



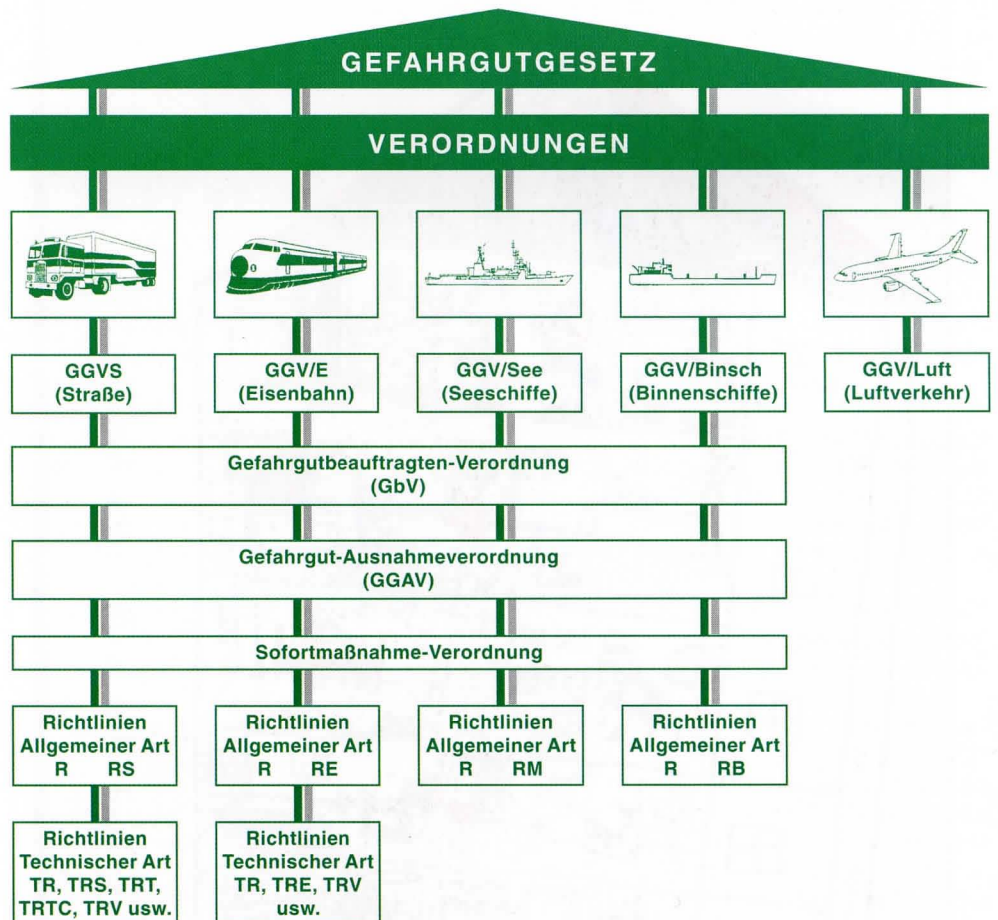
# Gefahrguttransporte in der Versicherungswirtschaft

## Einleitung

Jährlich werden in Deutschland ca. 230 Mio. Tonnen gefährliche Güter befördert. Davon entfallen 120 Mio. Tonnen auf Transporte im Straßenverkehr. Aufgrund des hohen Gefährdungspotentials der beförderten Stoffe und Gegenstände bedeuten diese Transporte ein nicht zu unterschätzendes Risiko für die Allgemeinheit. Abgesehen von den bei fast allen Unfällen entstehenden Sachschäden

bringen Gefahrgutunfälle häufig weitreichende Folgen für Mensch und Umwelt mit sich. Beispielhaft sei hier nur an den tragischen Unfall eines Kraftstofftransporters in Herborn erinnert.

Der Gesetzgeber hat mit der Verabschiedung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter und dem Erlass der Verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutverordnungen Straße, Eisenbahn, Seeschiffe, Binnenschiffe und Luftverkehr Rahmenbedingungen geschaffen, die den Gefahrguttransport regeln. Der genaue Aufbau des Gefahrgutrechts kann dem folgenden Schaubild (Abb. 1) entnommen werden.



