

Hamburg Berlin Frankfurt Nürnberg



JOHANNSEN
Rechtsanwälte

Transportversicherungsrecht - Einführung/Update

Andrea Meyer
Rechtsanwältin

Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht

andreameyer@kanzlei-johannsen.de

www.kanzlei-johannsen.de

GLIEDERUNG

I. Einleitung

- **Versicherungen im Zusammenhang mit dem Transport - im weiteren Sinne**
- **Transportversicherungen**
- **Gesetzliche Grundlagen**
- **Vertragliche Besonderheiten**
- **Prozessuale Besonderheiten**

II. Warentransportversicherung

- **DTV-Güter 2000/2011**

IV. Verkehrshaftungsversicherung

- **Haftpflichtversicherung gem. § 100 ff. VVG**
- **DTV-VHV 2003/2011**
- **Der Anspruch des Geschädigten gegen den Verkehrshaftungsversicherer des Schädigers**
- **Der Anspruch des Geschädigten gegen den ausländischen Verkehrshaftungsversicherer des Schädigers**
- **Die Entscheidung des BGH zum Direktanspruch gegen den polnischen (Pflicht-) Verkehrshaftungsversicherer**
- **Der Direktanspruch des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des insolventen Verkehrsträgers**

I. EINLEITUNG

Versicherungen im Zusammenhang mit dem Transport – im weiteren Sinne

- Sachversicherungen u.a.:
 - Warentransportversicherung
 - Kaskoversicherung
 - Gebäudeversicherung
 - Inhaltsversicherung
 - Maschinenversicherung
 - Betriebsunterbrechungsversicherung
- Haftpflichtversicherungen u.a.:
 - Verkehrshaftungsversicherung
 - Betriebshaftpflichtversicherung
 - Umwelthaftpflichtversicherung
 - Produkthaftpflichtversicherung
 - Kfz-Haftpflichtversicherung
 - D&O-Versicherung

Ausschlüsse und Subsidiaritätsklauseln regeln im Versicherungsrecht das Verhältnis mehrerer Versicherungen für dasselbe Risiko, um Doppelversicherungen zu vermeiden. **Ausschlüsse** schließen bestimmte Risiken oder Fälle komplett aus, während **Subsidiaritätsklauseln** festlegen, welche Police im Falle einer Mehrfachversicherung vorrangig oder nachrangig (subsidiär) leistet.

I. Einleitung

Transportversicherungen

Ausgehend von der Funktion lässt sich die **Transportversicherung** als sämtliche auf die Beförderung von Gütern bezogenen Versicherungen von Risiken definieren.

Zur Transportversicherung gehören die Sparten gemäß Ziffern 1.d, 4., 6., 7. und 12. der Anlage 1 zum VAG.

Die Transportversicherungen werden allgemein in **drei Sparten** aufgeteilt:

- **Die Gefahrtragung des Versicherten (Güterversicherung)**
- **Die Versicherung des Verkehrsmittels (Kaskoversicherung)**
- **Die Deckung der Haftpflicht des Frachtführers, Spediteurs oder Lagerhalters (z.B. Verkehrshaftungsversicherung)**

I. EINLEITUNG

Gesetzliche Grundlagen der Transportversicherung

- Versicherungsvertragsgesetz (**VVG**) und zugehörige Regelungen
- Bürgerliches Gesetzbuch (**BGB**)
- Spezialgesetze für den Verkehr (z. B. Güterkraftverkehrsgesetz – **GüKG**)
- Verkehrs- und Beförderungsrecht (z. B. 4. Buch **HGB**, **CMR**, 5. Buch HGB, Eisenbahn- und Binnenschifffahrtsrecht)
- Internationales Versicherungsvertragsrecht, EU-Recht, internationale Verordnungen (z.B. **Rom I** und **Rom II -Verordnung**)

I. EINLEITUNG

- Das Versicherungsvertragsgesetz (**VVG**) regelt die rechtlichen Beziehungen zwischen Versicherungsnehmern und Versicherern in Deutschland in der Privatversicherung und definiert die Rechte und Pflichten beider Parteien; es *gilt nicht* für die Rückversicherung und die Seeversicherung (§ 209 VVG). **Einzelne Regelungen bezwecken den Schutz des Versicherungsnehmers!**
- Nach den *Regelungsbereichen* enthält das Versicherungsvertragsgesetz zunächst allgemeine Vorschriften für alle Versicherungszweige und -verträge (§§ 1-73 VVG) sowie anschließend Bestimmungen für die Schadenversicherung, die Haftpflichtversicherung, die Pflichtversicherung, die Rechtsschutzversicherung, die Transportversicherung, die Gebäudefeuerversicherung, die Lebensversicherung, die Berufsunfähigkeitsversicherung, die Unfallversicherung, die Krankenversicherung sowie Schlussvorschriften.
- In *rechtlicher Hinsicht* lassen sich die Vorschriften einteilen in
 - **zwingende Vorschriften**,
 - **halbzwingende Vorschriften**, von denen nur zugunsten des Versicherungsnehmers abgewichen werden darf,
 - **abdingbare Vorschriften**, von denen auch zuungunsten des Versicherungsnehmers durch Allgemeine Versicherungsbedingungen (AVB) und Tarifbestimmungen Ausnahmen gemacht werden dürfen.
- **Die Beschränkungen der Vertragsfreiheit gelten nicht für Großrisiken (§ 210 VVG).**

