

Versicherbarkeit von Liefer- und Logistikketten im Lichte der Neuordnung der Internationalen Wirtschaftsbeziehungen

59. Fachgespräch des Vereins zur Förderung der Versicherungswissenschaft in Berlin e.V.

Peter Kollatz, Geschäftsführer der SCHUNCK GROUP GmbH

15.09.2025

Agenda

01

Definition von Liefer- und Logistikketten

02

Bedeutung für die globale und nationale Wirtschaft

03

Geopolitische Umbrüche & Neuordnung Internationaler Wirtschaftsbeziehungen

04

Versicherbarkeit „Haftungsrisiken in der Lieferkette“

05

Fazit & gedanklicher Impuls

Versicherbarkeit von Liefer- und Logistikketten



12.09.2025



SCHUNCK
GROUP

01

DEFINITION VON LIEFER- UND LOGISTIKKETTEN

Definition von Liefer- und Logistikketten

Der Unterschied zwischen Lieferkette und Logistikkette liegt vor allem im Umfang und Fokus der beiden Begriffe:

Die Lieferkette

umfasst alle Schritte, die notwendig sind, um ein Produkt von der Rohstoffgewinnung bis zum Endkunden zu bringen.

Sie ist ein strategisches Gesamtkonstrukt, das folgende Elemente beinhaltet:

- Beschaffung von Rohstoffen
- Produktion und Verarbeitung
- Lagerung
- Transport
- Vertrieb
- Rückführung (z. B. Retouren oder Recycling)

Ziel: Effiziente und kostengünstige Gestaltung der gesamten Wertschöpfungskette.

Die Logistikkette

ist ein Teilbereich der Lieferkette und konzentriert sich auf die physische Bewegung und Lagerung von Gütern und umfasst:

- Transport (z. B. LKW, Bahn, Schiff)
- Lagerung
- Umschlag
- Bestandsmanagement
- Distribution

Ziel: Reibungslose und termingerechte Lieferung von Waren.



SCHUNCK
GROUP

02

BEDEUTUNG FÜR DIE GLOBALE UND NATIONALE WIRTSCHAFT

Bedeutung für die globale und nationale Wirtschaft

Laut dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) basieren rund **80 % des Welthandels auf globalen Wertschöpfungsketten**, die die Existenzgrundlage für über **450 Millionen Menschen** bilden

Ein einfaches Produkt wie ein T-Shirt legt bis zu 18.000 km zurück, bevor es im Laden liegt.



Laut der Studie „Trade in Transition“ überarbeiten **75 % der Unternehmen weltweit** ihre **Lieferketten**, um **Risiken zu minimieren**



Der deutsche Logistikmarkt* soll von 2024 bis 2030 auf einen Umsatz von **~306 Milliarden USD** wachsen. (7,2% p.a.)

Der internationale Logistikmarkt** soll von 2024 bis 2030 von **~3900 Milliarden Umsatz auf 6000 Milliarden USD** Umsatz wachsen. (7,2% p.a.)





SCHUNCK
GROUP

03

GEPOLITISCHE UMBRÜCHE & NEUORDNUNG INTERNATIONALER WIRTSCHAFTSBEZIEHUNGEN

Geopolitische Umbrüche & Neuordnung Internationaler Wirtschaftsbeziehungen

- **Politische Instabilität & Sanktionen**
Russland-Sanktionen, Handelskonflikte USA–China,
Iran: Beschlagnahme von Schiffen im persischen Golf Handelswege
- **Veränderte Handelsabkommen**
Neue Zölle oder Handelsbarrieren verteuern Transporte.
Freihandelszonen können sich verschieben oder auflösen.
- **Cyberisiken & digitale Angriffe**
Angriffe auf Logistiksysteme oder Hafeninfrastruktur.
Manipulation von Frachtpapieren oder Tracking-Systemen.
- **Klimawandel & Naturkatastrophen**
Extremwetterereignisse stören Transportwege (z. B. Schifffahrt, Bahn).
Neue Routen (z. B. Nordpolarmeer) bringen neue Risiken. Pandemien „COVID“
- **Versicherungsrisiken durch volatile Märkte**
Höhere Prämien oder Ausschlüsse in Transportversicherungen.
Unsicherheit über Deckung bei politischen Risiken oder Krieg.





SCHUNCK
GROUP

04

VERSICHERBARKEIT VON STÖRUNGEN IN DER LIEFERKETTE ALS „HAFTUNGSRISIKEN“

Versicherbarkeit von Haftungsrisiken in der Lieferkette

Haftung der an der Wertschöpfung typischerweise Beteiligten einer Lieferkette



Haftungsebene:

Alle Beteiligten sind miteinander durch vertragliche Vereinbarungen mit Leistungsverpflichtungen verbunden die zu unterschiedlichen Haftungen sowohl gegenüber Ihrem jeweiligen Vertragspartner als auch Dritten führen können:

Haftung gegenüber Dritten nach Produkthaftungsgesetz, Deliktsrecht, Kaufvertragsrecht, nationalem und internationalem Speditions- und Transportrecht, nationalen Einfuhrbestimmungen, Zöllen, sanktionsrechtlichen Vorschriften

Wer in der Lieferkette (kann/soll) hafte(n) für Risiken aus geopolitischen Umbrüchen?

