

Europäische Kommission
Generaldirektion für Energie und Verkehr
Referat TREN.E.1 – Landverkehrspolitik
Rue de la Loi 200
B-1049 Brüssel

per Mail:
tren-e1-consultation-transport@ec.europa.eu

Datum
18.07.2006

**STELLUNGNAHME ZUM KONSULTATIONSPAPIER
ÜBERARBEITUNG DER GEMEINSCHAFTLICHEN RECHTSVORSCHRIFTEN
ÜBER DEN ZUGANG ZUM STRASSENVERKEHRSMARKT UND ÜBER DEN ZU-
GANG ZUM BERUF DES GÜTER- UND PERSONENKRAFTVERKEHRSUNTER-
NEHMERS**

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V.**

Friedrichstraße 191, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Ansprechpartner:

Nils Bremke/Uwe Schieder
Abteilung Transportversicherung
u.

Schadenverhütung
Tel.: 030 / 20 20 - 53 65
Fax: 030 / 20 20 - 66 12

E-Mail: n.bremke@gdv.org

Peter Grass
Abteilung Haftpflicht- u.
Kreditversicherung
Tel.: 030 / 20 20 - 53 12
Fax: 030 / 20 20 - 63 12

E-Mail: p.grass@gdv.org

Zusammenfassung:

- Aus Sicht der Transportversicherer im GDV ist in Europa als Zugangsvoraussetzungen zum Straßenverkehrsmarkt eine Mindestausbildung im Bereich der Ladungssicherung einzuführen, da auf diesem Gebiet ein zu beseitigendes Defizit besteht.
- Aus Sicht der Haftpflichtversicherer im GDV ist eine verbindlich vorgeschriebene Berufshaftpflichtversicherung ein inadäquates Mittel, um die finanzielle Leistungsfähigkeit von Kraftverkehrsunternehmen zu gewährleisten.

www.gdv.org

www.tis-gdv.de

Zu Teil A

Frage 3 – Sollten für bestimmte Transportarten des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers höhere qualitative Voraussetzungen festgelegt werden? Falls ja, welche?

und

Frage 21 – Gibt es weitere Aspekte des Zugangs zum Straßenverkehrsmarkt, die die Beteiligten ansprechen möchten?

sowie

Zu Teil B

Fragen 16: Möchten Sie weitere Anmerkungen oder Vorschläge einreichen, die Sie bei der Überarbeitung der europäischen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers berücksichtigt sehen möchten?

Antwort Abteilung Transportversicherung und Schadenverhütung:

Als höhere qualitative Voraussetzung und weiterer Zugangsaspekt für den Güterkraftverkehr auf Europas Straßen treten die Transportversicherer im GDV für die Einführung eines europäischen Befähigungsnachweises über ausreichende Kenntnisse auf dem Gebiet der Ladungssicherung ein.

Die Erfahrungen, die die Sachverständigen der Schadenverhütungskommission im Fachausschuss (FA) Transport des GDV in den letzten 11 Jahren mit mangelnder Ladungssicherung gemacht haben, zeigen einen immensen Nachholbedarf bezüglich Kenntnisstand und Ausbildung auf dem Gebiet der Ladungssicherung.

Die Notwendigkeit dafür belegen die von Transportversicherern und Polizei ermittelten Zahlen deutlich:

- Bei 100 LKW-Unfällen pro Werktag, sind rund 25 % auf mangelhafte Ladungssicherung zurückzuführen und wären leicht vermeidbar gewesen.¹
- Allein im Regierungsbezirk Köln verursachen LKW-Fahrten 2.600 Unfälle jährlich. Nach den Unfällen infolge von Fahrstreifenwechseln ist die zweithöchste Unfallursache ungenügende Ladungssicherung.²
- Die Anzahl der Bußgeldverfahren gegen Verlader wegen mangelhafter Ladungssicherung im Lkw-Verkehr hat sich für den Berichtszeitraum 1999-2001 verdoppelt.³
- Für das Jahr 2004 sind für den LKW-Bereich Schäden aus Kfz-Haftpflicht und Schäden an den Fahrzeugen in Höhe von 1,55 Mrd. EUR erfasst worden.⁴
- An den beförderten Waren sind Schäden in Höhe von 50 Mio. EUR entstanden.⁵

Bei mehr als 800 kontrollierten Fahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland, die auf Initiative der Transportversicherer im GDV erfolgten, wurde festgestellt, dass über 70 % der kontrollierten Fahrzeuge Mängel bei der Ladungssicherung aufwiesen.⁶ Dabei waren bei ca. 40 % der Fahr-

¹ Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ) Nr. 6 v. 14.01. 2003.

² Untersuchung Polizeidirektion Köln 2005.

³ DVZ Nr. 130 v. 30.10.2001.

⁴ Schadenverhütungskommission im FA Transport des GDV.

⁵ Schadenverhütungskommission im FA Transport des GDV.