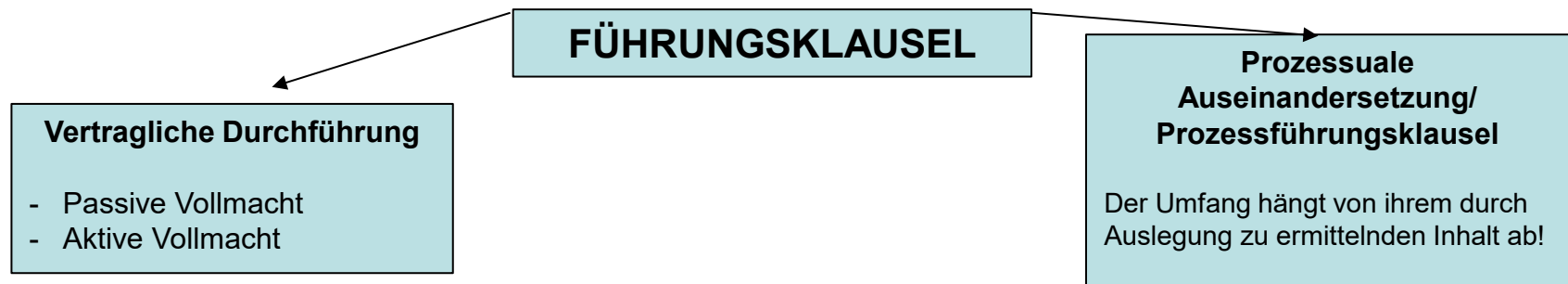
I. Einleitung

- Gem. § 210 Abs. 2 Nr. 1 VVG iVm Anl. 1 zum VAG handelt es sich bei Transportversicherungen regelmäßig um versicherte **Großrisiken**, d.h., dass die gesetzlichen Beschränkungen des VVG keine Anwendung finden.
- Damit fallen auch u.a. die Beratungspflichten des § 6 Abs. 1, 2 VVG und die Informationspflichten des § 7 Abs. 1 VVG weg.
- Im Rahmen der Versicherung von transportbezogenen Risiken genießen die Parteien daher in mehrfacher Hinsicht ein höheres Maß an Privatautonomie als in anderen Sparten (s. z.B. zur Rechtswahl OLG München, Hinweisbeschluss vom 04.11.2025 – 25 U 1959/24 e)
- Infolge der weit gezogenen Vertragsfreiheit wird das Recht der Transportversicherung von den jeweiligen **Allgemeinen Versicherungsbedingungen** geprägt, welche als solche wiederum der AGB-Kontrolle nach §§ 307 ff BGB unterliegen.
- § 307 Abs. 2 Nr. 1 BGB normiert insbes. die Unwirksamkeit einer Klausel, soweit sie mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung unvereinbar ist. **Zur Festlegung des gesetzlichen Leitbildes dienen wiederum im Wesentlichen die Inhalte des VVG!**

I. Einleitung

Vertragliche Besonderheiten

- Versicherungstechnisch werden Transportpolicen in Form von **General- und Umsatzpolicen** gezeichnet.
- Aufgrund der Risikoverteilung sind häufig mehrere Versicherer an derselben Police beteiligt, in der Regel im Wege der **offenen Mitversicherung**.
- Jeder Versicherer übernimmt einen quotalen Anteil (*pro rata*) an der Versicherungssumme und haftet dem VN gegenüber nur für den von ihm übernommenen **Anteil**.
- Der führende VR erhält seine Rolle durch Vereinbarung einer sog. **Führungsklausel** (Zur Auslegung der in einem Generalvertrag zwischen den Versicherern einer Mitversicherung vereinbarten Führungsklausel im Zusammenhang mit dem Abschluss eines Vergleichs s. OLG Hamburg Urt. v. 7.1.2025 – 9 U 37/20, BeckRS 2025, 1435, beck-online – nicht rechtskräftig!)



- Nimmt der führende Mitversicherer Rückgriff beim Schädiger, stellt dies eine untergeordnete Hilfstätigkeit zur sachgerechten und beschleunigten Abwicklung des Versicherungsgeschäftes und der Regulierung des Schadens dar. Der führende Versicherer ist insoweit einem Assekuradeur vergleichbar, für den anerkannt ist, dass seine **Tätigkeit nach dem RDG erlaubt ist** (RdTW 2024, 304, beck-online).

I. Einleitung

- Insbesondere die offene Mitversicherung kommt in der Regel über die Mitwirkung von **Versicherungsvermittlern**, d.h. eines Assekuradeurs oder Versicherungsmaklers, zustande.
- **Der Versicherungsmakler** in der Transportversicherung hat nicht nur die klassische Funktion der Vermittlung eines Versicherungsvertrags, sondern gestaltet, formuliert und dokumentiert den Vertrag und übernimmt das Prämieninkasso. Verwendet der Makler neben den allgemeinen Versicherungsbedingungen noch Makler-Sonderbedingungen (**Maklerpolice**) und individuelle, auf den konkreten Versicherungsbedarf des Versicherungsnehmers abgestimmte Regelungen, kann dies dazu führen, dass als Verwender im Sinne von § 305 Abs. 1 S. 1 BGB nicht der Versicherer, sondern der durch den Versicherungsmakler vertretene Versicherungsnehmer gilt (s. BGH, Beschluss vom 22.7.2009 - IV ZR 74/08). **Gegen den Versicherer kommt eine Klauselkontrolle dann nicht in Betracht!**
- Nach dem Urteil des EuGH vom 29.9.2022 (C 633/20) zur Vermittlereigenschaft der Gruppenspitze kann auch ein **Spediteur** Versicherungsmakler sein, wenn er z.B. das Wareninteresse seiner Kunden über eine sogenannte Spediteur-Generalpolice gegen zusätzlichen Beitrag versichert. Ggf. Erlaubnisbefreiung wg. produktakzessorischer Vermittlung von Versicherungen als Ergänzung der im Rahmen der Haupttätigkeit erbrachten Dienstleistungen.