Haftung für geopolitische Umbrüche & Neuordnung Internationaler Wirtschaftsbeziehungen in der Lieferkette?

Definition von Haftung

Haftung im weiteren Sinne bedeutet das rechtliche „Dafür-Geradestehen-Müssen“, wenn durch eigenes oder fremdes Verhalten – oder auch durch ein fehlerfreies Ereignis – ein Schaden bei einer anderen Person entsteht

Das umfasst:

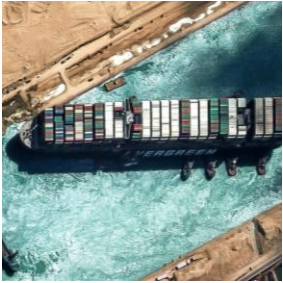
- **Vertragliche Haftung:**
z. B. bei Nichterfüllung von Vertragsinhalten
- **Deliktische Haftung:**
z. B. bei fahrlässigem Verhalten.
- **Gefährdungshaftung:**
z. B. auch ohne eigenes Verschulden*

ABER: limitierte Haftung, keine Haftung bei unabwendbarem Ereignis

*Quelle Gabler Wirtschaftslexikon

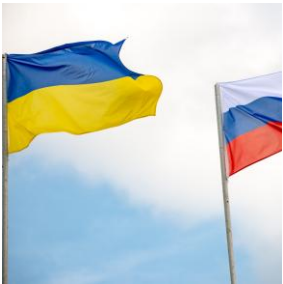


Haftung für geopolitische Umbrüche & Neuordnung Internationaler Wirtschaftsbeziehungen in der Lieferkette



Blockade des Suezkanals (Ever Given, 2021)

- **Risikoart:** Physische Blockade, geopolitische Abhängigkeit
- **Folgen:** Über 400 Schiffe mussten warten.



Ukraine-Krieg (ab 2022)

- **Risikoart:** Krieg, Sanktionen, politische Risiken
- **Folgen:** Sperrung von Häfen (z. B. Odessa), Umleitung von Routen, Sanktionen gegen russische Unternehmen und Versicherer, erhöhte Prämien für Transporte in angrenzende Regionen.



Houthi-Angriffe im Roten Meer (2023–2024)

- **Risikoart:** Terrorismus, regionale Instabilität
- **Folgen:** Reedereien meiden die Route, Umweg über Kap der Guten Hoffnung, Höhere Transportkosten und längere Lieferzeiten



Haftung für geopolitische Umbrüche & Neuordnung Internationaler Wirtschaftsbeziehungen in der Lieferkette



COVID-19-Pandemie (2020–2022)

- **Risikoart:** Globale Gesundheitskrise
- **Folgen:** Produktionsstopps, Hafenstillstände, Containerknappheit, massive Störungen in globalen Lieferketten



Cyberangriff auf Maersk (2017)

- **Risikoart:** Cybersecurity
- **Folgen:** IT-Systeme lahmgelegt, weltweite Störung der Logistik, Schäden in Millionenhöhe



Beschlagnahmerisiken

- Russland-Sanktionen (ab 2022)
- Iranische Beschlagnahmung von Schiffen im Persischen Golf
- USA - China Handelskonflikt



Welche Versicherungen bieten Schutz für die Haftung in der Lieferkette?

Die Haftungsrisiken in der Lieferkette sind für die jeweiligen Vertragspartner, jeder für sich, in diversen Sparten versicherbar

Nationaler Markt:

Betriebs und Produkthaftpflicht, Verkehrshaftungsversicherung, Cyber-Versicherung, Zollversicherung, Parametrische Deckungen (Bsp. Niedrigwasser im Rhein)



Versicherbarkeit von Liefer- und Logistikketten

Internationaler Markt:

CEN – Deckungen für Beschlagnahme Confiscation, Expropriation and Nationalization (CEN)“-Deckungen, Cargo Delay Insurance, Political Risk Insurance, Customs Bond / Zollbürgschaften, Trade Disruption Insurance



- Jede in der Lieferkette abgeschlossene Versicherung wird prüfen, ob Regress gegen einen Beteiligten in der Lieferkette möglich ist!
- Wichtiger Aspekt Rechtsschutzfunktion einer Haftungsversicherung durch die Abwehr unberechtigter Ansprüche!



SCHUNCK
GROUP

04

FAZIT & GEDANKLICHER IMPULS

Fazit und gedanklicher Impuls

Versicherbarkeit von Haftungsrisiken in der Lieferkette konventionell:



Versicherungsebene:

Die Haftungsrisiken sind für die jeweiligen Vertragspartner, jeder für sich, in diversen Sparten konventionell X-mal versichert, obwohl es sich um ein und dieselbe Wertschöpfungskette handelt? X-mal in der Lieferkette hat sich jeder Beteiligte mit folgenden Themen zu befassen:

- Aufwand Besorgung von Versicherungsschutz,
- ggf. Lücken im Versicherungsschutz einzelner Beteiligter
- Komplexität in unterschiedlichen Sparten,
- Bearbeitung von Schäden, Regresse,
- Kosten und Wirtschaftlichkeit...?

