Die Wahl der richtigen Versicherungen beim Einsatz von Autokranen

Bild: luckyboost - Fotolia.com

Von Dr. Rudolf Saller, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Altötting.

Moderne Fahrzeugkrane (Autokrane) sind zwei Komponenten-Maschinen, bestehend aus einem Kranunterwagen (Kranträgerfahrgestell) zum Straßentransport der selbstfahrenden Arbeitsmaschine von Baustelle zu Baustelle und dem sogenannten Kranoberwagen (Kranaufbau) zum zyklischen Heben und Bewegen von Lasten. Aus diesem Grunde ist nicht nur eine gesetzliche Kfz-Pflichthaftpflichtversicherung für den gefährlichen Betrieb des Kranträgerfahrgestells nach § 7 StVG im Straßenverkehr erforderlich, sondern auch eine Versicherung für den Gebrauch der selbstfahrenden Arbeitsmaschine und der daraus resultierenden Gefahren (sogenanntes Gebrauchsrisiko). Daneben ist für die zu befördernden Lasten eine Verkehrshaftungsversicherung (sogenannte Schwergut- und Hakenlastversicherung) notwendig, da die Deckung für zu befördernde Lasten aus der Kfz-Haftpflicht-Versicherung nach § 4 Abs. 3 Kfz-PflVV i.V.m. Abschnitt A 1.5.5. (AKB 2008 Stand 17.02.14 = früher § 11 Abs. 4 AKB) von der Versicherung ausgeschlossen sind, Haftpflichtansprüche wegen Beschädigung. Zerstörung oder Abhandenkommen von mit dem Fahrzeug beförderten Sachen. Für das Substanzrisiko der Maschine ist entweder eine Vollkaskoversicherung, besser jedoch eine Maschinenbruchversicherung, die auch innere Betriebsschäden abdeckt, erforderlich. Die Versicherung solcher Maschinen ist daher komplex, es müssen haftpflichtige Schadenersatzansprüche aus dem straßenverkehrsrechtlichen Betrieb und aus dem maschinentechnischen Gebrauch, Schäden an der sogenannten Hakenlast und schließlich die eigene Maschine gegen Bruch, Brand und Gewalteinwirkung von außen versichert werden. Mit dieser Aufgabe sollten regelmäßig qualifizierte Makler beauftragt werden, da sonst Deckungslücken und Ausschlüsse drohen, die zur Existenzvernichtung des Unternehmens führen können.

I. Straßenverkehrsrechtlicher Betrieb des Kraftfahrzeugs nach § 7 StVG (sogenannter gefährlicher Betrieb):

Nach § 7 Abs. 1 StVG haftet der Halter gegenüber dem Verletzten auf den durch den Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, entstandenen Schadens, wenn dadurch ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Es handelt sich dabei um einen Gefährdungshaftung aus dem gefährlichen Betrieb eines Kraftfahrzeugs.

Die Ersatzpflicht ist nach § 7 Abs. 2 StVG nur dann ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wurde. Die Grundsätze der Gefährdungshaftung sondern bloße Verschuldenshaftung gelten nach § 8 StVG ferner dann nicht, wen es sich um den Betrieb eines Kraftfahrzeuges handelt, dessen Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn nicht mehr als 20 km/h beträgt, der Verletzte beim Betrieb des Kraftfahrzeugs oder Anhängers tätig war oder wenn eine Sache beschädigt worden ist, die durch das Kraftfahrzeug oder durch den Anhänger befördert wurde, es sei denn, dass eine beförderte Person die Sache an sich trägt oder mit sich führt.

Um die Fahrzeughalter von Kraftfahrzeugen vor überbordenden Schadenersatzansprüchen aus Verkehrsunfällen zu schützen, hat der Gesetzgeber bereits im Jahre 1965 das Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (PflVG) eingeführt. Anders als in anderen Bereichen der Haftpflichtversicherung (z. B. BHV oder AH) besteht daher im Kfz-Haftpflichtbereich gesetzliche Pflichtversicherung, anders wird ein Kraftfahrzeug schon gar nicht zur Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen.

Bild: grycikua - Fotolia.com

Hier entsteht bereits die erste Besonderheit. Üblicherweise werden Fahrzeugkrane nach § 70 Abs. 1 StVZO nur ausnahmsweise zur Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen, weil sie die Bau- und Betriebsvorschriften nach §§ 32, 34 StVZO ff bauartbedingt nicht einhalten können. Betreiber von Fahrzeugkranen benötigen daher zur ausnahmsweisen Zulassung der Fahrzeugkrane eine Bestätigung der Kfz-Haftpflichtversicherung, dass Versicherungsschutz beim Betrieb des Fahrzeugkranes auch gewährt wird, wenn die Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung nicht eingehalten werden können.