I. Einleitung

Prozessuale Besonderheiten

- In der Übersendung der Schadensunterlagen an den Warentransportversicherer liegt eine konkludente Abtretung des Anspruchs des Versicherungsnehmers an den Versicherer.
s. OLG Hamburg Urt. v. 3.4.2025 – 6 U 52/24 (BeckRS 2025, 17129, beck-online)
- Zum Zeitpunkt der Offenlegung einer gewillkürten Prozessstandschaft im Schadensersatzprozess
s. OLG Hamburg Urt. v. 25.10.2018 – 6 U 243/16 (BeckRS 2018, 27403, beck-online)
- Keine Konkludente Abtretung durch Übersendung der Schadensunterlagen an den Versicherungsmakler
s. OLG Hamburg, Urt. v. 16.02.2023 – 6 U 55/22 (TranspR 23, S. 409)
- Weist der Fall Auslandsberührung auf, ist die Prozessführungsbefugnis nach der lex fori zu beurteilen.
s. OLG Karlsruhe, Urteil vom 1. Dezember 2023 (TranspR 2024, 86)

Wenn kein Rechtsübergang auf den Versicherer erfolgt ist und z.B. Regressansprüche gewahrt werden müssen:

- Der VR kann vor seiner Leistung an den Dritten nicht auf Feststellung seines (künftigen) Anspruchs klagen, sondern nur auf Feststellung der Ersatzpflicht des Dritten gegenüber dem VN (BGH VersR 1966, 875; NJW 2021, 1090 Rn. 30 f.; Düsseldorf VersR 1999, 1277; Frankfurt/M. BeckRS 2022, 22794 Rn. 33). (Prölss/Martin/Armbrüster, 32. Aufl. 2024, VVG § 86 Rn. 66, beck-online).

I. Einleitung

Prozessuale Besonderheiten

- Ist die mit der Klage des Versicherungsnehmers geltend gemachte Schadensersatzforderung nach Rechtshängigkeit entweder in Folge einer Abtretung oder in Folge einer Legalzession auf den Versicherer übergegangen und fällt der Versicherungsnehmer nach dem Forderungsübergang in Insolvenz, ist der Insolvenzverwalter befugt, den unterbrochenen Rechtsstreit aufzunehmen und die Forderung im eigenen Namen gerichtlich geltend zu machen. Der für die **Prozessführungsbefugnis des Insolvenzverwalters** erforderliche Massebezug ergibt sich aus der in § 86 II VVG dem Versicherungsnehmer auferlegten Obliegenheit, die Interessen des Versicherers zu wahren. (BGH, Urteil vom 15.12.2022 – I ZR 135/21)

I. Einleitung

Zu guter Letzt noch zur Aktivlegitimation des Assekuradeurs:

- Ein **Assekuradeur** ist berechtigt, die Ansprüche der von ihm vertretenen Versicherer im eigenen Namen im Wege der gewillkürten Prozessstandschaft klagweise geltend zu machen. Assekuradeure sind mit weitreichenden Vollmachten ausgestattete Mehrfach-Versicherungsvertreter im Sinne des § 59 Abs. 2 VVG, die als Vertreter nach den §§ 164 ff. BGB für die durch sie vertretenen Versicherer Versicherungsverträge abschließen. Assekuradeure übernehmen dabei in der Regel die Aufgaben eines führenden Versicherers, indem sie Prämien und Bedingungen aushandeln und die Schadenbearbeitung einschließlich der Regressführung übernehmen. Dazu sind sie im Innenverhältnis auf Basis der mit den Versicherern abgeschlossenen Assekuradeur-Verträge berechtigt.
- Ein Assekuradeur kann im Wege der Prozessstandschaft Klage im eigenen Namen erheben. Die Prozessstandschaft des Assekuradeurs umfasst dabei auch das Recht, im Sinne einer Einziehungsermächtigung Zahlung an sich zu verlangen. Der Assekuradeur wird regelmäßig zur Geltendmachung von Rückgriffsansprüchen des Versicherers nicht nur im eigenen Namen, sondern auch im eigenen Interesse ermächtigt. Dies ist die Konsequenz daraus, dass der Assekuradeur auch die Schadensregulierung vornimmt. ...