Gibt es andere gedankliche Ansätze...?

Erfolg in der Praxis: Beispiel der kombinierten Bauversicherung

Idee:

Alle Stakeholder in der Lieferkette haben die Möglichkeit, die Haftungsrisiken unter einen gemeinsamen Versicherungsschutz zu stellen.

Beispielhafte Lösung in anderen Branchen, die eine vergleichbare Ausgangssituation haben?

„Kombinierte Lieferketten-Versicherung“

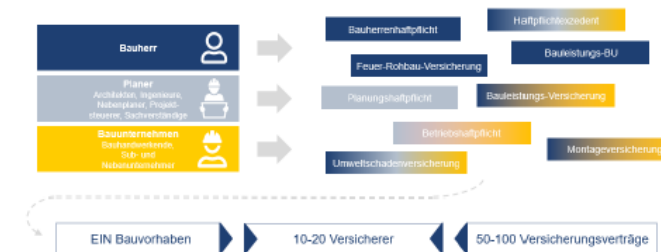


Kombinierte Bauversicherung im Vergleich zur konventionellen Bauversicherung

Zur Errichtung eines Bauvorhabens ist die Mitwirkung zahlreicher Beteiligten unterschiedlicher Disziplinen erforderlich. So unterschiedlich die zu erbringenden Leistungen der Beteiligten sind, so unterschiedlich sind auch deren Versicherungsverträge und Interessenlagen.

Konventionelle Bauversicherung

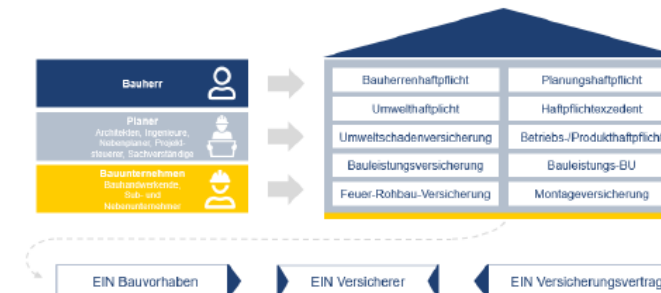
Eine konventionelle Versicherungskonstellation sieht in aller Regel wie folgt aus:



Jeder Baubeteiligte bringt in diesem Modell seinen jeweils eigenen Versicherungsvertrag in das Bauvorhaben ein, was zu einer horrenden Anzahl von Versicherungsverträgen führt. Dies wiederum führt im Schadensfall zu kritischen Schnittstellen.

Kombinierte Bauversicherung

Hingegen handelt es sich bei der kombinierten Bauversicherung um einen Versicherungsvertrag, der alle erforderlichen Versicherungssparten kombiniert und alle Baubeteiligten gleichermaßen unter einen weitgehenden Versicherungsschutz stellt.



Fazit und gedanklicher Impuls

Die Vorteile der Versicherbarkeit von Haftungsrisiken in der Lieferkette in EINER „kombinierten Lieferkettenversicherung“



EINE Lieferkette

EIN Versicherer

EINEN Versicherungsvertrag

Es entfällt

- X-Facher Aufwand für die Besorgung von Versicherungsschutz,
- Lückenloser im Versicherungsschutz ALLER Beteiligten
- Schlanke Bearbeitung von Schäden, Keine Regresse
- Keine mehrfache Prämienzahlung für EIN Risiko

Ergebnis: Verbesserung Kostensituation und Steigerung der Wirtschaftlichkeit für die gesamte Wertschöpfung aus der Lieferkette...

Fazit und gedanklicher Impuls

Gibt es einen Marktbedarf Haftungsrisiken der Lieferkette in EINER „kombinierten Lieferkettenversicherung“ zu gestalten?

Könnten die Ansätze der kombinierten Bauprojektversicherung auf die Lieferkette tatsächlich spartenübergreifend übertragen werden?

Können die Haftungsrisiken in der Lieferkette, die für jeden Vertragspartner in diversen Sparten X-mal versichert, in EINEN Versicherungsvertrag mit weitgehender Absicherung für ALLE gebracht werden?

Hatten Sie Schadenfallszenarien zu tun bei denen dieser Ansatz positiv gewesen wäre?

Sehen Sie bei dem Konzept einer Einheitsversicherung Vorteile für die Versicherer?

Wären Sie/Ihr Unternehmen bereit, an einer Projektgruppe / einem Forschungsvorhaben zu analysieren und weiterzuentwickeln?

Fazit und gedanklicher Impuls



Oder über den Code 6874 7794

„Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.“ Albert Einstein



Vielen Dank!



Peter Kollatz

Geschäftsführer der SCHUNCK GROUP GmbH

E-Mail: KollatzP@schunck.de