⁶ Autobahnkontrollen der Schadenverhütungskommission.

zeuge die Mängel der Ladungssicherung so gravierend, dass von der Ladung eine erhebliche Gefahr für Dritte ausging und die Polizei die Weiterfahrt untersagen musste.

Zu einem ähnlich erschreckenden Ergebnis gelangten österreichische Experten bei Kontrollen im Transitland Österreich.⁷

Als Hauptgrund, warum die Ladung nicht ordnungsgemäß gesichert war, wurde durch Befragung der festgestellten Fahrer neben einem gewaltigem Kosten- und Termindruck mangelndes Fachwissen festgestellt.

Hier sehen wir Ansatzpunkte für eine EU-gesteuerte Initiative zur Erhöhung der Ladungssicherheit durch eine Verbesserung der Kenntnisse und Fachkunde und einer damit einhergehenden Erhöhung der Sicherheit auf Europas Straßen.

Ladungssicherung ist sowohl für die meisten Unternehmer, als auch für die überwiegende Anzahl der Fahrer immer noch ein Fremdwort, bei dem die irrige Annahme, dass schwere Güter schon allein durch ihr Gewicht ausreichend gesichert sind, verbreitet ist. Gerade mit der immensen Gefahr, die durch verrutschende schwere Ladung nicht selten zum Kippen des LKWs oder Ladungsverlust führt, wird gedankenlos und leichtfertig umgegangen.

Anders ist die folgende Bildergalerie, die nur eine kleine Auswahl von sich oftmals wiederholenden ähnlichen Fällen zeigt, nicht zu erklären. Diese Bilder sind Teil einer Aufklärungskampagne der deutschen Transportversicherer, die diese monatlich zu Informationszwecken unter der Rubrik „Foto des Monats“ im Internet mit erläuternden Hinweisen für eine bessere Ladungssicherung (s. Bildunterschrift) veröffentlichen.



Ladung als Rammbock

Erläuterungen: http://www.tis-gdv.de/tis/foto/2006/2006_06.htm



Autobahn gepflügt

http://www.tis-gdv.de/tis/foto/2005/2005_11.htm

⁷ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Kaltenegger/Mesecke/Schwent: Studie zur Ladungssicherung auf LKW, Wien 2005.



Krankontergewichte in Hauswand abgeladen

http://www.tis-gdv.de/tis/foto/2004_06.htm



Curtainsider auf Abwegen

http://www.tis-gdv.de/tis/foto/2002_05.htm



Stahlrohre verschossen

http://www.tis-gdv.de/tis/foto/2003_02.htm



Reisebus mit Kindern dabei nur knapp verfehlt

http://www.tis-gdv.de/tis/foto/2003_02.htm



12 Tonnen halten doch von selbst!?

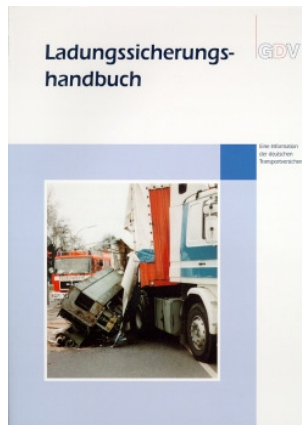
http://www.tis-gdv.de/tis/foto/2002_01.htm



Kipplaster

http://www.tis-gdv.de/tis/foto/2003_07.htm

Aufgrund solcher und ähnlicher Fälle halten es die Transportversicherer im GDV für unverzichtbar, dass die Anforderungen an die Ausbildung im Bereich der Ladungssicherung sowohl was die Inhalte als auch was die Tiefe der Kenntnisse betrifft, verschärft und zwischen den EU-Ländern harmonisiert werden. Nur durch eine intensive Ausbildung kann die Sicherheit von Transportabläufen zum Wohl der Bevölkerung und zum Nutzen der Logistikbranche erhöht werden. Hier sind nicht nur die Fahrer, sondern gerade auch die Fuhrunternehmer, die in der juristischen Verantwortlichkeit stehen, in der Pflicht, für entsprechende Ausbildung und Kenntnisse ihrer Fahrer zu sorgen und ihre Fahrzeuge mit Ladungssicherungs-Material auszurüsten.



Grundlage einer praktischeren und vertieften Ausbildung für künftige Ladungssicherungsexperten könnte dabei das von einem Expertengremium der deutschen Transportversicherer im GDV entwickelte Ladungssicherungshandbuch sein, welches neueste wissenschaftliche Erkenntnisse mit Praxisbeispielen zu sinnvollen Lösungsansätzen kombiniert. Die Inhalte des Ladungssicherungshandbuches sind im Internet unter <http://www.tis-gdv.de/tis/lshb/inhalt.htm> frei abrufbar.

