

Versicherung des Reisegepäcks

PETER KOCH

Der Gedanke, Versicherungsschutz für das Reisegepäck zu gewähren, ist mit dem zunehmenden Eisenbahnverkehr um die Mitte des 19. Jahrhunderts aufgekommen. Ihren eigentlichen Anfang hat die Reisegepäckversicherung erst mit der Gründung einer Spezialgesellschaft im Jahre 1907 genommen. Obwohl sie durch Vereinbarungen mit den Eisenbahnverwaltungen eine gewisse Monopolstellung erhielt, betrieben seit den 1920er Jahren auch andere Versicherungsunternehmen den neuen Versicherungszweig. Starke Verbreitung fand die Reisegepäckversicherung vor allem durch die Reisewelle nach dem Zweiten Weltkrieg. Inzwischen wird sie überwiegend zusammen mit anderen Versicherungsarten im Rahmen von Reiseversicherungspaketen angeboten.

Erste Ansätze einer Gepäckversicherung

Der Eisenbahnbetrieb brachte neue Gefahren, die man in den Anfangsjahren allerdings sehr überschätzt hat. Ihnen suchte der Gesetzgeber durch eine strenge Haftung zu begegnen, erstmals in Preußen mit dem Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, das die Eisenbahngesellschaften zum Ersatz allen Schadens verpflichtete, der an den beförderten Personen und Gütern, aber auch an anderen Personen und deren Sachen entstand.¹ Da die vorgesehenen Ersatzleistungen als zu gering angesehen wurden, beantragte der Berliner Bankier Otto Crelinger (1802–1874) mit

einer Eingabe vom 9. September 1843 bei König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen (1795–1861) die Genehmigung einer Eisenbahn-Assekuranz-Gesellschaft, die Schadenersatzleistungen bei Unfällen auf deutschen Eisenbahnen gewähren sollte. Als Mitglied des Verwaltungsrats der Berlin-Potsdamer Eisenbahn hatte er sich eingehend mit der Materie befasst. Er bezeichnete die von ihm vorgeschlagene Art der Versicherung als eine „ganz neue und eigenthümliche“.² Im Oktober 1844 entwickelte er bereits die Vorstellung einer Ersetzung der Eisenbahnhaftung durch den geplanten Versicherungsschutz. Die nachgesuchte Genehmigung wurde ihm jedoch 1846 mit der Begründung versagt, dass die projektierte Versicherung die Sicherheit des Reiseverkehrs durch Begünstigung der Fahrlässigkeit im Eisenbahndienst gefährde.

Erneut wurde das Vorhaben der Gründung einer speziellen Eisenbahn-Versicherungseinrichtung von dem 1847 entstandenen Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgegriffen. Diese Bemühungen verfolgte der Kalkulator der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Erfurt Karl Ferdinand Wehle (1819–1874) mit besonderem Interesse.³ Er entwickelte eigene Vorschläge und Ideen für den Versicherungsschutz. Da auch Crelinger seine Bestrebungen in Berlin fortsetzte, trat Wehle mit ihm in Verbindung, um eine Verschmelzung der beiden Gründungen und die Verlegung der Verwaltung für das zu errichtende Unternehmen nach Erfurt zu erreichen. Seine Anregungen auf der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 28. und 29. Juli 1851 in Nürnberg blieben jedoch ohne Erfolg, sodass beide Genehmigungsverfahren nebeneinander betrieben wurden. Das preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hielt seine Besorgnis eines Nachlassens der nötigen Sorgfalt beim Eisenbahnbetrieb nicht mehr aufrecht. König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen,



der dem Gedanken einer Eisenbahn-Versicherung von Anfang an wohlwollend gegenüberstanden hatte, unterzeichnete die Konzessionsurkunden am 19. September 1853 für die Eisenbahn- und Allgemeine Rückversicherungs-Gesellschaft Thuringia in Erfurt⁴ und am 26. September 1853 für die Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin.⁵

