

# DIALOGGE

■ INFORMATIONEN FÜR GESCHÄFTSPARTNER ■

## Zur Jahreswende

### Was für ein Jahr ...?!

2011 wird einen besonderen Platz in unseren Erinnerungen behalten.

- > Naturkatastrophen zeigen die Grenzen unserer Sicherheiten auf – oder auch, wie kurz unser Gedächtnis und wie leichtsinnig unser Vertrauen in Technik ist.
- > Japan beleuchtet die Atomstromgewinnung in besonderer Weise und beschert Deutschland eine Kehrtwende.
- > In Erinnerung an den 11.09.2001 wird uns deutlich, wie viel Konfliktpotenzial immer noch nicht beseitigt ist.
- > In Nordafrika will sich die Bevölkerung von alten Machtstrukturen befreien.
- > Die Überschuldung der Staaten und die „Eurokrise“ zeigen Handlungsbedarf auf; die Medien haben ein neues „Unterhaltungsprogramm“ entdeckt.

Bei alledem ist es wichtig, dass wir uns erinnern, wie gut es uns eigentlich in diesem Teil der Welt geht und dass wir Menschen, egal wo wir leben, ein gleiches Bedürfnis nach Frieden, Nähe und Geborgenheit haben.

Die Advents- und Weihnachtszeit erinnert in christlichen Traditionen an diese Grundbedürfnisse und den Halt, den die frohe Botschaft uns anbietet. Die nachfolgenden Worte von Alexandra von Pipal gelten genauso für Menschen anderer Religionen oder solche, die auf der Suche sind:

Nur aus Geborgenheit, Zuwendung und Sicherheit wächst die Liebesfähigkeit des Kindes.

Dazu passt das Gedicht von Anna Six:

#### Ein positiver Start

Ein Vater,  
den deine Geburt  
glücklich machte.

Ein Zuhause,  
das schützt und wärmt  
und Urvertrauen begründet.

Eine Mutter,  
die dir voller Liebe  
das Leben geschenkt hat.

Großeltern,  
die dein Kommen  
mit Freude begrüßten.

Ein positiver Start  
ist eine Kraftquelle  
für das ganze Leben.

Dieser positive Start ist auf andere Lebenssituationen, privat und geschäftlich, übertragbar, aber schon die Geburt Jesu zeigt, dass mancher Start auch holprig sein kann und einer Starthilfe bedarf.

der Kolleginnen und Kollegen sowie der Geschäftsführungen unserer Unternehmensgruppe eine friedliche Advents- und Weihnachtszeit sowie den einen oder anderen positiven Start 2012.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen im Namen unseres Redaktionsteams,

Ihr  
**Manfred Klocke**

## ■ Inhalt

- >> **Seite 2**  
Embargoklausel – Auswirkungen auf Industrierversicherungen
- >> **Seite 4**  
Vorfahrt achten – gerade auf der Piste
- >> **Seite 5**  
Sturz auf der Piste wegen Eigenbewegung – versichert oder nicht?
- >> **Seite 7**  
Brett trifft Bretter
- >> **Seite 7**  
Ein klassischer Auffahrunfall – oder nicht?
- >> **Seite 8**  
Schwere Lasten – schwierige Schadenabwicklung
- >> **Seite 10**  
Entfesselte Gewalten
- >> **Seite 11**  
Versteuerung von Kfz-Unfallkosten
- >> **Seite 12**  
Randalierer, Vandalen und Feuerteufel
- >> **Seite 14**  
Milliardendeckung bei Anschlägen
- >> **Seite 15**  
Europas Staaten und der Druck der Finanzmärkte
- >> **Seite 16**  
Feiern in der Schweiz
- >> **Seite 16**  
Impressum

# Embargoklausel – Auswirkungen auf Industrieversicherungen

## Erstmalig Versicherungsverbot durch neue EU-Iran Verordnung

Sandra Dammalacks

Die Internationale Staatengemeinschaft hat aus Besorgnis über die atomaren Rüstungsaktivitäten des Iran zusätzliche verschärfte Sanktionsmaßnahmen beschlossen.

Am 27.10.2010 ist die neue EU-Verordnung 961/2010 in Kraft getreten, die neben Sanktionen gegen den Iran auch erstmalig ein Versicherungsverbot beinhaltet. Die Verordnung gilt unmittelbar für alle Unternehmen mit Sitz in der Europäischen Union. Das darin enthaltene Versicherungsverbot erstreckt sich weltweit auf die Bereitstellung von Versicherungen für iranische Behörden, Organisationen sowie juristische und natürliche Personen.

Bislang war das EU-Iran-Embargo weitestgehend güter- und personenbezogen und galt für speziell gelistete Güter und deren Ausfuhr in den Iran. In die neue Verordnung wurden nunmehr u.a. auch Handelsverbote für gelistete Güter aufgenommen. Die Verbote umfassen jede unterstützende Handlung, so auch die Vermittlung und Bereitstellung von Versicherungen.

Das Versicherungsverbot bezieht sich dabei nicht auf bestimmte Produkte oder Dienstleistungen, sondern allein auf den Personenkreis der Versicherten.

### Direktes Versicherungsverbot

Erstmalig findet sich in einer EU-Verordnung ein direktes Versicherungsverbot, welches für so genannte „iranische Personen“ die Bereitstellung von Versicherungen (Erst- und Rückversicherungen) verbietet.

Unter „iranischen Personen“ versteht die Verordnung nicht nur den iranischen Staat, die Regierung, Behörden und staatliche Einrichtungen, sondern auch

natürliche und juristische Personen, die ihren Wohnsitz bzw. Aufenthaltsort im Iran haben. Das Verbot erstreckt sich zusätzlich auf eine so genannte „schwarze Liste“ (Anhang zur Verordnung), in der eine Vielzahl namentlich genannter Personen, Unternehmen und Einrichtungen explizit aufgeführt ist. Ebenso richtet sich das Verbot auf jede juristische Person, Organisation oder Einrichtung außerhalb oder innerhalb des Irans, die sich im Eigentum bzw. unter der direkten oder indirekten Kontrolle einer oder mehrerer der vorgenannten Personen oder Einrichtungen befindet.

### Verstoß kann zu Nichtigkeit oder Strafe führen

Als Verbotsgesetz im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 134, 138 BGB) kann bei einem Verstoß gegen die Verordnung der betroffene Versicherungsvertrag, komplett oder in Teilen (einzelne Klauseln), nichtig sein.

Auch droht bei Verstoß gegen die Verordnung eine Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu sechs Jahren. Bei vorsätzlichem Verstoß kann eine Straftat nach den Bestimmungen des Außenwirtschaftsgesetzes (AWG) vorliegen, bei Fahrlässigkeit käme eine Ordnungswidrigkeit nach der Außenwirtschaftsverordnung (AWV) zum Tragen.

### Ausnahmen vom Versicherungsverbot

Die Regelung betrifft Versicherungen aller Art und jeder Sparte. Ausgenommen bleiben lediglich Krankenversicherungen und Reiseversicherungen für natürliche Personen sowie Pflichtversicherungen. Versicherungen für Kraftfahrzeuge, Schiffe oder Luftfahrzeuge darf der Eigentümer dann nehmen, wenn die Sache (z.B. Kfz, Schiff, Flugzeug) an iranische Personen,

Einrichtungen oder Organisationen vermietet oder verchartert wird.

### Sanktions-/Embargoklausel

Die Versicherungsgesellschaften haben sich mit dieser neuen Thematik innerhalb ihrer Verbände auseinandergesetzt. Um das Versicherungsgeschäft sanktionskonform zu gestalten, hat man entschieden, eine „Sanktions-“ oder auch „Embargoklausel“ in die Versicherungsverträge aufzunehmen. Diese soll für alle Neuverträge ab sofort und für alle Bestandsverträge zur jeweils nächsten Hauptfälligkeit gelten.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) hat hierzu eine Musterklausel als Empfehlung veröffentlicht:

### Sanktionsklausel nach den Musterbedingungen des GDV

„Es besteht – unbeschadet der übrigen Vertragsbestimmungen – Versicherungsschutz nur, soweit und solange dem keine auf die Vertragsparteien direkt anwendbare Wirtschafts-, Handels- oder Finanzsanktion bzw. Embargos der Europäischen Union oder der Bundesrepublik Deutschland entgegenstehen.“

Dies gilt auch für Wirtschafts-, Handels- und Finanzsanktionen bzw. Embargos, die durch die Vereinigten Staaten von Amerika in Hinblick auf den Iran erlassen werden, soweit dem nicht europäische oder deutsche Rechtsvorschriften entgegenstehen.“

### Weitreichende Auswirkungen

Nach Auskunft der Versicherer sollte die Aufnahme einer solchen Klausel ursprünglich aus Transparenzgründen als klarstellender Hinweis erfolgen. Die Musterklausel erstreckt sich nun jedoch nicht mehr nur auf Sanktionen



und Embargos gegen den Iran, sondern sie geht weit darüber hinaus. Die Klausel bezieht alle anderen – sowohl aktuell geltenden als auch in der Zukunft erst in Kraft tretenden – Sanktionen und Embargos mit ein, auch US-Sanktionen.

