

## **Stellungnahme**

**des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft**

**zum Entwurf einer Verordnung  
zum Erlass einer Straßenverkehr-  
Transportbegleitungsverordnung  
und zur Änderung  
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

**Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin  
Tel.: +49 30 2020  
Fax: +49 30 2020

51, rue Montoyer  
B - 1000 Brüssel  
Tel.: +32 2 28247-30  
Fax: +32 2 28247-39  
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:

**Abteilung Haftpflicht-, Kredit-, Trans-  
port-, Luftfahrt-, Unfall- und  
Rechtsschutzversicherung,  
Assistance, Statistik**

## Zusammenfassung

Die deutsche Versicherungswirtschaft ist bereit, die geplante Verlagerung polizeilicher Aufgaben bei der Begleitung von Sondertransporten auf beliehene Unternehmen als Risikoträger mit Haftpflicht-Versicherungsschutz zu begleiten. Sie befürwortet, dass nach dem Referentenentwurf nicht die Transportbegleiter selbst, sondern das beliehene Unternehmen versicherungspflichtig ist, da es sich beim zu versichernden Haftungsrisiko um ein **betriebliches Risiko** des beliehenen Unternehmens handelt. Es ist daher zweckmäßig, es auch als betriebliches Risiko und nicht als Zusatz zur Privathaftpflichtversicherung der einzelnen Transportbegleiter versichern zu können.

Die Versicherer raten allerdings dazu, dass einzelne Vorgaben zur Haftpflichtversicherung im Entwurf der Straßenverkehrs-Transportbegleitungsverordnung (nachfolgend: StTbV-Entwurf) anders ausgestaltet werden. Dies ist erforderlich, um eine versicherungstechnische Umsetzung der geforderten Pflicht-Haftpflichtversicherung zu ermöglichen und sinnvoll, um die Verständlichkeit und einheitliche Auslegung der Regelung zu erhöhen.

### 1. Vorgaben zur Haftpflichtversicherung, § 2 StTbV-Entwurf

Im Einzelnen regt die Versicherungswirtschaft folgende Änderungen in § 2 Abs. 1 Nr. 5 und 6 und in § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf an:

#### a) Haftpflichtversicherung umfasst die Freistellungsverpflichtung

Es sollte klargestellt werden, dass die Haftpflichtversicherung insbesondere zur Versicherung von Schadensersatzansprüchen Dritter dient, von denen das beliehene Unternehmen die zuständige Körperschaft des öffentlichen Rechts freizustellen hat. Anderenfalls ist unklar, ob die Freistellungsverpflichtung anders als durch die Haftpflichtversicherung gem. § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf abgesichert werden soll.

Hauptzweck der Haftpflichtversicherung gem. § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf wird jedoch sein, die Freistellungsansprüche der öffentlich-rechtlichen Körperschaften zu decken. Demgegenüber werden die geschädigten Dritten das beliehene Unternehmen eher selten direkt in Anspruch nehmen.

Die Klarstellung kann z. B. erfolgen durch eine Ergänzung von § 2 Abs. 1 Nr. 5 StTbV-Entwurf, dass die Haftpflichtversicherung auch zur Deckung der Freistellungsverpflichtung nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 StTbV-Entwurf dient.

#### b) Transporte durch mehrere Bundesländer

Es sollte klargestellt werden, dass das beliehene Unternehmen die Haftpflichtversicherung gem. § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf auch bei Transporten, die die Ländergrenzen überschreiten, nur einmal benötigt und nicht je Bundesland, in dem es bei der Transportbegleitung hoheitliche Aufgaben wahrnimmt.

Eine Pflicht-Haftpflichtversicherung je Bundesland, in dem beliehene Unternehmen Transporte begleiten dürfen, ist nicht erforderlich und würde sowohl die beliehene Unternehmen als auch deren Haftpflichtversicherer finanziell übermäßig belasten. Denn in die Kalkulation des Versicherungsbeitrags fließt nicht nur die Risikosituation des Versicherungsnehmers ein, sondern auch die Tatsache, dass der Versicherer für die Tragung des Risikos Eigenkapital in ausreichender Höhe vorhalten muss. Die Höhe des vorzuhaltenden Eigenkapitals korreliert mit der Höhe des zu versichernden Risikos und damit auch mit der Höhe der bereitgestellten Versicherungssumme (vgl. hierzu die Solvabilitätsvorschriften für die Eigenmittelausstattung von Versicherungsunternehmen). Falls je Bundesland, durch das ein Transport führt, eine eigene Pflicht-Haftpflichtversicherung erforderlich wäre, müsste der Versicherer somit auch jeweils Eigenkapital vorhalten.

#### c) Verschuldenshaftung

Die in § 2 Abs. 1 Nr. 6 StTbV-Entwurf vorgesehene Regelung, nach der das beliehene Unternehmen alle Schäden Dritter erstatten soll, die es verursacht hat, ist zu weit gefasst. Denn danach müsste das beliehene Unternehmen auch für Schäden aufkommen, die in der Verantwortlichkeit des Landes liegen.