LG Koblenz, Urteil vom 10. September 2024 – 1 HK O 34/23 (RdTW 2024, 478, Leitsätze der Redaktion)

I. Einleitung

Vertiefend zum Thema Assekuradeur:

- **Der Assekuradeur** von Prof. Dr. Dieter Schwampe, RdTW 2021, 170
- **Der Assekuradeur, das unbekannte Wesen – Eine rechtliche Betrachtung des Geschäftsmodells** von Alexander Haß, Bachelor of Arts (B.A.) und RA Prof. Dr. Uwe Gail LL.M., beide Hochschule Coburg, SPV 2021, 12
- **Der Assekuradeur und seine Prüfung nach dem VAG** von RA Dr. Kai Holger Drews, TranspR 2021 Heft 7, 301 - 313

II. Warentransportversicherung

- Die Warentransportversicherung gehört zu den ältesten Versicherungen überhaupt.
- (Unbedingte Leseempfehlung: Geschichte der Transportversicherung in Thume/Schwampe/Thume/Hartenstein, 3. Aufl. 2024, Teil 1, Rn. 26 ff., „*Das Bedürfnis nach Schutz, Geborgenheit, Sicherheit ist urmenschlich....*“)
- Es handelt sich um ein versichertes Großrisiko, zudem ist sie in den meisten Fällen als laufende Versicherung gemäß 53 VVG vereinbart.
- Bei den Vorschriften des VVG handelt es sich für den Fall einer Gütertransportversicherung wg. § 210 VVG insgesamt um **dispositives Recht**. Die gesetzlichen Regelungen können jederzeit vertraglich abbedungen werden. Wird ihre Anwendung nicht vertraglich ausgeschlossen, bleiben sie subsidiär anwendbar.
- Der Inhalt eines Gütertransportversicherungsvertrages richtet sich daher regelmäßig nach den darin vereinbarten Allgemeinen Versicherungsbedingungen.

II. Warentransportversicherung

- Die überwiegende Zahl der Warentransportversicherungsverträge dürfte inzwischen auf Basis der **DTV-Güter 2000/2011** abgeschlossen werden.
- Gegenstand der Warentransportversicherung ist „**jedes in Geld schätzbares Interesse, das jemand daran hat, dass die Güter den Gefahren der Beförderung sowie damit verbundene Lagerungen bestehen**“ (s. Ziff. 1.1.1 DTV-Güter 2000/2011). Versichert ist daher nicht die Sache selbst, sondern das Interesse daran. Welches Interesse genau unter einem Versicherungsvertrag versichert ist, ist den Vereinbarungen der Parteien im Versicherungsschein überlassen.
- Dieses Interesse hat derjenige, der ohne die Versicherung einen Schaden erleiden würde, also Eigentümer, Mieter, Pfandgläubiger, Pächter oder sonstige Dritte, die ein „**Sacherhaltungsinteresse**“ haben.

II. Warentransportversicherung

- Dem VN stehen im Rahmen der DTV-Güter 2000/2011 zwei Deckungsvarianten zur Auswahl, **volle Deckung** und **eingeschränkte Deckung**.
- **Im Zweifel handelt es sich um eine Allgefahrenversicherung!**
- Der Versicherer trägt grundsätzlich alle Gefahren, denen das Transportmittel oder die Güter während der Reise ausgesetzt sind.
- Unter die **Allgefahrendeckung** fallen auch alle mit dem Transport zusammenhängenden („transportbedingten“) Lagerungen (in Speditionen, Zolllagern, Häfen etc.).
- Nicht versichert sind – vorbehaltlich der Vermögensschadensklausel der DTV Güter 2000/2011 – insbesondere reine Vermögensschäden.
- Der Grundsatz der Allgefahrendeckung wird allerdings durch Deckungsausschlüsse begrenzt, nach denen entweder bestimmte Gefahren oder aber bestimmte Schäden nicht versichert sind.

II. Warentransportversicherung

■ Deckungsausschlüsse

- Vom Versicherungsschutz ausgeschlossen sind nach Ziff. 2.4 DTV-Güter 2000/2011 die **Gefahren** von
 - Krieg, Streik und Aussperrung,
 - der Kernenergie,
 - der Beschlagnahme sowie
 - der Zahlungsunfähigkeit und des Zahlungsverzuges des Reeders, Charterers oder Betreibers des Schiffes.
- Daneben sind die genannten **Schäden** aus dem Versicherungsschutz ausgeschlossen, verursacht
 - durch eine Verzögerung der Reise,
 - durch inneren Verderb oder die natürliche Beschaffenheit der Güter,
 - durch handelsübliche Mengen-, Maß- und Gewichtsabweichungen oder -verluste,
 - durch normale Luftfeuchtigkeit oder gewöhnliche Temperaturschwankungen sowie durch nicht beanspruchungsgerechte Verpackung oder unsachgemäße Verladeweise.
- Der Versicherer muss die tatsächlichen Voraussetzungen des Ausschlussgrundes sowie die Kausalität für den eingetretenen Schaden beweisen (Ziff. 2.6 DTV-Güter 2000/2011).

II. Warentransportversicherung

- **Verschulden des Versicherungsnehmers.**
- Ein Verschulden des Versicherungsnehmers bei der Herbeiführung des Versicherungsfalls macht den Versicherer leistungsfrei: **Alles-oder-nichts-Prinzip.**
- Nach Ziff. 3 DTV-Güter 2000/2011 gilt dies nur bei grober Fahrlässigkeit und Vorsatz des Versicherungsnehmers.
- Der Versicherungsnehmer muss sich nur das Verhalten eines **Repräsentanten** zurechnen lassen. Danach ist dem VN ein Verhalten desjenigen zuzurechnen, der „in dem Geschäftsbereich, zu dem das versicherte Risiko gehört, aufgrund eines Vertretungs- oder ähnlichen Verhältnisses an die Stelle des VN getreten und befugt ist, selbständig in einem gewissen Umfang für diesen zu handeln und auch dessen Rechte und Pflichten als VN wahrzunehmen“ (BGH 24.2.1986 – II ZR 241/78, VersR, 1986, 696 (697) mwN).

