



Neuer Komplettschutz für Logistiker

Der Makler Schunck und die Ergo-Versicherung bieten ab nächstem Jahr gemeinsam eine All-inclusive-Police an, die die wichtigsten Risiken im Güterverkehr abdeckt: **SchunckLOG**.

Historisch: Mit diesem Schlagwort umreißen Rainer Witzel, der Geschäftsführer des Münchner Versicherungsmaklers Schunck, und Ralph Eisenhauer, Vorstand der Ergo-Versicherung für das Individualgeschäft, ihr neues Produkt. „Was wir geschaffen haben, ist in Qualität und Quantität ein Meilenstein“, verspricht der eine. „Die beiden Häuser arbeiten seit 1927 zusammen – die Ergo-Versicherung damals noch unter dem Namen Victoria-Versicherung – und haben nach der Transportrechtsreform zum Ende der 90er-Jahre nun erstmals wieder ihre Kompetenzen in einem großen Projekt gebündelt“, ergänzt der andere.

Die Rede ist von einer neuen All-Inclusive-Police für Spediteure, Transporteure und Logistiker, die Schunck und Ergo ab dem 1. Januar 2017 zusammen anbieten. Ob sie wie

angepriesen noch in mehreren Jahren von sich reden macht, muss die Zukunft zeigen. Zumindest gegenwärtig machen die beiden Partner damit ein ernsthaftes Gegenangebot zur verbreiteten Kravag-Logistic-Police.

Das Paket umfasst vier Module

Der Komplettschutz heißt SchunckLOG. Er richtet sich an kleine und mittlere Betriebe, besteht aus vier Modulen und deckt abgesehen vom Fuhrpark die wichtigsten Risiken im Güterverkehr ab. Die Police umfasst eine Verkehrshaftungs-, eine Betriebshaftpflicht- und eine Sachversicherung sowie eine Versicherung gegen Cyber-Crime, also Computer- und Internet-Kriminalität.

Grundmodul ist die Verkehrshaftungsver-sicherung. „Sie ist Pflicht, um die SchunckLOG abschließen zu können“, sagt Schunck-Geschäftsführer Witzel.



Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „**Versicherungen**“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

Die übrigen drei Module können Kunden aus dem Transport- und Logistikgewerbe beliebig ergänzen und kombinieren. Alle sind aufeinander abgestimmt. Somit sei die Gefahr von Deckungslücken an den Schnittstellen zwischen Verkehrshaftungs- und Betriebshaftpflichtversicherung weitgehend ausgeschlossen. Dies komme vor allem bei Dienstleistungen vor, die Verloader an Transporteure und Logistiker auslagern.

Lücke im Versicherungsmarkt schließen

Die Kombination aus Verkehrshaftungs-, Betriebshaftpflichtversicherung – ergänzt um weitere Module – haben auch andere Anbieter im Portfolio. Die Macher von Schunck und Ergo sehen nichtsdestotrotz einen Bedarf nach neuen Angeboten im Güterverkehrsgewerbe. Der neue Komplettschutz soll eine Lücke im heutigen Versicherungsmarkt schließen, die beide Partner glauben ausgemacht zu haben. „Nicht speditionübliche Dienstleistungen, die Transport- und Logistikunternehmen immer häufiger für Industrie- und Handelsunternehmen übernehmen, sind bisher mitunter viel zu niedrig oder überhaupt nicht versichert“, betont Ergo-Vorstand Eisenhauer.

Als Beispiele nennt er Regalservices oder Preisauszeichnungen für den Handel, Montage-, Aufbereitungs- oder Reparaturarbeiten für die Industrie, die Bearbeitung von Werkteilen, die Auftrags- und Bestellabwicklung für Auftraggeber sowie Beratungsleistungen. Solche, den Handel oder die Produktion von Gütern betreffende Tätigkeiten würden die bestehenden Versicherungsangebote im Markt nicht ausreichend bedienen.