Beide Gesellschaften verfolgten den Zweck, „auf deutschen und außerdeutschen Eisenbahnen sowohl den Eisenbahn-Verwaltungen, als auch einzelnen Personen für Beschädigung an beweglichem und unbeweglichem Eigentum, an zum Transport oder Aufbewahrung übernommenen Gegenständen der gedachten Verwaltungen, für Beschädigung der Beamten und Passagiere an Leben oder Gesundheit, Ersatz zu leisten“. In Werbedruckstücken und Annoncen hieß es dann vereinfacht, dass die Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin Frachtgüter sowie Personen und deren

Gepäck versichere. Der Beitrag für die Versicherung des Passagier-Gepäcks richtete sich nicht nach der vereinbarten Versicherungssumme, sondern nach seinem Gewicht.⁶ So betrug beispielsweise die Jahresprämie bis zu 100 Pfund Gepäck 20 Silbergroschen für drei Taler je Pfund Entschädigung beziehungsweise einen Taler für fünf Taler Entschädigung pro Pfund.

Da sich das Gefahrenpotenzial des Eisenbahnverkehrs geringer herausstellte als befürchtet, konnte sich zum Unterschied von der später eingeführten Deckung der Risiken um das Kraftfahrzeug keine spezielle Eisenbahnversicherung entwickeln. Die beiden Unternehmen gaben daher die Beschränkung ihres Geschäftsgegenstandes auf das Eisenbahnversicherungsgeschäft auf und dehnten ihre Tätigkeit auf andere Zweige aus.

Reisegepäckversicherung als selbstständiger Zweig

Nachdem das Angebot eines Versicherungsschutzes für das Reisegepäck im Rahmen einer allgemeinen Eisenbahnversicherung keine praktische Bedeutung erlangt hatte, wurde das Vorhaben zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit der Schaffung eines eigenständigen Versicherungszweiges und seinem Betrieb durch eine Spezialgesellschaft verwirklicht. Neu waren insbesondere die enge Verbindung mit den Eisenbahnverwaltungen, die Ausweitung des Deckungsumfanges sowie die verbesserte Prämien- und Entschädigungsberechnung. Trotz der im Verhältnis zu den Bahnen bestehenden gewissen Monopolstellung der Gesellschaft nahm eine Vielzahl weiterer Versicherungsunternehmen die Sparte als Unterart der Transportversicherung auf.

Beginn in Ungarn

Initiator der modernen Reisegepäckversicherung war der ungarische Holzhändler Max Engel von Czerkat (1857–1933; Abb. 145). Er soll an einem

Abb. 145: Max Engel von Czerkat, Initiator der modernen Reisegepäckversicherung. Europäische Reiseversicherung AG, München.

Sommerabend des Jahres 1905 auf dem Bahnhof von Luzern in der Schweiz beobachtet haben, wie aus dem Schornstein der Lokomotive des zur Abfahrt nach Basel bereitstehenden Schnellzuges Funken gestoben und auf Gepäckstücken am Bahnsteig verglüht seien. Dabei habe er, der als Geschäftsmann viel auf Reisen war, überlegt, dass das Gepäck darüber hinaus noch zahlreichen weiteren Gefahren ausgesetzt sei und es dagegen einen Schutz geben müsse. Ihm schwebte vor, dass das aufgegebenen Gepäck gleich am Schalter ohne alle Formalitäten dadurch versichert werden könnte, dass gegen Bezahlung einer nach der Entfernung gestaffelten Prämie Wertmarken auf den Gepäckschein geklebt würden. Darüber hinaus wollte er das gesamte Gepäck einschließlich des Handgepäcks gegen alle Schäden für die gesamte Dauer der Reise durch eine auszustellende Police versichern.⁷ Mit seinem Vorschlag wandte er sich an die ungarische Versicherungsgesellschaft Foncière in Budapest, deren Verwaltungsrat er angehörte. Die Direktion lehnte ab, weil Verträge ohne genaue Angabe der Art der versicherten Werte der Praxis der Transportversicherung widersprächen. Auch die Riunione Adriatica und die Assicurazioni Generali in Triest vertraten die gleiche Auffassung.

