf einen Versicherungsbetrug in den letzten fünf Jahren angesprochen worden zu sein. 4 % der Haushalte räumten in der GfK-Befragung ein, in den letzten fünf Jahren Versicherungsbetrug begangen zu haben.² Weitere 7 % teilten mit, in ihrem unmittelbaren Umfeld bereits von einem Betrug erfahren zu haben. Nur 78 % der Befragten versicherten, nichts mit Versicherungsbetrug zu tun zu haben.

Versicherungsbetrug wird praktiziert, seit es Versicherungen gibt.³ In der Literatur haben sich bereits Anfang des 20. Jahrhunderts Autoren mit dieser Erscheinungsform intensiver auseinandergesetzt. So vertrat z.B. *Cambell* die Auffassung, dass das Versicherungswesen als solches zum Missbrauch reize.⁴ *Farny* sah es dann im Jahre 1959 als eine Eigenschaft des Versicherungsverbrechens an, dass dieser seinen Angriff stets auf das Vermögen der betrogenen Versicherungsgesellschaft zu richten glaubt, und wirtschaftlich gesehen aber die tatsächlich Geschädigten die Versicherten bei der betroffenen Gesellschaft seien.⁵ Das Problem ist also altbekannt und bis heute ungelöst, die wesentlichen Erscheinungsformen sind im Grunde in allen Versicherungssparten gleich, selbst wenn immer wieder neue Begehungsvarianten auftreten.

Angesichts dieser »Bedrohungssituation« ist es nur allzu verständlich, dass sich die Versicherungswirtschaft intensiv mit der Frage beschäftigt, wie man tatsächlich und rechtlich dieser Lage Herr werden kann.⁶ Auffallend ist dabei jedoch, dass einerseits kein deutscher Versicherer den aktuellen Befragungsergebnissen⁷ widerspricht, dass andererseits aber auch kein Versicherer von der eigenen Betrugsabwehr Erfolge in einer auch nur annähernden Größenordnung berichten kann.

- 3 Diese »Rahmenbedingungen« machen verständlich, warum gerade in der Kfz-Versicherung Betrügerbanden tätig sind. Exemplarisch für den Kraftfahrtschadensbereich sei der Betrugskomplex »Speyerer Kreis« angeführt, der für einen hochgradig und vielschichtig organisierten Versicherungsbetrug steht und damit zur organisierten Kriminalität zählt. 7.740 Karambolagen mit 7.049 Fahrzeugen und 8.087 Beteiligten gingen auf das Konto der Bande, die als **Speyerer Kreis** aktenkundig wurde. Unter der Leitung eines indischen Kochs hatten etwa 1.000 Personen – Deutsche, Asiaten, Türken und Amerikaner – Hunderte von Autos für vorgetäuschte Unfälle präpariert, geeignete Crash-Plätze ausgekundschaftet und bereitwillige Helfer mit Honoraren von 1.000 bis 1.500 Mark »bestochen«, damit diese als Unfallfahrer auftraten.⁸
- 4 Eine weitere signifikante Erscheinung in den 1990er Jahren waren – in der Kfz-Kaskoversicherung – die sog. »**Speerwurfschäden**«. Hierbei ging es um angebliche mut- oder böswillige Beschädigungen von Wohnanhängern, bei denen fast jedes Teil der Außenhaut des Wohnanhängers mit einem spitzen Gegenstand durchbohrt wurde. Auffällig war, dass die Beschädigungen mit Bedacht vorgenommen wurden und die Isolierung nicht beschädigt wurde. Eine Reparatur konnte mit ge-

1 Pressemitteilung des *GDV* vom 12.07.2011; <http://tinyurl.com/3pdbjln> (Stand 01.09.2011).

2 Aber 11 % der Befragten wollen sich nicht äußern, ob sie in den vergangenen fünf Jahren einen Versicherungsbetrug begangen haben.

3 *Knaus/Wambach ZVersWiss* 2003, 9 ff.

4 *Cambell* S. 4.

5 *Farny* S. 21.

6 Hierzu z.B. die Pressemitteilung des *GDV* vom 12.07.2011; *Berthold* Betrug zum Nachteil von Versicherungen, S. 4 ff.

7 Z.B. *Ayasse* VersR 1989, 778, zu früheren Erkenntnissen und Befragungen.

8 FOCUS Magazin 2011, Nr. 26: <http://tinyurl.com/3ce47wb> (Stand 01.09.2011).

ringem Aufwand vorgenommen werden (und sei es teilweise durch das Überkleben mit dem Nationalitätskennzeichen). Im Gegensatz zum geringen Aufwand bewegten sich die Schäden damals im Bereich zwischen DM 10.000 und DM 30.000.⁹

(unbesetzt)

5

Versicherungsbetrug ist selbstverständlich nicht nur ein deutsches Problem. Vielmehr stellt sich Versicherungsbetrug als grenzübergreifendes und europäisches Phänomen dar; so waren teilweise bei Betrügereien Personen aus mehrere Länder beteiligt, die Tatorte befanden sich auch bei Betrug gegenüber deutschen Versicherungsunternehmen auch im Ausland oder es kommen sogar Personen aus dem Ausland nach Deutschland, nur um kurzfristig betrügerische Machenschaften in Geld umzusetzen und direkt danach wieder den Weg in die Heimat antreten.

6

Ein Blick über den europäischen Tellerrand hinaus in die Vereinigten Staaten zeigt, dass auch dort rege Versicherungsbetrug betrieben wird. Schätzungen zufolge soll sich das jährliche Betrugsmaß zwischen € 20 und 70 Mrd. abspielen, während in einer rückblickenden Statistik auf Deutschland bezogen von Summen bis zu € 5 Mrd. die Rede ist.¹⁰ Das entspricht ca. 4 % der gesamten Beitragseinnahmen. Europaweit wird das Volumen auf € 15 bis 16 Mrd. geschätzt. Der Schaden für die Versicherungswirtschaft könnte noch weitaus höher sein, denn die Dunkelziffer der nicht aufgedeckten Betrugsfälle ist nach wie vor groß.

7

Die erfolgreiche Abwehr des Versicherungsbetruges in der Kraftfahrthaftpflicht- und der Kaskoversicherung¹¹ erfordert neben einen »wachen Blick« für die betrugsverdächtigen Auffälligkeiten vor allem die sichere Beherrschung der materiell- und prozessrechtlichen Themen rund um den Verkehrsunfall.¹²

8

(unbesetzt)

9–15

II. Kfz-Haftpflichtversicherung

1. Allgemeines

In Deutschland hat der Geschädigte nach einem Unfall grundsätzlich die Wahlmöglichkeit, ob er den Schaden durch Reparatur oder Ersatzbeschaffung tatsächlich beseitigt oder ob er sich nur den dafür erforderlich Betrag aushändigen lässt und dann anderweitig verwendet (Dispositionsbefugnis).¹³ Dieses in § 249 Abs. 2 S. 1 BGB normierte Privileg begünstigt Betrügereien.¹⁴ Den Nachweis, ob man das beschädigte Fahrzeug vollständig oder auch nur teilweise repariert hat, muss man nicht erbringen. Damit kann man einerseits aus anderen Unfällen vorgeschädigte Fahrzeuge für den Versicherungsbetrug verwenden, um den alten Schaden einem anderen Ereignis unterzuschreiben und also erneut abzurechnen. Müsste jeder Schaden sogleich repartiert werden, wäre diese Möglichkeit nicht gegeben. Andererseits ist der Versicherungsbetrüger in der »Verwendung« der erlangten finanziellen Mittel »frei«. Auch das macht den Reiz des Versicherungsbetruges im deutschen Haftungsrecht (teilweise) aus.

16

⁹ Etzel VW 1994, 701 ff.

¹⁰ Müller VW 2002, 1704 ff.

¹¹ Das bedeutet nicht, dass es z.B. in der Verkehrsrechtsschutzversicherung nicht auch Versicherungsbetrug gäbe.