### Unterschiedliche Klauseltexte bei Industrierversicherern in Deutschland

Nicht alle Versicherer folgen der Musterklausel des GDV. Die meisten Industrierversicherer haben eigene Klauseln und Formulierungen, mit oder ohne Einbeziehung von US- und UNO-Sanktionen, veröffentlicht, die sie zukünftig ihren Beständen zugrundelegen wollen.

Für die wesentliche Zielgruppe, die deutsche Industrie, die sich aufgrund des Exports von Produkten und Dienstleistungen tagtäglich mit Embargos und Sanktionen auseinandersetzen muss, eröffnen diese neuen, sehr weitreichenden Ausschlüsse in den Versicherungsbedingungen teilweise unüberschaubare Risiken, da sie letztendlich zur Versagung des Versicherungsschutzes bei Schadenfällen führen können.

Das originäre Versicherungsverbot aus der EU-Iran-Verordnung mag zwar Grundlage für diese Klauselentwicklung gewesen sein, die Versicherer machen nunmehr jedoch einen Rundumschlag, getrieben vom Wunsch, compliancegerecht zu handeln.

Insofern schießen die am Markt erhältlichen Klauseln oftmals weit über das Ziel hinaus. Zu Recht mehren sich

daher die kritischen Stimmen in der deutschen Industrie und Maklerschaft: Die Überprüfung, ob etwas versicherbar ist oder nicht, werde auf die Kunden verlagert.

Die Versicherer transferieren mit den Embargoklauseln die Prüfung, ob Versicherungsschutz rechtmäßig und compliancegerecht ist, auf den Schadenfall und nicht mehr auf die Risikoprüfung bei Vertragsabschluss. Im schlimmsten Fall versagt der Versicherer bei Eintritt des Schadenfalles die Entschädigungsleistung mit der Begründung, dass das vom Kunden getätigte Geschäft gegen eine Sanktion oder ein Handelsembargo verstoße und somit sittenwidrig sei. Hierfür dürfe er keinen Versicherungsschutz zur Verfügung stellen.

### Worauf ist besonders zu achten?

Da alle Versicherer die Embargoklauseln konsequent – oftmals auf Vorstandsanweisung – über alle Sparten in die Versicherungsverträge aufnehmen, ist eine generelle Verweigerung und gegebenenfalls Umdeckung auf einen alternativen Versicherer so gut wie nicht möglich. Insofern wird es Aufgabe des Versicherungsverantwortlichen im Unternehmen sein, sich mit dieser Thematik unter Beleuchtung der eigenen unternehmerischen Tätigkeiten und Risiken zu befassen und sich über die Auswirkungen klar zu werden.

Hierbei sollten u.a. folgende Punkte betrachtet werden:

- > Tätigkeiten und Geschäftsbeziehungen des Unternehmens/der Unternehmensgruppe weltweit: Sind Verstöße gegen bestehende

Handels- und Wirtschaftssanktionen der UN, EU, EEA oder sonstiger nationaler Bestimmungen denkbar? Hier wird ggf. eine Abstimmung mit der jeweiligen Rechtsabteilung erforderlich sein. Dabei sollte nicht nur der direkte, sondern auch der indirekte Export beachtet werden. Sind Geschäftstätigkeiten in Ländern, die einer Sanktion/einem Embargo unterliegen, vorhanden?

- > Welche Embargoklauseln bietet/n der/die Versicherer für seine/ihre Versicherungsverträge an? Handelt es sich um weitreichende Klauseln unter Einbeziehung der US- und UN-Sanktionen? Können diese für das eigene Unternehmen zum Tragen kommen?

- > Hat die Einführung der Embargoklausel auf die jeweilige Versicherungssparte reale Auswirkungen? Dabei sind für exportorientierte Unternehmen Sparten wie Transportversicherungen oder Betriebs-Haftpflichtversicherung ausschlaggebend. Negative Auswirkungen auf den Versicherungsschutz könnte eine Embargoklausel aber auch auf D&O-Versicherungen und Rechtsschutzversicherungen oder andere Verträge haben.

- > Die präferierte Klausel sollte sich möglichst nur auf das Recht der EU/EG und auf das lokale Recht der vertragsschließenden Parteien beschränken. Auch sollte sie sich nur auf Verbote in Bezug auf den Versicherer erstrecken, also auf Verbote, den Versicherungsschutz bereitzustellen oder Versicherungsleistungen zu erbringen.

Wir halten bereits eigens entwickelte Klauseln vor. Allerdings gestaltet sich die individuelle Verhandlung der einzelnen Klauseln mit den unterschiedlichen Versicherern teilweise schwierig, da diese oftmals von ihren eigenen Klauseltexten nicht abweichen wollen.

Gerne beraten und unterstützen wir Sie bei der individuellen Risikobetrachtung und bei Verhandlungen mit den Versicherern.

Bitte sprechen Sie uns an. •



# Vorfahrt achten – gerade auf der Piste

FIS-Regeln: „Straßenverkehrsordnung“ für Skiläufer gilt als Gewohnheitsrecht

**Ariane Kaune**

Der Berg ruft: Auch in dieser Saison werden die Skipisten wieder von Wintersportfans bevölkert sein. Der Spaßfaktor ist hoch – das Verletzungsrisiko ebenso. Rund sechzigtausend Skifahrer aus Deutschland verunglücken jährlich auf der Piste, einige tödlich.

Auf Skipisten gelten – ähnlich wie im Straßenverkehr – Verhaltensregeln,

die der Internationale Skiverband, Fédération Internationale de Ski (FIS), bereits im Jahr 1967 aufgestellt hat. In den Alpenländern sehen die Gerichte die zehn FIS-Regeln, inzwischen in der Fassung von 1990, als Gewohnheitsrecht an und legen sie ihren Urteilsfindungen zugrunde.

Verstößt ein Pistennutzer gegen diese Regeln und verursacht deswegen

einen Unfall, trifft ihn die Haftung. Das gilt für Skifahrer ebenso wie für Langläufer oder Snowboarder (lesen Sie dazu auch unseren Beitrag „Brett trifft Bretter“ auf Seite 7).

Auch deutsche Gerichte orientieren sich bei Streitigkeiten nach Pistenunfällen an den FIS-Regeln und damit am alpenländischen Gewohnheitsrecht.

Erst kürzlich zog ein Berufungsgericht – hier: das Oberlandesgericht (OLG) Koblenz – die FIS-Regeln bei der Bewertung eines Wintersportunfalls zu Rate. Da der verhandelte Unfall sich in Österreich zugetragen habe, so die Begründung der Richter, könne das dort geltende Gewohnheitsrecht auch nach deutschem Recht Anwendung finden (OLG Koblenz, Beschluss vom 02.03.2011, S U 1273/10; Landgericht Bad Kreuznach, 2 O 361/09).

Gegenstand des Rechtsstreits ist der Zusammenstoß zweier deutscher Wintersportler auf einer Skipiste in Österreich. Der vorausfahrende, die Piste kreuzende Skiläufer (der Kläger) wird von einem von hinten heran nahenden (dem Beklagten) gerammt und verletzt.

## Zehn Gebote für Pistensicherheit

Die zehn FIS-Regeln gelten für Skiläufer, Langläufer und Snowboarder. Das erste Gebot – die Nr. 1 der FIS-Regeln – lautet: niemanden gefährden. Auf dieser Grundregel bauen die anderen Regeln auf.

Nach Regel Nr. 2 muss auf Sicht gefahren werden. Die Fahrtgeschwindigkeit ist den Gegebenheiten anzupassen (Witterung, Gelände, persönliches Können etc.).

Nr. 3 gewährt dem vorausfahrenden Skifahrer Vorrang. Der Hintermann muss aufpassen.

Überholen ist erlaubt, aber nur mit ausreichendem Sicherheitsabstand (Nr. 4).

Skiläufer, die in eine Abfahrt einfahren, nach einem Halt wieder anfahren oder hangaufwärts schwingen, müssen sich vergewissern, dass die Bahn frei ist (Nr. 5).

Das Anhalten auf enger oder unübersichtlicher Strecke ist zu vermeiden. Gestürzte Abfahrtsläufer sollten die Gefahrenstelle schnellstmöglich verlassen (Nr. 6).

Beim Auf- oder Absteigen zu Fuß ist der Rand der Skipiste zu benutzen (Nr. 7).

Jeder Pistennutzer muss die Markierung und Signalisation beachten (Nr. 8).

Bei Unfällen ist es Pflicht, Verletzten Erste Hilfe zu leisten. Auch ist der Rettungsdienst zu benachrichtigen (Nr. 9).

Jeder vor Ort Anwesende, egal ob Unfallbeteiligter oder Zeuge, muss seine Personalien angeben (Nr. 10).



© Jan Schuler / Fotolia

# Sturz auf der Piste wegen Eigenbewegung – versichert oder nicht?

## Unfallversicherungsbedingungen: BGH konkretisiert Unfallbegriff

**Ariane Kaune**

Bei Streitigkeiten zwischen zwei oder mehreren an einem Pistenunfall beteiligten Parteien geben die FIS-Regeln des Internationalen Skiverbands den Gerichten wertvolle Anhaltspunkte zur Klärung der Haftungsfrage. Wie aber sieht es aus, wenn ein Unfall weder durch eine Regelverletzung noch durch einen zur Haftung verpflichteten Unfallgegner verursacht wird? Diese Frage stellte sich ein Unfallversicherer, als er einen Personenschaden ausgleichen sollte.

