

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft

zum Referentenentwurf des
Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs
im Eisenbahnbereich
- § 14 b AEG-Entwurf -

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

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5311
Fax: +49 30 2020-6311

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

Ansprechpartner:

Alice Tenschert
**Abteilung Haftpflicht-, Kredit-, Trans-
port- und Luftfahrtversicherung,
Statistik**

E-Mail: a.tenschert@gdv.de

www.gdv.de



Zusammenfassung

Die Versicherungswirtschaft befürwortet die mit dem vorgelegten AEG-Entwurf verfolgten Ziele, den Wettbewerb im Eisenbahnbereich zu stärken und den Opferschutz zu verbessern.

Sie plädiert dafür, die aktuelle Mindestversicherungssumme für Eisenbahnunternehmen in Höhe von 10,23 Mio. Euro je Schadensereignis bei zweifacher Maximierung beizubehalten. Diese Regelung hat sich als angemessen und auskömmlich bewährt. Insbesondere ist kein Fall bekannt, in dem ein Geschädigter wegen des Verbrauchs der Versicherungssumme nicht entschädigt werden konnte.

Falls es unumgänglich sein sollte, die Mindestversicherungssumme anzuheben, regt die Versicherungswirtschaft an, die Anhebung auf solche Eisenbahnunternehmen zu beschränken, die ein erhöhtes Risiko aufweisen. In dem Fall würde § 14 b Abs. 1 AEG-Entwurf zwei unterschiedlich hohe Mindestversicherungssummen aufweisen.

Wichtig ist in jedem Fall, dass § 14 b AEG-Entwurf Raum für privatwirtschaftliche Lösungen auf freiwilliger Basis lässt. Denn diese erlauben passgenauen und damit günstigeren Versicherungsschutz als es bei (reinen) Pflichtversicherungen möglich ist. Sie haben sich zudem unter Opferschutz-Gesichtspunkten sehr bewährt. Die versicherungspflichtigen Eisenbahnunternehmen nutzen die Gestaltungsfreiheit, die ihnen die derzeitige Pflichtversicherungsregelung belässt, sehr verantwortungsvoll.

Wir regen an, beim Bemessen der Mindestversicherungssumme in § 14 b AEG-Entwurf folgende grundlegenden Erwägungen zu drittschützenden Pflichtversicherungen zu berücksichtigen:

„Die obligatorisch zu vereinbarende Mindestsumme muss dem Risikopotential angepasst sein und so bemessen sein, dass für die absolute Mehrzahl der Schadenfälle ein angemessener Ausgleich gewährleistet ist. Gleichzeitig bedingt aber die letztlich im Verfassungsrecht gründende Vorgabe, den Versicherungspflichtigen nicht unnötig zu belasten, bestimmte Einschränkungen. So sind gegebenenfalls auch innerhalb einer Versicherungspflicht – typisierend – Abstufungen der Mindestdeckungssummen vorzunehmen, die verhindern, dass unter dem Durchschnittsrisiko liegende Tätigkeiten unverhältnismäßig hoch versichert werden müssen. Außerdem dürfen die

Summen nicht so kalkuliert sein, dass für alle Situationen und jeden noch so fern liegenden Fall vorgesorgt ist. Vielmehr ist es zu tolerieren, wenn in Ausnahmefällen die höchsten Schadensspitzen keine volle Deckung erhalten.“¹

Dies bedeutet konkret:

1. Beibehalten der aktuellen Mindestversicherungssumme

Die Mindestversicherungssumme in § 14 b Abs. 1 AEG-Entwurf sollte das bisherige Niveau beibehalten.

Des Weiteren sollte im AEG-Entwurf oder seiner Begründung klar gestellt werden, dass die Pflichtversicherung wie folgt versicherungsvertraglich umgesetzt werden kann: Die Pflichtversicherung kann sowohl in eine Betriebshaftpflichtversicherung integriert oder aber als separate Police (neben der Betriebshaftpflichtversicherung) vereinbart werden.

