

Art. 7 Verordnung (EG) 261/2004 aus eigenem sowie aus abgetretenem Recht (Ehemann) geltend.

Die Kl. und ihr Ehemann buchten Flüge bei der bekl. Fluggesellschaft, die ihren allgemeinen Gerichtsstand außerhalb der Bundesrepublik Deutschland hat, von A. nach J. (Spanien). Der Hinflug am 18. 3. 2006 fand problemlos statt. Der für den 1. 4. 2006 um 9.35 Uhr vorgesehene Rückflug von J. nach A. wurde wegen Nebels annulliert. Der Flughafen war nicht anfliegar. Die Kl. und ihr Ehemann wurden von der Bekl. auf eine Maschine für den 3. 4. 2006, 10.10 Uhr, umgebucht, mit der sie zum Flughafen A. zurückkehrten.

Das AG wies die Klage ab, soweit sie auf eine Ausgleichszahlung gerichtet war.

Die Berufung der Kl. blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Die gem. § 119 Abs. 1 Nr. 1 b GVG zulässige Berufung gegen das Urteil des AG zum OLG hat in der Sache keinen Erfolg.

Die Zuständigkeit der deutschen Gerichtsbarkeit und die örtliche Zuständigkeit des AG S. ergeben sich aus Art. 5 sowie aus Art. 24 der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 vom 22. 12. 2000, wobei der Erfüllungsort der Beförderungspflicht auch im Transport zum Flughafen A. und in der dortigen Abfertigung zu sehen ist (vgl. OLG Koblenz [1. Zivilsenat] vom 29. 3. 2006 OLG R 2006, 485).

Materiellrechtlich leitet sich die Anwendbarkeit des BGB mit den darin enthaltenen Regelungen zur Leistungsstörung u. a. aus Art. 28 EGBGB für den hier zu beurteilenden Fall ab, denn für den Senat weist der vorliegende Vertrag engere Verbindungen i. S. v. Art. 28 Abs. 5 EGBGB zur Bundesrepublik Deutschland auf (OLG Koblenz aaO m. w. N.). Dies ergibt sich aus dem Wohnort der Kl. sowie aus dem Abflugs- und Ankunftsart mit den zahlreichen dort von der Bekl. zu erbringenden Dienstleistungen.

Die Kl. hat keinen Anspruch aus Art. 7 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gegen die Bekl., da diese gem. Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung von der Verpflichtung frei ist, Ausgleichszahlungen zu erbringen. Die Annullierung war auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen.

Der für den 1. 4. 2006 für 9.35 Uhr vorgesehene Rückflug wurde annulliert. Dies ist zwischen den Parteien unstrittig. Der Abgrenzung zu einer Verspätung bedarf es daher nicht (vgl. Schmid, Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis – ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 NJW 2006, 1841).

Grundsätzlich haben gem. Art. 7 i. V. m. Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 die nicht transportierten Fluggäste einen Anspruch auf Ausgleichszahlung. Dies gilt allerdings, wie im vorliegenden Fall, nicht, wenn die Fluggesellschaft nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht. Im vorliegenden Fall ist es zwischen den Parteien unstrittig, dass der Flughafen J. im unmittelbaren zeitlichen Umfeld um die Abflugszeit nicht anfliegar war, da dichter Nebel herrschte. Der für 9.35 Uhr vorgesehene Rückflug war der Bekl. deshalb unmöglich, sodass sie gem. § 275 BGB von dieser Verpflichtung frei geworden ist. Damit lag auch ein außergewöhnlicher Umstand gemäß der Erwägungen der Verordnung (EG) 261/2004 vor. Wie sich aus den Nr. 12 und 14 ergibt, ist Sinn der Verordnung, die Luftfahrtunternehmen zu veranlassen, Fluggäste zu befördern, sofern dies möglich ist. Lediglich außergewöhnliche Umstände sollen die Annullierung rechtfertigen.

Als Beispiel für außergewöhnliche Umstände werden in den Erwägungen auch mit der Durchführung des betreffenden Flugs nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen (Nr. 14) genannt. Diese lagen hier zum Abflugzeitpunkt unstrittig vor.