Die Deckungszusage ist dabei regelmäßig daran geknüpft, dass alle Auflagen und Bedingungen der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs.1 StVZO eingehalten werden. Das schließt das Vorliegen einer gültigen Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 1 StVO und gegebenenfalls einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO (für sogenannte Lademaßüberschreitungen) mit ein, da heute Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Abs. 1 StVZO nur noch unter der Bedingung erteilt werden, dass eine gültige Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und (wo erforderlich) einen Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO vorliegt. Wer daher als Kranbetreiber eine Fahrt ohne gültige Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO (sogenannte „Schwarzfahrt“) antritt, riskiert den Versicherungsschutz bzw. den Regress der eigenen Versicherung des Fahrzeugkranes und damit bereits die eigene Existenz.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass nach § 1 PflVG der Halter eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet ist, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahr-

Bild: Roman_23203 - Fotolia.com

zeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögenschäden nach den Vorschriften des PflVG abzuschließen und aufrecht zu erhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen (§ 1 des Straßenverkehrsgesetzes) verwendet wird. Die Vorschrift gilt ausschließlich für die Verwendung von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen und Plätzen und ist scharf abzugrenzen z. B. von Privatstraßen, die nicht öffentlich gewidmet sind. Das wäre bereits für die Verwendung des Fahrzeugkranes auf geschlossenen Baustellen ein Problem. Daher enthalten die Muster-AKB 2008 – inhaltlich über die Mindestanforderungen des PflVG hinausgehend – keine örtliche Begrenzung auf den öffentlichen Verkehrsraum.[1]

Problematisch ist allerdings der Zweiwegebetrieb z. B. von Eisenbahnkranen. Kraftfahrzeuge i.S.v. § 1 PflVG sind nämlich Landfahrzeuge, die mit Maschinenkraft bewegt werden und die nicht an Gleise gebunden sind. Dasselbe Problem entsteht, wenn Fahrzeugkrane auf Pontons oder Deckspramen als Schwimmkrane auf Binnenwasserstraßen oder Offshore eingesetzt werden. Es handelt sich dann nicht mehr um Fahrzeugkrane im Straßenverkehr i.S.v. § 1 StVG, so dass für diese Einsätze, wenn nicht eigens anders vereinbart, auch keine Deckung im Rahmen der Kfz-Haftpflichtversicherung besteht.[2]

Hochproblematisch für den Einsatz von Fahrzeugkranen sind auch die Mindestversicherungssummen des PflVG. Diese betragen nach Anlage zu § 4 Abs. 2[3] ab 01.01.2008 für Personenschäden 7,5 Mio.€, für Sachschäden 1,12 Mio. € und für weder mittelbar noch unmittelbar mit einem Personen- oder Sachschaden zusammenhängenden Vermögensschäden (reine Vermögensschäden) 50.000 € je Schadensfall. Grundsätzlich muss aber der Versicherer im Schadensfall die vertraglich vereinbarte Versicherungssumme zur Verfügung stellen.[4] Da beim Gebrauch von Fahrzeugkranen die Mindestversicherungssummen beim Sachschaden in vielen Fällen nicht ausreichen werden, empfiehlt sich hier der Einbau des sogenannten „100 Mio. €-Puffers" für Sachschäden. Dies ist möglich und kostet nur wenige Euro an Prämie.

Außerdem empfiehlt sich der Einschluss des sogenannten Be- und Entladerisikos von Land- und Wasserfahrzeugen (früher sogenannte Sonderbedingungen 11), da mit Fahrzeugkranen häufig auch Güterumschlag an Land- und Wasserfahrzeugen betrieben wird. Zwar ist das Be- und Entladen in Abschnitt A 1.1.1, S.2 AKB 2008 ausdrücklich genannt, das gilt aber nur für das Be- und Entladen oder Verschieben der Ladung auf bzw. vom eigenen Fahrzeug z. B. mit Hilfe eines Ladekranes. Wird dagegen außerhalb der Ladefläche fremdes Gut außerhalb der Ladefläche umgesetzt, so gilt diese Verwendung nicht auf das Fahrzeug bezogen und ist daher von der KH-Deckung grundsätzlich nicht umfasst.[5] Da Fahrzeugkrane gerade zum Be- und Entladen von fremdem Schwergut von oder auf Land- und Wasserfahrzeugen eingesetzt werden und daraus erhebliche Schäden an fremdem Gut, auch den Transportfahrzeugen z. B. bei einem Lastabriss, entstehen können, empfiehlt es sich, das sogenannte Be- und Entladerisiko vollumfänglich mit dem allgemeinen Gebrauchsrisiko der selbstfahrenden Arbeitsmaschine für sogenannte Tätigkeitsschäden im „100 Mio €-Puffer" mitzuversichern.