¹² Zu den Besonderheiten der Prozessführung (z.B. anwaltliche Interessenkollision, Streitbeitritt, Bindungswirkung des Haftpflichturteils) vgl. *Homp/Mertens* in *Himmelreich/Halm/Staab*, Handbuch der Kfz-Schadensregulierung, Kap. 24, Rn. 92 ff.

¹³ BGH vom 23.05.2006 (VI ZR 192/05), NJW 2006, 2179, 2180 = NZV 2006, 459 = VersR 2006, 1236.

¹⁴ OLG Frankfurt VersR 1997, 1507.

- 17 Mit der Änderung des Schadensersatzrechts war beabsichtigt, dass die fiktive Schadensabrechnung zugunsten einer fachgerechten Reparatur in einer Fachwerkstatt und gleichzeitig auch die Schwarzarbeit zurückgedrängt werden sollten. Zusätzlich war es das Ziel, den Anreiz zum Versicherungsbetrug zu mindern und Schlechtreparaturen mit Auswirkung auf die Verkehrssicherheit von Fahrzeugen entgegenzuwirken.

In diesem Zusammenhang wurde seinerzeit ein Abschlag bei der fiktiven Schadensabrechnung von 25 % (damals 16 % Mehrwertsteuer und 9 % Sozialabgaben) diskutiert. Diese Höhe beeinflusst den Anreiz, Versicherungsbetrug zu begehen, in der Weise, dass die »Wertschöpfung« aus einem betrügerischen Schadensfall gemindert, der Betrug damit weniger attraktiv wird.¹⁵ Bekanntlich ist es nur zum Abzug der Mehrwertsteuer gekommen, die nur beansprucht werden kann, wenn und soweit sich tatsächlich angefallen ist (§ 249 Abs. 2 S. 2 BGB). Dies hat zwar bei betrügerischer fiktiver Schadensabrechnung den »Vermögensvorteil« verringert, sich aber nicht präventiv ausgewirkt. Die Gesetzesänderung hat Betrüger, soweit sie von ihr überhaupt vor dem jeweiligen Tatentschluss Kenntnis hatten, nicht von ihrer Tat abgehalten. Gefälschte Rechnungen, durch deren Vorlage die Mehrwertsteuerzahlung erreicht werden soll, sprechen eher eine andere Sprache: man hat sich auf die Gesetzesänderung »eingestellt«.

- 18 (*unbesetzt*)

- 19 Den behaupteten Schadensersatzanspruch geltend zu machen, ist einfach. Ein Sachverständigen-gutachten oder ein Kostenvoranschlag, jeweils selbstverständlich mit Fotos, auf denen z.B. der vorhandene erhebliche Vorschaden nicht erkennbar ist, wird vorgelegt. Es liegt nicht fernab jeglicher Wahrscheinlichkeit, dass in manchen Fällen auch Werkstätten und Sachverständige aktiv am Versicherungsbetrug beteiligt und bandenmäßig organisiert sind. In vielen Fällen wird aber, z.B. beim erkennbaren Vorschaden, nur »ein Auge zugedrückt« und das Gutachten oder der Kostenvorschlag beinhalten zwar dessen Beseitigung, verschweigen aber die offensichtliche Zuordnung zu einem Vorschaden (z.B. erkennbare Rostanhaftungen).

- 20 (*unbesetzt*)

- 21 Der Kreis der beteiligten Personen kann sich (in Ausnahmefällen) auch um andere, z.B. Mietwagenunternehmen und Rechtsanwälte, erweitern. Ein Unfallhelferring, der meistens aus einem Abschleppunternehmen, einem Autovermieter, einer Werkstatt und einem Rechtsanwalt besteht, übernimmt es, die Schadensersatzansprüche des Geschädigten selbst durchzusetzen.¹⁶ Der Geschädigte unterschreibt meistens eine Vielzahl von Papieren, darunter Abtretungen und eine Anwaltsvollmacht.¹⁷ Hierin liegt ein Verstoß gegen Art. 1 § 1 RBERG (a.F.) bzw. § 5 RDG.¹⁸ Der Unfallhelferring setzt seine eigenen Interessen durch, ohne auf die des Geschädigten Rücksicht zu nehmen. Das RBERG bzw. RDG soll den Unfallgeschädigten jedoch davor schützen, durch unsachgemäße Besorgung seiner Rechtsangelegenheit benachteiligt zu werden. Bei all diesen Unfallhelferring-Konstellationen besteht die Gefahr, dass diesem Schutzzweck zuwidergehandelt würde. Insofern ist die Problematik der Unfallhelferringe ein weiterer Baustein im gesamten Betrugs-konstrukt.

¹⁵ *Dornwald*, 38. Verkehrsgerichtstag Goslar 2000 zum Thema sachgerechtere Kfz-Schadensberechnung, s.a. VW 2000, 674 ff.

¹⁶ Zu Unfallhelferringen z.B. *BGH* v. 06.11.1973 (VI ZR 194/71), NJW 1974, 50; v. 09.10.1975 (III ZR 31/73), NJW 1977, 38.

¹⁷ Zu den Voraussetzungen an die Unwirksamkeit der Anwaltsvollmacht *BGH* v. 20.06.2006 (VI ZB 75/05), NJW 2006, 2910.

¹⁸ Zur Übertragbarkeit der Rechtsprechung zum RBERG auf das neue RDG: *Weiß* NZV 2010, 386, 387.

2. Erscheinungsformen von manipulierten Verkehrsunfällen¹⁹

a) Provozierter Verkehrsunfall

Beim provozierten Unfall wird die Arglosigkeit eines weiteren Verkehrsteilnehmers ausgenutzt, 22 um einen Unfall herbeizuführen. Nicht ausgeschlossen werden kann, dass das Ereignis zu einer (körperlichen) Gefährdung von Täter und Opfer führt, zumal der genaue Unfallverlauf weder für den Täter und schon gar nicht für das Opfer vorhersehbar ist. Das heimtückische Verhalten des Provokateurs macht die Tat besonders gefährlich. Charakteristisch ist, dass sich Täter und Opfer nicht kennen. Eindeutiges Ziel des Täters ist, sein als »Waffe« eingesetztes Fahrzeug wirtschaftlich zu nutzen, indem etwaige Vorschäden/Altschäden, die nicht oder nur unzureichend repariert wurden, nochmals abgerechnet werden sollen. Beweisthema ist die Einwilligung des Berechtigten in die Beschädigung des eigenen Fahrzeuges. Sie beruht auf einem Willensentschluss, der bei der Kategorie »provozierter Unfall« in die Tat umgesetzt wird, ohne den Unfallgegner vorher über die Beschädigungsabsicht informiert zu haben.²⁰ Beim provozierten Unfall kann die Überzeugungsbildung des Gerichts durch eine Vielzahl von typischen Umständen herbeigeführt werden, die in ihrem Zusammenwirken nach der Lebenserfahrung den Schluss zulassen, dass der Unfall vorsätzlich herbeigeführt worden ist.²¹

Folgende Tatvarianten beschäftigen den Kraftfahrthaftpflichtversicherer am meisten: 23

aa) Vorfahrtssituation

In dieser Konstellation wird eine bestehende Vorfahrt des Täters zum Nachteil des Opfers missbraucht. Der Täter selbst »luert« seinem Opfer meist an einer ihm bekannten Stelle in seiner Wohnumgebung auf, verlangsamt seine Fahrt, gibt z.B. dem nicht vorfahrtberechtigten Opfer per Handsignal ein Zeichen, dass er seine Vorfahrt aufgibt und beschleunigt dann urplötzlich und steuert auf das Fahrzeug des Opfers zu. Die anschließende Kollision kann nicht mehr vermieden werden; und der Täter ist zudem darauf bedacht, dass keine Zeugen am Tatort zugegen sind, damit die Beweislage im Zweifel noch günstiger für ihn erscheint. 24