Die Bekl. hatte keine Möglichkeit, auf das Wetter oder die Sichtverhältnisse Einfluss zu nehmen. Die Ursache lag außerhalb ihres Verantwortungsbereichs. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass morgendlicher Nebel in J. nach den Behauptungen der Kl. kein seltenes Phänomen ist.

War daher die Annullierung durch außergewöhnliche Umstände gerechtfertigt, kommt es nach Auffassung des Senats nicht darauf an, ob die Fluggesellschaft nachfolgend Möglichkeiten gehabt hätte, anschließend an die Annullierung diese in eine

bloße Verspätung des Flugs umzuwandeln. Die Kl. hat insofern vorgetragen, es wäre möglicherweise durchführbar gewesen, das anderweitig zwischengeländete Flugzeug nach J. umzuleiten oder eine andere Maschine nach J. zu fliegen, um die dortigen Passagiere des annullierten Flugs, wenn auch mit massiver Verspätung, noch am selben Tag nach A. zurückzubefördern.

Da ein Luftbeförderungsvertrag ein Fixgeschäft ist (vgl. für viele: BGH VersR 1973, 273 = NJW 1973, 318), wurde die Erbringung der geschuldeten Leistung mit der unstrittig erfolgten Annullierung des Flugs unmöglich. Damit wurde die Bekl. von ihrer Leistungspflicht frei, die Kl. mit diesem konkreten Rückflug zu transportieren. Die Schuldbefreiung tritt gem. § 275 BGB kraft Gesetzes ein (vgl. Heinrichs in Palandt, BGB 67. Aufl. § 275 Rn. 31).

Da die Bekl. zu dieser konkreten Leistung nicht mehr verpflichtet war, ist es irrelevant, ob es zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit gegeben hätte, sei es durch das ursprünglich avisierte oder ein eigens herbeigeschafftes Flugzeug, einen weiteren, zusätzlichen, anderen Rückflug zeitnäher, als dies tatsächlich geschehen ist, anzubieten. Die Bekl. war vielmehr berechtigt, die Gäste mit deren Einverständnis auf andere Rückflüge umzubuchen.

Aus den gleichen Gründen ist es ohne Belang, wie schnell sich die Wetterverhältnisse in J. wieder verbessert haben. Da die Bekl. wegen Unmöglichkeit von ihrer konkreten Leistungspflicht frei geworden ist, gab es für sie keinen Grund, abzuwarten, ob in angemessener Zeit ein Start- oder Landevorgang wieder möglich geworden wäre. Ein solches Abwarten wäre auch den Passagieren nicht zumutbar gewesen.

Das Ansinnen der Kl. hätte bedeutet, dass die Bekl. alle Passagiere im Flughafen, möglicherweise über Stunden, hätte festhalten müssen. Weiter hätte die Bekl. sodann ein zusätzliches Flugzeug (woher?) zu einer ungeplanten Landung in J. organisieren müssen. Dies stellt eine überobligatorische Belastung der Bekl. dar.

Etwas anderes würde nur dann gelten, wenn, und dies behauptet auch die Kl. nicht, von Anfang an absehbar gewesen wäre, dass der Nebel nur relativ kurz den Flugbetrieb lahm legen würde.

(Nicht in Widerspruch hierzu hat das AG zutreffend entschieden, dass der Kl. Betreuungsleistungen hätten erbracht werden müssen. Auf diese hat sie auch dann Anspruch, wenn die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, da eine Art. 5 Abs. 3 entsprechende Klausel bezüglich der Leistungen nach Art. 9 Verordnung [EG] 261/2004 fehlt.)

Auslandsrecht (Österreich)

Kfz-Haftpflichtversicherung

Ausschluss der Entsorgungskosten von mit dem versicherten Kfz beförderten und zerstörten Sachen (entgegen BGH VersR 1995, 162)

AKHB 04 Art. 8 Pt. 2

Der Risikoausschluss des Art. 8 Pt. 2 AHVB 04 beschränkt sich nicht nur auf unmittelbare Schäden am Ladegut des versicherten Fahrzeugs selbst, sondern umfasst auch Folgekosten solcher Schäden (anders BGH VersR 1995, 162).