II. Der maschinentechnische Gebrauch des Autokranes (sogenanntes Gebrauchsrisiko):

Eine jüngere Entscheidung des LG Koblenz vom 23.05.2016, Az.: 16 S 27126, hat hier in der Versicherungsliteratur für kurzes Aufsehen gesorgt, obwohl die Sachlage eigentlich als geklärt angesehen werden durfte.[6] Denn selbst nach der (engeren) maschi-

Bild: skylarkstudio - Fotolia.com

nentechnischen Auffassung, die der BGH für Zwecke der Zurechnung von Kfz-Unfällen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums vertritt[7], kommt beim Einsatz von Fahrzeugkranen zu Hebezwecken keine Gefährdungshaftung nach § 7 StVG zum Zuge. Denn beim Baustelleneinsatz von Autokranen realisiert sich nicht das typische Betriebsrisiko eines Kfz, sondern das sogenannte Gebrauchsrisiko der Arbeitsmaschine „Kran".

Dies eröffnet aber gerade nicht den Anwendungsbereich der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG.[8] Sobald also der Fahrzeugkran nicht mehr als Fortbewegungsmittel, sondern als Arbeitsmaschine genutzt wird, liegt kein „Betrieb" des Fahrzeuges i.S.v. § 7 Abs. 1 S. 1 StVG vor. Die Haftung des Kranbetriebs ist daher nach allgemeinen Verschuldensmaßstäben zu beurteilen. Denn nach einer Entscheidung des OLG Koblenz, Beschluss vom 20.02.03[9] ist die Allg. Kfz-Haftpflicht-Versicherung eines verunfallten Kranes für die von der Klägerin geltend gemachten Schäden gerade nicht zuständig, da sich der Unfall nicht beim Betrieb des Krans i. S. des § 7 StVG ereignet hat, sondern beim Gebrauch der selbstfahrenden Arbeitsmaschine (sogenanntes Tätigkeitsschadensrisiko).

Damit scheidet ein Direktanspruch gegen die Kfz-Haftpflicht-Versicherung gemäß § 3 PflVG, § 7 StVG, §10 Abs. 1a) AKB (alt = jetzt Abschnitt A 1.1.1. AKB 2008) von Vorneherein aus, so das OLG Koblenz. Entsprechendes gilt auch für eine Haftung gemäß § 3 PflVG i. V. mit § 823 BGB und § 10 Abs. 1a) AKB (alt). Zwar geht der Begriff des Gebrauchs nach § 10 AKB (jetzt Abschnitt A 1.1.1.) über den des Betriebs nach § 7 StVG hinaus und umfasst auch die Verwendung des Kfz als Arbeitsmaschine.[10]

Da sich der Unfall aber beim Einsatz des Kranes zu Arbeitszwecken ereignet hat, scheidet eine Haftung des Kranbetreibers für Personenschäden, die sich befugt im Umkreis des Kranes aufhaltenden (Montage-)personals schon wegen einer gemeinsamen Betriebsstätte nach § 637 i. V. m. § 636 RVO (jetzt § 106 Abs. 3, Alt. 3 SGB VII) aus. Damit ist aber auch insoweit eine Einstandspflicht der Allg. Kfz-Haftpflicht-Versicherung aus der sogenannten Betriebsgefahr nicht gegeben.[11] Ebenso sah das bereits das OLG Schleswig mit Urteil vom 28.11.2002.[12]

Scheidet bei einem Unfall die Fortbewegungsfunktion des Autokranes völlig aus, z. B. weil er abgestützt auf hydraul. Stützen steht, kommt § 7 StVG nicht zur Anwendung. Es spielt hier die Fortbewegungsfunktion des Autokranes überhaupt keine Rolle mehr und damit handelt es sich um einen reinen Arbeitseinsatz der Arbeitsmaschine, damit um einen sogenannten Tätigkeitsschaden aus dem Gebrauch der Arbeitsmaschine.[13] Hierzu hat der BGH mit Beschluss vom 27.07.2010 in Rd.-Nr. 13 ausgeführt, dass eine Direkthaftung nach § 3 Nr. 1 PflichtVG (a.F.) für Regressansprüche selbst haftpflichtiger Schädiger gegen ihren zum Ausgleich verpflichteten Mitschädiger nicht gegeben ist. Das Pflichtversicherungsgesetz dient, insbesondere durch Gewährung des Direktanspruchs, dem Schutz von Unfallopfern, nicht dem Schutz des Schädigers.

Erhellend ist in diesem Zusammenhang auch die Entscheidung des OLG Schleswig-Holstein vom 28.11.2002.[14] Streitgegenständlich war im Fall des OLG Schleswig-Holstein ein tödlicher Arbeitsunfall in einer Kiesgrube. Der Mitarbeiter der Beklagten zu 1) war als deren Kranführer damit befasst, ein 13 Tonnen schweres Förderband in einer Kiesgrube zu installieren.