Der Hergang: Der Kläger ist auf seinen Brettern auf der Skipiste unterwegs, als sich ein anderer Skiläufer nähert. Weil der Kläger einen Zusammenstoß befürchtet, versucht er auszuweichen. Zur Kollision kommt es zwar nicht, aber bei dem Ausweichmanöver stürzt der Kläger unglücklich in einen Schneehaufen. Er zieht sich eine Schulterverletzung zu, die zu einem Dauerschaden führt.

Der Unfallversicherer verweigert die Zahlung. Der Skiläufer klagt, scheidet aber in ersten und zweiten Instanz. Die Richter geben dem Unfallversicherer Recht und berufen sich auf die vereinbarten Unfallversicherungsbedingungen (AUB) sowie auf das Versicherungsvertragsgesetz (VVG). Das VVG besagt: „Ein Unfall liegt dann vor, wenn die versicherte Person durch ein plötzlich von außen auf ihren Körper wirkendes Ereignis eine unfreiwillige Gesundheitsschädigung erleidet“ (§ 178 VVG).

Ein äußere Einwirkung (z.B. ein Zusammenstoß mit Personen oder Sachen bzw. ein irregulärer Zustand der Außenwelt, etwa eine Bodenunebenheit) sehen die Vorinstanzen im konkreten Fall nicht. Der Grund für die Verletzung des Klägers sei allein seine ungeschickte Eigenbewegung gewesen.

Der Bundesgerichtshof (BGH) sieht das anders und konkretisiert mit seinem Urteil den Unfallbegriff im Rahmen der Unfallversicherungsbedingungen (BGH-Urteil vom 06.07.2011, IV ZR 29/09).

Entgegen der Interpretation der Vorinstanzen liegt nach Auffassung der obersten Richter sehr wohl ein von außen auf den Körper wirkendes Ereignis vor. Die Verletzungsursache sei der Aufprall auf der Piste, nicht die ungeschickte Eigenbewegung. Somit falle der Vorfall unter den Unfallbegriff im Sinne der Unfallversicherungsbedingungen.

Mit anderen Worten: Das gesundheitsschädigende Ereignis – hier: der Zusammenprall mit dem Boden – ist maßgebend, nicht die Ursache, die das Ereignis ausgelöst hat (die Eigenbewegung). Die Verletzung des Klägers wäre nach Auffassung des BGH nur dann nicht von der Unfallversicherung gedeckt, wenn sie allein durch dessen unachtsame Eigenbewegung verursacht worden wäre und nicht durch den Aufprall auf die Piste. •

Unter Berufung auf FIS-Regel Nr. 3 („Vorrang des Vorausfahrenden“) nimmt das OLG den von oben kommenden, auf den Vordermann auffahrenden Skiläufer in die Pflicht. Landgericht wie Berufungsgericht vertreten einhellig die Ansicht, dass der Beklagte genügend Abstand hätte halten müssen, um dem Kläger genügend Raum für all seine Manöver zu lassen – dazu gehören auch für Schwünge, Schrägfahrten, Bögen usw.

Die Richter sehen keine Veranlassung für vorausfahrende Skiläufer, das Geschehen hangaufwärts zu beobachten; allein schon insofern, als dies – da jeder Pistenutzer verpflichtet ist, sich nach vorne hin zu orientieren – einen Verstoß gegen FIS-Regel Nr. 3 bedeuten würde.

Auch auf FIS-Regel Nr. 5 („Einfahrt in die Piste nur bei freier Bahn“) kann sich der Beklagte zu seiner Entlastung nicht berufen. Zwar sei der Kläger vor dem Zusammenstoß mit einem Querschwing von seiner bisherigen Route abgewichen, um die Talstation zu erreichen, habe sich damit, so das Gericht, aber nicht regelwidrig verhalten.

Seit der Überarbeitung der zehn Pistengebote im Jahre 1990 werde, wie das OLG weiter ausführt, Regel Nr. 5 nicht mehr auf traversierende Skifahrer angewandt. Auch für „Querläufer“ gelte daher – bis auf wenige Ausnahmen –

Regel Nr. 3, d.h. der uneingeschränkte Vorrang vor den hinterher fahrenden Pistennutzern.

### Vorsicht bei Einfahrt in die Piste

Anders sieht es aus, wenn eine drohende Gefahr für den von oben herannahenden Skiläufer nicht vorhersehbar ist. So verhielt es sich in einem Fall, den das OLG München zu entscheiden hatte (3 U 2574/80, Urteil vom 12.11.1980).

Die Kollision der beiden Prozessgegner ereignet sich an einem Pistenabschnitt, in den zwei Abfahrten einmünden. Ein Waldstück, das beide Pisten voneinander trennt, verhindert vor der Kreuzung die Sicht auf die jeweils andere Seite. Der Unfall ereignet sich, als der eine Skiläufer (der Kläger) von der linken Piste in die rechte einbiegt, um diese zu überqueren, während der andere (der Beklagte) gleichzeitig auf der rechten Piste abfährt. Dabei übersieht der einbiegende Kläger den abfahrenden Beklagten. Beide Unfallgegner werden erheblich verletzt.

Das Ansinnen des Klägers, dem Gegner Unachtsamkeit und überhöhte Geschwindigkeit und damit die Schuld am Unfall anzulasten, scheidet vor Gericht. Dass der beklagte Skiläufer sich auf der von ihm befahrenen, gut einsehbaren und nur mäßig steilen Piste zügig und ohne besondere Vorsicht bewegt hat, können die Richter nachvollziehen.

Er habe nicht damit rechnen können, dass der Kläger auf der für den Beklagten wegen Baumbewuchses nicht einsehbaren linken Piste zeitgleich in die Einmündung einfahren würde. Noch weniger habe er voraussehen können, dass der Kläger die rechte Piste, ohne anzuhalten und ohne absichernden Blick nach oben, quer zur Fahrtrichtung traversieren würde.

Es wäre am Kläger zu beweisen, dass der Beklagte unter den gegebenen Umständen in der Lage war, rechtzeitig zu reagieren und auszuweichen. Dieser Beweis gelingt nicht. Es sei, so die Richter, nicht erwiesen, dass der von rechts kommende Skiläufer sich



gefährdend verhalten und somit die FIS-Regel Nr. 1 verletzt habe. Ebenso wenig könne als gesichert gelten, dass der Beklagte, unter Nichtbeachtung der Regel Nr. 2, seine Fahrweise weder seinem Können noch den Witterungsverhältnissen und der Streckenbeschaffenheit angepasst habe.

Vielmehr sehen die Richter den Kläger in der Pflicht. Er habe die FIS-Regel Nr. 5 missachtet, indem er in die rechte Piste quer einfuhr, ohne sich vorher zu vergewissern, dass die Bahn frei ist (vgl. z.B. OLG München, VersR 82, 198 und OLG Graz, SPuRt 94, 138).

### Alles Gute kommt – nicht immer – von oben

Auch jugendlicher Leichtsinn schützt nicht vor Haftung. Ein 12-jähriger Pistenrowdy rammt bei einer Schussfahrt eine vor ihm abfahrende Skiläuferin von hinten und fügt ihr dabei schwere Verletzungen zu. Das Landgericht (LG) Ravensburg beruft sich auf FIS-Regel Nr. 3 und zeigt sich von der Schuld – und Schuldfähigkeit – des Jungen überzeugt (Urteil vom 22.03.2007, 2 O 392/06).

Ähnlich urteilt das LG Ravensburg im Fall eines ehemaligen Skirennläufers, der bei einem Pistenunfall schwer verletzt worden ist (4 O 185/05, Urteil vom 23.03.2006). Die Situation: Der Ex-Profisportler fährt zunächst auf der linken Pistenseite. Um rechts abzu-

biegen, schert er Richtung Pistenmitte ein und kollidiert dort mit einem von oben kommenden Skifahrer. Dieser trage, so die Richter, die alleinige Schuld am Zusammenstoß.

Nur in sehr seltenen Fällen sehen Gerichte eine anteilige Haftung bei beiden Unfallbeteiligten. So gibt z.B. das LG Traunstein einem von oben kommenden Skifahrer zwar die Hauptschuld am streitgegenständlichen Zusammenstoß (Haftung zu zwei Dritteln), doch wird der weiter unten abfahrende Unfallgegner wegen eines plötzlichen Spurwechsels mit einer Teilschuld (Haftung zu einem Drittel) belegt (SPuRt 2002, 21).

Pistenraser sollten dennoch nicht davon ausgehen, dass sie im Falle eines Prozesses mit einem blauen Auge davonkommen. Auf der sichersten Seite ist, wer vorausschauend fährt und so auf Schwünge, Kurvenfahrten und Spurwechsel der vorausfahrenden Skiläufer rechtzeitig reagieren kann.