III. Verkehrshaftungsversicherung

- Der jüngste **Bericht von BSI Consulting und TT Club zum Ladungsdiebstahl** (<https://www.ttclub.com/news-and-resources/publications/article/bsi-consulting-and-tt-club-2024-cargo-theft-report/>) zeigt, dass sich die Methoden beim Ladungsdiebstahl rasant verändern. Kriminelle setzen zunehmend auf digitale Mittel, um sensible Frachtinformationen abzugreifen und Lieferketten gezielt zu manipulieren.
- Kriminelle im Frachtverkehr setzen längst nicht mehr nur auf das Planenschlitzen oder Überfälle auf Raststätten. Ladungsdiebstahl wird zunehmend digital – mit gefälschten Dokumenten, manipulierten Lieferdaten und sogar künstlicher Intelligenz. Phishing-Mails, Deepfakes und fingierte Abholaufträge gehören inzwischen zum Repertoire der Täter. Das Vorhaben: gezielt Informationen erbeuten und Transportprozesse unterwandern.
- Deutschland zählt neben Brasilien, Mexiko, Indien und den USA zu den am stärksten betroffenen Ländern. Fast 76 Prozent der registrierten Diebstähle betrafen LKW, rund 41 Prozent ereigneten sich während des Transports. Besonders im Visier der Täter: Lebensmittel (22 Prozent der Vorfälle), Agrarprodukte, Elektronik und Kraftstoffe.

III. Verkehrshaftungsversicherung

- Die Verkehrshaftungsversicherung deckt die vertragliche und gesetzliche Haftung des Verkehrsträgers und stellt somit versicherungsrechtlich eine **Haftpflichtversicherung** iSd §§ 100 ff. VVG dar.
- Dementsprechend versichert sie neben dem Haftpflichtinteresse (Freihalten von berechtigten Ansprüchen) auch das Rechtsschutzinteresse (Abwehr unberechtigter Ansprüche) des Versicherungsnehmers und übernimmt hierzu sowohl die gerichtlich als auch außergerichtlich anfallenden Kosten.
- Es gilt auch hier das **Trennungsprinzip**, d.h., das Haftpflicht- und das Deckungsverhältnis sind strikt getrennt. Nach dem Trennungsprinzip kann der Geschädigte den Versicherer grundsätzlich nicht direkt in Anspruch nehmen. Die Entscheidung im Haftpflichtprozess entfaltet gem. § 106 VVG Rechtsbindung für den folgenden Deckungsprozess über die Frage der Haftung.
- Das in der Haftpflichtversicherung geltende prozessuale Trennungsprinzip findet seine notwendige Ergänzung in der **Bindungswirkung** des rechtskräftigen Haftpflichturteils für den nachfolgenden Deckungsrechtsstreit, soweit Voraussetzungsidentität besteht. Sie folgt aus dem Leistungsversprechen, das der Haftpflichtversicherer dem Versicherungsnehmer gegeben hat, und bedeutet, dass das Ergebnis des vorangegangenen Haftpflichtprozesses für die Deckungsfrage verbindlich ist. Damit wird verhindert, dass die im Haftpflichtprozess getroffene Entscheidung und die zugrunde liegenden Feststellungen im Deckungsprozess erneut überprüft werden können (OLG München, Hinweisbeschluss vom 11. August 2025 – 25 U 1959/24e)

III. Verkehrshaftungsversicherung

Gesetzliche und vertragliche Pflichtversicherung

- Die Verkehrshaftungsversicherung ist unter den Voraussetzungen des § 7a GüKG auch eine **gesetzliche Pflichtversicherung** nach den §§ 113 ff. VVG. Hiernach sind Unternehmer im Anwendungsbereich des GüKG verpflichtet, eine Versicherung zur Absicherung der frachtvertraglichen Haftung nach den §§ 425 ff. HGB vorzuhalten. Dies betrifft Frachtführer und Spediteure im Selbsteintritt, welche innerdeutsche Straßengüterbeförderungen mittels Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen durchführen und gilt auch für innerdeutsche **Kabotagetransporte** durch ausländische Frachtführer. Für derartige Transporte verlangt § 7a GüKG eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens 600.000 EUR je Schadenereignis und 1.200.000 EUR je Versicherungsjahr.
- § 7a GüKG lässt nur wenige – enumerativ aufgeführte – Ausschlüsse zu.
- Sowohl in Transportverträgen als auch in den empfohlenen Musterbedingungen der Verbände der Verlader- wie auch Spediteurseite finden sich oftmals entsprechende Klauseln zur Eindeckung eines Mindestversicherungsschutzes (vgl. Ziff. 28 ADSp 2017, Ziff. 18 Logistik-AGB 2019, § 33 VBGL).
- Derartige **vertragliche Versicherungspflichten** begründen keine gesetzliche Pflichtversicherung iSd §§ 113 ff. VVG.