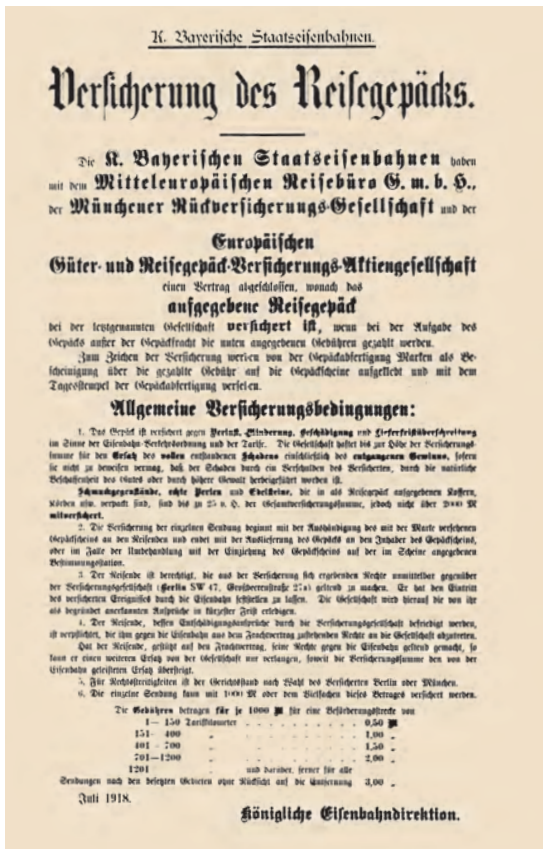
Max Engel von Czerkat erhielt jedoch Kontakt zu Carl von Thieme (1844–1924), der als Generalagent der Thuringia für Bayern im Jahre 1880 die Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft⁸ gegründet hatte. Durch die Thuringia war ihm der Gedanke der Eisenbahnversicherung vertraut, und er hatte als aufgeschlossener Versicherungsunternehmer auch bereits die Einführung einer Reihe neuer Versicherungszweige, insbesondere der Maschinenversicherung, ermöglicht. Nach ersten Besprechungen im Frühjahr 1907 wurde schon am 9. Mai des gleichen Jahres die Europäische Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Budapest mit einem Kapital von 300.000 Kronen, an dem sich

die Münchener Rück mit 50.000 Kronen beteiligte, gegründet.⁹

Als Grundlage für ihre Tätigkeit hatte Engel von Czerkat mit der Ungarischen Staatseisenbahn das Ausschließlichkeitsrecht für den Versicherungsverkauf an allen Schaltern der Bahn vereinbart und sich die Befugnis ausbedungen, in den Bahnräumen, Wartesälen und Eisenbahnwagen mit Aushängen und Plakaten für die Reisegepäckversicherung zu werben. Von Anfang an betrieb er die Internationalität des Geschäftes und richtete Zweigniederlassungen für Deutschland in Berlin, für Italien in Mailand, für Bosnien und die Herzegowina in Sarajevo sowie eine Generalrepräsentanz in Monaco ein. Der erhebliche Aufwand verlangte 1912 eine Kapitalerhöhung auf eine Million Kronen, wobei die Münchener Rück und nunmehr auch die Assicurazioni Generali, die sich zunächst ablehnend gezeigt hatte, zusammen 90 Prozent des Grundkapitals übernahmen.

Selbstständige Gesellschaft in Deutschland

In Deutschland entwickelte sich die Reisegepäckversicherung besonders stark. Die Zweigniederlassung in Berlin firmierte deshalb ab 1. Januar 1909 als Direktion für Deutschland. Die Situation nach dem Ersten Weltkrieg machte es erforderlich, das deutsche Geschäft von der ungarischen Muttergesellschaft zu lösen. Es wurde daher im Jahre 1919 die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Berlin unter Übernahme aller Aktiva und Passiva der bisherigen Niederlassung als selbstständige Gesellschaft gegründet. Sie schloss im Zusammenwirken mit dem Mitteleuropäischen Reisebüro und der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Monopolverträge mit den Staatseisenbahnen, an deren Stelle 1920 die Deutsche Reichsbahn getreten ist, über die Versicherung des aufgegebenen Reisegepäcks durch den Kauf von Wertmarken



am Schalter (Abb. 146). Die Versicherungssumme konnte 1.000 Mark oder ein Vielfaches dieses Betrages ausmachen. Dabei betrug die Prämie für je 1.000 Mark bei einer Beförderungsstrecke bis zu 150 Kilometern 0,50 Mark, ab 700 Kilometer 2 Mark. Als Gegenleistung verzichtete die Gesellschaft gegenüber den Eisenbahnen auf jeden Regressanspruch und verpflichtete sich außerdem zu einer Zuwendung an die mit dem Verkauf der Wertmarken beauftragten Beamten.

