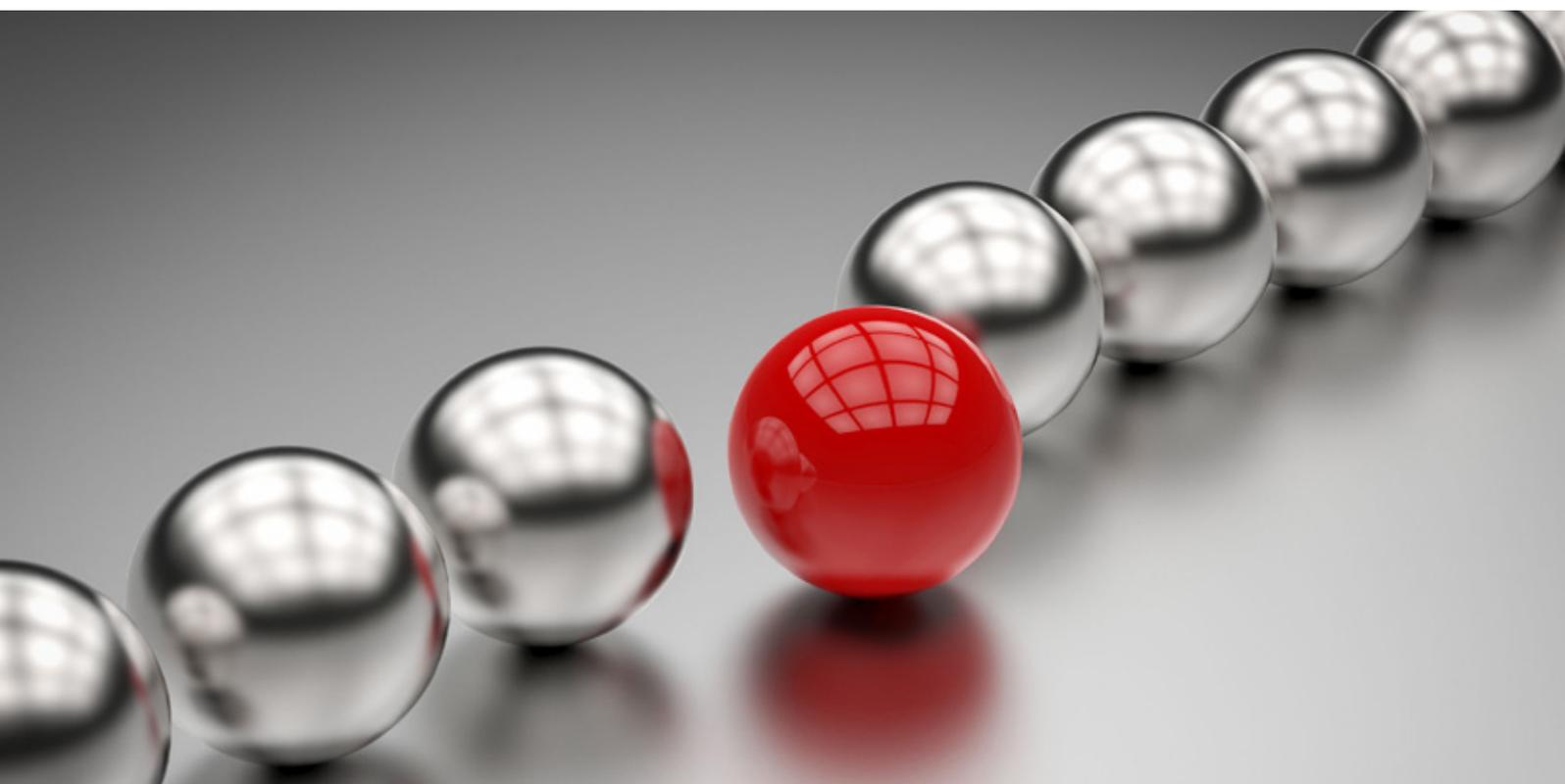


Die Versicherungs*Praxis*

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DIE VERSICHERUNGSNEHMENDE WIRTSCHAFT



10

Oktober 2019
Jahrgang 109



AUS DEM INHALT

TITELTHEMA

Spezialdeckungen in der Haftpflichtversicherung

GVNW VERANSTALTUNGEN

Tagungsbericht zum Symposium 2019

STUDIEN UND MITTEILUNGEN

Die große Cyber-Welle kommt noch!