(217) OGH, Urteil vom 24. 9. 2008 (7 Ob 197/08 h)

Der Kl. betreibt ein Transportunternehmen. Am 8. 1. 2007 fuhr ein Dienstnehmer des Kl. mit einem Sattelzug (Lkw samt Anhänger), dessen Zulassungsbesitzer der Kl. ist, auf der Südautostrasse von V. kommend in Richtung Italien. Kurz vor der Staatsgrenze stieß der Lkw gegen eine Betonwand (Aufpralldämpfer) und geriet in Brand. Das Ladegut – 24 t Plastikgranulat – wurde durch Mineralöle verunreinigt und musste als Sondermüll entsorgt werden. Dem Kl. entstanden dadurch Kosten von 20 752 Euro.

Lkw und Anhänger waren bei der Bekl. haftpflichtversichert. Dem Versicherungsvertrag wurden die Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Haftpflichtversicherung (AKHB 04) zugrunde gelegt, deren Art. 8 auszugsweise lautet:

Was ist nicht versichert? (Risikoausschlüsse)

Der Versicherungsschutz umfasst nicht

1. ...

2. Ersatzansprüche wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens des versicherten Fahrzeugs und von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen, mit Ausnahme jener, die mit Willen des Halters beförderte Personen üblicherweise an sich tragen oder, sofern die Fahrt überwiegend der Personenbeförderung dient, als Gegenstände des persönlichen Bedarfs mit sich führen; dies gilt nicht für das nicht gewerbsmäßige Abschleppen betriebsunfähiger Fahrzeuge im Rahmen üblicher Hilfeleistung;...

Der Kl. beehrte von der Bekl. aus der Haftpflichtversicherung die Zahlung des der Höhe nach unstrittigen, für die Entsorgung des Ladeguts von ihm aufgewendeten Betrags. Der Ausschlassgrund des Art. 8 Pt. 2 AHVB 04 betreffe nur unmittelbare Schäden an beförderten Sachen, nicht aber bloß mittelbare Schäden wie die Kosten der Entsorgung von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten und zerstörten Sachen.

Die Klage blieb in allen Instanzen ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht genannten Grund zwar zulässig, aber nicht berechtigt.

Strittig ist allein, ob Art. 8 Pt. 2 AKHB 04 nur Schäden der mit dem versicherten Kfz beförderten Sachen selbst oder auch die Folgekosten solcher Schäden, insbesondere Entsorgungskosten, vom Versicherungsschutz ausnimmt.

Die Vorinstanzen haben die nach ständiger Rechtsprechung wesentlichen Kriterien für die Auslegung von AVB richtig wiedergegeben. Danach hat die Auslegung von AVB Vertragsauslegungsgrundsätzen (§§ 914 f. ABGB) zu folgen und sich daher am Maßstab des durchschnittlich verständigen VN zu orientieren (RIS-Justiz RS0050063). Die einzelnen Klauseln sind, wenn sie – wie auch hier mangels gegenteiliger Behauptungen anzunehmen ist – nicht Gegenstand und Ergebnis von Vertragsverhandlungen waren, objektiv unter Beschränkung auf ihren Wortlaut auszulegen (RIS-Justiz RS0008901). Stets ist der einem objektiven Beobachter erkennbare Zweck einer Bestimmung der AVB zu berücksichtigen (RIS-Justiz RS0112256). Nach objektiven Gesichtspunkten als unklar aufzufassende Klauseln müssen daher so ausgelegt werden, wie sie ein durchschnittlich verständiger VN verstehen musste, wobei Unklarheiten i. S. d. § 915 ABGB zulasten der Partei gehen, von der die Formulierungen stammen, im Regelfall daher zulasten des Versicherers (RIS-Justiz RS0050063 [T3]; 7 Ob 47/07 y – VersR 2008, 1139 m. w. N. u. a.).