In der Praxis sind Vertragsbedingungen, die die Haftung des Auftragnehmers in solchen Fällen begrenzen, noch immer die Ausnahme. Meistens haftet der Transport- und Logistikunternehmer unbeschränkt, wenn bei nicht speditionüblichen Tätigkeiten etwas passiert. Die klassischen Verkehrshaftungsversicherungen kommen in der Regel nur für Schäden bei speditionüblichen Tätigkeiten auf. Auch die Betriebshaftpflichtversicherung greift mitunter nicht.

Die SchunckLOG deckt deshalb nicht nur die typischen Risiken ab, die sich für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter aus der gesetzlichen und vertraglichen Haftung ergeben. Schunck und Ergo kommen auch für viele Haftungsrisiken bei Zusatzdienstleistungen von Transport- und Logistikunternehmen auf, die nicht zu deren traditionellen Aufgaben gehören.

Diese Deckung durch die SchunckLOG besteht aber nur, wenn diese nicht spedition-

GRENZEN DER VERKEHRSHAFTUNGSVERSICHERUNG		
speditionübliche Dienstleistungen		
Schadenfall	Güter-/ Güterfolgeschäden	2.500.000 €
	reine Vermögensschäden	500.000 €
Schadensereignis		5.000.000 €
Versicherungsjahr		10.000.000 €
Inventurdifferenzen		500.000 € / Schadenfall 1.000.000 € / Jahr
Sonstige mitversicherte Kosten	Beförderungsmehrkosten aufgrund einer Fehlleitung	20.000 € / Schadenfall
	Bergungs-, Vernichtungs-, Beseitigungskosten	50.000 € / Schadensfall
	Zollforderungen (ohne Zollanmeldeeigenschaft)	100.000 € / Tatbestand 500.000 € / Jahr
	Schiedsgerichtsverfahren	50.000 € / Verfahren 100.000 € / Jahr
Sublimits	Vorsorgeversicherung	Keine Obergrenze
	Sensible Güter	Keine Obergrenze
speditionunübliche Dienstleistungen		
Schadenfall	Güterschäden	500.000 €
	sonstige Schäden	250.000 €
Schadensereignis		1.000.000 €
Versicherungsjahr	Versicherungsjahr	2.000.000 €

Quelle: Ergo/Schunck

Schäden in der Kontraktlogistik sind durch Einzellösungen häufig nicht richtig abgedeckt

üblichen Leistungen in Werk- oder Dienstverträgen geregelt sind, die im Zusammenhang mit einem Verkehrsvertrag stehen.

Verkehrshaftungsversicherung

Aus Sicht von Witzel und Eisenhauer hat SchunckLOG im Bereich der Verkehrshaftungsversicherung in vielen Punkten mehr zu bieten als die Angebote der Wettbewerber. Sie nennen folgende Beispiele:

- Lagerverträge, die vor der Versicherungsperiode geschlossen worden sind, sind mitversichert;
- mitversichert sind Lohnfuhrverträge;
- die Haftung als Zollschildner ist abgedeckt, sofern der Dienstleister nicht Zollanmelder ist (wenn unverzollte Güter beim Lkw-Stopp gestohlen werden);
- vom Versicherungsnehmer zu vertretende Feuer- und Elementarschäden im Lager sind bis fünf Millionen Euro je Schadenfall abgedeckt;
- im Fall eines qualifizierten Verschuldens sind Schäden komplett versichert;
- besondere Verhaltensvorschriften (Obliegenheiten) für sensible Güter gibt es erst gemäß SchunckLOG ab einem Wert von 200.000 Euro pro Sendung.

Zudem lägen die Deckungssummen teilweise über dem Marktstandard, betonen Witzel und Eisenhauer (siehe Kasten).

Zum Geltungsbereich: Weltweit sind Schäden infolge von speditionüblichen Tätigkeiten versichert, die in Fracht- oder Speditionsverträgen vereinbart sind. Bei nicht speditionüblichen Tätigkeiten sowie Leistungen aus Lagerverträgen und sonstigen Verkehrsverträgen sind Haftungsrisiken nach deutschem Recht abgedeckt.