III. Verkehrshaftungsversicherung

- Die Verkehrshaftungsversicherung ist gemäß § 210 VVG, Art. 10 Abs. 1 EGVVG iVm Anlage A Ziffer 10 b, **Großrisiko, soweit die Frachtführertätigkeit – Haftpflicht aus Landtransporten – versichert ist.**
- Um bei kombinierten Policen, mit der ein Versicherungsnehmer neben der Frachtführertätigkeit gleichzeitig seine Haftung als Spediteur oder Lagerhalter versichert, die kein Großrisiko darstellen, einen größeren Gestaltungsspielraum zu erhalten, ist die Verbandsempfehlung des GDV zur Verkehrshaftungsversicherung, die DTV VHV 2003/2011, als laufende Versicherung konzipiert.
- Aus der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 24.11.1971 – IV ZR 135/69) folgt, dass Versicherer und Vermittler bei einer laufenden Police, bei der die **Versicherung von Großrisiko und Massenrisiko kombiniert wird**, die in §§ 6, 7 und 60 ff. VVG geregelten Beratungs-, Informations- und Dokumentationspflichten einzuhalten haben!

III. Verkehrshaftungsversicherung

- Nach den DTV-VHV 2003/2011 ermittelt der Versicherer anhand einer **Betriebsbeschreibung**, die jeder Verkehrsträger zu erstellen hat, den Umfang des zu versichernden Risikos.
- Die Police ist nach einem **Baukastensystem** konzipiert. Versicherer und Verkehrsträger können durch einzelne Bausteine den Deckungsumfang, die Risikoausschlüsse und die Obliegenheiten selbst gestalten.
- Versichert ist somit die **verkehrsvertragliche Haftung aus Verkehrsverträgen** des Verkehrsträgers als Auftragnehmer und nicht die Haftung aus der reinen Tätigkeit.
- Die Verbandsbedingungen sehen ferner eine **Begrenzung** der Versicherungsleistung für alle Schadensereignisse pro Versicherungsjahr vor.
- Vertragserfüllungskosten in Gestalt von Beförderungsmehrkosten sind grundsätzlich nicht versichert (LG Mannheim Ur. v. 19.9.2022 – 24 O 13/22, BeckRS 2022, 26003).

III. Verkehrshaftungsversicherung

- In Ziff. 6 DTV-VHV 2003/2011 findet sich ein umfangreicher Katalog an **Ausschlüssen**, die wirksam sind, wenn nichts anderes in der Police vereinbart ist und gem. Ziff. 17 DTV VHV 2003/2011 die Vorschriften des Pflichtversicherungsgesetzes nicht entgegenstehen (dies gilt insbesondere für § 7 a GüKG).
- Diese sind wie folgt eingeteilt:
 - Ausschlüsse von **nicht unmittelbar beherrschbaren Risiken** (Krieg, Streik, Eingriff von hoher Hand, Naturkatastrophen ...)
 - Ausschlüsse von **spartenunüblichen Risiken** (theoretische Möglichkeit (!) anderweitigen Versicherungsschutzes)
 - **Subjektive Risikoausschlüsse** (Nichterfüllungsschäden, vorsätzliche Herbeiführung ...)
 - **Güterspezifische Haftungsausschlüsse** (Edelsteine, lebende Tiere, Abschlepp-/ Bergungsgüter ...)
 - **Sonstige Ausschlüsse** (Ansprüche mit Strafcharakter, Personenschäden, Pandemie-Ausschlussklausel ...)
- Es ist anerkannt, dass Versicherungsausschlüsse grundsätzlich eng auszulegen sind.
- Der Versicherer muss das Vorliegen der Voraussetzungen des Ausschlussgrundes beweisen.
- Keine Wiedereinschlussklausel
- Regel der causa proxima gilt nicht.
- Vertragserfüllungskosten in Gestalt von Beförderungsmehrkosten sind grundsätzlich nicht versichert (LG Mannheim Urt. v. 19.9.2022 – 24 O 13/22, BeckRS 2022, 26003).

III. Verkehrshaftungsversicherung

- **Der Anspruch des Geschädigten gegen den Verkehrshaftungsversicherer des Schädigers**
- Die **freiwillige Haftpflichtversicherung** begründet in der Regel keinen Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer. Eine Feststellungsklage des Geschädigten – außerhalb der Pflichtversicherung – gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers kommt nur unter engen Voraussetzungen in Betracht kommt.
- In der Haftpflichtversicherung kann nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und einhelliger Meinung in der Literatur auch der Geschädigte ein eigenes, aus der **Sozialbindung der Haftpflichtversicherung** folgendes rechtliches Interesse i.S. von § 256 Abs. 1 ZPO an der **Feststellung** haben, dass der Versicherer dem Schädiger Deckungsschutz zu gewähren habe (Senatsurteil vom 15.11.2000 - IV ZR 223/99).
- Ein solches Interesse ist anzunehmen, wenn der Versicherer auf Anfrage des Geschädigten, ob Versicherungsschutz bestehe bzw. gewährt werde, keine oder keine eindeutige Antwort gibt oder die Auskunft verweigert (OLG München Endurteil v. 18.12.2015 – 25 U 1668/15, BeckRS 2016, 10545, beck-online) oder wenn der Deckungsanspruch wegen Untätigkeit des VN unterzugehen droht (Verjährung, Ablauf der Frist des § 12 Abs. 3 VVG aF; BGH NJW-RR 2001, 316 = VersR 2001, 90; OLG Naumburg VersR 2014, 54).