Das OLG Hamm²² hatte in einem Fall der Vorfahrtssituation zugunsten des Opfers entschieden. 25 In der Begründung zieht es die Haftungsabwägung des § 17 StVG heran. Der Verursachungsbeitrag des vorsätzlich Handelnden, der die Vorfahrt erzwingen will und den Zusammenstoß gezielt herbeiführt, ließe den Verursachungsbeitrag desjenigen, der die Vorfahrt missachte, völlig dahinter zurückstehen. Dabei müsse sich der jeweilige Fahrzeughalter den Verursachungsbeitrag des Führers seines Fahrzeuges nach den allgemeinen Sätzen in der Weise zurechnen lassen, dass die Verursachungsbeiträge des Halters und des Fahrers zu einer Haftungseinheit verschmelzen.²³ Das gelte auch in dem Fall, dass der Fahrzeugführer den Schaden ohne Kenntnis des Halters vorsätzlich herbeigeführt hat.²⁴

Das Kammergericht²⁵ bestätigte diese Ansicht 2010 in einem Hinweisbeschluss: Steht die Provokation des Unfalls durch den Führer des einen Kfz fest, ist dadurch die Betriebsgefahr dieses Fahrzeuges erheblich erhöht. Dies ist bei der Abwägung nach § 17 StVG zu berücksichtigen und geht zu Lasten des klagenden Eigentümers und Halters des Fahrzeuges, der das Fahrzeug selbst nicht geführt hat. Der Nachweis einer Absprache zwischen Eigentümer und Fahrer ist insoweit nicht erforderlich. 26

19 Zu den Erscheinungsformen s.a. *Lemcke* DAR 1997, 53 ff.; *Born* NZV 1996, 257 ff.

20 *OLG Düsseldorf* VersR 1997, 337.

21 *BGH* v. 28.03.1989 (VI ZR 232/88), r+s 1989, 181.

22 *OLG Hamm* r+s 2003, 343.

23 *OLG Hamm* VersR 1998, 734.

24 *OLG Hamm* VersR 1993, 1372.

25 *KG* SVR 2011, 225.

- 27 Einen anderen Fall hatte das *OLG Frankfurt*²⁶ zu entscheiden: Der wartepflichtige Beklagte überquerte eine Kreuzung. Nachdem er den Kreuzungsbereich schon fast verlassen hatte, fuhr der von rechts kommende, vorfahrtsberechtigte Kläger gegen die hintere Ecke seines PKW. Der Kläger behauptet, der Beklagte müsse plötzlich vom Fahrbahnrand aus angefahren sein. Nach der Beweisaufnahme stand fest, dass im Frontbereich des Klägers lediglich ein kleiner Teil des Schadens aus dem Ereignis herrühren kann. Das *LG* hatte dem Begehren des Klägers zu DM 2.000 statt geforderter DM 9.000 stattgegeben. Das *OLG* hat die Klage aber insgesamt abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, dass der Kläger zum Unfallverlauf und zu den Unfallfolgen falsche Angaben gemacht habe, weshalb die Umstände für eine gezielte Herbeiführung des Unfalls sprächen. Damit sei die Beschädigung seines Fahrzeuges nicht rechtswidrig. Aufgrund der falschen Aussage zum Schadensumfang kann mithin nicht ausgeschlossen werden, dass auch die kompatiblen Schäden durch ein früheres Ereignis herbeigeführt worden seien.

bb) Auffahrsituation

- 28 Auch bei dieser Variante wird die Kollision bewusst einseitig herbeigeführt.
- 29 Der Beweis des ersten Anscheins spricht gegen den Auffahrenden. Die Erklärungen, warum der Täter gebremst habe, klingen nach dem Ereignis oft schlüssig. So wird vorgetragen, dass unvermittelt ein Fußgänger die Fahrbahn betreten habe, weshalb der Täter bremsen musste, die Ampel sei von grün auf gelb umgesprungen oder ein vorausfahrendes Fahrzeug sei, ohne es anzuzeigen, abgebogen. Zeugen sind vielfach keine vorhanden. Die Personalien der angeblichen Fußgänger gibt es auch nicht, ebenso wenig das amtliche Kennzeichen des vorausfahrenden, unerwartet abbiegenden Fahrzeuges. In Stauphasen auf Autobahnen haben die Täter »Neuland« entdeckt. Zwar gehört der Standstreifen zum öffentlichen Verkehrsraum. Viele ungeduldige Autofahrer nutzen ihn aber in unzulässiger Weise, um den Stau schnell hinter sich zu lassen. Der Täter wartet das Wiedereinfädeln des auf dem Standstreifen Fahrenden ab und bremst, kurz bevor dieser den Einfädelvorgang abgeschlossen hat, abrupt ab, wodurch es zur Kollision kommt. Auf den ersten Blick ist die Sachlage klar.
- 30 Die Überzeugungsbildung des Gerichts, dass der Auffahrunfall vorsätzlich herbeigeführt worden ist, kann durch eine Vielzahl von typischen Umständen herbeigeführt werden. Typische Umstände sind insbesondere plötzliches, unplausibel begründetes Abbremsen des Pkw bis in den Stand auf freier Strecke mitten in der Fahrbahnhälfte trotz eines nachfolgenden Pkw und die Instandsetzung des Fahrzeuges jeweils in Eigenregie oder Abrechnung auf der Basis eines ersichtlich falschen Gutachtens.²⁷

cc) Spurwechsel

- 31 An Fahrbahnverengungen vor Baustellen oder an nebeneinander befindlichen, in eine Richtung führenden Fahrspuren wartet der Täter den Augenblick ab, in dem der involvierte Fahrer des anderen beteiligten Fahrzeuges den Fahrspurwechsel durchführen will. Dabei befindet sich der Täter im »toten Winkel« des Seitenspiegels und beschleunigt nochmals. Es kommt zur Kollision, der Täter hat sein Fahrzeug mit einer Abbremsung gestoppt, Bremsspuren befinden sich auf der Fahrbahn, die die Querposition seines eigenen Fahrzeuges innerhalb seiner Fahrspur beweisbar dokumentieren.

dd) Beweisprobleme der Versicherer und Lösungswege

- 32 In den vorstehend angeführten Fällen hat der Provokateur in die Beschädigung seines Fahrzeuges eingewilligt. Ein Schadenersatzanspruch steht ihm somit nicht zu. Das Opfer seinerseits kann den Provokateur wegen Sachbeschädigung in Anspruch nehmen. Sein eigenes Fehlverhalten hat im

²⁶ *OLG Frankfurt* zfs 2005, 69.

²⁷ *OLG Hamm* r+s 1998, 192.

Rahmen der Abwägung nach § 17 StVG wegen des Vorsatzes des Provokateurs zurückzutreten.²⁸ Der Kraftfahrthaftpflichtversicherer des eigentlichen Schädigers (Provokateurs) ist aber wegen Vorsatzes gem. § 152 VVG a.F./§ 103 VVG n.F. leistungsfrei geworden.²⁹ Einziges Mittel des Opfers, entschädigt zu werden, ist die Inanspruchnahme der Verkehrshilfe.

Problematisch ist in diesen Fällen, ob der Nachweis gelingt, dass der Unfall wirklich provoziert war. Beweiserleichterungen kommen einem Anspruchsteller dann nicht mehr zugute, wenn eine Vielzahl von Verdachtsmomenten vorgetragen und bewiesen werden, wie sie üblicherweise bei fingierten Verkehrsunfällen festzustellen sind. Der *BGH* hat in zutreffender Weise ausgeführt, dass die Regeln des Anscheinsbeweises heranzuziehen sind, wenn bereits aufgrund der äußeren Umstände das typische äußere Bild eines Unfalls dafür spricht, dass der Schadensfall nicht zufällig stattgefunden hat. Im Rahmen der Beweislastverteilung trägt grundsätzlich der Versicherer die Beweislast dafür, ob ein Unfall manipuliert ist. Die Anforderungen, die an die Überzeugungsbildung des Gerichts gestellt werden, sind genau festgelegt. Es bedarf insofern keiner mathematisch lückenlosen Gewissheit, vielmehr genügt eine Häufung von Beweisanzeichen, die auf eine Manipulation hindeutet.³⁰

Ein Anhaltspunkt, den die Rechtsprechung (hier das *OLG Hamm*) bei der Entscheidung, ob eine Unfallprovokation vorliegt, zu Rate zieht, ist die Unfallohäufigkeit.³¹ Selbst dann, wenn ein Großteil der Fälle von verschiedenen Versicherern reguliert wurde und eine Unfallmanipulation nicht nachgewiesen werden konnte, ist für den letzten Fall nicht zwingend ebenfalls so zu entscheiden. Denn gerade eine ungewöhnliche Unfallohäufung gebietet es, eine kritische Betrachtung an den Tag zu legen. Die vom Täter vorgebrachten Einlassungen, dass er z.B. Berufskraftfahrer wäre oder mehrere Fahrzeuge hätte, konnten das *OLG Hamm* nicht überzeugen. Gerade die Tatsache, dass ein Täter viele Fahrzeuge benutzt, sei es zusätzlich von seiner alten Mutter, anderen Familienmitgliedern und Freunden als Fahrer, und in einem absehbaren Zeitraum viele Unfälle produziert, war für das *OLG Hamm* Anlass genug, sich mit den Fällen sehr gründlich auseinander zu setzen.