GVNW

Gesamtverband der versicherungsnehmenden Wirtschaft e.V.

www.gvnw.de

SPEZIALVERSICHERUNGEN IN DER HAFTPFLICHT – EISENBAHNVERSICHERUNGEN



Alexander Rassmann,
Abteilungsleiter Haftpflicht und
Financial Lines,
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs GmbH



Uwe Henning,
Mitarbeiter Haftpflicht und
Financial Lines,
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs GmbH

Einleitung

In den vergangenen Monaten ist die Förderung des Schienenverkehrs noch stärker in den Fokus von Politik und Gesellschaft geraten. Der Klimawandel, die Energiewende und völlig überlastete Straßen zwingen Deutschland zu einer ökologischen Verkehrswende. Diese soll und muss auch entsprechend gefördert werden, um die verkehrspolitischen Ziele (z. B. Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Fernverkehr bis 2030, Steigerung des Anteils der Schiene am Güterverkehr auf 25% bis 2025) zu erreichen. Für produzierende Unternehmen sowie die Logistikbranche wird damit der schienengebundene Güterverkehr wieder eine attraktivere Option. Unternehmen der Finanzbranche engagieren sich bei der Finanzierung der eingesetzten Fahrzeuge. Dieser Artikel soll den Leserinnen und Lesern Klarheit über die verschiedenen Begrifflichkeiten und den daraus resultierenden Versicherungspflichten verschaffen. Genauer gesagt sollen die erforderlichen Versicherungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen („EIU“), Eisenbahnverkehrsunternehmen („EVU“), Halter von Schienenfahrzeugen (Wagenhalter) und Betreiber von Anschlussgleisen erläutert werden.

Die Haftung für Personen- und Sachschäden (mit Ausnahme der transportier-

ten Güter) ergibt sich für den Betrieb von Schienenbahnen bereits aus § 1 Haftpflichtgesetz, der an dieser Stelle eine verschuldensunabhängige Haftung der Betreiber festlegt. Daran anschließend wird in § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes („AEG“) eine Versicherungspflicht für die Betreiber von Eisenbahnunternehmen festgelegt und zwar bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer. Während der Begriff Inland heutzutage Versicherer mit Sitz in der europäischen Union einschließt, wird ein Versicherungsnachweis eines rein außereuropäischen Versicherers nicht ausreichend sein. Diese Regelung gilt es vor dem Hintergrund der andauernden Brexit-Diskussionen im Auge zu behalten. Von einer Versicherungspflicht befreit sind unter Anderem gemäß § 14 a AEG Unternehmen, die über einen Umlageverband oder über die Bürgschaft einer Stadt bzw. Gemeinde abgesichert sind oder Unternehmen, die eine nicht öffentliche zugängliche Werksbahn betreiben.

§ 14 b AEG sieht als Mindesthöhe der Versicherungssumme 20 Mio. EUR je Schadenereignis bei zweifacher Maximierung für das Versicherungsjahr vor. Diese Mindestsumme ersetzte zum 02.09.2016 die alte Pflichtversicherungssumme in Höhe von 10,226 Mio. EUR. Das Bestehen

einer solchen Versicherung ist dem Eisenbahnbundesamt („EBA“) gegenüber nachzuweisen und stellt eine Voraussetzung für die Betriebserlaubnis dar. Auch ausländische Unternehmen benötigen einen derartigen Versicherungsnachweis, wenn sie am deutschen Eisenbahnbetrieb teilnehmen möchten. Wichtig zu beachten ist hinsichtlich der Pflichtversicherungssumme, dass diese separat für den Betrieb von Eisenbahnen zur Verfügung stehen muss. Eine Versicherung weiterer Risiken im Rahmen der Pflichtversicherungssumme ist folglich nicht zulässig. Sehr wohl zulässig ist allerdings die vertikale oder horizontale Beteiligung mehrerer Versicherer an einer solchen Deckung. Die Deckung schließt insoweit auch die Umwelthaftpflicht mit ein. Für die Pflichtversicherung ist vom Gesetzgeber kein Selbstbehalt vorgesehen, sodass eine Entlastung der Schadensszenarien und -quoten auf anderem Weg erfolgen muss.

Schwere Eisenbahn-Unfälle der letzten Jahre (z. B. Bad Aibling, Wetteren, Viareggio, Lac Mégantic oder Eschede im Jahr 1998) haben die Diskussion über notwendige Deckungshöhen und Deckungskonzepte intensiviert.

EIU / EVU

Obwohl das AEG deutlich zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterscheidet, ist die Versicherungspflicht für beide gleich (§ 14 Abs. 1 AEG).