Beispiel: Die Straßenverkehrsbehörde plant eine Route, die unter einer zu niedrigen Brücke entlanggeht. Bei Durchführung des Sondertransports werden Brücke und Ladung beschädigt.

Eine solch weite Haftung des Unternehmens kann nicht intendiert sein und wäre auch nicht vom Zweck der Haftpflichtversicherung erfasst. In § 2 Abs. 1 Nr. 6 StTbV-Entwurf sollte daher geregelt werden, dass das Unternehmen nur für schuldhaft verursachte Schäden haftet, um Missverständnisse – auch über den Umfang des Versicherungsschutzes – zu vermeiden.



d) 10 Mio. Euro Mindestversicherungssumme je beliehenem Unternehmen

Die Versicherer befürworten die Regelung in § 2 Abs. 6 StTBV-Entwurf insofern, als dass danach die Mindestversicherungssumme je beliehenem Unternehmen einmal zur Verfügung stehen muss. Es wäre gänzlich unüblich, die Versicherungssumme für betriebliche Risiken mehrfach, entsprechend der Anzahl der Angestellten, zur Verfügung stellen zu müssen; auf die obigen Ausführungen zu 1 b) zur übermäßigen finanziellen Belastung wird verwiesen.

Es wird jedoch dringend angeregt, die Mindestversicherungssumme gem. § 2 Abs. 6 StTBV-Entwurf von 20 Mio. Euro auf 10 Mio. Euro zu reduzieren. Dies gilt umso mehr, als dieselbe Versicherungssumme sowohl für die allgemeine Beleihung als auch für die Beleihung im Einzelfall zur Verfügung stehen soll. Zudem sollte Folgendes bedacht werden:

In der Betriebshaftpflichtversicherung beträgt die Versicherungssumme für Personen-, Sach- und daraus folgende Vermögensschäden gewöhnlicherweise 3 bis 5 Mio. Euro. Auch wenn die Mindest-Versicherungssumme gem. § 2 Abs. 6 StTBV-Entwurf 10 Mio. Euro betragen würde, würde sie also deutlich über die gewöhnliche Versicherungssumme für betriebliche Haftpflichtrisiken hinausgehen; dies wird sich voraussichtlich im Versicherungsbeitrag niederschlagen. Finanzielle Mehrbelastungen der versicherungspflichtigen Unternehmen, insbesondere kleiner und mittlerer Unternehmen, wären somit die mögliche Folge. Wie oben unter b) dargestellt, fließen in die Beitragskalkulation sowohl die Risikosituation des Versicherungsnehmers ein, als auch die Tatsache, dass der Versicherer für die Tragung des Risikos Eigenkapital in ausreichender Höhe vorhalten muss.

Hinzu kommt, dass Schäden, die aus dem Gebrauch versicherungspflichtiger Kraftfahrzeuge und -Anhänger resultieren, in der Kfz-Haftpflichtversicherung des jeweiligen Fahrzeugs versichert sind. Diese Schadensfälle sind nicht durch die Versicherung gemäß § 2 Abs. 6 StTBV-Entwurf gedeckt. Für diese Schäden stehen stattdessen die deutlich höheren Versicherungssummen der Kfz-Haftpflichtversicherung zur Verfügung: Die Mindestversicherungssumme beträgt bei Kraftfahrzeugen einschließlich der Anhänger 7,5 Mio. Euro für Personenschäden, 1.220.000 Euro für Sachschäden und 50.000 Euro für reine Vermögensschäden je Schadensfall, Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG. In der Regel bieten die Versicherungsunternehmen aber deutlich höhere Versicherungssummen (Deckungssummen) an, beispielsweise bis zu 50 oder 100 Mio. Euro.

#### e) Versicherte Schadenarten

Die Formulierung „Personen-, Sach- und Vermögensschäden“ in § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf ist in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung nicht üblich und würde zu Missverständnissen führen. In der Allgemeinen Haftpflichtversicherung ist die Formulierung „Personen-, Sach- und alle sich daraus ergebenden Vermögensschäden“ gebräuchlich, vgl. beispielsweise Ziff. 1.1 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung (AHB) oder A1-3.1 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Betriebs- und Berufshaftpflichtversicherung (AVB BHV)<sup>1</sup>. Dies stellt klar, dass alle sich aus Personen- oder Sachschäden ergebenden Vermögensschäden (z. B. Behandlungs- oder Reparaturkosten) vom Versicherungsschutz umfasst sind, nicht aber sog. reine Vermögensschäden, denen kein Personen- oder Sachschaden vorausgeht.