Die Rechtsprechung hat in einigen Entscheidungen konkret Stellung bezogen, wann die Unfallohäufigkeit als ausreichendes Indiz angesehen wird.

- Der *BGH*³² erachtete es als gewichtiges Indiz, dass der Täter in vier Unfälle innerhalb von vier Monaten an derselben Örtlichkeit involviert war. 36
- 20 Unfälle innerhalb von drei Jahren sah das *OLG Frankfurt*³³ als hinreichenden Beweis an. 37
- Auch 38 Unfälle in 2 ½ Jahren haben das *OLG Hamm*³⁴ dazu bewogen, eine Unfallprovokation anzunehmen. 38
- In einer weiteren Entscheidung waren neun Unfälle in 29 Monaten Grund genug, die Klage abzuweisen.³⁵ 39
- Erneut eine Unfallprovokation hatte das *OLG Hamm*³⁶ zu entscheiden, in dem der Kfz-Führer innerhalb von 26 Monaten an exakt der gleichen Unfallstelle in 20 Auffahrunfälle verwickelt gewesen war. Hier sprach allein schon die ungewöhnliche Unfallohäufung an jeweils derselben Einmündung in hohem Maß dafür, dass der Unfall absichtlich herbeigeführt worden war. 40
- Der gleiche Senat des *OLG Hamm* war abermals mit einer solchen Konstellation konfrontiert. Als Indiz für eine Unfallprovokation hatte er gewertet, dass der Geschädigte innerhalb von 41

28 *OLG Hamm* r+s 1997, 327.

29 *OLG Rostock* NJOZ 2010, 2263; *LG Bonn* r+s 1998, 461; *BGH* v. 15.12.1970 (VI ZR 97/69), NJW 1971, 459.

30 *BGH* v. 28.03.1989 (VI ZR 232/88), r+s 1989, 181.

31 *OLG Hamm* r+s 1997, 327 und 328.

32 *BGH* v. 28.03.1989 (VI ZR 232/88), r+s 1989, 181.

33 *OLG Frankfurt* MDR 1989, 458.

34 *OLG Hamm* DAR 1994, 278.

35 *OLG Hamm* r+s 1998, 192.

36 *OLG Hamm* r+s 1997, 328.

- 3 1/2 Jahren in insgesamt neun Unfälle involviert war – davon dreimal mit demselben Fahrzeug. Schon diese Unfallhäufigkeit erschien dem Gericht als ungewöhnlich.³⁷
- 42 – Eine Unfallprovokation nahm das *OLG Hamm*³⁸ auch in folgendem Fall an:
- 43 Die Beklagte verletzte an einer unübersichtlichen Einmündung die Vorfahrt des Ehemanns der Klägerin, der mit dem Fahrzeug der Klägerin innerhalb von zwei Jahren 11 Unfälle und mit einem anderen Fahrzeug acht weitere Unfälle hatte. Diese Unfallhäufigkeit war für sich ungewöhnlich. Zusätzlich wurde die Klage abgewiesen, da die analytische Begutachtung ergab, dass der Ehemann der Klägerin die Geschwindigkeit unmittelbar vor der Kollision erhöht hatte, statt zu bremsen.
- 44 Weitere Entscheidungen zeigen, dass die Unfallhäufigkeit ein ausschlaggebendes Kriterium sein kann:
- 45 – Der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs war wiederholt (fünf Mal) in kurzem Zeitraum (2006–2009) in Unfallereignisse verwickelt, die jeweils die Unfallgegner verschuldet haben sollen, wobei es bei einem Unfallereignis (zwei Wochen nach dem hiesigen) in unmittelbarer Nähe des hiesigen Unfallortes zu einer Äußerung des damaligen Gegners gekommen war, der Zeuge K. habe extra Gas gegeben.³⁹
- 46 – (*unbesetzt*)
- 47 – In einer jüngeren Entscheidung des *OLG Hamm*⁴⁰ waren sieben Unfälle innerhalb eines halben Jahres ausreichend, um die Klage abzuweisen.
- 48 – Demgegenüber verneinte das *OLG Köln*⁴¹ in einer Entscheidung ein provoziertes Ereignis. Bieten das Unfallgeschehen selbst und die damit zusammenhängenden Umstände keine hinreichenden Anhaltspunkte für einen provozierten Unfall, so reicht der Hinweis auf die häufige Verwicklung des Geschädigten oder seiner Angehörigen allein i.d.R. als Indiz nicht aus, den Vorwurf zu begründen, der Unfall sei provoziert. In dieser Entscheidung war der Sachverhalt im Vergleich zu den vorab angeführten Entscheidungen ein gänzlich anderer. Der Unfallablauf ergab schon keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine Provokation.

ee) Strafbarkeit des Provokateurs

- 49 Provozierte Unfälle erfüllen den Tatbestand des § 315b StGB Abs. 1 Nr. 2 StGB i.V.m. § 315 Abs. 3 Nr. 1 und 2 StGB (Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr).⁴² Geschütztes Rechtsgut ist die Sicherheit des Straßenverkehrs. Als konkretes Gefährungsdelikt werden im Rahmen der Vorschrift nur von außen kommende verkehrsfremde Eingriffe erfasst. Grundsätzlich ist die Vorschrift des § 315b StGB bei bloß vorschriftswidrigem Verkehrsverhalten nicht anwendbar.
- 50 Eine abschließende Regelung für Verstöße im ruhenden und fließenden Verkehr findet sich in § 315c StGB. In Ausnahmefällen greift aber § 315b StGB im ruhenden und fließenden Verkehr auch dann ein, wenn der Täter nicht nur einen (grob) verkehrswidrigen Verstoß i.S.d. § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB begeht, sondern einen verkehrsfremden (verkehrsfrendlichen) Eingriff i.S.d. Nr. 1–3 vornimmt, d.h. als Verkehrsteilnehmer einen »Verkehrsvorgang« zu einem Eingriff in den Straßenverkehr pervertiert.⁴³ Hiervon ist auszugehen, wenn der Täter (der Verkehrsteilnehmer) in der Absicht agiert, durch sein Verhalten ein anderes Fahrzeug zu schädigen oder in anderer Art und Weise erheblich verkehrsfremd auf den Verkehr einzuwirken.

³⁷ *OLG Hamm* VersR 1998, 383.

³⁸ *OLG Hamm* r+s 2003, 343.

³⁹ *KG SVR* 2011, 225.

⁴⁰ *OLG Hamm* zfs 2004, 68.

⁴¹ *OLG Köln* VersR 1999, 1166.

⁴² *BGH* v. 20.10.2009 (4 StR 408/09), NStZ 2010, 216 = NZV 2010, 261.

⁴³ *BGH* v. 16.10.2003 (4 StR 275/03), DAR 2004, 230; *BGH* v. 22.07.1999 (4 StR 90/99), VersR 1999, 1431; *OLG Hamm* zfs 2008, 292 ff.