Auch die von der Judikatur entwickelten Rechtssätze zur Auslegung von Risikoausschlussklauseln, die den zugesagten Versicherungsschutz einschränken und das versicherte Risiko objektiv begrenzen, wurden vom Berufungsgericht bereits zutreffend dargestellt. Wie der OGH mehrfach ausgesprochen hat, dürfen Risikoausschlüsse als Ausnahmetatbestände, die die vom Versicherer übernommene Gefahr einschränken oder ausschließen, nicht weiter ausgelegt werden, als es ihr Sinn unter Betrachtung ihres wirtschaftlichen Zwecks und der gewählten Ausdrucksweise sowie des Regelungszusammenhangs erfordert (RIS-Justiz RS0107031). Risikoeinschränkende Klauseln besitzen in dem Maß keine Vertragskraft, als deren Verständnis von einem VN ohne juristische Vorbildung nicht erwartet werden kann (RIS-Justiz RS0112256). Maßgebend ist also stets, wie der juristisch nicht gebildete VN den Ausschluss im Lichte seines erkennbaren Zwecks verstehen musste (7 Ob 94/97 t – VersR 1998, 747). Wendet man diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall an, ist der Rechtsansicht der Vorinstanzen, der Risikoabschluss des Art. 8 Pt. 2 AHVB 04 beschränke sich nicht nur auf unmittelbare Schäden am Ladegut des versicherten Fahrzeugs selbst, sondern umfasse auch Folgekosten solcher Schäden wie insbesondere die gegenständlichen Entsorgungskosten, beizupflichten. Dafür spricht vor allem die Wortinterpretation (grammatikalische Auslegung) der Klausel. Deren Formulierung, vom Versicherungsschutz nicht umfasst seien

Ersatzansprüche „wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens ... von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen“, schließt sowohl Schäden, die unmittelbar durch Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens der beförderten Sachen entstanden sind, als auch Folgeschäden, die auf die Beschädigung (usw.) transportierter Sachen zurückzuführen sind, ein. Warum ein durchschnittlich versierter VN, der mit der Klausel konfrontiert ist, dies anders sehen und die Klausel einschränkend dahin interpretieren sollte, dass der Risikoabschluss nur unmittelbare Schäden betreffe, ist nicht zu erkennen.

Die vom BGH in der in VersR 1995, 162 veröffentlichte Entscheidung zur ganz vergleichbaren Klausel des § 11 Abs. 3 AKB vertretene gegenteilige Ansicht kann nicht geteilt werden. Der BGH vertrat die Auffassung, ein verständiger VN werde schon im Hinblick auf den Klauselwortlaut (die „in der Klausel beschriebenen anspruchsauslösenden Umstände“) die Ausschlussregel nur so verstehen, dass es um Schäden gehe, die unmittelbar an den beförderten Sachen selbst eingetreten seien. Eine solche einschränkende grammatikalische Interpretation rechtfertigt der Wortlaut, dass Ersatzansprüche „wegen“ Beschädigung usw. des Transportguts ausgeschlossen werden, aber gerade nicht. Zuzustimmen ist dem BGH darin, dass die Ausschlussklausel – auch aus der Sicht des durchschnittlich versierten VN – insbesondere der Abgrenzung der Haftpflichtversicherung zum Bereich der Kaskoversicherung dienen soll. Dass der durchschnittlich verständige, juristisch nicht gebildete VN daraus aber, wie der BGH meint, folgern müsse, dass vom Ausschluss nur Ansprüche erfasst würden, die auf Ersatz des Schadens an der beförderten Sache selbst gerichtet seien, ist zu bezweifeln. Der Maßstab des durchschnittlich versierten, juristisch nicht gebildeten VN ist vielmehr hinsichtlich der Unterscheidung zwischen Haftpflicht- und Kaskoversicherung ein Verständnis zuzusinnen, das im Wesentlichen nicht darüber hinausgeht, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung Fremdschäden, die Kfz-Kaskoversicherung hingegen in der Sphäre des VN selbst auftretende Schäden deckt.