Die darüber hinaus angebotene Versicherung durch Ausgabe von Policen gewährte einen größeren Sicherheitsumfang. Sie schloss neben Fahrten mit der Bahn auch Reisen mit Omnibussen und allen anderen Verkehrsmitteln ein. Versichert waren neben dem Reisegepäck ferner die vom Versicherten auf dem Körper oder in den Kleidern getragenen Gegenstände. Die Versicherung begann mit dem Zeitpunkt, in dem das Gepäck die ständige Woh-

nung des Versicherten verließ, und endete mit der Rückkehr wieder dorthin.

Im Laufe der 1920er Jahre entstanden in 22 Staaten europäische Gesellschaften, bei denen jeweils die Münchener Rück Hauptaktionär und Rückversicherer war. Eingeschlossen wurden auch Schiffsreisen. Der erste große Schadensfall für die deutsche Gesellschaft war der Untergang des Dampfers „Hammonia“ im Jahre 1922 auf der Fahrt von Hamburg nach Mexiko. Während die meisten Passagiere gerettet wurden, war das Gepäck verloren.

Ausbreitung

Obwohl die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft über einen Monopolvertrag mit der Eisenbahn verfügte, interessierten sich weitere Versicherungsunternehmen für diesen Versicherungszweig. Die allgemeine Unsicherheit der Nachkriegszeit und der durch die Inflation bedingte Begriff der Sachwerte brachten der Reisegepäckversicherung einen außerordentlichen Aufschwung, da ohne sie der Reiseverkehr fast nicht mehr möglich erschien.

Im Jahr 1922 erteilte das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung einer namentlich nicht genannten Gesellschaft die Genehmigung zum Betrieb einer Transportversicherung für Reisegepäck. 1926 betrieben bereits 16 Unternehmen die Reisegepäckversicherung, und zu Beginn des Zweiten Weltkrieges waren es schon 51 Gesellschaften. Bei der Allianz konnte man über die Vertreter in



Abb. 146: Aushang über die Reisegepäckversicherung auf Bahnhöfen der Bayerischen Staatsbahnen, 1918. Europäische Reiseversicherung AG, München.

Abb. 147: Blechschild an den Gepäckschaltern der Reichsbahn, Deutschland, um 1930. Europäische Reiseversicherung AG, München.



Abb. 148: Dienstvorschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Reisegepäckversicherung, Deutschland, 1932. DB Museum Nürnberg.

Abb. 149: Coupon-Anzeige für die Reisegepäckversicherung, um 1930. Europäische Reiseversicherung AG, München.



den Monaten Juni bis September eine ermäßigte Ferienpolice für Deutschland, Österreich, Holland, die Schweiz, Dänemark, Schweden, Norwegen und die Tschechoslowakei zu einem Beitragssatz von vier Promille, für Reisen in alle Länder des Weltpostvereins zu zehn Promille abschließen. Das Kaufhaus Hertie bot einen „Versicherungskoffer“ mit nummerierten Plaketten an, in dessen Preis als Zugabe für fünf Jahre Schutz in Mittel- und Nord-europa sowie Italien eingeschlossen war. Die Versicherungssumme betrug das Fünffache des Kaufpreises.

Der Abschluss erfolgte für die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft im Wesentlichen über die Gepäckschalter an den Bahnhöfen, wobei man durch Aushänge und entsprechende Schilder (Abb. 147) auf die Möglichkeit der Versicherung hinwies. Es gab sogar eine spezielle Dienstvorschrift der 1924 errichteten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Ver-

sicherung von Reisegepäck, Expressgut und Aufbewahrungsgepäck (DV Verfi; Abb. 148).