Als Tathandlung ist nach Nr. 2 des § 315b Abs. 1 StGB das Hindernisbereiten aufgeführt. Ein solches liegt vor, wenn der Täter nach Straßeneinmündungen oder Ampelanlagen unvorhersehbar und ohne Anlass bremst, um nachfolgende Verkehrsteilnehmer auffahren zu lassen⁴⁴ und zwar auch im Fall einer Unfallprovokation durch scharfes Abbremsen bei Gelblicht.⁴⁵ Ob der Täter scheinbar rechtmäßig gehandelt hat, ist nicht entscheidungserheblich. Vielmehr steht die Benutzung des Fahrzeuges in verkehrsfeindlicher Absicht im Vordergrund, um sich im darauf folgenden Schadensfall einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen. 51

Die neuere Rechtsprechung des *BGH*⁴⁶ verlangt zusätzlich zu dem bewusst zweckwidrigen Einsatz eines Fahrzeuges in verkehrsfeindlicher Einstellung, dass das Fahrzeug mit mindestens bedingtem Schädigungsvorsatz eingesetzt wird. Er setzt beim Täter das Bewusstsein voraus, dass die geschützten Rechtsgüter (Leib, Leben und Sachwert) durch sein Verhalten in konkrete Gefahr gebracht werden. Dies dürfte hinsichtlich der Unfallprovokation bei jedem Täter der Fall sein. 52

§ 315b Abs. 3 StGB verweist auf § 315 Abs. 3 StGB, wonach die Tat zum Verbrechen wird, wenn der Täter entweder in der Absicht handelt, einen Unglücksfall herbeizuführen oder eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken. Eine Absicht nach dieser Bestimmung setzt voraus, dass der Wille des Täters darauf gerichtet ist, nicht nur eine Gefährdung, sondern einen Schaden herbeizuführen. Erforderlich ist deshalb, dass der Täter einen zielorientierten unbedingten direkten Vorsatz hat; von der Absicht zu unterscheiden ist das Motiv, d.h. der Beweggrund für die Tat.⁴⁷ 53

b) Verabredeter oder gestellter Unfall

Bei einem gestellten Ereignis⁴⁸ ist kein Unfall im Sinne eines zufälligen, unfreiwilligen Ereignisses gegeben. Eine Kollision hat tatsächlich, aber absichtlich stattgefunden. Diese Begehungsform ist eine in der Praxis häufig auftretende Variante des Versicherungsbetrugs. Geschädigter Täter und schädigender Täter verursachen den Unfall gemeinsam.⁴⁹ Verbrecherbanden organisieren sich, um damit ihren Lebensunterhalt zu bestreiten.⁵⁰ 54

In diesem Kontext wird auch der Begriff der sog. »Autobumser« gebraucht. Von den Tätern wird darauf Wert gelegt, dass der Unfall einfach zu realisieren und zudem für die ausführenden Personen nicht mit einer Gefährdung verbunden ist. Es kommt vor, dass Hinterhöfe dazu genutzt werden, Ereignisse zu fingieren. Überwiegend finden jedoch die verabredeten Unfälle im öffentlichen Straßenverkehr statt. Durch die polizeiliche Unfallaufnahme und die Erklärung des vermeintlichen Unfallverursachers direkt vor Ort, dass er Alleinverursacher ist, scheint die Haftung unstreitig zu sein. 55

Nicht unüblich ist es, dass die Täter, nachdem sich der Unfall ereignet hat, versuchen, den bereits von der Polizei dokumentierten Schaden weiter zu vergrößern. Nicht selten werden die Unfälle von Profis gestellt, die dann vor Eintreffen der Polizei durch unverdächtig erscheinende Personen 56

44 *BGH* v. 16.01.1992 (4 StR 591/91), NZV 1992, 325.

45 *BGH* v. 12.12.1991 (4 StR 488/91), NSStZ 1992, 182; *Seier* NZV 1992, 158 ff.; – a. A. *Scheffler* NZV 1993, 463 ff.

46 *BGH* v. 20.02.2003 (4 StR 228/02), NSStZ 2003, 486.

47 *OLG München* NZV 2006, 219.

48 Zu den prozessualen Besonderheiten: *Meiendresch* r+s 2005, 50; *Lemcke* VersR 1995, 989; *Freyberger* VersR 1991, 22; ausführlich auch *Staab*, S. 118 ff.

49 Der Versicherer hat in diesen Fällen gegenüber dem Fahrer, gegen den sich der Verdacht der Mittäterschaft richtet, im Haftpflichtprozess aber die »Rechtsschutzverpflichtung« aus dem Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag zu erfüllen. Er muss deswegen den Fahrer von den Kosten für die Vertretung durch einen eigenen Rechtsanwalt freihalten, obwohl er ihm als Streithelfer beigetreten ist und sein Prozessbevollmächtigter auf diesem Wege für beide Klageabweisung beantragt hat; *BGH* v. 15.09.2010 (IV ZR 107/09), NZV 2011, 21; vgl. insoweit auch *BGH* v. 06.07.2010 (VI ZB 31/08), NZV 2010, 561.

50 *Krumbholz* DAR 2004, 67 ff.

ausgetauscht werden. In diesem Zusammenhang spielt selbstverständlich immer wieder die Unfallrekonstruktion eine große Rolle.⁵¹

- 57 Auffahrunfälle, Vorfahrtsverletzungen oder das Fahren gegen abgestellte Fahrzeuge sind die »unauffälligsten« Konstellationen, in denen die gesetzliche Haftung und damit auch die des Haftpflichtversicherers gegeben ist. Bei dem gestellten Unfall handelt es sich um einen »echten« Unfall i.S.d. § 7 StVG. Die Einwilligung stellt sich lediglich als ein die Haftung ausschließender Rechtfertigungsgrund dar. Nach dem äußeren Bild besteht kein Zweifel an der Haftung aus den §§ 7, 18 StVG, 823, 831 BGB und damit auch der Eintrittspflicht des Haftpflichtversicherers nach § 3 Nr. 1 PflVG a.F./§ 115 Abs. 1 VVG n.F.
- 58 Bei gestellten Verkehrsunfällen ist – und dies hat besondere Relevanz für die Beweislastverteilung – auch die Ansicht vertreten worden, Wesensmerkmal eines Unfalls sei die Unfreiwilligkeit.⁵² Ein Verkehrsunfall, für den grundsätzlich nach § 7 Abs. 1 StVG eingestanden werden müsse, sei deswegen dann nicht gegeben, wenn das »Opfer« (der Fahrer des beteiligten geschädigten Fahrzeugs) in die Kollision eingewilligt habe.⁵³ Der BGH hat diese Ansicht aber schon früh verworfen, vor allem wegen der Wirkungen auf die Beweislastverteilung.⁵⁴ Die Einwilligung ist für den BGH vielmehr ein »allgemeiner Rechtfertigungsgrund«, für den der Schädiger die Beweislast trägt. In der gerichtlichen Praxis spielt diese Ansicht deswegen auch keine Rolle mehr.⁵⁵

aa) Fallbeispiele

- 59 Auch hier hat sich eine umfangreiche Kasuistik herausgebildet. Beispielhaft seien einige Entscheidungen angeführt:
- 60 – *Unfallörtlichkeit und Unfallzeit*
- 61 Der Kläger hat vorgetragen, dass er Schadensersatz begehre wegen der Schäden an seinem BMW, weil der Beklagte sein Fahrzeug mit seinem Porsche angefahren habe. Die Behauptung des Klägers, dass dies zu dem von ihm angegebenen Zeitpunkt an einem bestimmten Ort geschehen sei, sah das Gericht trotz Vorliegens der Kompatibilität der Schäden als nicht erwiesen an. Zeugen gab es nicht, und der Kläger hatte bereits einmal versucht, durch einen vorgetäuschten Unfall Versicherungsleistungen zu erschleichen.⁵⁶
- 62 – *Darstellung des Unfallgeschehens*
- 63 Nicht ganz unerhebliche Zweifel an der Darstellung des Unfallgeschehens durch den angeblich Geschädigten führen dazu, dass dieser beweisfällig bleibt. Dies gilt auch, wenn ein Zeuge vorhanden ist, dieser jedoch ebenfalls nicht glaubwürdig ist. Zweifel an der Glaubwürdigkeit können insbesondere bestehen, wenn die Beteiligten und Zeugen zu dem erst ein Jahr zurückliegenden »Unfall« nur Angaben zum Kerngeschehen machen können und weitere Indizien (hier: Luxuswagen und Schrottfahrzeug, nächtliche Uhrzeit, keine unabhängigen Zeugen) hinzukommen.⁵⁷
- 64 – *Häufung manipulationstypischer Indizien*
- 65 Bei einer auffälligen Häufung manipulationstypischer Indizien⁵⁸ wird der Anscheinsbeweis für einen gestellten Unfall nicht dadurch erschüttert, dass die Schäden an den beteiligten Fahrzeugen

51 *Burg/Brösdorf* zfs 2008, 254 ff.