Nicht überzeugen kann schließlich auch das vom BGH noch gebrauchte Argument, der in Rede stehenden Regelung liege auch der Gedanke zugrunde, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung nicht dazu bestimmt sei, dem VN das normale Unternehmerrisiko abzunehmen. Dem werde mit der Klausel insoweit Rechnung getragen, als nach ihrem Wortlaut der Ausschluss gerade Ansprüche wegen Beschädigung der „beförderten“ Sachen erfassen solle. Dass die Kfz-Haftpflichtversicherung nicht dazu dienen soll, den versicherten Unternehmer von vertraglichen Erfüllungs- und Gewährleistungsansprüchen zu befreien, kann nicht die Annahme begründen, dass der Risikoabschluss keine aus der Beschädigung des Transportguts resultierenden mittelbaren Schäden umfasse. Jedenfalls ist eine derartige Erwägung von einem durchschnittlich versierten VN bei realitätsnaher Betrachtung nicht zu erwarten. Hingegen kann vom durchschnittlichen VN die ihm von den Vorinstanzen zugesonnene Einsicht erwartet werden, dass die Risikoausschlussklausel dazu dienen soll, das versicherte Risiko besser kalkulierbar zu machen und dem Versicherer dadurch die Prämiengestaltung zu erleichtern.

Bei am Wortlaut der Klausel sowie an deren dem durchschnittlich verständigen VN erkennbaren Zielsetzungen orientierter Interpretation besteht kein Anlass, den in Art. 8 Pt. 2 AKHB 04 normierten Risikoabschluss im Sinn der Ansicht des Revisionswerbers einschränkend auszulegen. Weil diesbezüglich nichts unklar ist, muss auch der Einwand des Revisionswerbers, die Klausel müsse nach der Unklarheitenregelung des § 915 ABGB zum Nachteil der Bekl. interpretiert werden, ins Leere gehen.

Da demnach auch Folgekosten von dieser Risikoausschlussklausel umfasst sind, haben die Vorinstanzen die Versicherungsdeckung der Kosten der Entsorgung des verunreinigten Ladeguts ohne Rechtsirrtum verneint.

Anmerkung

1. Durch das VWG wird – jedenfalls in Bezug auf die jeweiligen Paragraphen – die bisher bestehende weitgehende Übereinstimmung mit dem österreichischen Recht beendet. Der OGH hatte bislang nicht nur die deutschen Kommentare – fast so, als würden sie auch in Österreich gelten – zitiert, sondern hat sich zur Abstützung des von ihm erzielten Ergebnisses gerne auch

auf eine Vorentscheidung des BGH berufen. Die vorliegende OGH-Entscheidung betraf noch einen Sachverhalt, bei dem weitgehende Normenidentität gegeben war. Auffallend ist, dass der OGH in concreto – ausnahmsweise – zu einem gegenüber der Vorentscheidung des BGH divergierenden Ergebnis gelangt. Er setzt sich mit der gegenteiligen deutschen Ansicht auseinander und begründet das von ihm erzielte abweichende Ergebnis meines Erachtens durchaus überzeugend.

2. Die Kernfrage ist wie so oft trivial: Umfasst die Formulierung des Risikoausschlusses des Art. 8 Pt. 2 AKHB 04 „Ersatzansprüche wegen Beschädigung ... des versicherten Fahrzeugs und von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen“ auch die Aufwendungen, die durch die Entsorgung des unfallbedingt verunreinigten Ladeguts entstehen. Der OGH bejahte einen solchen Risikoausschluss, während der BGH gegenteilig entschied. Maßgeblich dürfte die unterschiedliche Herangehensweise gewesen sein.