Der Getötete war bei der Klägerin versicherter Mitarbeiter und für die der Montage der Förderanlagen im Kieswerk zuständig. Dies Montagefirma hatte mit der

Kranbetreiberin einen Krangestellungsvertrag auf der Basis der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (ABB BSK) abgeschlossen. Diese lauten in Ziff. IV. Nr. 2. dahingehend, dass der Auftraggeber nach Auftragserteilung ohne Zustimmung dem Personal des Kranbetreibers keine Weisungen erteilen darf, die von der vereinbarten Art und Weise der Durchführung des Auftrags und von seinem vereinbarten Umfang abweichen. Im Übrigen differenzieren die AGB-BSK seit 1998 In Ziff. I. Nr. 2 zwei verschiedene Leistungstypen. Nämlich den Leistungstyp 1 eines kombinierten Miet- und Dienstverschaffungsvertrag als Krangestellungsvertrag und den Leistungstyp 2 als Beförderungsvertrag nämlich Kranarbeit.

Diese Differenzierung hat der BGH mit Urteil vom 28.01.2016 bestätigt.[15] Die Beklagte zu 3) war schließlich Kfz-Haftpflichtversicherer der Autokranvermieterin. Bei Durchführung der erforderlichen Hebearbeit in der Kiesgrube war der Autokran bereits derart aufgebockt, dass seine Räder keinen Bodenkontakt mehr hatten. Aus diesem Grunde hat das OLG Schleswig-Holstein auch richtig entschieden, dass hier eine Haftung aus der Betriebsgefahr des Fahrzeugkranes nach § 7 StVG nicht zur Anwendung kommt, wenn bei diesem Unfall die Fortbewegungsfunktion des Autokranes völlig ausschied.[16] Vorliegend handelt es sich nämlich um das sogenannte Gebrauchsrisiko der selbstfahrenden Arbeitsmaschine „Autokran". Anders als die Betriebsgefahr nach § 7 StVG wird jedoch das Gebrauchsrisiko nach Grundsätzen der Verschuldenshaftung beurteilt und nicht nach gefährlichem Betrieb.[17] Dies hat vorliegend auch das OLG Schleswig richtig gesehen und sodann natürlich auch die Verschuldenszurechnung geklärt.

Nach heutiger Rechtssprechung stellt der Autokran eine sogenannte gemeinsame Betriebsstätte dar, so dass ein gesetzlicher Haftungsausschluss zugunsten des Kranführers wirkt und damit auch ein Durchgriff auf die dahinterstehende Arbeitgeberfirma wegen Personenschäden aus einem Arbeitsunfall – außer bei Vorsatz – ohnehin nicht möglich ist.[18] Beim Fahrzeugkran handelt es sich nämlich um eine „gemeinsame Betriebsstätte" i. S. dieser Entscheidungen[19] ebenso wie bei einem Lkw[20] oder bei einem Gabelstapler[21]. Es kommt dabei nicht auf die Vertragsgestaltung des zu Grunde liegenden Rechtsverhältnisses über das Fahrzeug an.

Dasselbe gilt für einen angemieteten Fahrzeugkran, da § 106 Abs. 3, 3. Alt. SGB VII nicht danach unterscheidet, ob eine Krangestellung nach LT 2.1 AGB-BSK vorliegt oder eine Kranhieve nach LT 2.2 AGB-BSK.[22] Dies bestätigt letztlich auch die Entscheidung des OLG Schleswig[23], wonach es sich bei Krangestellungsverträgen im Regelfall um kombinierte Miet- und Dienstverschaffungsverträge handelt, bei denen der Kranführer in den Unfallbetrieb als echter Leiharbeitnehmer eingegliedert wird, andererseits aber auch als sogenannter Anschläger besondere Pflichten beim Anschlagen der Last an den Lasthaken des Kranes hat. Dem Kranführer kommen zwar aufgrund der unterschiedliche Berufsbilder und seiner Ausbildung auch hinsichtlich der Überwachung und Kontrolle des Anschlägers bei der Verwendung (vorgeschädigter) Anschlagmittel zu.

Dabei ist aber, so das OLG Schleswig zu berücksichtigen, dass ein Kranführer dann, wenn die Last bereits am Haken hängt, nicht mehr die Möglichkeit hat, ein Anschlagseil oder die Anordnung der Anschlagmittel im Gefahrenbereich, hier der scharfen Kanten der Unfallstreben direkt