Dem Erfordernis, wonach die Pflichtversicherungssumme ausschließlich für Schäden im Zusammenhang mit dem Betrieb von Eisenbahnen zur Verfügung stehen muss, ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen, wenn die Betriebstätigkeit eines Unternehmens über den Bereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hinausgeht. Das ist dann der Fall, wenn dieses Unternehmen neben dem Eisenbahnbetrieb z.B. Werkstattleistungen für Dritte er-

bringt oder Erzeugnisse wie z.B. Betonteile herstellt. Es ist sicherzustellen, dass die Pflichtdeckung durch EVU- und EIU-fremde Tätigkeiten nicht geschmälert wird. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die für den Betrieb einer Eisenbahn oder Eisenbahninfrastruktur erforderliche Pflichtdeckung Teil einer Industriehaftpflichtpolice eines Unternehmens sein kann oder ob diese Deckungen als einzelne Policen installiert werden müssen. Eine Notwendigkeit können wir diesbezüglich nicht erkennen. Diese Lösung stellt sich zudem als die teurere Variante dar, da zwei Policen zu verwalten wären, während bei einer Gesamtpolice das etwas exponiertere Eisenbahnrisiko zusammen mit dem gesamten Haftpflichtversicherungsrisiko des Versicherungsnehmers oftmals besser abgebildet werden kann.

Die Pflichtdeckungssumme nach § 14 b AEG kann nach unserer Erfahrung ohne weiteres in einer einzelnen Betriebshaftpflichtpolice zusammen mit den anderen Haftpflichtrisiken des Unternehmens dargestellt werden, sofern die jeweiligen Versicherungssummen hoch genug sind und klar voneinander abgegrenzt werden. Das wäre z.B. bei einer Deckungssumme von 25 Mio. EUR, die zweifach pro Versicherungsjahr maximiert ist und die Pflichtdeckungssumme gemäß § 14 b AEG enthält, der Fall. Hierbei muss lediglich sichergestellt werden, dass die Pflichtdeckungssumme auf die Deckungssumme des Gesamtvertrages angerechnet werden

kann, nicht aber umgekehrt; oder dass Schäden jeweils sauber zu den jeweiligen Deckungssummen allokiert werden.

Die oben gewonnenen Erkenntnisse gelten auch für die Wagenhalterhaftpflichtversicherung, d.h., z.B. für Schienenfahrzeughersteller, die ferner Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind und somit auch die Pflichtdeckungssumme gemäß § 14 b AEG nachzuweisen haben.

Wagenhalterhaftpflicht

Die sogenannten Wagenhalter sind Unternehmen, die gemäß § 1 Nr. 14 AEG als nichtselbständige Teilnehmer am Eisenbahnverkehr teilnehmen. Es kommt also darauf an, dass diese Unternehmen keine Züge fahren, sondern diese von entsprechend lizenzierten Unternehmen fahren lassen. Nicht zu verwechseln sind diese Begrifflichkeiten mit Triebfahrzeugen (z.B. Lokomotiven) und gezogenen Wagen. Unternehmen können auch Halter von Triebfahrzeugen sein, ohne diese aktiv zu betreiben. Die Wagenhalter haben in Folge dessen auch andere und generell geringe Anforderungen an Qualifizierung zu erfüllen als die Eisenbahnunternehmen. Sie richten sich nach der europaweiten Regelung zur entity in charge of maintenance („ECM“). Wagenhalter werden vom EBA und den europäischen Behörden in einem sogenannten Halterregister erfasst und sind dadurch auch versicherungsnachweispflichtig.

In der Versicherungspflicht unterscheiden sie sich allerdings nicht von den Eisenbahnunternehmen, wohl aber in der Haftung. Denn § 1 Haftpflichtgesetz bestimmt nur für den Betrieb der Eisenbahn eine verschuldensunabhängige Haftung, was im Umkehrschluss dann gerade nicht für Wagenhalter gilt. Diese haften folglich nur für eigenes Verschulden, was häufig auf eine mangelhafte Wartung und Instandhaltung von Teilen zurückzuführen sein wird. Konsequenterweise sind derartige Schäden von der Wagenhalter-Haftpflicht erfasst, sofern es sich um die Wartung eigener Fahrzeuge handelt. Die Wartung fremder Fahrzeuge mit entsprechenden Risiken ist davon aber nicht erfasst. Bei Kesselwagen von besonderer Bedeutung ist die Umwelthaftpflicht-Komponente, da hier aufgrund der transportierten Güter (Chemikalien etc.) besondere Umweltschäden drohen.

