

## **Versicherbarkeit von Liefer- und Logistikketten im Zeichen der Neuordnung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen**

Am 05.09.2025, fand das 59. Wissenschaftliche Fachgespräch des Vereins zur Förderung der Versicherungswissenschaft in Berlin e.V. im Besucherzentrum der „**Gärten der Welt**“ ([www.gaertenderwelt.de](http://www.gaertenderwelt.de)) statt. Das Fachgespräch wurde maßgeblich durch die Ostdeutsche Kommunalversicherung auf Gegenseitigkeit (OVK) unterstützt. Es begann mit einer exklusiven Führung durch die fantastischen „Gärten der Welt“.

Inhaltlich ging es um ein ungewöhnliches Thema, nämlich um die Versicherbarkeit von Liefer- und Logistikketten im Zeichen der Neuordnung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen. Eingeleitet wurde das Fachgespräch mit vier Vorträgen von herausragenden Fachleuten aus dem Bereich der Transportversicherung.

Die Moderation ruhte auf den Schultern von **Prof. Dr. Hans-Peter Schwintowski**, Humboldt-Universität zu Berlin.

Im Zentrum des Vortrags von **Hinnerk Busch** (GGW-Group) stand die Aufgabe und die Funktion der Transport-Warenversicherung. Die aktuelle wirtschaftliche Lage, so der Referent, ist durch den Krieg in der Ukraine, die drohenden US-Zölle und von Lieferkettengesetzen, aber auch von europäischen Rechtsakten und der sich entwickelnden Künstlichen Intelligenz geprägt. Die Corona-Krise hat vor allem das Just-in-Time-Prinzip massiv gestört. Der Beschuss von Schiffen im Bereich des Suez-Kanals führte zur erheblichen Verlängerung der Transportstrecke über Afrika. US-Zölle und neue Handelsabkommen wie etwa Mercosur, verändern die Transport- und Verkehrswege und damit die Anforderungen an Transportversicherer. Als Beispiel verwies der Referent auf die europäische Verordnung zur Vermeidung der Entwaldung, durch die insbesondere sichergestellt wird, dass bestimmte Produkte wie etwa Kaffee oder Kakao dann und nur dann transportiert werden dürfen, wenn sie nachweisbar nicht auf einer Waldschädigung (z.B. Waldrodung) beruhen. Nachweise dieser Art zu führen ist bei Hunderten von Kleinbauern außerordentlich schwierig. Das führt zu einer starken Veränderung auf den Transportmärkten. Im Bereich der Transportversicherung führt es zu Deckungsbegrenzungen auf den Erst- und Rückversicherungsmärkten. Jeder Erstversicherer beurteilt das Risiko individuell. Bei Transporten über das Rote Meer gibt es massive Ausschlüsse und

Einschränkungen – die Beratungsintensität und die Überprüfung von Sanktionen nimmt deutlich zu (Beispiel: Milchpulver aus Belarus nach Marokko). Für Versicherungsmakler und Assekuradeure sind diese Entwicklungen außerordentlich komplex und schwierig zu handhaben. Im Kern wird über neue Vorräteversicherungen im Lagerbereich und vor allem über Layer-Deckungen und Gefahraufteilungen nachgedacht.

Der zweite Vortrag von **Prof. Dr. Thomas Wieske**, Universität Bremen, stand ganz im Zeichen der These „von der Lieferkette zur **Verantwortungsgemeinschaft**“. Grundlegende neue Überlegungen sind notwendig, weil der weltweite Handel zwischen 1975 bis heute verzwanzigfacht ist (von ca. 900 Mrd. auf ca. 25 Bil. US-Dollar). Grundlegend ist die Erkenntnis, dass die Spezialisierung in Liefer- und Logistikketten große Vorteile für den weltweiten Handel gebracht hat. Die Spezialisierung verdeckt aber regelmäßig die Erkenntnis, dass es sich bei den Kettenbeziehungen um **Verantwortungsgemeinschaften** handelt. Dafür hat der Referent eine Reihe von Beispielen vorgestellt. Problematisch ist, dass alle Beteiligten eigenständige Unternehmen mit eigenen Kompetenzen und Interessen sind. Es gibt keine Gesamthaftung in der Kette, sondern nur eine Vielzahl von differenzierten Haftungen, in der Regel auch mit Regressen in der Kette. Die verschiedenen Haftungsmodelle in der Kette wurden vom Referenten vorgestellt, im Ergebnis allerdings sprach sich der Referent für die **Verantwortungsgemeinschaft** aus, da alle Beteiligten in der Kette das gleichgerichtete Interesse an der Verwirklichung des Transportziels hätten und daran interessiert sein müssten, die Transaktionskosten so gering wie nur möglich zu halten. Dem widmet sich auch ein Forschungsvorhaben, das der Referent an der Universität Bremen derzeit durchführt.