Begründung:

Gegenwärtig beträgt die Mindestversicherungssumme nach § 2 EB-HaftPfIV – bei zweifacher Maximierung – 10,23 Mio. Euro je Schadensereignis. Diese Regelung hat sich nach unserer Kenntnis bislang als ausreichend erwiesen. Insbesondere ist uns kein Fall bekannt, in dem ein Geschädigter wegen des Verbrauchs der Versicherungssumme nicht entschädigt werden konnte.

Bei einer Mindestversicherungssumme handelt es sich um eine Mindestdeckung. „Mindestens“ bedeutet, dass nicht das maximale Risiko zugrunde gelegt werden darf.

Eine Mindestversicherungssumme von 75 Mio. Euro wäre viel zu hoch. Bei der Interessenabwägung ist zu berücksichtigen, dass eine um das 7,3-fache erhöhte Mindestversicherungssumme für kleinere (evtl. auch mittlere) Unternehmen schlichtweg nicht finanzierbar sein wird. Denn in die Prämienkalkulation fließen sowohl die Risikosituation des Versicherungsnehmers ein, als auch die Tatsache, dass der Versicherer für die Tragung des Risikos Eigenkapital in ausreichen-

¹ Hedderich, Studien zum Privatrecht, Band 11 (2011), Pflichtversicherung, S. 303; siehe auch Brand in Münchener Kommentar zum VVG, Band 2 (2011), Vor §§ 113 - 124, Rn. 5 - 7.

der 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). Bereits eine Verdopplung der aktuellen Mindestversicherungssumme würde daher zu erheblich höheren Versicherungsbeiträgen und finanziellen Belastungen für die Versicherungspflichtigen führen. Auch etliche Erstversicherer, die zurzeit Versicherungen nach der EBHaftPfIV zur Verfügung stellen, wären gezwungen sich aus dem Segment zurückzuziehen, da sie keinen - oder keinen bezahlbaren - Rückversicherungsschutz erhalten würden.

Wie Hedderich ausführt, *„ist es zu tolerieren, wenn in Ausnahmefällen die höchsten Schadensspitzen keine volle Deckung erhalten“*. Beim Bemessen der Mindestversicherungssumme ist das Kompensationsinteresse des geschädigten Dritten gegen das Interesse des Versicherungspflichtigen an bezahlbarem Versicherungsschutz abzuwägen. Bei der Abwägung ist auch zu bedenken, dass Schadensersatzleistungen keineswegs durch die Mindestversicherungssumme begrenzt sind. Vielmehr können Versicherungsnehmer und Versicherer – freiwillig – Versicherungssummen vereinbaren, die die Mindestversicherungssumme übersteigen. Hiervon machen die versicherungspflichtigen Unternehmen in der Praxis bei erhöhtem Bedarf auch Gebrauch. In diesen Fällen wird häufig die obligatorische Mindestversicherungssumme von 10,23 Mio. EUR als separate Kapazität im Rahmen der Betriebshaftpflichtversicherung vereinbart. In der Regel ist die Versicherungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung höher als die Mindestversicherungssumme. Aufgrund der Regelung in § 113 Abs. 3 VVG kann der geschädigte Dritte in Höhe der vollen Deckungssumme des Versicherungsverhältnisses vorgehen. Es stehen somit in vielen Fällen schon jetzt höhere Versicherungssummen zur Verfügung. Zu bedenken ist des Weiteren, dass der Geschädigte den die Versicherungssumme übersteigenden Betrag auch vom Schädiger selbst ersetzt bekommen kann.

2. Allenfalls Anhebung der Mindestversicherungssumme für Eisenbahnunternehmen mit erhöhtem Risiko

Der AEG-Entwurf ist Teil des Gesetzentwurfs zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich. Die Höhe der Mindestversicherungssumme hat Auswirkungen auf den Wettbewerb. Daher sollte

beim Bemessen der Mindestversicherungssumme das gesamte Spektrum der versicherungspflichtigen Unternehmen berücksichtigt werden.