Der Versicherungspflicht für Wagenhalter unterliegen nicht zwangsläufig die Eigentümer oder Finanziers der Schienenfahrzeuge, wohl aber können sie vergleichbaren Haftungsrisiken ausgesetzt sein, sodass für diese Gruppe von Unternehmen Speziallösungen bestehen.

Anschlussbahnen

Grundsätzlich benötigen die Betreiber von privaten Anschlussgleisen keine Pflichtdeckung gemäß § 14 I AEG. So ist die gesetzliche Haftpflicht aus dem Betrieb





privater Anschlussgleise oftmals in den besonderen Versicherungsvertragsbedingungen als Nebenrisiko versichert. Dies findet sich in Formulierungen wie z.B. „mitversichert ist die gesetzliche Haftpflicht aus z.B. dem Betrieb von Bahnanlagen, Anschlussgleisen, Seil- und Feldbahnen“ wieder. Damit ist allerdings nur gemeint, dass das Betreiben nichtöffentlicher Eisenbahnen im Sinne des § 3 Abs. 2 AEG ohne Weiteres, also auch ohne besondere Anzeige, versichert ist. Dieser Regelung unterfallen damit z.B. Eisenbahninfrastrukturbetreiber, die unter das sog. Werksbahnprivileg fallen; also Betriebe, die laut AEG keinen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen wie z.B. Betreiber von Gleisanschlüssen, Werksbahnen gemäß § 2 Abs. 8 S. 1 AEG einschließlich vorhandener Verladeeinrichtungen.

Das Werksbahnprivileg findet gemäß § 2 Abs. 8 S.2 AEG durchaus weite Anwendung. Je deutlicher es sich allerdings um Schienenwege handelt, die mehr als einem Endnutzer zur Verfügung stehen bzw. bei denen die gestattete Fremdnutzung über einen gelegentlichen oder lediglich geringen Umfang hinausgeht, sollte man sich mit dem Thema Pflichtversicherung von Eisenbahnen näher auseinandersetzen.

Im Zuge unserer Untersuchung, inwieweit in üblichen Betriebshaftpflichtpolen der Anschlussgleisbetrieb versichert ist, sind wir auf Formulierungen gestoßen, welche die Vertragshaftung bei z.B. Verträgen mit der Deutsche Bahn AG regeln. Diese Klauseln zielen nicht auf das Thema Pflichtversicherung, sie sind aber in diesem Zusammenhang interessant und erwähnenswert. So wird z.B. die „durch Vertrag übernommene Haftpflicht aus Vereinbarungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen, Bahnanlagen und genormten Verträgen über die Benutzung von Hafenanlagen“ üblicherweise über die besonderen Vertragsbedingungen von Versicherungsverträgen versichert und klar gestellt, dass die der Deutsche Bahn AG oder vergleichbaren Unternehmen gegenüber – gemäß deren üblichen genormten Vertragsbedingungen – übernommene Haftpflicht des Versicherungsnehmers auch versichert ist. Zum Teil werden in einigen Bedingungswerken auch nationale und internationale Vereinbarungen genannt wie z.B. die UIC-Merkblätter oder der AVV etc.).

Diese Regelungen sollen klarstellen, dass Vertragshaftungen, die branchenüblicher Standard sind, vom Haftpflichtversicherungsvertrag gedeckt sind, obwohl grundsätzlich nur die gesetzliche

Haftpflicht des Versicherungsnehmers und mitversicherter Unternehmen (siehe Ziffern 1.1 AHB oder Ziffer 7.3 AHB) versichert ist. Üblicherweise sind also Haftpflichtansprüche, soweit sie auf Grund Vertrages oder Zusagen über den Umfang der gesetzlichen Haftpflicht hinausgehen, nicht versichert. Dieser Grundsatz wird durch z.B. die oben dargestellten Regelungen durchbrochen, so dass Versicherungsnehmer demnach besser über ihren Haftpflichtversicherungsvertrag geschützt sind.

Fazit

Das Thema Haftpflichtversicherung für Eisenbahnrisiken wird durch das Pflichtversicherungserfordernis des Gesetzgebers dominiert. Während die Anforderungen in der Branche bekannt sind, sind die Themen für Neueinsteiger schwerer zu fassen. Nach Klärung der Begrifflichkeiten sind die Versicherungsanforderungen allerdings deutlich und gut umsetzbar. Die Lage am Industrieversicherungsmarkt mit steigenden Prämien und Zusammenschlüssen von Versicherern bedeutet eine Herausforderung für dieses Segment. Trotzdem sind aktuell ausreichende Kapazitäten am deutschen Versicherungsmarkt verfügbar. ■