Automatisch abgedeckt sind alle Haftungsrisiken nach den gesetzlichen Bestimmungen und auf Basis der in Europa marktüblichen Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Spediteure. „Dies gibt es bei Wettbewerbern häufig nur bei entsprechender Vereinbarung“, erläutert Witzel.

Dasselbe gilt für die ADSp 2003, ADSp 2016, die VBGL und Logistik-AGB. Haftungsrisiken gemäß DTLB finden nicht automatisch Berücksichtigung in den SchunckLOG.

Betriebshaftpflichtversicherung

Die Betriebshaftpflichtversicherung beinhaltet neben der Deckung der üblichen Gefahren eine Produkthaftpflichtversicherung, eine Umwelthaftpflichtversicherung und eine Umweltschadenversicherung.

Auch die verschärfte, verschuldensunabhängige Absenderhaftung des Verladers und Spediteurs beim Containerwiegen gemäß SOLAS ist über die SchunckLOG abgedeckt. „Die Wettbewerber im Versiche-

INTERVIEW

„Die Police kann ein Vorteil bei Ausschreibungen sein“

Ralph Eisenhauer von der Ergo und **Rainer Witzel** von Schunck erläutern, was SchunckLOG von anderen Versicherungsangeboten unterscheidet und wieso Kontraktlogistiker sich das Produkt ansehen sollten.

Was unterscheidet SchunckLOG von anderen Allgefahrenversicherungen für Transport- und Logistikunternehmen im Markt?

Witzel: Ich glaube, dass wir beim Handling der Risiken im Logistikbereich, beim Leistungsumfang und den Deckungssummen neue Standards im Versicherungsmarkt setzen.

Wir haben uns bei der Entwicklung dieser All Inclusive-Police auch mit den bestehenden Wettbewerbskonzepten auseinandergesetzt und versucht bestimmte Punkte noch etwas besser zu regeln.

Warum reicht der bisher angebotene Versicherungsschutz aus Ihrer Sicht nicht aus?

Witzel: Wir haben uns die Risikobewertung der Versicherungsnehmer aus der Transport- und Logistikbranche angeschaut und festgestellt, dass es neue Anforderungen an die Auftragnehmer gibt, die sich mit den klassischen Konzepten nicht immer vollständig abdecken lassen. Ich denke vor allem an speditiousunübliche Dienstleistungen für Industrie und Handel. Heute sieht die Wertschöpfungskette des Logistikers anders aus als noch vor fünf Jahren.

An welche Veränderungen denken Sie?

Eisenhauer: Seit einigen Jahren geht der Trend in der Transport- und Logistikdienstleistung über die reine Güterbeförderung, deren Organisation und Lagerhaltung hinaus zu werk- oder dienstvertraglichen Zusatzleistungen, die vom Auftraggeber ausgelagert werden. Ob Vormontage von Autoteilen oder der Anschluss von Haushaltsgeräten: Diese Aufgaben reichen in die Beschaffungs-, Produktions- und Absatzprozesse hinein und bergen

für Transport- und Logistikunternehmen neue und hohe Haftungsrisiken, die sie entsprechend abdecken sollten.

Das Problem ist häufig, dass die Schäden, die hierbei entstehen können, weder umfassend unter die Verkehrshaftungs- noch unter die Betriebshaftpflichtversicherung fallen und der Dienstleister im schlimmsten Fall in voller Höhe dafür aufkommen muss.

Wie schließen Schunck und Ergo die Versicherungslücke bei den Mehrwertservices?

Eisenhauer: Die Schäden aus den Added-Value-Services decken wir über die Verkehrshaftungsversicherung. Das heißt, die Risiken der nicht speditiousüblichen Tätigkeiten werden genauso behandelt wie diejenigen, die sich aus speditiousüblichen Tätigkeiten und

Zusatzleistungen ergeben. Das heißt, alle Schäden werden nach einem Standard reguliert. Der Versicherungsnehmer muss sich also keine Gedanken mehr darüber machen, ob alle Prozesse, die er im Rahmen von Verkehrsverträgen sowie Werk- und Dienstverträgen für seinen Kunden abwickelt, ausreichend abgedeckt sind.