Die Urteile zeigen, dass über Schuld oder Nicht-Schuld eines verunfallten Skisportlers vor Gericht oft Details entscheiden. Wer sich im Recht fühlt, ist nicht zwangsläufig von der Haftung befreit. Unser Tipp: Beachten Sie die FIS-Regeln und wedeln Sie vorausschauend die Hänge hinab – damit Sie Ihren Wintersporturlaub ungetrübt genießen können. •

# Brett trifft Bretter

## Snowboard vs. Skier – „Betriebsgefahr“ höher eingeschätzt

**Ariane Kaune**

Skilaufen ist längst Breitensport und auch Snowboarden liegt, vor allem bei den Jüngeren, voll im Trend. Mit der kontinuierlich verbesserten Technik der Sportgeräte hat sich das Tempo auf den Pisten zusehends erhöht. Die Folge: immer mehr Unfälle, oft mit schweren Verletzungen.

Die Pistenregeln der *Fédération Internationale de Ski (FIS-Regeln)* gelten für Skiläufer ebenso wie für Snowboarder (lesen Sie dazu auch unseren Beitrag „Vorfahrt achten – auch auf der Piste“ auf Seite 4). Die Praxis aber zeigt, dass Snowboarder bei Unfällen oft stärker in die Haftung genommen werden als Wintersportler, die auf zwei Brettern unterwegs sind. Die „Betriebsgefahr“ von Snowboards – d.h. die per se angenommene Gefährdung durch das Benutzen eines Snowboards – schätzen die Gerichte in der Regel höher ein als die von Skiern.

### Drei Urteile

Das Landgericht (LG) Bonn gibt nach einem Crash zwischen Snowboarder und Skiläufer Ersterem die Haupt-

schuld – 60 Prozent Haftungsanteil für den Snowboarder gegenüber 40 Prozent für den Skiläufer –, obwohl beide bei der Abfahrt zu schnell unterwegs waren (1 O 484/04).

Die Begründung: Ein Snowboard ist nach Ansicht des LG schwieriger zu steuern als Skier. Außerdem entstehe bei jedem zweiten Schwung ein toter Winkel. Zur Erklärung: Der Snowboarder steht rechtwinklig auf dem Brett. Je nach Blickrichtung ist seine Sicht nach oben oder nach unten eingeschränkt.

Auch das LG Coburg setzt nach dem Zusammenstoß eines Skiläufers mit einem Snowboarder den Haftungsanteil des Letzteren höher an als den des Ersteren – obwohl die Ursachen des Unfalls im Nachhinein nicht mehr zu rekonstruieren sind (14 O 462/06).

Anders sieht es aus, wenn eindeutig klar ist, dass der am Unfall beteiligte Snowboarder sich regelgerecht verhalten hat. Ein Skiläufer etwa, dessen Überholversuch auf der Piste

den Crash mit dem vor ihm fahrenden Snowboarder zur Folge hatte, scheidet mit seiner Klage gegen den Unfallgegner vor dem Brandenburgischen Oberlandesgericht (6 U 64/05).

Was der Skifahrer in der Verhandlung als „unberechenbare Fahrweise“ moniert, entpuppt sich bei genauer Betrachtung als gewöhnlicher Backside-Schwung des Snowboarders – ein übliches Fahrmanöver, mit dem nachfolgende Pistennutzer laut FIS-Regeln immer rechnen müssen. Das Urteil des Gerichts: Kein Schadenersatz für den verletzten Skiläufer.

Dennoch: Snowboard-Fans sollten sich darüber im Klaren sein, dass ihr schnittiges Sportgerät Skiern gegenüber als gefährlicher eingestuft wird – und das nicht nur, weil Snowboarder gemeinhin als „wilde Pistenakrobaten“ gelten. Allein schon aufgrund ihres höheren Gewichts bergen Snowboards ein größeres Verletzungspotenzial als die leichteren Skier. Die Aufpralldynamik ist somit bei Snowboardern weit stärker als bei Skifahrern. •

# Ein klassischer Auffahrunfall – oder nicht?

## Haftungsbesonderheiten bei Karambolagen mit mehreren Beteiligten

**André Altheide**

Fährt ein Kfz-Lenker von hinten auf ein anderes Fahrzeug auf, steht er in der Regel voll für den Schaden ein. Der erste Anschein spricht für das alleinige Verschulden des Auffahrenden: Er war entweder zu schnell, zu unachtsam oder er hat keinen ausreichenden Sicherheitsabstand eingehalten. In diesem Fall tritt die Kfz-Betriebsgefahr des Vordermanns vollständig zurück.

Die Betriebsgefahr des Kfz meint die abstrakte Gefährlichkeit, die aus dem bestimmungsgemäßen Betreiben eines Kfz im öffentlichen Straßenverkehr hervorgeht. Die Betriebsgefahr wird per se angenommen, auch wenn kein verkehrswidriges Verhalten des Fahrzeugführers oder des Fahrzeughalters vorliegt. Diese abstrakte Gefahr für alle anderen Verkehrsteilnehmer führt zu der im Straßenverkehrsgesetz regel-

ten verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung des Halters für diejenigen Personen- und Sachschäden, die durch den Betrieb des Kfz entstehen.

In Ausnahmefällen gilt die Alleinhaftung des Auffahrenden nicht, so z.B. bei Bremsungen des Vordermanns ohne zwingenden Grund. Ein Kleintier auf der Fahrbahn (ein Frosch, eine Taube etc.) ist laut Straßenverkehrsordnung kein

zwingender Grund zum Bremsen (Verstoß gegen § 4 Abs. 1 Satz 2 StVO). In solch einem Fall kann dem vorausfahrenden Fahrzeug ein Mithaftungsanteil bzw. die Haftung aus der Betriebsgefahr seines Kfz mit angerechnet werden. Der Mithaftungsanteil aus der Betriebsgefahr liegt in den meisten Fällen bei mindestens 20 bis 25 Prozent.

### Wessen Versicherung zahlt?

Angenommen, in einen Unfall sind mehrere Fahrzeuge verwickelt. Anhand zweier Beispiele aus der Praxis zeigen wir Ihnen, wo Sie Ihre Ansprüche geltend machen können:

Erstes Szenario: Sie stehen an der Ampel. Das Fahrzeug hinter Ihnen



kommt ebenfalls ordnungsgemäß zum Stehen, das dritte Fahrzeug in der Kette aber nicht. Es fährt auf das Kfz hinter Ihnen auf und dieses wird dabei auf Ihr Fahrzeug aufgeschoben.

- > Der Schaden des zweiten Fahrzeugs wird über die Kfz-Haftpflichtversicherung des dritten Kfz reguliert (Heck- und Frontschaden).
- > Ihren eigenen Fahrzeugschaden (Heckschaden) können Sie bei Ihrem Hintermann bzw. dessen Kfz-Haftpflichtversicherung geltend machen, denn er war es, der Ihr Kfz beschädigt hat. Seine Haftpflichtversicherung wird im Nachhinein Regress beim Verursacher (dem Fahrer/Halter des dritten Kfz) nehmen. Es kann jedoch vorkommen, dass der Zweite in der Fahrzeugkette den Schaden nicht unverzüglich bei seiner Kfz-Versicherung gemeldet hat, da ihn kein unmittelbares Verschulden trifft.
- > Sinnvoll ist es, dass der Schaden vom Fahrer/Halter des verursachenden Fahrzeugs gemeldet wird (drittes Fahrzeug), da dieser das zweite Fahrzeug auf Ihr Kfz aufgeschoben hat.

Zweites Szenario: An der Ampel fährt der Wagen hinter Ihnen auf Ihr Fahrzeug auf. Ein drittes, von hinten kommendes Kfz fährt in den bereits bestehenden Unfall hinein und rammt den Wagen Ihres Hintermanns.

- > Beim Unfall des zweiten Fahrzeugs mit dem ersten liegt eine Alleinhaftung des Auffahrenden vor. Die Ansprüche sollten ausschließlich bei der Kfz-Versicherung des zweiten Fahrzeugs angemeldet werden.
- > Bei der durch den ersten Unfall verursachten Kollision des dritten Kfz mit dem zweiten kann es zu einer Haftungsteilung kommen, da der Bremsweg des hinteren Fahrzeugs aufgrund des Unfalls vor ihm verkürzt wurde.

Tipp: Halten Sie nach einem Unfall den Hergang mit allen Beteiligten schriftlich fest. Notieren Sie sich ggf. auch Zeugen, die Ihre Aussage im Nachhinein bestätigen können. Geben Sie keine Zusagen zur Schuldfrage oder Bezahlung/Anerkennung der Schäden ab. Bei Unfällen mit mehreren beteiligten Fahrzeugen rufen Sie auf jeden Fall die Polizei zur Unfallaufnahme hinzu. •

## Schwere Lasten – schwierige Schadenabwicklung

### Sonderfall Fahrzeugkombinationen: Haftung und Versicherung im Schwerlasttransport

**Dirk Overlack**

In der Schwerlastbranche werden täglich extrem schwere und teure Güter europaweit befördert. Diese Güter verlangen oft aufgrund ihres Gewichts, ihrer Überbreite oder ihrer Höhe flexible, anpassungsfähige Lösungen bei der Auswahl der Transportfahrzeuge. In der Praxis kommen daher auch Schwerlast-Fahrzeugkombinationen zum Einsatz, bei denen die einzelnen Elemente, wie Zugeinrichtung (z.B. Schwanenhals), Fahrwerke und Lademittel (z.B. Kesselbrücke), von unterschiedlichen Herstellern stammen.