Bild: helenedevun - Fotolia.com

Bild: Didier Doceux - Fotolia.com

nochmals zu überprüfen. Die Gefahr sei daher entfernungsbedingt für den Kranführer aus seiner Steuerkabine, die er nach § 30 Abs. 11, S. 1 BGV D 6 (jetzt DGUV Nr. 52) nicht verlassen darf, so lange ein Last am Haken hängt, nicht erkennbar. Obwohl in diesem Fall dem Kranführer sogar die Vorschädigung der Chemiefaserhebebänder bereits bekannt war, hat das OLG Schleswig Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit mit Blick auf die Tötung des Stahlbaumonteurs abgelehnt und eine Privilegierung nach § 106 Abs. 3, 3. Alt. SGB VII (früher §§ 636, 637, 640 RVO) wegen gemeinsamer Betriebsstätte angenommen.[24] In beiden Fällen liegt eine Gefahrengemeinschaft durch das geordnete Zusammenarbeiten zwischen den Monteuren und dem Kranführer auf der Baustelle vor. Ein Schadenersatzanspruch wegen Körperverletzung ist daher gesetzlich nach § 106 Abs. 3, 3. Alt. SGB VII ausgeschlossen.[25]

Die Entscheidung des LG Koblenz zum Gebrauchsrisiko eines Kranes vom 23.05.2016, Az.: 16 S 27126[26], ist daher nicht neu, sondern wiederholt nur, was das OLG Koblenz bereits im Jahre 2003 hierzu entschieden hat.[27] Auch im Rahmen des Gebrauchsrisikos ist der berechtigte Fahrer in den Schutz der Kfz-Haftpflichtversicherung einbezogen und genießt Deckung für haftpflichtige Drittschäden.[28] Für privilegierte Arbeitsunfälle auf der gemeinsamen Betriebsstätte besteht Versicherungsschutz für den Geschädigten über die gesetzl. Unfallversicherungsträger (heute DGU e.V. = früher die Berufsgenossenschaften), so dass hierfür im Rahmen des Gebrauchsrisikos in KH kein zusätzlicher Schutz zu gewähren ist.

III. Die Maschinenversicherung:

Die Maschinenversicherung ist eine reine Sachversicherung, die neben Kaskoschäden auch innere Betriebsschäden umfasst (vgl. § 2 ABMG 2008). Aufgrund der enormen Werte von Mobilkranen werden die Kranbetreiber zumindest die neueren Geräte entsprechend versichert. So beträgt der Listenpreis eines neuen Mobilkrans mit 800 t Hubkraft derzeit durchaus 4,5 Mio. € und mehr.[29] Da die meisten Mobilkrane über Leasinggesellschaften oder Banken finanziert werden, trifft den Kranbetreiber schon aus diesen Verträgen eine Pflicht zur Versicherung des Substanzrisikos. Das Bestehen einer derartigen Versicherung kann daher für die folgenden Überlegungen unterstellt werden.

Der Maschinenversicherer ersetzt die Aufwendungen, die der Kranbetreiber zur Reparatur seines beschädigten Fahrzeugs gemacht hat, außerdem Bergungs- und Aufräumkosten. Der Rückgriff des Versicherers gegen den schadenverursachenden Fahrer ist nach den allgemeinen Grundsätzen der deliktischen Haftung und des innerbetrieblichen Schadensausgleichs möglich.

In der Praxis wird davon in der Regel kein Gebrauch gemacht. Ein Regress des Versicherers gegen den Fahrer könnte sich zudem wegen dessen Freistellunganspruchs gegen seinen Arbeitgeber[30] als Regress gegen den eigenen VN herausstellen. Da darin ohne weiteres eine unzulässige Rechtsausübung gesehen werden kann, wäre ein derartiger Regress rechtlich nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit voll durchsetzbar.

Im Übrigen wird in vielen Fällen zwischen den Parteien des Krangestellungsvertrages vereinbart, dass die Interessen des Mieters im Rahmen der Maschinenbruch- und Kasko-Versicherung des Vermieters mitversichert sein sollen. Eine solche Mitversicherung ist nach § 3 Abs. 4 ABMG (2008) möglich.[31] Im Übrigen

handelt es sich hierbei bei einem solchen Angebot um einen Vertrag mit Schutzwirkung zu Gunsten Dritter.[32] Ein Regress des Maschinenversicherers gegen den Kranmieter ist sonach nicht mehr möglich, da die Interessen des Mieters auf diese Weise mit versichert sind und er damit in die Schutzwirkung des Maschinenversicherungsvertrages einbezogen wird.[33]

IV. Die Verkehrshaftung sogenannter Schwergut- und Hakenlastversicherung:

Bei der umgangssprachlich sogenannten „Hakenlastversicherung" handelt es sich um eine weitere Haftpflichtversicherung des Kranbetreibers. Die richtige Bezeichnung „Schwerguthaftpflichtversicherung" zeigt sehr deutlich ihren Zweck. Sie soll die Haftung des Kranbetreibers für das am Haken des Krans hängende Gut abdecken. Sie schließt die Lücke, die durch die Ausschlüsse in der Kraftfahrtversicherung Abschnitt 1.5.5 AKB 2008 (sogenannter Ladungsschäden) und der sogenannten Benzinklausel in der Betriebshaftpflichtversicherung (§ 1 Nr. 2c AHB 2008)[34] sowie den Risikobeschreibungen „Kraft-, Luft-, und Wasserfahrzeugklauseln" zu den AHB entsteht.[35]