Die Komplexität und Kompliziertheit dieser Vorschriften machen es für den Versicherungskaufmann in der Kraftfahrtabteilung nahezu unmöglich, das Gefährdungspotential derartiger Transporte abzuschätzen und eine risikogerechte Tarifierung durchzuführen.

Im folgenden möchte ich auf die Grundzüge der Gefahrgutverordnung Straße eingehen und daran die versicherungstechnischen Probleme im Umgang mit der Beförderung von gefährlichen Gütern deutlich machen.

## Gefahrgutverordnung Straße GGVS

Auf der Grundlage des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter wurde im Jahre 1985 die erste Neufassung der „Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße“ (Gefahrgutverordnung Straße - GGVS) erlassen. Wie der Titel schon aussagt, enthält die GGVS sowohl die Vorschriften für die innerstaatliche als auch für die internationale Beförderung gemäß dem ADR-Übereinkommen.

Bis heute wurde diese Verordnung fünfmal geändert. Dies hängt im wesentlichen mit der Anpassung der Rechtsvorschriften für innerstaatliche Beförderungen an das internationale Recht bzw. mit der Angleichung der verschiedenen, verkehrsträgerspezifischen Verordnungen zusammen.

Die GGVS regelt die Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße. Neben den Richtlinien für die Zulassung dieser Stoffe zur Beförderung beinhaltet sie die Vorschriften, die bei der Beförderung einzuhalten sind.

Andere Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen bleiben davon unberührt.

Grundsätzlich dürfen alle gefährlichen Güter, die gem. § 3 der GGVS zugelassen sind, befördert werden. Die Anforderungen an die für den Transport dieser Güter erforderliche Fahrzeug- und Behältertechnik sowie die Verpackung werden beschrieben. Darüber hinaus werden die Pflichten sämtlicher am Transport beteiligter Personen – Absender, Verloader, Beförderer, Fahrzeugführer, Halter und Empfänger – geregelt.

Vom Aufbau her unterteilt sich die GGVS in einen allgemeinen Teil und zwei umfassende Anlagen A und B mit diversen Anhängen (**Abb. oben**). Die wesentlichen Inhalte dieser Elemente werden im weiteren Verlauf kurz beschrieben.



In der Anlage A werden die verschiedenen Klassen der gefährlichen Güter definiert (**s. Schaubild S. 20**) und stoffspezifische Anforderungen festgelegt.

Der Teil II dieser Anlage setzt sich aus einer Stoffaufzählung und den besonderen Vorschriften für die einzelnen Gefahrstoffklassen zusammen. Hier werden stoffspezifische Vorgaben gemacht für die Verpackung, das Zusammenpacken, die Gefahrzettel und die Angaben im Beförderungspapier.

Der Umfang der GGVS wird besonders am Beispiel der Anlage A deutlich, wenn man die alphabetische Stoffaufzählung betrachtet, die derzeit 754 Seiten umfaßt und mehrere tausend Einzelstoffe beinhaltet.

Die Anhänge A.1 bis A.9 der Anlage A enthalten Vorschriften für die Prüfung bestimmter Stoffe, für die Verpackung, für Großpackmittel und die Gefahrzettel.

Die Anlage B bezieht sich auf das Transportmittel und den Beförderungsvorgang.

Im Teil I sind allgemeine Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter aller Klassen formuliert, die sich in die folgenden Abschnitte aufteilen:

### Beförderungsart

- ▶ Beförderungsmittel und Ausrüstung
- ▶ Betriebsvorschriften
- ▶ Beladen, Entladen und Handhabung
- ▶ Tankfahrzeuge, Gefäßbatterien und Tankcontainer

Hinzu kommen im Teil II Sondervorschriften, die sich auf die verschiedenen Gefahrstoffklassen beziehen.