In Anzeigen informierte die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft darüber, dass Policen für das übrige Reisegepäck bei den Gepäckschaltern der Bahnen, bei den meisten Reisebüros, bei zahlreichen Hotels, Spediteuren und sonstigen Stellen sowie bei der Gesellschaft selbst erhältlich seien. Um sich die Police direkt zu beschaffen, war Coupon-Anzeigen ein abtrennbarer Bestellschein angefügt (Abb. 149). Mit ihm ersuchte der Reisende, ihm eine Reisegepäck-Versicherungspolice gegen alle Gefahren mit 60-tägiger Gültigkeit zu einer Prämie von 15 Mark für je 1.000 Mark versicherte Summe zu übersenden. Er hatte nur das Beginndatum und die gewünschte Versicherungssumme einzusetzen sowie zu bestätigen, dass er den Beitrag per Postanweisung/Postscheck überwiesen habe. Erforderlich waren schließlich Unterschrift und Adresse.

Werbung durch Plakate

Für die Reisegepäckversicherung wurde wohl erstmals im Versicherungswesen mit Plakaten geworben. Besondere versicherungsgeschichtliche Bedeutung kommt einem solchen Plakat des Malers und Grafikers Walter Schnackenberg (1880–1961) zu, eines Schülers von Franz Stuck. Schnackenberg hatte sich einen Namen als Plakatkünstler gemacht.¹⁰ Die Darstellung strahlt das Sicherheitsgefühl der mit viel Gepäck reisenden Dame aus, das ihr der Blick in die Police verschafft (Abb. 150). Der Künstler war seit 1920 mit einer Tochter Carl von Thiemes verheiratet und wohnte im Hause seines Schwiegervaters in der Münchner Georgenstraße.

Eine andere Gruppe von Plakaten war von einem gewissen Gruseffekt getragen. Ein Plakat von Ludwig Hohlwein (1874–1949) führte dem Reisenden den Zugriff des Diebes auf das Gepäck durch die düstere Farbgebung und damit die Schutzfunktion der Reisegepäckversicherung drastisch vor Augen (Abb. 151). Die 1858 gegründete österreichische Gesellschaft „Der Anker“,¹¹ die zu Beginn der 1920er Jahre mit dem Sachversicherungsgeschäft auch die Reisegepäckversicherung aufgenommen hatte,¹² verband in einem Plakat der Zeit beide Aspekte. Der Dieb wird vom Anker aufgespießt, wobei die Sicherheit in der Versicherungsleistung besteht. Die Silhouette der Stadt Wien mit Stephansdom und Riesenrad ließ die Herkunft des auch in Deutschland tätigen Unternehmens erkennen (Abb. 152).

Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

Mit der nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzenden Reisewelle nahm die Reisegepäckversicherung einen neuen Aufschwung in Westdeutschland. Dazu haben Pauschalreisen unterschiedlicher Art, insbesondere auch Flugreisen und Kreuzfahrten, aber auch Jahresversicherungen für Geschäftsreisende wesentlich beigetragen. Zu zwei am Markt

tätigen Spezialversicherern kamen zahlreiche weitere Anbieter hinzu. Der vor dem Krieg ausschließlich zur aufsichtsfreien Transportversicherung gerechnete Zweig wurde der staatlichen Versicherungsaufsicht unterstellt. Er erhielt wiederholt neue Rechtsgrundlagen und war häufig Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen. In der jüngsten Zeit wurde die Reisegepäckversicherung zunehmend Bestandteil eines Reiseversicherungspaketes.

Marktverhältnisse

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherung-Aktiengesellschaft Marktführerin in Deutschland. Die mit der Reichsbahn bestandenen vertraglichen Beziehungen wurden schon 1949 mit der Deutschen Bundesbahn weitergeführt. Sie warb damals bereits mit Handzetteln unter der Überschrift „Reise ruhig, reise versichert!“ für die Reisegepäckversicherung bei der Europäischen. Nähere Einzelheiten könne man am Gepäckschalter erfragen. Sorglos genieße nur der seine Ferientage, der seine mitgeführten Sachen versichert habe. 1949 wurden der Direktions- und ein Zweitsitz von Berlin nach München verlegt, wo das Unternehmen seit 1978 zentralisiert ist. Im Zuge der Aufnahme weiterer mit dem Reiseverkehr zusammenhängender Sparten wurde die Firma 1974 in Europäische Reiseversicherung Aktiengesellschaft (ERV) geändert. Seit 2009 gehört sie zur Ergo-Versicherungsgruppe.