Nach Abschnitt A 1.5.5. AKB (2008) sind ausgeschlossen „Haftpflichtansprüche wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommen … der [mit dem versicherten Fahrzeug] beförderten Sachen". Gemäß § 1 Nr. 2 c AHB (2008) sind Haftpflichtansprüche, entstanden durch das Führen eines Kfz, nicht gedeckt. Gemäß den Risikobeschreibungen „Kraft-, Luft-, und Wasserfahrzeugklauseln" sind Haftpflichtansprüche, die aus dem Gebrauch eines Kfz als Beförderungsmittel am beförderten Gut entstehen, nicht versichert. Es musste daher außerhalb der beiden Sparten „Kraftfahrt" und „Haftpflicht" eine Lösung für das für die Kranbetreiber existentielle Problem der Haftung für das in seiner Obhut befindliche Gut gefunden werden.

Da die Versicherung der Haftung von Spediteuren und Frachtführern traditionell in der Sparte „Transport" angesiedelt ist, wurde auch die Hakenlastversicherung dort entwickelt. Sie versichert die Haftung des Kranbetreibers aus ihn verpflichtenden Aufträgen gemäß dessen eigenen AGB oder aus Gesetz. Es handelt sich um eine Verkehrshaftungsversicherung nach dem Vorbild der Frachtführerhaftungs-Police[36], die jedoch für Zwecke der Kranverträge auch auf kombinierte Miet- und Dienstverschaffungsverträge, sogenannte Krangestellungsverträge ausgedehnt wurde.

Eine andere Typisierung als die einer Haftpflichtversicherung geht fehl. Versuche z. B. von Hammacher, die Hakenlastversicherung wie eine Transportversicherung zu qualifizieren, liegen neben der Sache.[37] Schwerguthaftungspolicen, sogenannte Hakenlastpolicen sind, wie auch die sonstigen Verkehrshaftungsversicherungen, die die Haftung der Spediteure und Frachtführer nach CMR bzw. HGB-Frachtrecht und ADSp abdecken, anerkanntermaßen Versicherungsverträge „sui generis".

Elemente oder Bedingungen aus dem Bereich der Transportversicherung enthalten Schwerguthaftungspolicen nicht.[38] Sie schützen – anders als die Transportversicherung als reine Sachversicherung – nicht das Interesse des Eigentümers der Sache, sondern die des Kranbetreibers, der kein eigenes Interesse an dem bewegten Gut hat.[39] Es mag zwar im Einzelfall sogenannte Hakenlastpolicen unter Verwendung der ADB 63, der ADS Güterversicherung 73/84 oder gar der DTV-Güter 2000 geben, diese stellen aber eher die Ausnahme als die Regel dar und können nicht zu allgemeingültigen Feststellungen zum Gegenstand der Schwerguthaftungsversicherung herangezogen werden.

Bei dergestalt konzipierten Verträgen wird es sich darüber hinaus auch um Sonderfälle handeln, die auf den konkreten Bedarf des VN zugeschnitten sind. So handelt es sich bei dem in dem Sachverhalt von Hammacher zitierten Unternehmen eindeutig nicht um eine reinen Kranvermieter, denn dessen Aufgabe wäre nur der Transport, nicht aber die Lieferung der Förderanlage gewesen. Wir haben es dort also mit einem Anlagebauer zu tun, der sein Eigentum mittels des eigenen Krans bewegte.[40] Daher ist auch die Vereinbarung einer Transportversicherung auf Basis der ADB 63 und der DTV-Maschinenklausel in dem Versicherungsvertrag des Anlagebauers erfolgt.

Den Baustein „Hakenlastversicherung" wird man dort in die

Bild: Didier Doceux - Fotolia.com

Police aufgenommen haben, da gelegentlich auch Eigentum Dritter bewegt wird, was bei Großbaustellen eher die Regel als die Ausnahme sein dürfte.

Anders als Güterkraftverkehrsunternehmen, die bereits nach § 7 a GüKG gesetzlich gezwungen sind, eine Verkehrshaftungsversicherung für das beförderte Gut abzuschließen, ist der Abschluss einer Schwerguthaftungsversicherung für den Kranunternehmer fakultativ. Er muss den unternehmerisch organsierten Kranmieter ja noch nicht einmal ohne dessen Nachfrage über Umfang und Bestand einer nur Fremdschäden deckenden sogenannte „Hakenlastversicherung" aufklären. [41]

Der Schaden an dem gehobenen Gut würde mithin nur bei zurechenbarem Verschulden des Kranvermieters über die Schwerguthaftungsversicherung reguliert werden können, wenn der Kranvermieter freiwillig eine solche Deckung für haftpflichtige Güterschäden am Hakengut abgeschlossen hat. Einen Direktanspruch wie in der Kfz-Haftpflichtversicherung gibt es dabei für den Geschädigten nicht. Auch unter der dieser Versicherungsform richtiger charakterisierender Bezeichnung „Schwerguthaftpflichtversicherung" ist die Hakenlastversicherung keine Pflichtversicherung, so dass für deren Bestehen oder Nichtbestehen die Frage nach Obliegenheitsverletzungen oder rechtzeitiger Beitragszahlungen zu stellen ist.