3. Ausgangspunkt war für den OGH die Prüfung der allgemeinen Auslegungsgrundsätze von AVB. Das hat er sodann wie folgt präzisiert: Wie ist ein vom Versicherer in seinen AVB formulierter Risikoausschluss auszulegen? Hier gilt nicht nur der Horizont eines verständigen VN; noch eine Spur strenger ist darauf abzustellen, wie ein juristischer Laie das unter Berücksichtigung des leicht erkennbaren Zwecks verstehen muss. Dafür ist zunächst die Wortinterpretation maßgeblich. Die durch den Unfall entstandenen Entsorgungskosten des Ladeguts sind vom Wortlaut „wegen Beschädigung ...“ gedeckt. Der erkennbare Zweck des Risikoausschlusses liegt darin, dass der Wert des Ladeguts sowie die bei dessen Beschädigung resultierenden Folgekosten für den Kfz-Haftpflichtversicherer schwer kalkulierbar wären. Die Folge wäre ein erheblicher Risikoaufschlag und damit eine – für viele VN – unberechtigte Prämiensteigerung. Bei eindeutigem Wortlaut sowie einem – für einen juristischen Laien erkennbaren (?) – Zweck des Risikoausschlusses kommt die Unklarheitenregel des § 915 ABGB nicht zur Anwendung. § 915 ABGB entspricht im deutschen Recht § 305 c Abs. 2 BGB, wobei die österreichische Norm bloß darauf abstellt, wer eine Norm formuliert hat; dass es sich um AGB handelt, ist hingegen bei § 915 ABGB ohne Bedeutung.

4. Wenn sich die anzuwendenden Normen inhaltlich nicht substantiell unterscheiden, weshalb ist dann das Ergebnis verschieden? Die Antwort lautet: Weil das Vorverständnis des

BGH ein anderes war. Die vom OGH zitierte BGH-Entscheidung VersR 1995, 162 sowie die gleichlautende BGH-Entscheidung VersR 1969, 726 sind unausgesprochen von der Prämisse ausgegangen, dass das verwirklichte Risiko von irgendeinem der typischerweise abgeschlossenen Versicherungsverträge erfasst sein müsse: Schäden des Transportguts seien von der Transportversicherung erfasst, weshalb der Risikoabschluss in der Kfz-Haftpflichtversicherung folgerichtig sei. Soweit es um vertragliche Erfüllungs- oder Gewährleistungsansprüche gehe, seien solche durch eine Kfz-Haftpflichtversicherung ohnehin niemals abgedeckt. Auch die Kaskoversicherung erstrecke sich nicht auf Folgeschäden am Ladegut, wozu dessen Entsorgungskosten als Sondermüll zählen. Daraus zog der BGH den (Fehl-)Schluss, dass dann eben doch nur die Kfz-Haftpflichtversicherung übrig bleibe, sodass der – wortlautidentische – Risikoabschluss so ausgelegt wurde, dass es bei der Deckungspflicht blieb.

5. Leitlinie für die Auslegung von AVB ist aber nicht, dass ein versichertes Risiko durch irgendeine typischerweise abgeschlossene Versicherung gedeckt sein müsse; nicht das Fehlen eines anderweitigen Versicherungsschutzes ist der maßgebliche Gesichtspunkt, sondern der Wortlaut der AVB und der für einen durchschnittlichen VN erkennbare Zweck des jeweiligen Versicherungsvertrags. Und ein Normalbürger würde kaum darauf vertrauen, dass der – fernerliegende – Folgeschaden der Entsorgungskosten gedeckt sei, wenn dies schon beim – näherliegenden – Substanzschaden des Ladeguts nicht der Fall ist.

6. Zu einem geringen Teil könnte der begehrte Betrag gleichwohl berechtigt gewesen sein. Laut Sachverhalt musste die Vermengung von Mineralöl und Ladegut als Sondermüll entsorgt werden. Zählte dazu womöglich auch die Reinigung der Straße? Dieser Schaden wäre aber wohl auch dann entstanden, wenn nur Mineralöl ausgeflossen wäre. Insoweit ginge es dann nicht um einen Folgeschaden einer beförderten Sache, sodass der Risikoabschluss des Art. 8 Pt. 2 AKHB 04 nicht greifen würde.

Prof. Dr. Christian Huber, Aachen*

* Der Verfasser ist Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Arbeitsrecht an der RWTH Aachen.