Die zweite Stelle als Spezialversicherer nahm die 1950 gegründete schweizerische Elvia Reiseversicherung-Gesellschaft ein, die 1956 in München eine Niederlassung für Deutschland errichtet hatte. Über ihren Hauptsitz im schweizerischen Wallisellen gehört sie zur Mondial-Assistance-Gruppe in Paris und damit zum Allianz-Konzern. Seit 2008 tritt sie auch in Deutschland unter dem Namen Mondial Assistance International AG auf.¹³

Obwohl auf die beiden Spezialgesellschaften nach wie vor der bei weitem größte Anteil des Prämienaufkommens in der Reisegepäckversicherung entfällt, betreiben 71 weitere Versicherungsunternehmen diesen Versicherungszweig, wobei das Beitragsvolumen bei jedem von ihnen letztlich gering ist.¹⁴ Im Rahmen der sogenannten Außenversicherung ist das Reisegepäck auch in die Verbundene Hausratversicherung eingeschlossen. Es werden jedoch nur diejenigen Gefahren versichert, deren Eintritt auch den Versicherungsfall in der Hausratversicherung auslöst, wie beispielsweise die Entwendung des Gepäcks bei einem Einbruch in das Hotelzimmer, sodass die Reisegepäckversicherung

dadurch nicht entbehrlich wird. Einen nur sehr geringen Schutz bot auch die fahrzeuggebundene Gepäckversicherung als Versicherungsart der Kraftfahrtversicherung, deren Angebot deshalb zum 31. Dezember 1983 eingestellt wurde.¹⁵

Eine neue Situation für den Abschluss der Reisegepäckversicherung trat seit den 1990er Jahren dadurch ein, dass ein gewisser Rückgang der Buchungen über die Reisebüros zugunsten des Internet-Verkehrs zu verzeichnen ist. Insoweit entfiel die unmittelbare Vermittlungsfunktion der Reisebüros. Auf der anderen Seite räumen die Gesellschaften den Kunden aber auch die Möglichkeit ein, die Reiseversicherungen ebenfalls über das Internet direkt bei dem Versicherer zu beziehen.

Das größte Schadensereignis für die Reisegepäckversicherung war der am 26. Dezember 2004 durch ein Seebeben im Indischen Ozean ausgelöste Tsunami, der auch stark besuchte internationale Urlaubszentren in Südostasien verwüstete. Betroffen war das Reisegepäck an den überschwemmten Stränden und in den zerstörten Hotels. Das genaue Ausmaß sämtlicher Entschädigungsleistungen konnte nicht festgestellt werden.

Rechtsgrundlagen

Als Art der Transportversicherung unterlag die Reisegepäckversicherung nicht der staatlichen Versicherungsaufsicht und bot eine umfassende Allgefahrendeckung. Obwohl es keine einheitlichen Versicherungsbedingungen gab, hatten diejenigen der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft eine gewisse Leitfunktion für den gesamten Markt. Im Jahre 1975 wurde die Reisegepäckversicherung der Versicherungsaufsicht unterstellt mit der Folge der Genehmigungsbedürftigkeit der Bedingungen. Eine Neuordnung des Versicherungszweiges kam dementsprechend durch die aufsichtsbehördlich genehmigten Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen Reisegepäck

Abb. 150: Werbeplakat der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft, Walter Schnackenberg, um 1922. Europäische Reiseversicherung AG, München.



1980. Sie setzten an die Stelle der bisherigen All- gefahrendeckung die Einzelgefahrendeckung mit einer Aufzählung der versicherten Sachen und Gefahren.¹⁶ Im Zuge der Deregulierung der Ver- sicherungsaufsicht 1994 ist das Erfordernis der Bedingungsgenehmigung wieder entfallen.