52 Vgl. *Staab*, S. 20 ff.

53 So z.B. früher *OLG Köln* VersR 1975, 959, 960; 1975, 1128, 1129.

54 *BGH* v. 13.12.1977 (VI ZR 206/75), VersR 1978, 862, 864 (Revisionsentscheidung zu *OLG Köln*, VersR 1975, 1128).

55 Anders zuletzt *OLG Frankfurt* VersR 1980, 978; *AG Köln* r+s 1989, 47.

56 *OLG Hamburg* OLG R 2003, 107.

57 *OLG München* NJW-RR 2008, 1250; *LG Hamburg* VersR 2004, 1573.

58 *KG* VersR 2007, 126; *KG NZV* 2006, 88.

kompatibel sind. Indizien, die hier für einen gestellten Unfall sprechen, rechtfertigen in ihrer Gesamtschau nach der allgemeinen Lebenserfahrung den Schluss, dass das Unfallereignis auf einer Manipulation beruhte und der Kläger mit der Herbeiführung eines Schadens an seinem Fahrzeug einverstanden war. Auch wenn jedes einzelne Indiz einer natürlichen Erklärung zugeführt werden kann, lässt eine auffällige Häufung manipulationstypischer Indizien im Wege des Anscheinsbeweises den Schluss auf einen vorgetäuschten Unfall zu.⁵⁹

Der Beklagte fuhr mit einem tags zuvor für 100 DM erworbenen 14 Jahre alten Opel gegen den am Fahrbahnrand geparkten BMW des Klägers. Er behauptete, dass er einem Kind ausweichen wollte, welches über die Straße lief. Der Unfall ereignete sich bei Dunkelheit und das Kind soll im Anschluss wegelaufen sein. Bremsspuren gab es keine und der Kläger veräußerte sein Fahrzeug direkt nach dem Unfall unrepariert nach Polen. Das KG⁶⁰ sah den Unfall als gestellt an. Dies ergebe sich aus einer ungewöhnlichen Häufung von Beweisanzeichen. Die erhebliche Wahrscheinlichkeit resultiert insbesondere aus einer Gesamtwürdigung der örtlichen und zeitlichen Verhältnisse, des behaupteten Hergangs der Kollision, der beteiligten Fahrzeuge und des Verhaltens des Klägers bei der Schadensfeststellung.

– *Widersprüchliche Angaben zum Grund der Fahrt durch den Geschädigten* 67

Der geschädigte Abschleppunternehmer schilderte den Unfall wie folgt: Er sei während einer Fahrt, bei der er mit seinem Privatfahrzeug einem seiner LKWs hinterherfuhr und hinter dem LKW an einer Ampel stand, durch einen auffahrenden LKW auf seinen Firmen-LKW geschoben worden. Hier lagen Beweisanzeichen vor, die in ihrer Gesamtheit auf das Vorliegen einer Unfallmanipulation hindeuteten und daher zur Folge hatten, dass der Geschädigte von der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung keinen Schadensersatz verlangen konnte. Es lag kein plausibler Grund für die Fahrt des Geschädigten vor, bei der sich der Unfall ereignet hat, und auch der Sachvortrag war insofern widersprüchlich. Der Unfall ereignete sich zudem in einem Bereich, in dem der geschädigte Abschleppunternehmer üblicherweise Abschleppfahrten durchführte und daher den dort tätigen Beamten bekannt war, so dass er nicht damit rechnen musste, dass die Polizeibeamten das Unfallgeschehen genauer untersuchen würden. Ferner waren die Unfallbeteiligten miteinander bekannt, bestritten dies aber vehement; überdies war die Unfallschilderung des Fahrers des Schädigerfahrzeuges wechselhaft und widersprüchlich. Darüber hinaus konnte der behauptete Unfallablauf (Abrutschen von der Kupplung eines LKWs mit dem linken Fuß und irrtümlichen Betätigen des Gaspedals mit dem rechten Fuß) technisch nicht nachvollzogen werden und die Beteiligten machten unterschiedliche Angaben zu dem Geschehen nach dem Unfall.⁶¹

bb) Sonderformen bei gestellten Unfällen

Die nachfolgend dargestellten Unfallabläufe zeichnen sich dadurch aus, dass fremdes Eigentum eingesetzt wird, um eine Unfallmanipulation herbeizuführen. 69

aaa) Berliner Modell

Das sog. »Berliner Modell«⁶² ist eine besondere Form gestellter Unfälle. Aufgetreten ist diese Begehungsform erstmals Anfang der 1990er Jahre in Berlin. Dabei wird das Fahrzeug eines unbeteiligten Dritten kurz vor Schadenseintritt entwendet und gegen ein geparktes Fahrzeug gefahren.⁶³ Der Täter lässt das entwendete Fahrzeug zurück und flieht vom Tatort. Durch das Zurücklassen des Fahrzeugs können eindeutig der Halter und der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer festgestellt werden. Im Gegensatz zum »klassischen« gestellten Unfall hat der Täter keine »finanziellen

59 OLG Bremen VersR 2003, 1553.

60 KG OLGR 2004, 133.

61 OLG Köln VersR 1996, 1252.

62 Zum Berliner Modell s.a. Freyberger VersR 1998, 1214 ff.

63 OLG Frankfurt VersR 1997, 1507; KG VersR 2003, 610.

Nachteile« zu erleiden. Da er sein eigenes Fahrzeug nicht in Anspruch nimmt, wird er nicht in seiner Versicherungsprämie höher gestuft und sieht sich zudem nicht einer Verkehrsordnungswidrigkeitsanzeige ausgesetzt. Der Halter des entwendeten Fahrzeuges ist gem. § 7 Abs. 3 S. 1 2. Halbsatz StVG leistungsfrei, sofern er die Entwendung (Benutzung) des Fahrzeuges nicht schuldhaft ermöglicht hat. Demgegenüber ergibt sich eine Haftung des Täters aus § 7 Abs. 1 StVG oder § 7 Abs. 3 S. 1 1. Halbsatz StVG.⁶⁴ Gemäß § 2 KfzPflVV ist auch der nicht berechtigte Fahrer mitversichert, so dass im Außenverhältnis der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer für den Schaden im Verhältnis zum »Anspruchsteller« eintrittspflichtig ist (§ 3 Nr. 1 PflVG a.F./§ 115 Abs. 1 VVG n.F.). Der Versicherer kann sich aber gegen den vermeintlichen Anspruch dann wehren, wenn festgestellt wird, dass der Täter vorsätzlich gehandelt hat oder der Unfall vom Anspruchsteller mit dem Täter verabredet wurde. Eine Fülle von Entscheidungen zeigt, dass sich die Gerichte auch in der heutigen Zeit noch mit dem Berliner Modell beschäftigen; sei es mit altbekannten Begebenheiten⁶⁵ oder aber auch mit neuen Modifizierungen.⁶⁶ Den letztgenannten Entscheidungen lagen zwar typische Umstände zugrunde, jedoch wurde versucht, mit atypischen Gegebenheiten dem Geschehen wieder einen Eindruck des Normalen zu geben. So wurden z.B. Neufahrzeuge als geschädigte, am Fahrbahnrand geparkte Opferfahrzeuge eingesetzt.