Jeder Hersteller gibt auf die von ihm hergestellten Kombinationsteile (Fahrwerke etc.) eine Gewährleistung. Darüber hinaus haftet jeder Hersteller unter anderem im Rahmen des Produkthaftungsgesetzes und des Deliktsrechts für Personen- und Sachschäden, welche durch sein mangelhaftes Produkt entstehen.

Kommt es beim Einsatz einer Fahrzeugkombination verschiedener Hersteller zu einem Schaden (betroffen sind vor

allem systemrelevante Teile wie z.B. Fahrwerke; Lademittel z.B. sind weniger systemrelevant), können und werden die einzelnen Hersteller die Haftung ablehnen, da die Eigenschaften der Fahrzeugteile, wie sicherheitsrelevante Funktionen oder Rahmen- und Biegemomente, durch deren Kombination mit Produkten anderer Hersteller unvorhersehbar verändert werden können.

Der Anwender/Schwerlastunternehmer hat im Schadenfall nicht nur



das Problem mit seinem Kunden, sondern muss sich vielmehr auch in erheblichem Maße mit zwei oder mehr Herstellern und deren Versicherern auseinandersetzen. Sofort beginnt das „Schwarze-Peter-Spiel“, keiner will's gewesen sein. Es folgen endlose Termine mit Schadenregulieren und Gutachtern, Mutmaßungen, Verdächtigungen – nur Geld fließt nicht. Der Kunde, in der Regel das Industrieunternehmen, ist ungehalten. Der Schwerlastunternehmer hat möglicherweise einen Kunden weniger.

#### **Abnahme erforderlich**

Verwendet der Schwerlastunternehmer Kombinationsteile verschiedener Hersteller, ergibt sich darüber hinaus die Problematik, dass der Unternehmer ein „neues“ Fahrzeug in den Verkehr bringt.

Für Schwerlast-Fahrzeugkombinationen wird grundsätzlich für jedes Kombinationsteil eine Einzelabnahme nach der Fahrzeuggenehmigungsverordnung der Europäischen Gemeinschaft (§13 EG-FGV) benötigt. Darüber hinaus bedarf es der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§70 StVZO) für den gesamten Zug.

Die Einzelabnahme nach §13 EG-FGV wird, bevor das Kombinationsteil in Verkehr gebracht wird, vom Hersteller durch eine Zulassungsbescheinigung (Teil I und II) nachgewiesen – sie erfolgt, wohl gemerkt, nur für das vom Nachweisenden hergestellte Einzelteil, nicht für die Kombination desselben mit anderen Teilen.

Die Gesamtzugabnahme nach §70 StVZO obliegt dem Schwerlastunternehmer und wird von den entsprechenden technischen Diensten (TÜV, Dekra etc.) erteilt – mitunter in Unkenntnis, dass eine technische Freigabe der Hersteller für die gesamte gemischte Fahrzeugkombination nicht besteht.

#### **Welche Versicherung zahlt?**

Kommt es beim Einsatz einer gemischten Fahrzeugkombination zu einem Schaden – z.B. aufgrund unterschiedlichen Bremsverhaltens oder unterschiedlicher Einschläge der Lenkanlage in den Fahrwerken –, ist bei Schäden einem Dritten gegenüber (bei einem zugelassenen, Kfz-haftpflichtversicherten Fahrzeug) in der Regel der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer eintrittspflichtig, bei Schäden am zu transportierenden Gut ist entweder der Schwergutversicherer des Unternehmers oder der Transportversicherer des Versenders der richtige Ansprechpartner.

Entsteht der Schaden beim Einsatz von nicht zum Straßenverkehr zugelassenen Kombinationen, wie z.B. Schwerlastachsen, ist Versicherungsschutz im Rahmen der Betriebs-Haftpflichtversicherung gegeben. Versicherungsschutz bedeutet, dass die Betriebs-Haftpflichtversicherung unbegründete Ansprüche abwehrt und begründete Ansprüche (wenn also ein Verschulden des Unternehmers/Versicherungsnehmers vorliegt) befriedigt. Dieser Nachweis ist bei komplexen Sachverhalten und komplexen Geräten nur schwer zu führen, was oft erhebliche Verärgerung der vom Schadenfall belasteten Beteiligten verursacht.

Eine Regressmöglichkeit der Versicherer und des Unternehmers – z.B., um den Selbstbehalt in der Maschinenversicherung zurückzuerhalten – ist gegenüber dem Hersteller in aller Regel nicht gegeben, da dieser seine Fahrwerke etc. für den gemischten Betrieb nicht freigegeben hat.

Das Dilemma des Schwerlastunternehmers: Seine Versicherungsverträge werden ohne Entlastungsmöglichkeit mit der vollen Schadenhöhe belastet. Dies führt auf Dauer unweigerlich zu steigenden Versicherungsbeiträgen des einzelnen Unternehmens. Die hohe Prämienbelastung schwächt das Unternehmen im Konkurrenzkampf. Hat das Unternehmen darüber hinaus eine hohe Schadenfrequenz zu beklagen, läuft es Gefahr, dass sich Auftraggeber von ihm distanzieren.

Schwerlastunternehmern, die bei der Verwendung gemischter Fahrzeugkombinationen auf der sicheren Seite sein wollen, kann nur geraten werden, die Kompatibilität der einzelnen Kombinationsteile vor dem Einsatz genau zu prüfen und sich von den Herstellern die entsprechende Freigabe einzuholen. Es ist wichtig, dass der Unternehmer sich des erhöhten Risikos – und der unter Umständen komplizierten Schadenabwicklung – bewusst ist, damit später nicht das böse Erwachen folgt.

**Gerade Unternehmen mit besonderem Schadenpotenzial wie in der Schwerlastbranche brauchen spezielle, auf sie zugeschnittene Versicherungslösungen aus Expertenhand. Die Mitarbeiter unserer Unternehmensgruppe helfen gerne weiter. Detaillierte Infos hat Ihr Kundenberater. •**



# Entfesselte Gewalten

## Elementarschäden – ein nicht zu unterschätzendes Risiko

**Paul Mondorf, Heidi Wentsch-Trinko**

Klimaveränderungen führen zu immer extremen Wetterereignissen. Wo die Natur wütet, sind Mensch und Sache gleichermaßen in Gefahr. Die weltweite Zunahme von Elementarschäden bereitet nicht nur Versicherern Kopfzerbrechen.

Im Zusammenhang mit einer Naturkatastrophe fallen – oft immense – Kosten an. Sind Menschen zu Schaden gekommen, müssen sie ärztlich versorgt werden. Ggf. sind Rettungs- oder Bergungsmaßnahmen einzuleiten. Manchmal werden Evakuierungen notwendig. Aufwendungen für Aufräumarbeiten oder für den Wiederaufbau bzw. die Wiederherstellung beschädigter Sachen kommen hinzu. Nicht zu vergessen die Schadensszenarien, die z.B. durch gestrichene Flüge oder Stromausfälle entstehen (etwa Kosten für verdorbene Lebensmittel in defekten Kühlhäusern oder Betriebsunterbrechungen durch Fertigungsausfälle).

Ein Beispiel aus der jüngsten Vergangenheit ist der Hurrikan Irene, der im Sommer dieses Jahres über die Ostküste der USA fegte. Irene kostete die Versicherer mehr als zweieinhalb Milliarden Dollar. Der volkswirtschaftliche Schaden wird auf rund sieben Milliarden Dollar geschätzt (Zahlen Stand September 2011).

Auch hierzulande sind schwere Unwetter schon lange keine Seltenheit mehr. Selbst in klimatisch eher gemäßigten Zonen kommt es vermehrt zu witterungsbedingten Großschäden, z.B. Betriebsunterbrechungsschäden nach starkregenbedingten Stromausfällen oder Gebäudeschäden durch Sturm oder Hagelschlag.

Die Region um Rhein und Mosel z.B. war im Jahr 2011 von heftigen Unwettern betroffen. Dort brachte der August ein Katastrophenwochenende (26./27.08.2011) mit zahlreichen Großschäden.

### **Schwere Hagelschäden**

Besonders hart trifft das Unwetterwochenende die Stadt Andernach und Umgebung. Hier entstehen Schäden an diversen Gebäuden – insgesamt 45 an der Zahl – in einer Höhe von annähernd 600.000 Euro. Wegen der Schadenhäufung geben die Versicherer das Go für eine sofortige Regulierungsfreigabe bis zu 3.000 Euro. Alle größeren Schäden werden noch am Folgetag (29.08.2011) besichtigt und ebenfalls von den Versicherern freigegeben.

Einem industriellen Weinerzeuger z.B. entstehen an diesem Wochenende durch Hagelschlag Gebäudeschäden in Höhe von rund 500.000 Euro. Eisklumpen – mit einem Durchmesser von bis zu 12 Zentimetern größer als Tennisbälle – durchschlagen Hallendecken. Durch die Lecks in den Dächern dringt Starkregen ein. Die in den Hallen lagernden Warenvorräte, Weinflaschen im Karton, werden von der Nässe in erheblichem Umfang beschädigt. Allein

die Schäden an den Kartonagen und Etikettierungen bewegen sich in einer Größenordnung von ca. 100.000 Euro.