Aufgrund ihrer Struktur ist die Reisegepäck- versicherung einer starken Betrugsanfälligkeit durch das Vortäuschen des Versicherungsfalles ausgesetzt. Die Versicherer suchten dem durch eine verschärfte Kontrolle bei wiederholten Schadens- anzeigen und den Ausschluss der Entschädigung bei grober Fahrlässigkeit des Versicherungsneh- mers zu begegnen. Zu dem Tatbestand der groben Fahrlässigkeit hat sich eine umfangreiche Recht- sprechung entwickelt, durch die hohe Anforde- rungen an den Versicherten gestellt werden.¹⁷ Beispielsweise ist es grob fahrlässig, wertvolles



Abb. 152: Werbeplakat der Wiener Versiche- rungsgesellschaft „Der Anker“, Atelier Spitz Kindl, um 1930. Die Nürnberger Plakatsammlung – eine Stiftung der GfK und NAA im Germanischen Nation- almuseum, Nürnberg.



Reisegepäck im Fahrzeug auf einem unbewachten Hotelparkplatz zurückzulassen, sich von einem an der Bushaltestelle abgestellten Koffer zu entfernen, um ein Taxi herbeizurufen, oder einen Apparte- mentschlüssel am Strand in einer Badetasche zu- rückzulassen.

Abb. 151: Werbeplakat der Europäischen Güter- und Reisegepäck- Versicherungs- Aktiengesellschaft, Ludwig Hohlwein, 1920–1930. Oschmann-Stiftung, Nürnberg.

Die Neuregelung des Versicherungsvertrags- rechts mit Wirkung vom 1. Januar 2008 hat die Rechtsstellung des Versicherungsnehmers insofern verbessert, als die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles nicht schlechthin zum Ver- lust des Versicherungsschutzes führt, sondern den Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsneh- mers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Dieser Gesetzesänderung tragen inzwischen die Muster- bedingungen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) e.V. für die Reise- versicherung Rechnung.

Versichert ist das ganze Reisegepäck. Zu ihm gehören sämtliche Sachen des persönlichen mit-

geführten Reisebedarfs einschließlich der am Körper oder in der Kleidung getragenen oder durch ein übliches Transportmittel beförderten Sachen. Wertgegenstände sind nur mit erhöhten Sicherheitsvorschriften und bis zu bestimmten Versicherungssummen versichert. Versicherungsschutz besteht für Abhandenkommen, Zerstörung oder Beschädigung des Reisegepäcks sowie Diebstahl und Verlieren, nicht dagegen für Liegen-, Stehen- oder Hängenlassen.

Paket-Lösung

Wegen der verhältnismäßig niedrigen Beitragshöhe und ihrer erheblichen Schadenanfälligkeit wird die Reisegepäckversicherung von den Gesellschaften in der Regel nicht mehr als eigenständiger Vertrag angeboten. Vielmehr ist sie in ein Paket mit weiteren Versicherungsarten eingebunden.¹⁸ Dieser Entwicklung hatte – wie bereits erwähnt – der Marktführer schon im Jahr 1974 dadurch Rechnung getragen, dass er seine Firma

von Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Europäische Reiseversicherung Aktiengesellschaft (ERV) änderte.

Dementsprechend sind auch die Musterbedingungen 2008 für die Reiseversicherung aufgebaut.¹⁹ Sie enthalten einen Allgemeinen Teil (AT-Reise 2008), der für alle Reiseversicherungen gilt, und Besondere Versicherungsbedingungen für den Versicherungsschutz in den einzelnen Versicherungsarten. Dazu gehören insbesondere die Reisegepäckversicherung (VB-Reisegepäck 2008) und die Reiserücktrittskostenversicherung (VB-Reiserücktritt 2008) sowie die Reise-Unfall- und Reise-Krankenversicherung.

Somit hat sich die Reisegepäckversicherung von der Versicherung des auf Eisenbahnen beförderten Gepäcks nach Gewicht über einen selbstständigen Versicherungszweig mit großer Verbreitung zum Bestandteil eines umfassenden Reiseversicherungs-Paketes entwickelt.