Für die Befriedigung des Geschädigten ist darüber hinaus auch in den Fällen, in denen der Versicherer seine Eintrittspflicht dem Grunde nach anerkennt, wichtig, ob sein Anspruch auch der Höhe nach durch den Versicherungsvertrag gedeckt ist. In der Regel sehen die Policen eine Deckungssumme von 1 Mio. € für Sachschäden und 125.000 € für Sachfolge- oder Vermögensschäden vor. Sie orientieren sich an den von dem Verband für Kranbetreiber, der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiter (BSK), vorgeschlagenem AGB[42], die eine Haftung des Kranbetreibers in eben dieser Höhe vorsehen.

V. Zusammenfassung:

Die Versicherung von Krangestellungsverträgen in den verschiedenen Sparten, Kfz-Haftpflicht, Betriebshaftpflicht, Maschine (TV) und Verkehrshaftung ist höchst komplex und zivilrechtlich wie auch versicherungsrechtlich höchst kompliziert.[43] Haftung und Deckung sind abhängig von der Ausgestaltung des Krangestellungs- bzw. Kranarbeitsvertrags (konkrete Hieve) und von den hierzu abgeschlossenen Verträgen und Deckungssummen. Ausreichende Risikovorsorge des Kranunternehmers ist hier ohne einen spezialisierten Makler fast nicht möglich. Die Gefahr von Deckungslücken, Ausschlüssen und Unterversicherung ist viel zu hoch. Das kann im Schadensfall fatale Auswirkung haben. Diese Aufgabe sollte daher jeder Kranbetreiber in die Hände versierter Spezialisten und Schwergutmakler legen.