Unser Kunde meldet den Schaden unverzüglich, sodass die Schadensanierung, in Abstimmung mit dem Risikoträger, schon tags darauf (29.08.2011) beginnen kann. Allerdings tritt bei der Begutachtung der Gebäude relativ schnell ein Regulierungsproblem zu Tage. „Sorgenkind“ ist die aus Kunststoffolie bestehende Dachhaut der betroffenen Hallen. Aufgrund des fortgeschrittenen Alters und der beschränkten Lebensdauer der Dachhaut (ca. 20 Jahre), sind die Regulierer lediglich gewillt, eine Entschädigung auf Zeitwertbasis – und damit deutlich unter den Reparaturkosten (Neuwert) – vorzunehmen.

Wer Problemen wie diesen vorbeugen will, sollte die Möglichkeit der Vereinbarung spezieller Neuwertentschädigungsklauseln prüfen lassen.

### Schäden durch Schnee und Tauwetter

Nicht nur sommerliche Unwetter mit Hagel und Starkregen rücken in den Fokus der Risikobewertung, sondern auch die harten Winter. Im vergangenen Jahr hat massiver Schneefall – in einer einzigen Nacht wuchs die Schneehöhe stellenweise auf 50 Zentimeter – mit nachfolgendem Tauwetter und wieder einsetzendem Schneefall zu zahlreichen Großschäden geführt.

Ende Dezember (27.12.2010) etwa stürzt nach tagelangen Schneefällen

eine Lagerhalle in Aachen unter dem Druck der weißen Massen in sich zusammen. Der Einsturz führt zu einem Großeinsatz von Polizei und Feuerwehr, auch das Fernsehen berichtet. Glücklicherweise kommen keine Personen zu Schaden. Der Gebäude- und Vorrateschaden beläuft sich auf ca. 1,3 Millionen Euro.

Unwetterschäden sind – in Deutschland wie auf der ganzen Welt – eine zunehmende Bedrohung. Die Empfehlung an unsere Kunden muss daher lauten: Sichern Sie Elementarschadensrisiken ab, z.B. durch eine Allgefahrenversicherung.

Unsere Experten beraten Sie gerne und beantworten Ihre Fragen. •

# Versteuerung von Kfz-Unfallkosten

## Privatfahrten mit Firmen-Pkw – geänderte Steuerrichtlinien

**Christina Kall**

Die Lohnsteuerrichtlinien haben im Jahr 2011 erhebliche Änderungen in der Besteuerung von Dienstwagen gebracht. Ein Dienstwagen oder Firmenwagen, den der Mitarbeiter auch für private Zwecke nutzen darf, ist für diesen ein geldwerter Vorteil. Daher ist das Kfz gemäß Einkommensteuergesetz (EStG) zu versteuern.

Hierfür gibt es zwei Berechnungsgrundlagen:

- 1) nach Fahrtenbuch
- 2) pauschal, 1 % vom Brutto-Inlands-Listenpreis

### Neu: Separate Abrechnung von Unfallkosten bei Privatfahrten

Nach bisheriger Verwaltungsauffassung waren grundsätzlich auch die vom Arbeitgeber getragenen Unfallkosten abgegolten – selbst dann, wenn sich der Unfall auf einer Privatfahrt des Mitarbeiters ereignet hat. Mit den neuen Lohnsteuerrichtlinien in 2011 hat sich dies geändert.

Seit 2011 gehören Unfallkosten nicht mehr zu den Gesamtkosten eines Firmenwagens, der dem Mitarbeiter überlassen wurde. Neben dem geldwerten Vorteil, der sich aus der Brutto-Listenpreis-Regelung oder der Fahrtenbuchmethode ergibt, sind auch die vom Arbeitgeber getragenen Unfallkosten gesondert zu betrachten.

Ausnahmen sind lediglich höhere Gewalt und Fremdverschulden. Ist der Unfall durch einen Dritten verursacht worden oder ist er auf einer Dienstfahrt passiert, greift diese Regelung nicht. Es sei denn, dem Unfall liegt eine Trunkenheitsfahrt (grobe Fahrlässigkeit) zugrunde.

### Vereinfachung bei Schäden bis 1.000 Euro netto

Um die steuerliche Zusatzbelastung gering zu halten, verzichtet das Finanzamt auf die Versteuerung von Unfallkosten, wenn der Arbeitgeber nicht mehr als 1.000 Euro netto übernimmt.

### Beispiel: Unfall bei einer Privatfahrt

Ein betrunkenen Arbeitnehmer verursacht bei einer Privatfahrt einen Unfall, der zu einem Schaden am Firmenwagen in Höhe von 5.000 Euro führt. Der Arbeitgeber übernimmt die Reparaturkosten ohne Weiterberechnung an den Mitarbeiter. Da die Vollkaskoversicherung in diesem Fall wegen des vorsätzlichen bzw. grob fahrlässigen Verhaltens des Mitarbeiters nicht zahlt, liegt ein steuer- und sozialversicherungspflichtiger geldwerter Vorteil von 5.000 Euro vor (= Summe des tatsächlichen Schadenersatzverzichts vonseiten des Arbeitgebers).

Die Unfallkosten, die diesen Betrag übersteigen, werden als geldwerter Vorteil auf die Lohnsumme des Mitarbeiters angerechnet. Dies gilt aber nur, wenn der Unfall anlässlich einer Privatfahrt entstanden ist. Daher sollte auf höhere Selbstbehalte verzichtet werden. •



# Randalierer, Vandalen und Feuerteufel

## Versicherungsschutz im Zeichen von inneren Unruhen

**Uwe Klöpping**

Besorgniserregende Nachrichten von schweren Krawallen aus England erreichten uns im August dieses Jahres: Passanten lieferten sich Straßenschlachten mit der Polizei. In mehreren Städten boten sich Bilder der Zerstörung und Verwüstung.

Derweil brannten – und brennen – in Berlin zahlreiche Autos in der Nacht. Auch hier schließt die Polizei (sofern es sich bei den Brandstiftern nicht um Trittbrettfahrer handelt) politische Motive teilweise nicht aus.

Versicherungsrechtlich unterscheiden sich die beiden Formen der absichtlichen Zerstörung: Schwere Krawalle wie in England fallen unter den Tatbestand „innere Unruhen“. Werden – aus politischen oder anderen Gründen – einzelne Autos angezündet, gelten die Folgen als einfache Brandschäden, da es an der so genannten „inneren Unruhe“ fehlt.

### Mutwillig zerstört – wer zahlt die Schäden?

Neben der Besorgnis um die innere Sicherheit stellt sich die – für Geschädigte mitunter wirtschaftlich existen-

zielle – Frage, wer für die Kosten aufkommt, wenn Gebäude oder Autos in Flammen aufgehen oder Geschäfte geplündert werden.

Es kommt darauf an, ob die Schäden durch einfache Sachbeschädigung bzw. Vandalismus oder im Zusammenhang mit inneren Unruhen entstanden sind. Während bei mutwillig herbeigeführten Schäden auch die Sach-, Kfz- oder Haftpflichtversicherungen einspringen können (Details siehe nachfolgende Auflistung), verweigern die Gesellschaften bei Schäden durch Ausschreitungen und Co. möglicherweise die Zahlung.

### Haftpflichtversicherung des Schädigers

Gelingt es – schwer genug –, die „Täter“ zu fassen (dazu zählen auch „Mittäter“ und „Beteiligte“, siehe §§ 830, 840 Bürgerliches Gesetzbuch), können Geschädigte ihre Schadenersatzansprüche gegenüber diesen direkt geltend machen. Gemäß den gesetzlichen Regelungen (§§ 249, 823 BGB) haftet der Schadenverursacher für den Zeitwertschaden (Gebrauchtwert) – und das in unbe-

grenzter Höhe. Für den Geschädigten bleibt zu hoffen, dass der Schädiger finanziell liquide und somit zahlungsfähig ist.

### Haftpflichtversicherung des Geschädigten

Ist dies nicht der Fall, schafft eine so genannte Forderungsausfalldeckung inklusive Gewaltopferschutz (= Schutz bei Straf-/Gewalttaten) Abhilfe. Sie ist im Rahmen der privaten Haftpflichtversicherung vereinbar. Ist ein solcher Baustein vorhanden, handelt die **eigene** Haftpflichtversicherung so, als wäre der „Täter“ versichert, sodass Schadenersatz bis zu einer gewissen Höhe möglich ist.

### Rechtsschutzversicherung

Für die Durchsetzung von Forderungen kann eine Rechtsschutzversicherung helfen. Sie greift den (geschädigten) Versicherten bei den Gerichts- und Rechtsanwaltskosten unter die Arme.

### Sachversicherungen

In seinem Interesse auf Schadenbeseitigung und Ausgleich in voller Höhe – konkret: Wiederaufbaukosten bei Gebäudeschäden; Neukauf bei

zerstörtem Inventar –, kann der Geschädigte auch seine eigene Feuer-, Glas- oder Einbruchdiebstahlversicherung bzw. seine Kfz-Kaskoversicherung einschalten. Üblicherweise ist der Neupreis des beschädigten Gegenstands oder Gebäudes versichert (Ausnahme: Kfz-Versicherung), sodass in der Regel kein Abzug für Alter, Gebrauch und Verschleiß erfolgt.