- 1** Peter Koch: Im Zug der Zeit. 150 Jahre deutsche Versicherungsgeschichte im Spiegel der Eisenbahn. In: Versicherungswirtschaft 41, 1986, S. 12–22 u. 118–123, bes. S. 118; außerdem abgedruckt in: Beiträge zur Geschichte des deutschen Versicherungswesens. Aus Anlaß des 60. Geburtstages von Peter Koch. Hrsg. von Heinz Leo Müller-Lutz/Karl-Heinz Rehnert. Karlsruhe 1995, S. 197–223, bes. S. 212.
- 2** Arno Surminski: Im Zug der Zeiten. 150 Jahre Victoria. Düsseldorf 2003, S. 20.
- 3** Thuringia. 100 Jahre einer deutschen Versicherungsgesellschaft. München 1953, S. 58. – Peter Koch: Pioniere des Versicherungsgedankens. 300 Jahre Versicherungsgeschichte in Lebensbildern 1550–1850. Wiesbaden 1968, S. 301–307.
- 4** Seit 2004: Generali.
- 5** Seit 1875: Victoria und seit 2010: Ergo.
- 6** Baldur Graf: Um 1850 wurde Reisegepäck pfundweise versichert. In: Versicherungswirtschaft 54, 1999, S. 991–992.
- 7** Heinrich Satter: Zum 50jährigen Bestehen der Europäischen Güter- und Reise-Versicherungs-Aktiengesellschaft, München 1969. – 100 Jahre sicheres Reisen. Europäische Reiseversicherung. Das Magazin zum 100. Jubiläum. München 2007. – Überblick zur Firmengeschichte. Die Europäische Reiseversicherung. München 2007.
- 8** Seit 2009: Munich Re.
- 9** Gustav Cruciger: Reisegepäckversicherung. In: Versicherungslexikon. Hrsg. von Alfred Manes. 3. Aufl. Berlin 1930, Sp. 1264–1267. – Klaus Gerathewohl: Rückversicherung. Grundlagen und Praxis, Bd. 2. Karlsruhe 1979, S. 772. – Hubert W. van Bühren: Die Reisegepäckversicherung. Diss. Köln 1979, S. 11–24. – Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft. Geschäftsbericht 1978/1979. 100 Jahre Münchener Rück 1880–1980, S. 46–48. – Hubert W. von Bühren/Irmtraud Nies: Reiseversicherung. 3. Aufl. München 2010, S. 2.
- 10** Zu Walter Schnackenberg: Münchner Maler im 19./20. Jahrhundert in sechs Bänden. Bearb. von Horst Ludwig, Bd. 6. München 1994, S. 46–48.
- 11** Seit 2006: Helvetia.
- 12** Der Anker Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft. Hundert Jahre 1858–1958. Wien 1958, S. 59. – 150 Jahre Helvetia Versicherungen. St. Gallen 2008, S. 54–57.
- 13** Elvia Reiseversicherungs-AG: Neuer Name Mondial Assistance International AG steht für weltweites Reisen. In: Versicherungswirtschaft 63, 2008, S. 1858.
- 14** Hubert W. von Bühren/Irmtraud Nies: Reiseversicherung. Rücktritt. Abbruch. Kranken. Gepäck. Kommentar. 3. Aufl. München 2010, S. 3.
- 15** Erich Pienitz: Reisegepäck- oder Kfz-Gepäckversicherung. In: Versicherungswirtschaft 12, 1957, S. 444–445.
- 16** Hans-Joachim Enge: Transportversicherung. In: Versicherungsenzyklopädie, Bd. 4, Wiesbaden 1991, S. 401–750, bes. 717–718. – Erich Quilitz: Transportversicherung, besondere Formen. In: Handwörterbuch der Versicherung HdV. Karlsruhe 1988, S. 889–894, bes. 893–894.
- 17** Hubert W. von Bühren: Grobe Fahrlässigkeit in der Reisegepäckversicherung: Grundsatzprobleme der Reisegepäckversicherung und AVBR 92 (Schriftenreihe Versicherungsforum 8). Karlsruhe 1992, S. 45–62.
- 18** Baldur Graf: Dienst am reisenden Publikum. Mit dem Tourismus kam die Gepäckversicherung. In: Versicherungswirtschaft 52, 1997, S. 877–878.
- 19** Allgemeine Versicherungsbedingungen. Textausgabe mit einer Einführung und einem ausführlichen Sachregister. Hrsg. von Heinrich Dörner. 6. Aufl. München 2009, S. 529–542.