Wenn das Spektrum breit ist – wie hier mit der Deutschen Bahn auf der einen Seite und kleinen Museumsbahnen, Zweiwegefahrzeugen und Wagenhaltern auf der anderen Seite –, sollte die Mindestversicherungssumme so niedrig angesetzt werden, dass sich auch kleine Unternehmen weiterhin Versicherungsschutz leisten können. Alternativ kann die aktuelle Mindestversicherungssumme beibehalten werden und zusätzlich eine zweite, angemessen erhöhte Mindestversicherungssumme für Eisenbahnunternehmen mit erhöhtem Risiko vorgesehen werden. Eine erhöhte Mindestversicherungssumme für Eisenbahnunternehmen mit erhöhtem Risiko sollte nach Risikobewertung der deutschen Versicherungswirtschaft maximal 20 Mio. Euro betragen. Mit einer solchen differenzierten Regelung ließe sich vermeiden, dass kleinere und mittlere Unternehmen überproportional belastet und hierdurch vom Markt verdrängt werden.

3. Privatwirtschaftliche, freiwillige Lösungen zulassen

Nicht in allen Konstellationen sind aus Opferschutzgründen Pflichtversicherungen und hohe Mindestversicherungssummen erforderlich. Im Fokus der Pflichtversicherung nach dem AEG-Entwurf stehen Schadensersatzansprüche wegen Personen- und Sachschäden aufgrund von Eisenbahnunfällen. Diese Ansprüche sind geschützt, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen, die selbständig am Eisenbahnverkehr teilnehmen und der Gefährdungshaftung nach § 1 HaftPflG unterliegen, über angemessene Versicherungssummen verfügen.

Demgegenüber ist es nicht Aufgabe der Pflichtversicherung nach dem AEG-Entwurf und auch nicht erforderlich, Regressansprüche zwischen Eisenbahnunternehmen abzusichern. Dies betrifft z.B. Regresse von Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder gegen Fahrzeughalter und Wagenhalter, die nicht selbständig am Eisenbahnverkehr teilnehmen. Hier sollte es den Unternehmen überlassen bleiben, ihre Vertragspartner dazu zu verpflichten, dass diese über auskömmlichen Versicherungsschutz verfügen. Dies ist in der Praxis auch üblich und erlaubt pass-

genaue und infolgedessen deutlich günstigere Lösungen, als es im Rahmen von Pflichtversicherungsvorgaben möglich ist.

In dem Zusammenhang regen wir an, **in § 14a AEG-Entwurf klarstellend zu ergänzen, dass für nicht festangestellte Triebfahrzeugführer keine Versicherungspflicht besteht.** Anlass hierzu ist die zum Teil vertretene Auffassung, dass Triebfahrzeugführer im Rahmen von Werk- bzw. Dienstverträgen für Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig sein könnten. Infolgedessen hätten diese Triebfahrzeugführer auch eine Haftpflichtversicherung für ihre berufliche Tätigkeit zu unterhalten. Diese Auffassung verkennt jedoch, dass Triebfahrzeugführer keine Transportleistungen in eigener Verantwortung erbringen können, sondern stets weisungsgebunden tätig sind. Dies hat auch das OLG Frankfurt mit Urteil vom 14.03.2013 (Az.: 26 U 43/12) unter Verweis auf §§ 2, 6 AEG und § 1 Abs. 2 Eisenbahnbetriebsleiterverordnung dargelegt. Triebfahrzeugführer sind daher als Arbeitnehmer/Leiharbeiter zu qualifizieren. Infolgedessen sind sie über die Eisenbahnverkehrsunternehmen versichert, für die sie tätig sind. Triebfahrzeugführer sind daher nicht versicherungspflichtig.

Berlin, den 19.03.2015