Es gibt bereits Versicherungspakete mit Verkehrshaftung und Betriebshaftpflicht für die Dienstleister in der Kontraktlogistik. Warum benötigt man SchunckLOG?

Witzel: Weil die Deckungssummen dieser Policen unserer Ansicht nach teilweise zu niedrig sind und diverse Schäden aus einem Schadenereignis möglicherweise mit unterschiedlichen Versicherungsbedingungen reguliert werden. Mit SchunckLOG kann der Transport- und Logistikdienstleister ganz andere Vorgaben durch den Verlager akzeptieren, die er vorher vielleicht aus Haftungsgründen abgelehnt hat oder individuell verhandeln und gegen eine höhere Prämie versichern musste. Er hat also auch einen Vorteil bei Ausschreibungen.

Welche Strategie steckt seitens der Ergo hinter dieser Produkt-Offensive?

Eisenhauer: Gemessen an den Prämieeinnahmen ist die Ergo-Versicherung im Transportbereich mit jährlich rund 140 Millionen Euro die Nummer vier im deutschen Versicherungsmarkt gewesen. In diesem Jahr wachsen wir voraussichtlich um acht Prozent. Wir wollen weiter zulegen. Die Transport- und Logistikbranche ist ein Wachstumsmarkt, den wir im Fokus haben und für die wir an spartenübergreifenden Konzepten arbeiten. *ag*



Verkehrsrundschau/André Gießbe

Eisenhauer (l.) und Witzel haben SchunckLOG in der Ergo-Zentrale in Düsseldorf vorgestellt

rungsmarkt sind derweil häufig noch damit beschäftigt, zu klären, in welche Sparte sie diese Schäden packen“, sagt Witzel.

Falsche Gewichtsangaben gegenüber der Reederei können nicht nur dazu führen, dass der Verfrachter nach dem Frachtrecht in Regress genommen wird. Problematisch können aus seiner Sicht nicht versicherte Vermögensschäden durch Umlade- oder Verzögerungskosten sein, die sich aus dieser Absenderhaftung ergeben. Auftraggeber eines Verkehrsvertrages sind mit der SchunckLOG nicht nur dagegen, sondern auch gegen Personen- und Sachschäden versichert.

Sachversicherung und Prämienhöhe

Zur Sachversicherung gehört eine Betriebsunterbrechungsversicherung und eine Er-

Schunck und Ergo wollen nicht günstiger als andere sein, sondern mit Inhalt und Service überzeugen

tragsausfallversicherung. „Andere Versicherungskonzepte bieten hier zum Beispiel nur eine Versicherung zur Deckung von Mehrkosten, die infolge eines Sachschadens notwendig werden, um eine Unterbrechung oder Beeinträchtigung des versicherten Betriebs abzuwenden oder zu vermindern“, sagt der Schunck-Geschäftsführer.

Wie viel Transport- und Logistikunternehmen für die SchunckLOG zahlen müssen, richtet sich nach Auskunft von Ergo-Vorstand Eisenhauer unter anderem nach ihrem Umsatz, den jeweiligen, sich aus dem

Geschäftsbetrieb ergebenden Risiken und der individuellen Gestaltung ihres Versicherungspaketes.

Schunck und Ergo setzen bei der Markteinführung ihres neuen Komplettschutzes in 2017 auf das gestiegene Absicherungsbedürfnis im Güterverkehrsgewerbe und die höhere Schadenssensibilität. „Unsere Zielgruppe sind Unternehmen, die bereit sind, für ein sehr umfangreiches Paket einen angemessenen Preis zu zahlen“, sagt Eisenhauer. Im gleichen Atemzug weist er darauf hin, dass ein adäquates Risikomanagement zu günstigeren Preisen führen kann. „Bei der Vermeidung oder Verringerung von Schäden können wir den Kunden mit unseren Fachleuten unterstützen.“ ■■■

André Gießbe