## Anlage A

## Anlage B



Klasse	Bezeichnung der Klasse
1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoffen
2	Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase
3	Entzündbare flüssige Stoffe
4.1	Entzündbare feste Stoffe
4.2	Selbstentzündliche Stoffe
4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln
5.2	Organische Peroxide
6.1	Giftige Stoffe
6.2	Infektiöse Stoffe
7	Radioaktive Stoffe
8	Ätzende Stoffe
9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Die Anhänge B1.a bis B.8 beinhalten technische Bestimmungen für Tankbehälter, -werkstoffe, die elektrische Ausrüstung und die besondere Zulassung von Gefahrguttransportfahrzeugen. Darüber hinaus werden Anforderungen an die Schulung der Fahrzeugführer festgelegt. In den Listen I und II des Anhangs B.8 werden die Stoffe aufgeführt, bei deren Beförderung besondere Fahrwegregelungen gelten.

Nach diesen Ausführungen stellt sich nun die Frage, welche Bedeutung die GGVS für die Öffentlichen Versicherer hat.

## Versicherung und GGVS

Ottokraftstoff-, Diesel- und Heizöltransporte sind so gut wie jedem als typische Gefahrguttransporte bekannt. Die große Zahl und Vielfalt an Stoffen, die den Regelungen der GGVS unterliegen, hat jedoch zur Folge, daß auch im Stückgut-Container und Schüttgutverkehr regelmäßig die unterschiedlichsten Gefahrgüter transportiert werden.

Dies bedeutet für den Versicherer, daß nicht nur der Mineralölhändler mittels Tankfahrzeugen gefährliche Güter transportiert, sondern auch viele Speditionen, Containerdienste und Entsorgungsunternehmen solche Stoffe in unterschiedlichem Maße und Umfang befördern.

## Probleme bei der Risikobewertung

In den Vertragsformularen für die Kraftfahrtversicherung derartiger Unternehmen ist die Frage nach der Beförderung von Gefahrstoffen zwar enthalten; die Aussage, daß gefährliche Güter befördert werden, reicht für die Abschätzung des zu versichernden Risikos aber nicht aus.

Auch die Information, daß nur Stoffe bestimmter Gefahrklassen der GGVS transportiert werden, genügt nicht für eine Risikobewertung, da jede Klasse in der Regel noch drei Gefährdungsstufen enthält. Außerdem sagt z.B. die Entzündbarkeit eines Stoffes gem. der GGVS-Klassifizierung noch nicht viel über das Umweltgefährdungspotential bei einem Unfall aus.

Genauere Auskünfte als jene, die im Antragsformular abgefragt werden, kann der Spediteur oder Beförderer jedoch häufig kaum geben, da sich die Art bzw. Zusammensetzung der von ihm transportierten Güter ständig ändert.

Eine Einzelfallbetrachtung jeder Beförderung durch den Versicherer ist aus Kosten- und Zeitgründen, aber auch aus organisatorischen Gründen weder möglich noch zweckmäßig.

## Wege zu einem exakteren Verfahren

Man muß daher versuchen, auf der Basis der Informationen, die man, bedingt durch die Vorschriften der GGVS, über die Beförderung erhält, ein Verfahren zu entwickeln, das es ermöglicht, das Risikopotential von Gefahrgutbeförderungen zu ermitteln und zu bewerten.

Zweckdienlich können hier ferner die sonstigen Vorschriften – wie etwa das Chemikaliengesetz, die Gefahrstoffverordnung, der Katalog der wassergefährdenden Stoffe etc. – sein.

Daneben sollten die sonstigen Vorschriften der GGVS so aufbereitet werden, daß es für den Versicherer möglich wird, die Einhaltung der Anforderungen an die Fahrzeug- und Behältertechnik sowie die Verpackung und Sicherung der Ladung zu erkennen.

Aus diesen Gründen wurde vor kurzem ein Arbeitskreis bei der Westfälischen Provinzial Versicherung eingerichtet, der sich diesem Thema widmen soll. Sobald verwertbare Erkenntnisse vorliegen, wird an dieser Stelle darüber berichtet.