### Kfz-Teilkaskoversicherung

Wie eingangs erwähnt, fällt das Anzünden (einzelner) Autos nicht unter den Tatbestand „innere Unruhen“. Vielmehr werden Beschädigungen durch Brandstiftung als „herkömmliche“ Feuerschäden behandelt, für welche die Kfz-Teilkaskoversicherung aufkommt.

### Kfz-Vollkaskoversicherung

Anders verhält es sich bei reinen Vandalismus-Schäden, d.h. wenn Gegenstände – z.B. Autos – durch Fußtritte, Schläge o.ä. mut- und böswillig beschädigt werden. Solche Schäden sind nur über die Vollkaskoversicherung abgedeckt (Ausnahme: Glasbruch).

### Sonderfall: Innere Unruhen

Wie oben erwähnt, gestaltet sich der Versicherungsschutz bei Schäden durch innere Unruhen oft problematisch. In den üblichen Versicherungsbedingungen der Sachversicherung (z.B. Gebäude-, Inventar- oder Kfz-Versicherung) findet sich in der Regel ein Standard-Ausschluss: „Der Versicherungsschutz erstreckt sich ohne Rücksicht auf mitwirkende Ursachen nicht auf Schäden durch innere Unruhen.“ In älteren Texten wird oft auch von Landfriedensbruch gesprochen.

### Historie: Innere Unruhen in Deutschland

Die Fachkommentierung beschreibt „innere Unruhen“ wie folgt: „Wenn zahlenmäßig nicht unerhebliche Teile eines Volkes bzw. der Bevölkerung in einer die öffentliche Ruhe und Ordnung störenden Weise in Bewegung geraten und Gewalttätigkeiten gegen Personen und Sachen verüben.“ Ob Krawalle als „innere Unruhen“ eingestuft werden, ist von verschiedenen Faktoren abhängig.

In der Geschichte Deutschlands hat es innere Unruhen – im Sinne des Ausschlusses – schon öfter gegeben: z.B. im Jahre 1970 anlässlich einer gewalttätigen Demonstration, die unter dem Motto „Gegen die US-Aggression in Kambodscha“ in Berlin stattfand. Damals verweigerte ein Glasversicherer die Bezahlung der bei den Ausschreitungen zerstörten Glasscheiben einer Häuserfront. Der Versicherer gewann den Prozess vor dem Bundesgerichtshof (Urteil vom 13.11.1974, IV ZR 178/73).

Auch als bei der „Osterdemonstration“ 1968 diverse Gebäude des Springer-Verlags in Berlin beschädigt wurden, sollen Glas- und Gebäudeversicherer keinen Ersatz geleistet haben. Und als 1981 das Hamburger Hotel Atlantic bei Ausschreitungen Schaden nahm, soll es ebenfalls keinen Ausgleich gegeben haben.

Die Demonstration zum 1. Mai im Jahre 1997 in Berlin hingegen – Schadenbilanz: diverse beschädigte Kfz – klassifizierte das Oberverwaltungsgericht Berlin aufgrund der „örtlichen und zeitlichen Begrenzung“ nicht als „innere Unruhen“ (Urteil vom 08.12.2004, OVG 1 B 18.03). Glück im Unglück für die Geschädigten, denn auch eine spätere Einstufung als „innere Unruhen“ hätte den Versicherungsschutz aufgrund des Ausschlusses gefährdet.

### Extended Cover: Lösung für Gebäude- und Inventar

Die so genannte EC-Deckung (Extended Cover) dient im Rahmen der industriellen Feuerversicherung laut den Allgemeinen Versicherungsbedingungen dem Schutz für zusätzliche Gefahren.

Ist eine EC-Deckung vereinbart, leistet der Versicherer „Entschädigung für versicherte Sachen, die unmittelbar durch Gewalthandlungen im Zusammenhang mit inneren Unruhen zerstört oder beschädigt werden oder in unmittelbarem Zusammenhang mit inneren Unruhen abhandeln kommen.“ Etwaige staatliche Entschädigungsleistungen jedoch (z.B. gemäß Tumultschadengesetz, siehe nächste Seite) sind zuerst in Anspruch zu nehmen.

Zu beachten ist, dass, speziell für die Gefahr „innere Unruhen“, mitunter sehr kurze Kündigungsfristen vereinbart sein können. Das bedeutet, dass ein Versicherer innerhalb kürzester Zeit den Versicherungsschutz beenden kann.

Für Besitzer von Eigentum, das sich in gefährdeten Gebieten befindet, kann sich eine EC-Deckung lohnen. Sich bei der Anspruchsstellung nach krawallbedingten Schäden allein auf den Staat zu verlassen, ist nicht immer die passende Lösung. Wenn überhaupt, hilft dieser nur begrenzt.



- > Das so genannte Staatshaftungsgesetz hat das Bundesverfassungsgericht im Herbst 1982 – nach nur ca. zehn Monaten Gültigkeit – als mit dem Grundgesetz unvereinbar und somit für ungültig erklärt. Seitdem gibt es kein Nachfolgegesetz.
- > Das so genannte Tumultschadengesetz, das vorsieht, dass der Staat/ das Bundesland bis zu 75 Prozent des Schadens erstattet, kann dem Betroffenen eine Teilhilfe sein. Die restlichen 25 Prozent der Kosten bleiben davon jedoch unberührt. Das Gesetz greift ohnehin erst, wenn der erlittene Schaden für den Geschädigten einen existenzgefährdenden Charakter bzw. massive Auswirkungen auf dessen wirtschaftliches Bestehen hat. Überdies sind Fristenregelungen zu beachten: Die Meldung an die zuständige Stelle hat innerhalb einer bestimmten Frist (z.B. drei Monate) zu erfolgen.

Ob es auch hierzulande – ähnlich wie in England – zu inneren Unruhen kommen kann, vermag wohl niemand

verlässlich zu prognostizieren. Auch wenn momentan keine akute Gefährdung erkennbar ist: Die Vergangenheit hat gezeigt, dass auch Deutschland nicht gegen gewalttätige (Massen-)Ereignisse gefeit ist und dass Sachversicherer, die bei krawallbedingten Schäden nicht zahlen wollten, vereinzelt sogar vor Gericht Recht bekamen.

### Zusammenfassung

Bei Schäden gibt es grundsätzlich drei Möglichkeiten.

1. Inanspruchnahme des Schadenverursachers:  
Problematisch ist es, den Schädiger zu identifizieren. Selbst wenn er dingfest gemacht werden kann, bleibt die Frage, ob er überhaupt zahlungsfähig ist. Eventuell kann die eigene Privat-Haftpflichtversicherung des Geschädigten eine gewisse Hilfe sein.
2. Ansprüche gegen den Staat auf Basis des Tumultschadengesetzes:  
Ein solcher Fall tritt nur bei Existenzbedrohung des Geschädigten ein.

Es werden maximal 75 Prozent des Schadens ersetzt. Bisher gibt es kaum Rechtsprechung, unter welchen Voraussetzungen ein Ereignis im Sinne des Gesetzes überhaupt vorliegt.

3. Inanspruchnahme von Versicherungsleistungen (Versicherungen siehe oben):  
Ob ein Ausschlussstatbestand, z.B. „innere Unruhen“, vorliegt, muss der Versicherer beweisen. In der Praxis wird die Klausel vermutlich nur in extrem seltenen Fällen zur Anwendung kommen. Es ist vorstellbar, dass der Ausschluss „innere Unruhen“ letztendlich nur via Urteil oder durch die Entscheidung einer staatlichen Stelle Gültigkeit erlangen wird.

Eine Mitversicherung der Gefahr „innere Unruhen“ ist prinzipiell möglich. Näheres muss im konkreten Einzelfall besprochen werden. Auch der Versicherungsbeitrag z.B. ist individuell zu ermitteln. Unsere Mitarbeitenden helfen gerne weiter. •

## Milliardendeckung bei Anschlägen

### Terrorversicherung – Staatshaftung wird verlängert

*Uwe Klöpping*

Zum zehnten Mal jährte sich „Nine Eleven“ in diesem Herbst. Bei den Terroranschlägen am 11. September 2001 in den USA stürzten die Zwillingstürme des World Trade Center in sich zusammen.

In der Folge gab es auch in Deutschland entscheidende Änderungen bei der Gestaltung von Sach-Versicherungsverträgen. Das Risiko „Terroranschlag“ ist seitdem nur noch in bestimmtem Rahmen versicherbar:

- > „Normale“ Risiken sind wie bisher versicherbar. Der jeweilige Versicherungsschutz ist mit dem einzelnen Versicherer zu verhandeln.

- > Großrisiken, d.h. Objekte mit einer Versicherungssumme über 25 Millionen Euro, sind nur noch über die EXTREMUS Versicherungs-AG versicherbar.

Die EXTREMUS Versicherungs-AG wurde im Jahr 2002 in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung von 16 Versicherern gegründet. Seit dem 01.01.2003 deckt der Spezialversicherer Terror-Großrisiken. Zwei Milliarden Euro stehen als Maximalleistung der Versicherer für alle Schäden zur Verfügung. Hinzu kommen weitere acht Milliarden Euro als Leistungszusage des Staates (Staatshaftung).