KM

Literaturnachweis

1 Schwab in Halm/Kreuter/Schwab, AKB-Komm., Luchterhand-Verlag, 2010, A 1.1.1. AKB Rdnr. 68
2 Saller, Wann wir der Kran zum Schwimmkran?, KM 79, 2011, S. 54 ff
3 BGBl. I 1965, 221
4 Kreuter-Lange in Halm/Kreuter/Schwab, AKB-Komm., Luchterhand-Verlag, 2010, A 1.3.1, Rdnr. 328
5 Schwab in Halm/Kreuter/Schwab, AKB-Komm., Luchterhand-Verlag, 2010, A 1.1.1, Rdnr. 100
6 Versicherungsjournal 12.12.16
7 BGH VersR 75, 945 = NJW 75, 1886
8 vgl. BGH VersR 75, 945 = NJW 75, 1886; 78, 827 = NJW78, 1582; außerdem OLG Köln VersR 89, 402 (403) = r+s 89, 105 (107); Tschernitschek VersR 78, 1001 und NJW 80, 205 (208)
9 OLG Koblenz, NZV 2004, S. 80 ff. [S. 84])
10 OLG Frankfurt/Mainz, VersR 1996, S. 1403; Knappmann in Prölss/Martin, VVG-Kommentar, 26. Auflage, § 10 AKB, Rd.-Nr. 13; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung, 17. Auflage, AKB § 10, Rd.-Nr. 75
11 BGH, NJW 1973, S. 1326 = VersR 1973, S. 736
12 OLG Schl.-Holstein, Urt. v. 28.11.02, Az.: 7 U 17/99 IWW-Abruf-Nr. 01470).
13 So auch BGH, NJW 1975, S. 1886 ff. u. BGH, NJW 1988, S. 3019 ff., ebenso: BGH, Beschluss v. 27.07.10, Az.: VI ZB 49/08, openjur-Dokument 67618 für einen Vermischungsschaden eines Tanklastzuges.
14 OLG Schl.-Holstein, Urt. v. 28.11.02, Az. 7 U 17/99, IWW-Abruf-Nr.: 050437 = Jurion 2002, 24501
15 BGH, Urt. v. 28.01.16, Az.: I ZR 60/14; Saller, Die Verantwortung für die Bodentragfähigkeit beim Autokr-aneinsatz, Anmerkung zu BGH, Urt. v. 28.01.16, TranspR 2016, S. 257 ff
16 vgl. auch LG Koblenz, Urt. v. 23.05.2016, Az.: 16 S 2/16, Versicherungsjournal 12.12.16, Nr. 127612
17 Schwab in Halm/Kreuter/Schwab, AKB-Komm., 1. Aufl., Luchterhand-Verlag, 2010, AKB 2008, Abschn. A 1.1.1 Rdnr. 94; ebs.: Schwab; Betrieb und Gebrauch eines Kraftfahrzeugs, DAR 2011 S. 11 ff; ebs.: LG Frankfurt, Urt. v. 05.07.95, VersR 1996 S. 1403 ff; ebs.: BGH, Urt. v. 28.11.79, VersR 1980, S. 177 ff
18 BGH, Urt. v. 17.10.00, VersR 2001, S. 336 ff; BGH, Urt. v. 23.01.01, Az.: VI ZR 70/00; BAG, Urt. v. 12.12.02, VersR 2003, S. 1177.
19 LG Passau, Urt. v. 29.03.01, Az.: 1 O 847/00; OLG Koblenz, Urt. v. 13.05.83, VersR 1985, S. 506 ff.: OLG Nürnberg, Urt. v. 28.07.1993, VersR 1994, S. 878 f
20 BGH, Urt. v. 23.01.01, Az.: VI ZR 70/00
21 OLG Köln, Urt. v. 02.08.01, TranspR 2002, S. 211
22 KG Berlin, Urteil vom 18.12.92, VersR 1994, S. 117 ff. zu §§ 636, 637 RVO; ebenso: BGH, Urt. v. 05.07.1988, VersR 1988, S. 1166 ff.), auch nach der Sozialrechtsreform (vgl. BAG, Urteil vom 14.12.00, VersR 2001, S. 720 ff.; BGH, Urteil vom 17.10.00, VersR 2001, S. 336 ff.; BGH, Urteil vom 08.04.03, VersR 2003, S. 904 ff.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 23.06.99, VersR 2000, S. 99 ff.; BAG, Urteil vom 12.12.02, VersR 2003, S. 1177 ff.
23 OLG Schleswig, Urt. v. 28.11.02, Az.: 7 U 17/99, www: iww.de/quellen-material/id/14070
24 ebs.: Brandenburg. OLG Urt. v. 15.09.2005, VersR 2006, S. 1557 ff
25 zum Ganzen: Imbusch, Neue Tendenzen zur Auslegung des Haftungsausschlusses nach § 106 Abs. 3, Alt. 3 SGB VII, VersR 2001, S. 547 ff. und Tischendorff, Zum Begriff der Gefahrengemeinschaft bei der Ausle-gung und Anwendung des § 106 Abs. 3, 3. Alt. SGB VII, VersR 2003, S. 1361 ff
26 Versicherungsjournal 12.12.16
27 zum Ganzen, Schwab, Betrieb und Gebrauch eines Kraftfahrzeugs, DAR 2011, S. 1 1 ff
28 OLG Celle, Urt. v. 30.04.03, VersR 2003, S. 1390
29 Liebherr LTM 1800 (Gittermastkran), Preisliste 2016
30 BAG DB 94, 2237 = VersR 95, 607 ff
31 OLG Dresden, Urt. v. 29.04.2008, BauR 2009, S. 1339= IBR 2009, S. 713 0
32 BGH, Urt. v. 08.11.2010, openjur, 2010, 8197; und BGH, Beschluss v. 17.01.2001, NJW 2001, S. 1355 ff., ebs.: BGH, Urt. v. 23.05.2006, NJW 2006, S. 2399 ff.
33 ähnlich BGH Urt. v. 08.11.2000, IV ZR 298/98, openJur 2010, 8197; BGH, Urt. v. 23.05.2006, VI ZR 259/04, NJW 2006, 2399, BGH Urt. v. 23.10.2013, VIII ZR 402/12, openJur 2013, 44003
34 BGH Urt. v. 17.09.2003, Az.: IV ZR 19/03,VersR 2003, S. 1389 unter Nr. 2 b.
35 sog. große Benzinklausel
36 BGH Urt. v. 26.03.2003, Az.: IV ZR 85/02, openJur 2010, 9614
37 Hammacher, Die Hakenlastversicherung – Rechtsprobleme und praktische Ausgestaltung VersR 97, 288
38 Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Schwergut-/Hakenlast-versicherung der Versicherer ERGO, Axa usw. sowie der großen technischen Versicherungsmakler Funk, Schunck und Interassekuranz, die zusammenüber den größten Marktanteil in diesem Segment verfügen.
39 BGH, Urt.v. 26.06.03, Az.: IV ZR 85/02, openJur 2010, 9614
40 so sinngemäß auch Hammacher VersR 97, 288 (289)
41 OLG Frankfurt/M., Urt. v. 02.04.2004, VersR 2006, S. 83 2.Ls.
42 Koller, TranspR- Komm., 9. Aufl., C.H.Beck Verlag., München, 2016, S. 1069 ff
43 Saller/Winter, Haftung und Versicherung beim Kranunfall, VersR 1995, S. 1191 ff und S. 1459 ff