Versicherungsrecht

Zeitschrift für Versicherungsrecht, Haftungs- und Schadensrecht

Verlag Versicherungswirtschaft GmbH, Karlsruhe

Geschäftsführer:

Wolfgang Knippenberg, Rechtsanwalt

Hauptschriftleitung: Prof. Dr. Egon Lorenz

Weitere Mitglieder der Schriftleitung:

RA Dr. Peter Bach (Versicherungsvertragsrecht), VRIOLG a. D. Lothar Jaeger (Berufs- und Amtshafnungsrecht), Prof. Dr. Dirk Looschelders (Internationales Privatrecht und betriebliche Altersversorgung), Prof. Dr. Peter Reiff (Transportrecht, Verfahrens- und Kostenrecht, Auslandsrecht), Prof. Dr. Manfred Wandt (Grundlagen des Versicherungsrechts, allgemeines Haftungsrecht und angrenzende Gebiete)

Redaktion:

Sibylle Bierhalter -168, Bernd Braun -126,
Michael Göpfrich -134, Katrin Hartmann -135,
Susanne Mir Motahari-Ferber -138
Telefax: 0721 3509-206
E-Mail: redaktion-versr@vww.de

Anzeigen:

Claudia Dinges -139, E-Mail: dinges@vww.de
Benjamin Bittmann -119, E-Mail: bittmann@vww.de

Vertrieb:

Bernd Walter -114, E-Mail: vertrieb@vww.de

Abonnentenbetreuung: Günter Schnauder -131,
E-Mail: schnauder@vww.de

Bitte geben Sie bei Anfragen an den Verlag Ihre Kundennummer an.

Manuskripte:

Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Die Entscheidung über Annahme oder Ablehnung wird dem Einsender nach Vorliegen des vollständigen druckfertigen Manuskripts schriftlich bekannt gegeben. Im Fall der Annahme erwirbt der Verlag das ausschließliche Verlagsrecht bis zum Ablauf des Urheberrechts sowie die ausschließliche Befugnis zur Einspeicherung in eine Datenbank oder zu jeglicher Vervielfältigung. Frühestens nach Ablauf eines Jahres nach Veröffentlichung kann ein Nachdruck in einer Publikation eines anderen Verlags erfolgen, jedoch nur mit vorheriger Genehmigung und einer genauen Quellenangabe.

Urheber- und Verlagsrechte:

Mit Rücksicht auf die Rechte der Autoren und der publizistischen Mitarbeiter bleiben alle Urheber- und Verlagsrechte, insbesondere bezüglich jeder Art der Vervielfältigung, vorbehalten. Dieser Vorbehalt schließt die Mikroverfilmung und interne und/oder externe Auswertung oder Verwertung der Veröffentlichungen durch Datenträger und ähnliche Einrichtungen ein. Der Vorbehalt erstreckt sich auch auf die veröffentlichten Gerichtsentscheidungen und Leitsätze, soweit diese vom Einsender oder der Schriftleitung redigiert oder erarbeitet worden sind.



Durch Mitgliedschaft in der Vereinigung „Presse Internationale des Assurances (PIA)“ laufender Austausch von Informationen mit anderen führenden europäischen Fachzeitschriften.

Postanschrift:

Verlag Versicherungswirtschaft GmbH,
Klosestraße 20-24, 76137 Karlsruhe,
Postfach 64 69, 76044 Karlsruhe
Telefon: 0721 3509-0, Telefax: 0721 3509-201
Internet: www.vww.de

Konto:

Landesbank Baden-Württemberg, Stuttgart
BLZ 60050101, Konto 7495500888

Erscheinungsweise: am 1., 5. und 20. jeden Monats. Postverlagsort Karlsruhe. Bezugspreis jährlich (bei 36 Heften und vier Beilagen Ausland) € 270,- inkl. Versandkosten und gesetzl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten und MwSt., Einzelheft € 9,50 inkl. gesetzl. MwSt. zzgl. Versandkosten. Bestellungen direkt beim Verlag. Kündigung zum Quartalsende mit vier Wochen Kündigungsfrist. Bei Einstellung oder Unterbrechung der Lieferung aus Gründen, die der Verlag nicht zu vertreten hat, kein Anspruch auf Rückvergütung von Bezugsgeldern. Nicht eingegangene Exemplare können nur innerhalb von sechs Wochen nach dem Erscheinungsdatum reklamiert werden.

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:

DE 812480638

Gerichtsstand: Karlsruhe

ISSN 0342-2429

Satz: Satz-Schmiede Bachmann, Bietigheim

Druck: Druck + Verlagsgesellschaft Südwest mbH, Karlsruhe