

Eckpunktepapier „KV-Versicherung“

Truck2Train (Alle Infos zum Projekt unter www.truck2train.org)

Das vorliegende Eckpunktepapier soll einen Überblick darüber verschaffen, wie eine von Straßentransportunternehmen buchbare Versicherungslösung für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (KV) aufgebaut sein sollte. Es ist unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Straßentransportunternehmen als Informationsgrundlage, Orientierung und Empfehlung bei der Ausgestaltung von Versicherungslösungen für den KV zu verstehen. Das Eckpunktepapier wurde in Abstimmung mit Versicherungsgesellschaften, KV-Operateuren, Straßentransportunternehmen und weiteren Stakeholdern erarbeitet.

Warum wird eine Versicherungslösung für Transportleistungen im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (KV) benötigt?

Im Truck2Train-Projekt wurde der Frage nachgegangen, wie kleinen und mittelgroßen Straßentransportunternehmen der Zugang zum KV erleichtert werden kann. Die Projektergebnisse haben gezeigt, dass Transparenz und Vertrauen eine Voraussetzung für unternehmensübergreifende Kooperationen im KV darstellen, welche bei vielen Straßentransportunternehmen wegen nicht oder kaum vorhandener KV-Erfahrungen nicht gegeben ist. Eine digital buchbare KV-Versicherungslösung bietet eine niedrighschwellige Möglichkeit, ein Gefühl der Sicherheit zu vermitteln, somit Vorbehalte gegenüber dem KV-Transport abzubauen und letztendlich die Eintrittshürden für die KV-Nutzung zu senken.

Was ist zu versichern?

In der Regel haben Straßentransporteure in ihren Speditionsverträgen einige potenzielle Risiken, die der KV-Transport mit sich bringt, bereits abgedeckt.

So sichern die Unternehmen zum einen gegenüber dem Auftraggeber die Haftung aus Verkehrsverträgen (Fracht- und Speditionsverträge) über eine Verkehrshaftungsversicherung und zum anderen Schäden an den eigenen Ladeeinheiten (Auflieger bzw. Container) über eine Kfz-Kaskoversicherung ab.

Als die drei zu versichernden Elemente wurden die Ladeeinheit, die Ladung und das Thema Verspätungen identifiziert:

Die Ladeeinheit (= Auflieger – Trailer, Container, ...)

- Die Ladeeinheit ist das wichtigste zu versichernde Element. In rund 90 % der Schadensfälle ist die Ladeeinheit betroffen (z.B. Verbiegungen o.ä.).

- Rund 0,02 % aller bei Transporten im Kombinierten Verkehr verwendeten Ladeeinheiten werden bei Versicherungen als beschädigt gemeldet.
- Durchschnittliche Schadenshöhe: ca. 100-1.000 €. Größere Schäden (z.B. Herabfallen des Trailers beim Kranen) sind die Ausnahme.
- Insbesondere Containerschäden sind durch gängige Transportversicherungen nicht abgedeckt, sind aber auch weniger schadenaffin als andere Auflieger.
- Für äußerliche Schäden an einer Ladeinheit während der Schienenbeförderung auf offenen Wagen ist die Eisenbahn von der Haftung befreit. Solche Schadenfälle an der Ladeinheit können über eine Kaskoversicherung abgedeckt werden.
- KV-Operateure verwenden mitunter eigene AGB, um bestimmte Schadensbilder (Beschädigungen während der Bahnbeförderung durch Äste oder das Planenschlitzen bei Aufenthalt in Verschiebebahnhöfen) dem Grunde nach bereits abzuwehren.

Die Ladung (= Haftung und Erstspediteur)

- Sobald die Ladung auf dem Zug ist, sind Schäden an dem Transportgut – außer in Extremfällen wie Entgleisungen – sehr unwahrscheinlich.
- Abfalltransporte brauchen aufgrund ihres geringen Werts i.d.R. keine Ladungsversicherung, allerdings kann die Ladeinheit zu Schaden kommen (etwa, wenn Flüssigkeiten auslaufen etc.).
- In seltenen Fällen kann sich bei einem Schadenfall durch falsche bzw. fehlerhafte Deklaration von Gefahrgut ein Regress der Eisenbahn gegenüber dem Straßentransporteur ergeben. Dieser Vermögensschaden wird üblicherweise über eine Betriebshaftpflichtversicherung abgesichert.
- Sofern ein Sub-Unternehmer für den Nachlauf ab dem Empfangsbahnhof auf der Straße eingesetzt wird, haftet dieser für Schäden an der Ladung und dem Trailer. Hier ist sicherzustellen, dass der Sub-Unternehmer entsprechend versichert ist und im Zweifel eine Prüfung der entsprechenden Versicherungsunterlagen möglich ist.

Verspätungen (= Lieferfristen)

- Verspätungen kommen im Schienengüterverkehr häufig vor. Dementsprechend ausgeprägt ist die Toleranz seitens der Kunden, zumal Transporteure bei Verspätungen i.d.R. informiert werden.
- Durch Verspätungen verursachte Schäden an der Ladung, etwa verdorbene Lebensmittel, gibt es sehr selten. Diese können zudem auch durch andere Umstände, wie etwa dem Ausfall der Kühlanlage während des Transportes, auftreten.
- Kosten durch Verspätungen können sich ergeben, wenn beispielsweise der Auflieger vom Kunden nicht abgeholt wird und kostenpflichtig im Terminal verbleibt.



ben muss oder der für den Nachlauf eingesetzte Transportunternehmer nachfolgende Transportaufträge wegen Wartezeit am Terminal nicht durchführen kann („Standgeld“).

- Das Thema Standgeld ist in der Branche bekannt, dennoch sollte das Thema mit KV-unerfahrenen Straßentransportunternehmen besprochen werden. In der Regel wird die Höhe des Standgeldes individuell mit den getroffenen Vereinbarungen im Auftrag geregelt. Unter Umständen gehen gesetzliche Regelung den AGBs vor. In Deutschland tätige Speditionen arbeiten zumeist nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) 2017. In diesen ADSp 2017 findet sich in Ziffer 11 ein Hinweis zu Lade- und Entladezeiten und Standgeld.

Was sollte für ein KV-Versicherungsmodell zusätzlich beachtet werden?

- Es sollte von der BaFin geprüft werden, ob der Versicherungsabschluss unter dem Stichpunkt Regulatorik zulässig ist und, ob ein Vermittlerstatus erforderlich ist (Rechtsstellung eines gewerbsmäßig tätigen Versicherungsvermittlers als Versicherungsmakler oder Versicherungsvertreter).
- Es sollte geprüft werden, ob es einen Bedarf an Einzelfaldeckung oder Rahmenvertragsdeckung gibt.
- Bei innerdeutschen Eisenbahnbeförderungen gelten die Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB). Die CIM (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern) kommen grenzüberschreitend zum Tragen.