Der Grundgedanke der Verantwortungsgemeinschaft wurde von **Peter Kollatz**, Geschäftsführer der SCHUNCK-Group, aufgenommen, aber in völlig anderer Weise ausgeformt. 80% des Welthandels beruhen auf globalen Wertschöpfungsketten. Sie bilden die Existenzgrundlage für über 450 Mio. Menschen. Der deutsche Logistikmarkt wird bis 2030 um jährlich 7,3 % auf 3 Mrd. US-Dollar wachsen. Der Referent betonte die Haftung in der Wertschöpfungskette und zugleich die Tatsache, dass alle Beteiligten durch vertragliche Vereinbarungen verbunden sind. Er verwies auf die Funktion der Haftung für Verschulden und Verhalten und gelegentlich auch Gefährdung. Die Frage lautet, ob diese Differenzierungen für die Teilnehmer einer Wertschöpfungskette angemessen und zielführend sind. Letztlich entwickelte der Referent einen neuen gedanklichen Impuls, der darauf beruht, dass alle Teilnehmer der Wertschöpfungskette ein Interesse daran haben müssten, die Kosten für die Haftung der Lieferkette möglichst gering und überschaubar zuhalten. Er entwickelte diesen Gedanken am Beispiel der kombinierten

Bauversicherung bei der ebenfalls, wie in einer typischen Lieferkette, eine Vielzahl von Akteuren, die den Bau fertigstellen, beteiligt sind.

Herr **Gert Wellhöfer** von der Ecclesia RE vervollständigte das Bild aus Sicht der Rückversicherer. In jeder Sparte findet eine Diskussion zu Kontroll- und Risikominderungsplänen statt. Risiken, die auf Lieferanten und Kunden oder den Erstversicherungsmarkt übertragen werden könnten, werden identifiziert. Notfallpläne bei adverser Schadenentwicklung werden aufgestellt und es findet eine kontinuierliche Überwachung und Anpassung von Risikoplänen statt. Konventionelle Versicherungslösungen greifen fast immer zu kurz. Es wird in der Rückversicherung alternative Risikofinanzierungskonzepte geben müssen. Der Anteil der Eigenfinanzierung durch insbesondere große Kunden wird zunehmen. Der Captiv-Charakter dieser Konzepte steht im Vordergrund. Es geht um neue Captive-Vehikel mit einer Laufzeit von 3 Jahren mit unterschiedlichen Versicherungssummen und flexiblen Selbstbeteiligungen. Die Einbindung der Kunden in das Risikomanagement wird zum zentralen Baustein auch der Rückversicherer. Es geht um Wetten mit kalkulierbaren Cash-Flow-Belastungen. Als **Fazit** stellte der Referent fest: „Die langfristige Versicherbarkeit und unternehmerische Stabilität in einem zunehmend unsicheren geopolitischen Umfeld erfordern eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten sowie eine strategische Risikovorsorge. Entscheidend sind dabei proaktive Vorbereitung, Szenarienanalysen und die kontinuierliche Anpassung der Risikostrategie – nur so bleibt die Wettbewerbsfähigkeit dauerhaft gesichert“.

In der **anschließenden Diskussion** wurde deutlich, dass alle Referenten im Kern auf der einen Seite die Notwendigkeit der Diversifizierung in Liefer- und Logistikketten betonen, aber andererseits darauf hinweisen, dass alle Beteiligten in der Kette eine Art Verantwortungsgemeinschaft bilden. Aus juristischer Perspektive wird klar, dass es die Verantwortungsgemeinschaft zumindest im deutschen Bürgerlichen Recht nicht gibt. Eine internationale Rechtsfigur dieser Art gibt es auch nicht – d.h. es wird die Frage aufgeworfen, ob die Idee der Verantwortungsgemeinschaft durch die Transportversicherungsbranche selbst entwickelt und mit Leben gefüllt werden sollte. Es würde so eine Art **lex-mercatoria** entstehen können, und zwar durch die Marktteilnehmer selbst. Man würde über die Verteilung der Prämie für eine solche Verantwortungsgemeinschaft ebenso nachdenken müssen wie über die Höhe der jeweiligen Selbstbeteiligungen und über möglicherweise notwendige Haftungsausschlüsse und oder Obliegenheiten. Im Kern aber müsste die Idee der Verantwortungsgemeinschaft dazu führen, dass die Kostennachteile durch Diversifizierung aufgehoben werden. Dies wäre denkbar, indem man den Gedanken der Verantwortungsgemeinschaft etwa in Analogie zur kombinierten Bauversicherung aufgriffe und ein Versicherungskonzept für die gesamte

Lieferkette entwickelte. Dabei könnte man auf Fragen des Verschuldens oder der Gefährdung verzichten und an die Stelle dessen das Prinzip der Kompensation des jeweils eingetretenen Schadens setzen. Disziplinierende Wirkung hätten Selbstbeteiligungen in der Kette und Präventionsmaßnahmen auf allen Ebenen.

Das Fachgespräch schließt mit der Erkenntnis, dass an diesem Abend möglicherweise eine Idee für eine neue Form der Versicherbarkeit der Lieferkette für die ganze Welt entstanden sein könnte.