III. Verkehrshaftungsversicherung

- Solange das Bestehen des Haftpflichtanspruchs nicht rechtskräftig festgestellt ist, kann der Versicherungsnehmer gegen den Haftpflichtversicherer im vorweggenommenen Deckungsprozess auf Feststellung der Verpflichtung zur Gewährung bedingungsgemäßen Deckungsschutzes klagen. Die streitige Frage, ob der Haftpflichtversicherer wegen vorsätzlicher Herbeiführung des Schadens leistungsfrei ist, kann im vorweggenommenen Deckungsprozess nicht entschieden werden. Auch insoweit gilt der Vorrang des Haftpflichtprozesses (OLG Karlsruhe Urteil vom 6.3.2025 – 12 U 75/24)
- Im vorweggenommenen Deckungsprozess – das heißt bei einem Deckungsprozess vor rechtskräftiger Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung, ist grundsätzlich auf die Behauptungen des Geschädigten abzustellen und nicht über den Haftpflichtanspruch zu entscheiden (BGH NJW-RR 2001, 316 Rn. 9).
- Der Versicherte hat einen fälligen Anspruch auf Gewährung von Haftpflichtversicherungsschutz bereits dann, wenn er von einem Dritten auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird, wobei es nicht darauf ankommt, ob der Haftpflichtanspruch begründet ist oder nicht (OLG Karlsruhe, s.o.)

III. Verkehrshaftungsversicherung

Der Anspruch des Geschädigten gegen den Verkehrshaftungsversicherer des Schädigers

Anspruch auf Auskunft über den Verkehrshaftungsversicherer?

- Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH ist ein Auskunftsanspruch aus dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben (§ 242 BGB) gegeben, wenn die zwischen den Parteien bestehenden Rechtsbeziehungen es mit sich bringen, dass der Anspruchsberechtigte in entschuldbarer Weise über das Bestehen oder den Umfang seines Rechts im Ungewissen ist und wenn der Verpflichtete in der Lage ist, unschwer die zur Beseitigung dieser Ungewissheit erforderliche Auskunft zu erteilen (vgl. BGH, NJW 2002, 3771 [unter II 1] m. w. Nachw.).
- Das OLG Hamburg hat im Zusammenhang mit einem Architektenvertrag entschieden, dass kein Auskunftsanspruch über die Berufshaftpflichtversicherung der Klägerin besteht, da weder der Architektenvertrag noch gesetzliche Regelungen einen solchen Anspruch begründen (OLG Hamburg Urst. v. 9.4.2015 – 6 U 26/14, BeckRS 2015, 122792, beck-online). Es führt u.a. aus, dass Direktansprüche gegen den Haftpflichtversicherer der Klägerin nicht bestehen, so dass die Beklagten auch insoweit nicht über ihre Rechte im Ungewissen sein können.
- **Bejaht man ein rechtliches Interesse i. S. von § 256 Abs. 1 ZPO an der Feststellung, dass der Versicherer dem Schädiger Deckungsschutz zu gewähren habe, müsste aus dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben zunächst auch ein Auskunftsanspruch gegen den Schädiger bestehen.**

III. Verkehrshaftungsversicherung

- **Der Anspruch des Geschädigten gegen den Verkehrshaftungsversicherer des Schädigers**
 - Auch wenn die Verkehrshaftungsversicherung als **Pflichtversicherung** nach § 7a GüKG ausgestaltet ist, besteht in der Regel kein Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer.
 - Anders als die Kfz-Haftpflichtversicherung handelt es sich bei § 7a GüKG um keine Pflichtversicherung nach dem Pflichtversicherungsgesetz iSd § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG.
 - Ein Direktanspruch kommt somit nur im Insolvenzfall des Versicherungsnehmers (vgl. § 115 Abs. 1 Nr. 2 VVG) oder im Falle seines unbekannten Aufenthaltsortes (§ 115 Abs. 1 Nr. 3 VVG) in Betracht. Der Aufenthalt muss allgemein unbekannt sein. Das muss der Anspruchsteller nachweisen. Dazu sind seine Aufklärungsbemühungen und deren Ergebnisse darzulegen ((Prölss/Martin/Klimke, 32. Aufl. 2024, VVG § 115 Rn. 13, beck-online).
 - Zu beachten ist in diesen Fällen § 117 Abs. 3 VVG für das sog. „kranke Versicherungsverhältnis“: Nach dessen S. 1 ist der Anspruch des Geschädigten auf den gesetzlichen Mindestumfang der Pflichtversicherung beschränkt.
 - Nach S. 2 besteht keine Leistungspflicht, wenn der Geschädigte Ersatz seines Schadens durch eine andere Schadenversicherung (z.B. Warentransportversicherung) erlangen kann (Verweisungsprivileg).

III. Verkehrshaftungsversicherung

- **Der Anspruch des Geschädigten gegen den ausländischen Verkehrshaftungsversicherer des Schädigers**
 - Nach deutschem Recht ist in der Haftpflichtversicherung der Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer des Schädigers auf die drei Fälle des § 115 VVG beschränkt. Die internationale Rechtslage sieht anders aus. Viele Rechtsordnungen europäischer Staaten sehen einen Direktanspruch auch außerhalb der Pflichtversicherung vor. So kann z.B. nach Art 822 § 4 des polnischen ZGB der Entschädigungsberechtigte aus einem vom Haftpflichtversicherungsvertrag umfassten Versicherungsfall den Anspruch direkt gegen den Versicherer geltend machen.
 - Art. 18 VO (EG) Nr. 864/2007 lässt eine Direktklage des Geschädigten gegen den Versicherer des Haftenden zu, falls sie entweder nach dem auf das außervertragliche Schuldverhältnis oder nach dem auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Recht vorgesehen ist. Kollisionsrechtlich ist zu entscheiden, welche Rechtsordnung darüber bestimmt, ob sich eine Person, der ein Schadensersatzanspruch zusteht, in Abweichung von der Relativität des Vertragsverhältnisses „Versicherungsvertrag“ unmittelbar an den Haftpflichtversicherer ihres Schuldners wenden kann. (MüKoBGB/Junker, 9. Aufl. 2025, Rom II-VO Art. 18 Rn. 1, beck-online)
 - Der BGH hat sich in seinem Urteil vom 20.02.2025 – I ZR 39/24 - im Zusammenhang mit einer Pflichtversicherung nach § 7a GüKG mit der Frage befasst, unter welchen Voraussetzungen der Anwendungsbereich von Artikel 18 Rom II-Verordnung eröffnet ist. Die Auftraggeberin hat ihren Sitz in Deutschland, der Schädiger wie auch sein Verkehrshaftungsversicherer haben ihren Sitz in Polen, im Versicherungsvertrag ist die Anwendbarkeit polnischen Rechts vereinbart.