- 71 Als weitere Ausformung des Berliner Modells fungiert das sog. »**Mehrfachbeschädigungs-Modell**«. Hierbei entwendet ein Täter ein Kfz aus einem Autohaus und beschädigt damit einige geparkte Fahrzeuge. Dabei werden ein oder zwei Fahrzeuge in größerem Umfang beschädigt, die anderen haben kleinere Schäden. Die Opfer der Fahrzeuge, die nur kleine Schäden aufweisen, sind in der Regel nicht in das Ereignis involviert. Die Unterscheidung zum ursprünglichen Berliner Modell besteht darin, dass hier ein Fahrzeug aus einem Autohaus – und nicht von der Straße – entwendet wird und mehrere (nicht nur ein Fahrzeug) Fahrzeuge beschädigt werden. Dadurch erhält die Tat wieder ein ganz anderes Gepräge. Die Ermittlungen verschieben sich weg von den beschädigten Fahrzeugen hin zur Entwendung im Autohaus und deren Umstände. Darin liegt auch die Intention der Täter, dass sich der Fokus auf dieses Tatgeschehen richtet bzw. nicht nur auf das eine beschädigte Fahrzeug. Dabei werden im Autohaus weitere Gegenstände wie ein Computer oder andere wertvolle Sachen zusätzlich entwendet.

bbb) Mietwagenfälle

- 72 Bei den gestellten Unfällen werden in einer anderen Variante Mietfahrzeuge verwendet. Die Anmietung solcher Fahrzeuge ist für die Täter unter einfachen Voraussetzungen möglich. Bei den Tätergruppen sind die günstigsten Fahrzeuganbieter bekannt. Große finanzielle Nachteile wird der Täter nicht haben, da es sich bei den angemieteten Fahrzeugen um vollkaskoversicherte Fahrzeuge handelt. Eine mögliche vereinbarte Selbstbeteiligung für den Schadensfall spielt nur eine untergeordnete Rolle. Die Vorlage von gefälschten Ausweisen beim Abschluss des Mietvertrages ist ebenfalls ein beliebtes Mittel, seine wahre Identität zu verschleiern, so dass die Täter leichtes Spiel zu haben scheinen.
- 73 Die angemieteten Fahrzeuge dienen dann dazu, ein manipuliertes Ereignis herbeizuführen. Dabei werden nicht nur Personenkraftwagen angemietet, sondern auch Lastkraftwagen, die z.B. für einen (vorgegeben) Umzug benötigt würden. Die Gründe für die Anmietung sind häufig ebenso unplausibel wie die Darstellung des eigentlichen Unfallhergangs.

⁶⁴ Zu den wechselseitigen Ansprüchen, wenn beide Halter/Eigentümer an der Unfallabrede nicht beteiligt waren, vgl. *LG Hagen* r+s 2009, 478.

⁶⁵ *KG VersR* 2003, 610; *KG VersR* 2003, 613; *KG NZV* 2003, 87; *OLG Köln VersR* 2001, 872; *OLG Köln NZV* 2000, 260; *OLG Frankfurt/M. VersR* 1997, 1507; *OLG Hamm VersR* 1996, 519; *OLG Hamm VersR* 1995, 1369.

⁶⁶ *KG NZV* 2003, 85; *KG NZV* 2003, 231; *KG NZV* 2003, 233.

Zwei Entscheidungen mögen die betrügerische Inanspruchnahme von Mietwagen verdeutlichen: 74

Das *Hanseatische Oberlandesgericht*⁶⁷ hat es in seiner Entscheidung als hinreichende Beweisanzeichen für einen »gestellten Unfall« erachtet, wenn ein Miet-LKW mit einem abgestellten Fahrzeug der Luxusklasse kollidiert ist und erhebliche Schäden verursacht hat, das beschädigte Fahrzeug gegenüber einer Parkplatzausfahrt abgestellt war und sich eine Kollision bei einem normalen Abbiegen aus der Parkplatzausfahrt nicht erklären lässt. Der Unfall hat sich zudem bei Nachtzeit und Dunkelheit ereignet und die Bekanntschaft des Unfallfahrers mit dem »Geschädigten« war nicht auszuschließen, wobei das beschädigte Fahrzeug zahlreiche unreparierte Vorschäden aufwies und alsbald nach dem Unfall unrepariert veräußert wurde. Hier war die Addition der Indizien für das Gericht ausschlaggebend. 75

In einem weiteren Fall wurde ein Porsche 911 geschädigt. Der Fahrer des Mietfahrzeuges soll durch eine Wespe oder eine Biene abgelenkt worden sein, die sich in der Fahrerkabine befand. Durch eine reflexartige Ausweichbewegung ist das Fahrzeug gegen den am Fahrbahnrand geparkten Porsche gefahren. Nach Anhörung des Fahrers und Einholung eines Gutachtens wurde die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg.⁶⁸ Typische Indizien für einen gestellten Unfall waren hier u.a., 76

- dass es sich bei dem Fahrzeug des Klägers um einen älteren PKW der Luxusklasse handelte, 77
- das Fahrzeug aufgrund des Alters in der gegenwärtigen Marktsituation kaum verkäuflich ist (unabhängig davon, ob ein hoher Wiederbeschaffungswert zu erzielen ist), 78
- der Unfall seitens des Sachverständigen nicht nachvollziehbar und 79
- das Schädiger-Fahrzeug ein gemieteter LKW war (kein wirtschaftliches Eigenrisiko für den Schädiger, geringe Geschwindigkeit ausreichend, um große Schäden zu verursachen, geringe Verletzungsgefahr für den Schädiger). 80

Versicherungsrechtlich hat der Kraftfahrthaftpflichtversicherer nicht für den mit Vorsatz handelnden Mietwagenfahrer einzustehen (§ 152 VVG a.F./§ 103 VVG n.F.); jedoch ergibt sich etwas anderes aus § 7 StVG für den Vermieter und gleichzeitig nicht an der Manipulation beteiligten Halter. Eine Eintrittspflicht liegt danach vor, was auch obergerichtlich bestätigt wurde.⁶⁹ 81

Unter Zugrundelegung der aus der Rechtsprechung gewonnenen Erkenntnisse lässt sich eine Checkliste erstellen, die eine Hilfestellung bei der Bearbeitung von gestellten Unfällen darstellt.⁷⁰ 82

ccc) Checkliste zur Feststellung der Einwilligung beim manipulierten Verkehrsunfall

► Checkliste

| | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------------|----|
| <i>Indizien für eine Einwilligung</i> | <i>Indizien gegen eine Einwilligung</i> | 83 |
|---------------------------------------|-----------------------------------------|----|

| | | | |
|------------------|--|--|----|
| (1) Motiv | | | 84 |
|------------------|--|--|----|

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Abrechnung auf Reparaturkosten-Basis <input type="checkbox"/> Schwer verwertbares (Luxus-)Kfz <input type="checkbox"/> Vorgeschädigtes Kfz⁷¹ <input type="checkbox"/> Hohe Nebenforderungen <input type="checkbox"/> z.B. Ladungsschäden, Mietwagenkosten | | <ul style="list-style-type: none"> Reparatur in Fachwerkstatt Neues oder gängiges Fahrzeug Kaskoversicherung Geringe Nebenforderungen | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

67 *Hanseatisches OLG* OLGR 2001, 283.

68 *KG NZV* 2003, 530.

69 *OLG Nürnberg* MDR 2001, 31; *OLG München* NZV 2001, 220; *OLG Köln* r+s 2000, 316.

70 Zu wichtigen Indizien vgl. auch die aktuelle Entscheidung *OLG Köln* r+s 2010, 192.

71 *KG NZV* 2010, 351 (LS).

- | | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 85 | <p>(2) Art des Unfalls</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Auffahrunfall⁷² <input type="checkbox"/> Fahren gegen ein geparktes Fahrzeug⁷³ <input type="checkbox"/> Unfall beim Ein-, Ausparken und Zurücksetzen⁷⁴ <input type="checkbox"/> Vorfahrtsverletzung⁷⁵ <input type="checkbox"/> Fahrspurwechsel⁷⁶ <input type="checkbox"/> Angebliches Ausweichen für Tier oder unbekanntes Dritten⁷⁷ | <p>Schwere Stellbarkeit des Unfalls Schwere Beherrschbarkeit des Unfalls Gefährlichkeit des Unfalls</p> |
| 86 | <p>(3) Hergang des Unfalls</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Abgelegener Unfallort⁷⁸ <input type="checkbox"/> Dunkelheit⁷⁹ <input type="checkbox"/> Fehlende Bremsung <input type="checkbox"/> Fehlende Ausweichbewegung⁸⁰ <input type="checkbox"/> Beschleunigung⁸¹ <input type="checkbox"/> Grober Fahrfehler⁸² <input type="checkbox"/> Fehlende Plausibilität des Unfallhergangs⁸³ <input type="checkbox"/> Kein plausibler Grund für Anwesenheit⁸⁴ <input type="checkbox"/> Keine unabhängigen Zeugen⁸⁵ | <p>Brems- oder Ausweichversuch Hohe Geschwindigkeit Gefährdung des Insassen Unabhängige Zeugen</p> |
| 87 | <p>(4) Unfallfolgen</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fehlende Kompatibilität der Schäden⁸⁶ <input type="checkbox"/> Vor- oder Nachschäden⁸⁷ <input type="checkbox"/> Ladungsschäden <input type="checkbox"/> Hohe Folgekosten⁸⁸ | <p>Kompatibilität der Schäden Hoher eigener Schaden des Schädigers Erhebliche Verletzungen</p> |

72 OLG Hamm VersR 2001, 1127.

73 OLG Zweibrücken VersR 1988, 970.

74 KG VersR 1989, 1188.

75 OLG Karlsruhe VersR 1981, 845.

76 BGH v. 13.12.1977 (VI ZR 36/76), VersR 1978, 865; v. 05.12.1978 (VI ZR 71/77), VersR 1979, 281.

77 OLG Köln VersR 2002, 252.

78 OLG Hamburg VersR 1989, 179.

79 OLG Koblenz VersR 1990, 396.

80 OLG Hamm VersR 1995, 1555.

81 KG VersR 2003, 613.

82 KG VersR 2003, 613.

83 OLG Köln VersR 2002, 253.

84 OLG Hamm VersR 1993, 1094.

85 OLG Hamm VersR 1999, 591.

86 OLG Köln VersR 2002, 252.

87 OLG Köln VersR 1997, 129.

88 OLG Frankfurt NZV 2007, 313, 314.

(5) Die beteiligten Fahrzeuge

88

Anspruchsteller-Fahrzeug

- Luxusfahrzeug⁸⁹
- Schwer verwertbares Fahrzeug
- Vorschäden
- Neu angemeldet
- Nächste TÜV-Untersuchung steht bevor⁹⁰
- Unklare Eigentumsverhältnisse
- Exotenfahrzeug
- Rotes Kennzeichen⁹¹
- Tuning Fahrzeug/Eigenbauten

Neues Fahrzeug
 Gut verwertbares Fahrzeug
 Gepflegtes Fahrzeug
 Liebhaberfahrzeug

Schädiger-Fahrzeug

- Mietwagen
- Schrottfahrzeug⁹²
- Gestohlenes Fahrzeug
- Rotes Kennzeichen⁹³
- Kaskoversicherung
- Neu angemeldet

Wertvolles Kfz
 Gepflegtes Kfz
 Keine Kaskoversicherung
 Kleinwagen

(6) Die beteiligten Personen (Frage, ob ihnen ein Betrug zuzutrauen ist)

89

- Vorstrafen⁹⁴
- Verschuldet⁹⁵
- Zahlreiche Vorunfälle⁹⁶
- Autobastler⁹⁷
- Bekanntschaft⁹⁸

Normalbürger
 Keine Vorunfälle
 Geregeltes Einkommen
 Führerschein auf Probe

(7) Das Verhalten nach dem Unfall

90

Anspruchsteller

- Keine Polizei trotz fehlender Bekanntschaft⁹⁹
- Polizei trotz Bekanntschaft¹⁰⁰
- Vorschäden werden verschwiegen
- Sonstige falsche Angaben

Reparatur in Fachwerkstatt
 Mithilfe bei der Aufklärung (Polizei, Zeugen)
 Geringe Nebenforderungen

89 *OLG Hamm* VersR 1997, 640.90 *OLG Hamm* VersR 1996, 519.91 *OLG Hamm* zfs 2005, 539.92 *OLG Hamm* VersR 1993, 1418.93 *KG* VersR 2004, 1018.94 *OLG Hamm* VersR 1999, 335.95 *OLG Köln* VersR 1980, 1051.96 *OLG Hamm* VersR 2001, 1127.97 *OLG Köln* VersR 1999, 121.98 *OLG Celle* VersR 1988, 1286.99 *OLG Hamm* VersR 1996, 1555.100 *KG NZV* 2003, 231.

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Nachbesichtigung des Kfz wird verhindert¹⁰¹ <input type="checkbox"/> Sofortige Verschrottung des Kfz <input type="checkbox"/> Sofortiger Verkauf des Kfz <input type="checkbox"/> Mangelnde Bereitschaft zur Mitwirkung bei der Aufklärung des Unfalls, Schadensabrechnung auf Reparaturkosten-Basis <input type="checkbox"/> Hohe Mietwagen- und sonstige Nebenkosten <p><i>Schädiger</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Schuldanerkenntnis¹⁰² <input type="checkbox"/> Sofortige Beseitigung des Unfall-Kfz <input type="checkbox"/> Falsche Angaben <input type="checkbox"/> Keine Mithilfe bei der Aufklärung¹⁰³ | <p>Abweichende Unfalldarstellung Geltendmachung eigener Ansprüche</p> |
| <p>91 (8) Das Verhalten im Prozess</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Widersprüchliche Angaben¹⁰⁴ <input type="checkbox"/> Ausweichende Angaben¹⁰⁵ <input type="checkbox"/> Sonstige Gründe für Glaubwürdigkeitsbedenken <input type="checkbox"/> Nichterscheinen¹⁰⁶ <input type="checkbox"/> Anpassen des Prozessvortrags | <p>Schädiger bestreitet Schädiger macht eigene Ansprüche geltend Bemühen um Aufklärung</p> <p>Glaubwürdiger Eindruck Plausibilität der Angaben</p> |
| <p>92 (9) Falls Unfall mit Mietfahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Kein plausibler Grund für die Anmietung¹⁰⁷ <input type="checkbox"/> Finanziell zur Anmietung nicht in der Lage <input type="checkbox"/> Kurze Anfahrtstrecke <input type="checkbox"/> Vorhaben nicht verwirklicht <input type="checkbox"/> Anmietung eines PKW, obwohl eigenes Kfz | <p>Plausibler Grund</p> <p>Vorhaben trotz Unfalls verwirklicht</p> <p>Häufigere Anmietungen</p> |

c) *Ausgenutzter Unfall*

93 Der ausgenutzte Verkehrsunfall zeichnet sich dadurch aus, dass ein Unfall zufällig stattgefunden hat und sich die Beteiligten i.d.R. nicht kannten. Ziel des Täters ist es, eine höhere Schadenssumme zu erlangen, als ihm unfallbedingt zusteht. Dieses Ziel kann auf mehreren Wegen verfolgt werden. Zum einen kann es dadurch geschehen, dass der Schaden nachträglich vergrößert wird. In den meisten Fällen wird der Anspruchsteller fiktiv abrechnen und das Fahrzeug verkaufen wollen. Aber auch ein Zusammenwirken des Geschädigten mit der Werkstatt ist denkbar. Nach

101 OLG Stuttgart VersR 1990, 1221.
 102 LG Hamburg VersR 2004, 1573 (das OLG Hamburg hat die Berufung der Klägerin durch Beschluss vom 09.02.2004 – 14 U 172/03 – zurückgewiesen).
 103 OLG Hamm VersR 2000, 252.
 104 OLG Karlsruhe r+s 2010, 254; OLG Köln VersR 1996, 1252.
 105 OLG Köln VersR 2000, 1517.
 106 OLG Köln VersR 1980, 1051.
 107 OLG Hamm VersR 1986, 280.