Die Staatshaftung der Bundesrepublik Deutschland wurde u.a. eingeführt, um den Wirtschaftsstandort Deutschland attraktiv zu halten und um Unternehmen eine gewisse Planungssicherheit zu geben. Die Staatshaftung ist zeitlich befristet und wird nun um weitere zwei Jahre – bis Ende 2013 – verlängert. Der Gesamtschutz für Terrorschäden beträgt wie bisher zehn Milliarden Euro.

Zu wünschen und zu hoffen ist, dass auch in Zukunft keine Schadenfälle eintreten, mit denen sich die EXTREMUS Versicherungs-AG beschäftigen müsste. •



DVAM Deutsche Vorsorge Asset Management GmbH

# Europas Staaten und der Druck der Finanzmärkte

Warum aktuell die Finanzmärkte die Politik bestimmen und so Europa faktisch regieren

Markus Schön

Spätestens seit August 2011 sind die Staatsverschuldungen das beherrschende Thema in der Politik, in den Medien und in der Öffentlichkeit.

Man sorgte sich – als Erfahrung aus dem Zusammenbruch der US-Investmentbank Lehman Brothers – wegen der Folgeeffekte, weil diese zu einem Dominoeffekt führen könnten. Daher hat man immer neue Rettungsmaßnahmen und Rettungsinstrumente eingeführt, die alle bislang wirkungslos geblieben sind. Hierbei unterwarf man sich einem Diktat der Kapitalmärkte, die – vereinfacht gesagt – stets ausriefen: „Reicht nicht.“

Nach den politischen Irrungen in Griechenland über einen möglichen Volksentscheid und dem politischen Stillstand in Italien rückten in der Folge trotz Euro-Rettungsschirm und Hebelung auch italienische und dann spanische Staatsanleihen in den Fokus. Die Renditen dort lagen teilweise deutlich über 7 % p.a. und wären dauerhaft nicht tragbar.

Mit dieser Behauptung, bei der das „dauerhaft“ immer stärker in den Hintergrund rückte, wurde auch die

Hebelung des Euro-Rettungsschirms als gescheitert eingestuft. Nun wird über die Auflage von so genannten Euro-Bonds, bei denen alle Staaten der Eurozone möglicherweise gesamtschuldnerisch haften, oder über den unbegrenzten Aufkauf von Staatsanleihen jeder Form durch die Europäische Zentralbank (EZB) diskutiert.

Die DVAM Deutsche Vorsorge Asset Management GmbH hatte bereits vor einem Jahr die Notwendigkeit der Einführung von Euro-Bonds verschiedentlich dargestellt, die damals die Kapitalmärkte beruhigt hätten. Hierfür ist es jetzt eigentlich zu spät und es bleiben nur zwei Lösungen: Zum einen entscheidet man sich innerhalb der EZB, Staatsanleihen unbegrenzt aufzukaufen, aber so die Schulden europaweit faktisch zu sozialisieren. Zum anderen besteht die Möglichkeit, die aktuellen Entwicklungen politisch zu ignorieren und wieder auf eine Rückkehr einer gewissen Markttrationalität zu setzen. Wegen der relativen wirtschaftlichen Stärke Italiens würde dies dort funktionieren, während eine Normalisierung der Konditionen für spanische Staats-

anleihen deutlich unwahrscheinlicher und für griechische Staatspapiere gänzlich auszuschließen ist.

Der sicherlich damit auch für Italien einhergehende Anstieg der Zinskosten würde sich im Jahr 2012 vermutlich mit rund 15 Mrd. EUR bemerkbar machen und wäre verkraftet. Allerdings droht die Gefahr, dass Italien fällige Anleihen nicht mehr refinanzieren könnte.

Vor diesem Hintergrund wird die Europäische Zentralbank vermutlich ein Anleihekaufprogramm auflegen, weshalb die mittel- und langfristigen Zinsen in Deutschland ebenfalls niedrig bleiben werden. Gleichzeitig wird der Leitzins von aktuell nur noch 1,25 % p.a. im Laufe des Jahres 2012 auf voraussichtlich 0,75 % p.a. sinken.

Für konservative Anleger wird damit das Anlagejahr 2012 noch problematischer als 2011, weil nochmals niedrigere Zinsen mit höherer Inflation einhergehen. Wir als DVAM Deutsche Vorsorge Asset Management GmbH rechnen mit 2,8 % auf Jahressicht 2012. •



# Feiern in der Schweiz

## Firmenjubiläum: 25 Jahre City Broker

**Bruno Annen**

City Broker, einer der führenden Versicherungsdienstleister in der Schweiz, wurde im Jahr 2000 von der Ecclesia Gruppe übernommen. Gegründet wurde City Broker – als einer der ersten Versicherungsmakler in der Schweiz – bereits im Jahre 1986, noch zu Zeiten des schweizerischen Versicherungskartells. Dieses Jahr feiert der Versicherungsmakler mit Sitz in Bern sein 25-jähriges Bestehen.

Diesen besonderen Anlass hat City Broker am 15. Juni 2011 im renommierten und europaweit bekannten Zent-

rum Paul Klee in Bern gefeiert. Viele Gäste gratulierten, darunter zahlreiche Kunden. Auf dem Programm standen Führungen zu den Themen Kunst und Architektur. Die Extrem-Bergsteigerin Evelyne Binsack, die in der Schweiz sehr bekannt ist, begeisterte mit ihrem Referat „Grenzerfahrungen Südpol“. Mit klassischer Musik verückte ein junger Basler Musiker die Gästeschar.

Das Team von City Broker blickt auf einen rundum gelungenen Jubiläumsanlass mit vielen sehr zufriedenen Kunden zurück. •

## Impressum

### >> Herausgeber

Die Industriemakler der Ecclesia Gruppe  
Manfred Klocke (V.i.S.d.P.)



### >> Redaktion

Bernd Hansmann  
Jens-Uwe Hellweg  
Dirk Overlack  
Frank Peters  
Frank Tüscher  
Heidi Wentsch-Trinko  
Georg Westphal

### >> Design, Satz und Druck

topp+möller  
Am Gelskamp 14-16  
32758 Detmold  
Tel.: +49 (0) 5231 9199-0  
Fax: +49 (0) 5231 9199-10  
E-Mail: mail@topp-moeller.com

>> Bei Fragen zu einzelnen Themen sprechen Sie bitte Ihren Kundenberater an.



Deutsche Assekuranz-Makler GmbH

**deas Deutsche Assekuranz-Makler GmbH**  
Gutenbergstraße 15  
10587 Berlin  
Tel.: +49 (0) 30 25412-0  
E-Mail: info@deas.de



EOS RISQ Deutschland GmbH

Ecclesiastraße 6  
32758 Detmold  
Tel.: +49 (0) 5231 603-0  
E-Mail: info@eosrisq.de



Interassekuranz Sitt & Overlack GmbH

Ottostraße 1  
50859 Köln-Lövenich  
Tel.: +49 (0) 2234 9955-0  
E-Mail: kontakt@isokoeln.de



J. L. Orth GmbH Assekuranzmakler

Königstorgraben 9  
90402 Nürnberg  
Tel.: +49 (0) 911 5885-0  
E-Mail: orth@jlo.de



Deutsche Risk Consult GmbH

**deas Deutsche Risk Consult GmbH**  
Gutenbergstraße 15  
10587 Berlin  
Tel.: +49 (0) 30 25412-0  
E-Mail: info@deas.de



Friedrich Fetzler Assekuranzbüro GmbH

Siebenmorgen 7 (Refrath)  
51427 Bergisch Gladbach  
Tel.: +49 (0) 2204 9205-0  
E-Mail: fetzler@fetzler-assekuranz.de



Lutz Assekuranz-Makler GmbH

Werner-Eckert-Straße 11  
81829 München  
Tel.: +49 (0) 89 741154-600  
E-Mail: info@lutz-assekuranz.de



IHA Industrie- und Handels-Assekuranz

**Versicherungsmakler GmbH**  
Rizzastraße 31, 56068 Koblenz  
Tel.: +49 (0) 261 1007-0  
E-Mail: info@deas.de



VERSICHERUNGSMAKLER

**Industrie-Assekuranz Augsburg  
Versicherungsmakler GmbH**  
Provinoststraße 52, 86153 Augsburg  
Tel.: +49 (0) 821 34512-0  
E-Mail: iaa@jlo.de



**BUSINESS PROTECTION**

PP Business Protection GmbH

Tesdorfstraße 22  
20148 Hamburg  
Tel.: +49 (0) 40 4134532-0  
E-Mail: ppb@pp-business.de



VMD-PRINAS GmbH Versicherungsmakler

Bismarckstraße 45  
45128 Essen  
Tel.: +49 (0) 201 36036-0  
E-Mail: info@vmd-prinas.de



Staub GmbH Versicherungsmakler

Werner-Eckert-Straße 11  
81829 München  
Tel.: +49 (0) 89 741154-0  
E-Mail: info@staun.de



Deutsche Vorsorge Asset Management GmbH

Klingenbergstraße 4  
32758 Detmold  
Tel.: +49 (0) 5231 603-0  
E-Mail: info@dv-am.de



Deutsche Vorsorge Pensionsmanagement GmbH

Deutsche Vorsorge Pensionsmanagement

Klingenbergstraße 4  
32758 Detmold  
Tel.: +49 (0) 5231 603-0  
E-Mail: info@pensionsmanagement-gmbh.de



JLT International Network

Partner