Beim zu versichernden Risiko handelt es sich um das Risiko von Personen- und Sachschäden und daraus folgenden Vermögensschäden, die durch die Wahrnehmung polizeilicher Aufgaben bei der Durchführung von Sondertransporten eintreten. Zum Vergleich: Auch die Pflicht-Haftpflichtversicherung für Eisenbahnunternehmen gem. § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz erstreckt sich nicht auf reine Vermögensschäden, sondern nur auf „Personen- und Sachschäden“ (und die daraus folgenden Vermögensschäden).

Versicherungsschutz für reine Vermögensschäden wird überdies in der Betriebshaftpflichtversicherung regelmäßig nur in sehr begrenzten Umfang gewährt. Es ist nicht absehbar, ob Versicherungsschutz für reine Vermögensschäden überhaupt in Höhe von 10 oder gar 20 Mio. Euro zur Verfügung gestellt werden könnte.

Eine entsprechende Klarstellung in § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf wird daher für erforderlich gehalten.

#### f) Zurverfügungstellung der Versicherungssumme je Versicherungsjahr, bzw. bei einer Beleihung im Einzelfall für alle Versicherungsfälle während der Dauer der Beleihung

Die Haftpflichtversicherer sehen es als sinnvoll und zweckmäßig an, die Versicherungssumme bei einer allgemeinen Beleihung einmal je Versicherungsjahr zur Verfügung zu stellen. Bei einer allgemeinen Beleihung für die Dauer von fünf Jahren würde die Versicherungssumme somit nicht

---

<sup>1</sup> Unverbindliche Musterbedingungen, abrufbar auf der Homepage des GDV e. V. unter <https://www.gdv.de/de/ueber-uns/unsere-services/musterbedingungen-23924>



einmal in fünf Jahren, sondern einmal pro Jahr zur Verfügung stehen. Dies ist üblich in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung, verbessert den Opferschutz, den Versicherungsschutz des beliebigen Unternehmens und korreliert zudem mit dem Zeitraum, für den der Versicherungsnehmer üblicherweise seinen Beitrag entrichtet.

Für den Fall der Beleihung im Einzelfall sollte die zur Verfügung stehende Versicherungssumme auf die Dauer der Beleihung begrenzt bleiben – wie in § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf vorgesehen.

Eine an die unverbindlichen Musterbedingungen des GDV angelehnte Formulierung könnte z. B. lauten: „(...) in Höhe von mindestens x Millionen Euro für alle Versicherungsfälle eines Versicherungsjahres, bzw. bei einer Beleihung im Einzelfall für alle Versicherungsfälle während der Dauer der Beleihung, (...)“

## 2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der im Referentenentwurf dargestellte Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist in zweierlei Hinsicht unvollständig.

### a) Aufwand der beliebigen Unternehmen für die Haftpflichtversicherung

Bislang wurde der von den beliebigen Unternehmen zu entrichtende Beitrag für die Haftpflichtversicherung gem. § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf nicht berücksichtigt. Wie oben bereits dargelegt, fließen in die Beitragskalkulation sowohl die Risikosituation des Versicherungsnehmers ein, als auch die Tatsache, dass der Versicherer für die Tragung des Risikos Eigenkapital in ausreichender Höhe vorhalten muss. Durch die Übernahme polizeilicher Aufgaben und die diesbezügliche Freistellungsverpflichtung gegenüber den zuständigen Landesbehörden erhöht sich das Haftungsrisiko der betreffenden Unternehmen. Zudem übersteigt die gem. § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf geforderte Mindestversicherungssumme von 20 Mio. Euro die gewöhnlicherweise vereinbarten Versicherungssummen in der Betriebshaftpflichtversicherung von drei bis fünf Mio. Euro deutlich.

Eine Schätzung des durchschnittlichen Versicherungsbeitrags für eine Haftpflichtversicherung gem. § 2 Abs. 6 StTbV-Entwurf ist jedoch – jedenfalls derzeit – nicht möglich. Dies ist zum einen darin begründet, dass es an entsprechenden Schadenstatistiken fehlt, zum anderen in der Vielzahl von Risikofaktoren, die von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich sind (z. B. Anzahl, Art und Dauer der vom Unternehmen durchzuführen-

den Sondertransporte, Anzahl und Erfahrung der angestellten Begleitpersonen).

b) Aufwand der Versicherungswirtschaft

Auch der Versicherungswirtschaft entsteht Erfüllungsaufwand. Dieser besteht aus Kosten für die Entwicklung individueller Haftpflichtversicherungsprodukte für beliehene Unternehmen zur Deckung der Risiken anlässlich der Begleitung von Sondertransporten.

Des Weiteren entsteht den Versicherern regelmäßiger Aufwand durch das Ausstellen von Versicherungsnachweisen sowie in Form der Anzeigen gegenüber der zuständigen Stelle über die Beendigung des Versicherungsvertrags (§ 117 Abs. 2 VVG).

Berlin, den 05.11.2018