GDV Gesamtverband der Versicherer

STELLUNGNAHME

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der
Deutschen Versicherungswirtschaft
Lobbyregister-Nr. R000774

zur Dritten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften

GDV

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin
Telefon: +49 30 2020-5000 · Telefax: +49 30 2020-6000
Lobbyregister-Nr. R000774

Rue du Champ de Mars 23, B-1050 Brüssel
Telefon: +32 2 28247-30 · Telefax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55
www.gdv.de

Ansprechpartner
Abteilung Haftpflicht-, Kredit-, Transport-, Luftfahrt-, Unfall- und Rechtsschutzversicherung, Assistance, Statistik

E-Mail
S1@gdv.de

Zusammenfassung

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. nimmt Stellung zum Referentenentwurf für eine Dritte Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften. Es bestehen Zweifel, ob die Änderung in der Binnenschiffspersonalverordnung, mit der die Risikostrecken auf der Elbe nahezu vollständig reduziert werden angemessen ist. Es wird angeregt, die zukünftige Entwicklung des Unfallgeschehens auf den nicht mehr als Risikostrecken ausgewiesenen Gewässerabschnitten zu untersuchen und erforderlichenfalls besondere Berechtigungen für Risikostrecken einzuführen.

Gern nimmt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr für eine Dritte Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften (Bearbeitungsstand 29.10.2025) wie folgt Stellung:

1. Einleitung

Im GDV organisierte Versicherer bieten unter anderem Versicherungsschutz im Zusammenhang mit dem Binnenschiff und Sportbooten. Dieser Versicherungsschutz umfasst insbesondere Produkte der Binnenschiffskaskoversicherung für den Schutz des Binnenschiffs nebst Schiffsmaschine und elektronischen Anlagen und Geräten an Bord sowie der Haftpflichtversicherung für den Schutz bei Haftung wegen Schädigung Dritter (sogenannter Ersatz an Dritte). Für die Versicherung von Sportbooten bestehen Produkte mit vergleichbaren Deckungsinhalten. Bei der Bewertung der dabei versicherten Risiken spielen auch Fragen in Regelwerken mit Bezug zum Betrieb von Binnenschiffen und der Nutzung von Sportbooten eine Rolle.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die Beschränkung der Risikostrecken auf der Elbe.

2. Beschränkung der Risikostrecken

Derzeit ist die Elbe von km 3,44 (Grenze zu Tschechien) bis km 607,50 Oortkaten (Obere Grenze des Hamburger Hafens) als Risikostrecke ausgewiesen, mit Ausnahme der Abschnitte von km 332,75 bis 333,65 und von km 568,90 bis 573,50. Gemäß Anlage 2 zu § 16 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Binnenschiffspersonalverordnung verbleiben als Risikostrecke die Stadtstrecke Dresden (km 50 bis 60,6), die Magdeburger Stromstrecke (km 322,9 bis 329,85) sowie die Strecke von km 502,25 bis 568,9.

Die vorgesehenen Änderungen sollen dem Rückbau von Bürokratie dienen. Dem Binnenschifffahrtsgewerbe sollen spürbare Erleichterungen verschafft werden.

Es bestehen Zweifel, ob die vorgesehenen Änderungen angemessen sind. Grundsätzlich begrüßt der Verband Rechts- und Verwaltungsvereinfachung. Diese darf jedoch nicht zu Lasten von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gehen. Schiffsführer benötigen nur noch auf den neu definierten Abschnitten eine entsprechende besondere Berechtigung. Die übrigen Abschnitte der Elbe können ohne besondere Berechtigung befahren werden.

Es ist nicht erkennbar, inwieweit die tatsächliche Schadensituation und deren Entwicklung bei der Entscheidung nahezu vollständigen Abschaffung der Risikostrecken berücksichtigt worden ist. Nach unserem Verständnis ist die Reduzierung der Risikostrecken gestützt auf das Argument der Nutzung von nautischen Hilfsmitteln (Nautischer Informationsfunk, Inland ECDIS, AIS und ggf. Radar) nur dann

stichhaltig, wenn feststeht, dass dadurch die Sicherheit des Verkehrs nicht gefährdet ist. Dazu wären historische Unfallereignisse daraufhin zu untersuchen, wie sich die Nutzung von nautischen Hilfsmitteln auf das jeweilige Unfallgeschehen ausgewirkt hätte, unterstellt, dass der Schiffsführer nicht über besondere die Berechtigung für die Risikostrecke verfügt.

Nach Einschätzung der Schiffsversicherer ist die Schadenfrequenz im Flusskaskosegment nicht rückläufig. Nur in Zeiten des Covid-Lockdowns war tatsächlich eine Verbesserung zu erkennen, was aber nicht als berechtigte Entscheidungsgrundlage dienen kann. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass in beteiligten Kreisen seit der Reduzierung der Risikostrecken auf dem Rhein teilwiese Anzeichen für eine vermehrte Inanspruchnahme von dortigen Bergungs- und Notfalldienstleistern ausgemacht werden.

Zu Bedenken ist schließlich, dass das Befahren der Elbe ohne besondere Berechtigung für Risikostrecken zu jeder Tages- und Nachtzeit und unabhängig von sonstigen Bedingungen gilt. Es ist bedenklich, dass die Elbe auf Streckenabschnitten, für die der Schiffsführer nicht besonders berechtigt ist, auch bei Nacht, Hochwasser, Nebel, etc. sicher befahren werden kann. Es steht daher zu befürchten, dass es zu mehr Unfällen wegen Streckenunkenntnis sowie Befähigungserleichterung kommen wird und Schiffsversicherer mit mehr Schäden belastet werden.

Die umfassende Reduzierung von Risikostrecken ist vor dem Hintergrund deutlich gestiegener Höchstbeträge für die Haftung in der Binnenschifffahrt zudem unausgewogen. Mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Beträge für die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 2. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 388) sind die Haftungshöchstbeträge um circa 12,6 Prozent erhöht worden. Bereits dies belastet Schiffsversicherer deutlich, da dadurch die versicherte Haftung gestiegen ist. Die Höhe der versicherten Haftung orientiert sich in zahlreichen Versicherungsbedingungen an den Haftungshöchstbeträgen. Aufgrund der nun erfolgten Reduzierung von Risikostrecken auf der Elbe – aber auch auf dem Rhein – ist zukünftig mit mehr Unfällen und damit mehr Schadenfällen zu rechnen, was die Versicherer zusätzlich belasten wird.

Es wird daher angeregt, dass die Auswirkung der Reduzierung der Risikostrecken auf das Unfallgeschehen auf der Elbe spätestens drei Jahre nach dem jeweiligen Inkrafttreten der Änderungen untersucht wird. Gleiches gilt für die bereits vollzogene Reduzierung der Risikostrecken auf dem Rhein. Mit dem Havarie-, Auswerte-, Recherche- und Informationssystem“ (HAVARIS) sind die technischen Voraussetzungen für entsprechende Auswertungen gegeben. Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 hält den Rechtsrahmen für die Ausweisung von Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken durch Mitgliedstaaten bereit.

Berlin, den 21.11.2025

Für Barrierefreiheit stehen lassen und ausfüllen, ansonsten löschen:

Ansprechpartner:
Abteilung Haftpflicht-, Kredit-, Transport-, Luftfahrt-, Unfall- und Rechtsschutzversicherung, Assistance, Statistik

E-Mail:
s1@gdv.de