III. Verkehrshaftungsversicherung

Die Entscheidung des BGH zum Direktanspruch gegen den polnischen (Pflicht-) Verkehrshaftungsversicherer:

- Art. 18 VO (EG) Nr. 864/2007 lässt eine Direktklage des Geschädigten gegen den Versicherer des Haftenden zu, falls sie entweder nach dem auf das außervertragliche Schuldverhältnis oder nach dem auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Recht vorgesehen ist. Die Anwendbarkeit der Regelung setzt voraus, dass der Geschädigte gegen den Haftenden einen Anspruch aus einem außervertraglichen Schuldverhältnis hat. Art. 18 VO (EG) Nr. 864/2007 ist nicht anwendbar, wenn dem Geschädigten aufgrund eines mit dem Haftenden geschlossenen Vertrags über die Beförderung von Gütern ein Schadensersatzanspruch zusteht.
- Ist nach Art. 15 VO (EG) Nr. 593/2008 für das Verhältnis zwischen dem Geschädigten und seinem Versicherer deutsches Recht maßgeblich, geht nach § 86 I 1 VVG nicht nur der frachtvertragliche Anspruch des Geschädigten, sondern auch dessen etwaiger Direktanspruch gegen den Versicherer des Haftenden auf den Versicherer über, soweit der Versicherer den Schaden ersetzt hat.
- Da die Haftpflichtversicherung gem. § 7a I GüKG, mit der die gesetzliche Haftung während der Beförderung wegen Güter- und Verspätungsschäden bei Be- und Entladeort im Inland versichert wird, eine Pflichtversicherung ist, untersteht der Versicherungsvertrag nach Art. 7 IV Buchst. b der VO (EG) Nr. 593/2008, Art. 46 d II EGBGB insoweit dem deutschen Recht, auch wenn sowohl der Haftende als auch seine Versicherung ihren Sitz nicht im Inland haben.
- Ist auf das Verhältnis zwischen dem Haftenden und seinem Versicherer deutsches Recht anzuwenden, kann der Geschädigte gegen den Versicherer des Haftenden keinen Direktanspruch geltend machen, wenn die Voraussetzungen des § 115 I 1 VVG nicht vorliegen. Dass das am Sitz des Haftenden und seines Versicherers geltende Recht einen solchen Direktanspruch vorsieht, ist unerheblich.

III. Verkehrshaftungsversicherung

Der Direktanspruch des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des insolventen Verkehrsträgers

- Nach § 110 VVG kann der geschädigte Dritte wegen des ihm gegen den Versicherungsnehmer zustehenden Anspruchs abgesonderte Befriedigung aus dem Freistellungsanspruch des Versicherungsnehmers verlangen, wenn über dessen Vermögen das Insolvenzverfahren eröffnet ist.
- § 110 VVG gilt wegen § 209 VVG nicht im Bereich der Seeversicherung. In allen übrigen Bereichen, auch bei einschlägigen Großrisiken und laufenden Versicherungen gemäß § 210 VVG, ist die Bestimmung jedoch zwingend.
- Nach Art. 7 EUInsVO gilt § 110 VVG auch im deutschen Insolvenzverfahren des Versicherungsnehmers eines ausländischen Versicherers.
- Auf Grundlage des § 110 VVG erlangt der Gläubiger, wenn über das Vermögen des Versicherungsnehmers das Insolvenzverfahren eröffnet ist, ein gesetzliches Pfandrecht an dem Freistellungsanspruch des Versicherungsnehmers gegen den Haftpflichtversicherer. Damit ist der Gläubiger nach § 50 Abs. 1 InsO zur abgesonderten Befriedigung und nach § 173 Abs. 1 InsO zur Verwertung des Freistellungsanspruchs berechtigt. Als Inhaber eines Pfandrechts kann der Gläubiger die Forderung des Versicherungsnehmers gegen den Haftpflichtversicherer einziehen (§ 1282 Abs. 1, § 1228 Abs. 2 BGB) und nach Feststellung des Haftungsanspruchs ohne eine Pfändung vom Versicherer Zahlung verlangen (RdTW 2025, 390, beck-online).

Andrea Meyer

Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht

Johannsen Rechtsanwälte PartG mbB

Ernst-Merck-Straße 12 - 14
20099 Hamburg

E-Mail: hamburg@kanzlei-johannsen.de

Webseite: www.kanzlei-johannsen.de

Telefon: [+49 40 - 24 13 51](tel:+4940241351)