Fazit:

Bei der Ladungssicherung besteht weder die erforderliche Rechtsklarheit in Bezug auf Mindestinhalte, noch auf einheitliche Normierungen. Gerade durch die Erweiterung der Europäischen Union und die durch den EG-Vertrag garantierten Freiheiten erhöht sich das Gefährdungspotential durch unzureichend ausgebildete Fuhrunternehmer und Fahrer erheblich. Nationale Alleingänge mit beschränktem Wirkungskreis verbieten sich zu Gunsten gesamteuropäischer Lösungen.⁸

In diesem Sinne wäre eine europäische Befassung mit dem Thema aus Sicht der deutschen Transportversicherer wünschenswert.

⁸ so auch Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Kaltenegger/Mesecke/Schwent: Studie zur Ladungssicherung auf LKW, Wien 2005.

Zu Teil B

Frage 13: Kommt eine verbindlich vorgeschriebene Berufshaftpflichtversicherung als Möglichkeit in Betracht, die genauer geprüft werden sollte? (ja/nein) Wenn ja, soll dieses System das gegenwärtig bestehende System ergänzen oder ersetzen? Wenn ja, welche Risiken und welche Mindestsicherheiten sollten durch eine derartige Versicherung abgedeckt werden?

Antwort Abteilung Haftpflicht- und Kreditversicherung:

Aufgrund der Abhängigkeit von Unternehmenshaftung und Haftpflichtversicherung wird vielfach die Einführung neuer Pflichtversicherungen vorgeschlagen. Insbesondere die folgenden Argumente werden zur Rechtfertigung dieser Pflichtversicherungen angeführt:

- Schutz des Geschädigten (auch der Umwelt) gegen eine Insolvenz des Schädigers sowie Schutz öffentlicher Mittel vor einer subsidiären Inanspruchnahme;
- Heranziehung der Risikoprüfung der Versicherer zur Überwachung der Einhaltung von Sicherheitsstandards.

Es wird dabei bewusst in Kauf genommen, dass bei der Bestimmung des Umfangs des Pflichtversicherungsschutzes pauschal ein Mindeststandard festgelegt werden muss, um möglichst einer Vielzahl denkbarer Verpflichteter Rechnung zu tragen. Damit werden zwangsläufig auch dem Risiko nicht angemessene Über- bzw. Unterversicherungen akzeptiert. Zudem wird der Versicherungspraxis durch das die Pflichtversicherung vorschreibende Gesetz und die darüber hinaus anwendbaren Bestimmungen eine Vielzahl an Restriktionen auferlegt.

Die daraus resultierenden Praxisprobleme, vor allem aber die nachteiligen Auswirkungen von Pflichtversicherungen werden von deren Befürwortern allerdings ganz regelmäßig aus den Augen verloren – obwohl diese von maßgeblicher Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft sind:

- Der Versicherungsschutz kann nur eingeschränkt auf den individuellen Absicherungsbedarf eines Unternehmens zugeschnitten werden. Durch die Pauschalierung des vorgeschriebenen Versicherungsumfangs müssen gerade kleinere und mittlere Unternehmen vielfach über ihren Absicherungsbedarf hinausgehenden Versicherungsschutz einkaufen und werden dadurch mit nicht gebotenen Mehraufwendungen belastet. Gegenüber den Großunternehmen, welche die Festlegung des Mindeststandards maßgeblich mit beeinflussen, werden diese Unternehmen daher überproportional mehr belastet.
- Bei neuen Haftungsrisiken und -tatbeständen benötigen die Versicherungsmärkte Zeit, um Informationen über die neuen Risiken generieren und den Versicherungsschutz entwickeln und fortschreiben zu können. Die Pflichtversicherung schreibt demgegenüber sofort einen Mindeststandard vor, durch den dieser Entwicklungsprozess und als Folge die breite Verfügbarkeit von Versicherungsschutz behindert wird. Der Weg zu weitreichendem Versicherungsschutz kann aber nicht verkürzt werden. In jedem Fall wird aufgrund der bei neuen Risiken ungesicherten Basis für die Versicherungspraxis der Versicherungsschutz massiv verteuert.
- Je umfangreicher der vorgeschriebene Versicherungsumfang ist, desto eher gehen für die Unternehmen Anreize zu einem aktiven Risikomanagement verloren. Gleichzeitig erschwert das enge gesetzliche Gerüst von Pflichtversicherungen den Versicherern die Vereinbarung von Anreizmechanismen, um ihre Versicherungsnehmer zu einem aktiven Risikomanagement anzuhalten. Pflichtversicherungen können daher – entgegen der Steuerungsfunktion des Haftungsrechts – sogar zu einem niedrigeren gesellschaftlichen Sicherheitsniveau führen.

- Pflichtversicherungen führen zu einem Mehr an Bürokratie und damit Mehrkosten auf Seiten der Behörden, der Versicherer und der Unternehmen, da Abschluss und Bestehen einer Pflichtversicherung dauerhaft überwacht werden müssen.

Im Übrigen können die Versicherer die ihnen teilweise zugeordnete Funktion als Überwacher von Sicherheitsstandards in behördenähnlicher Funktion nicht erfüllen: Sie sind Dienstleister ihrer Versicherungsnehmer und verfügen nicht über hoheitliche Kompetenzen. Zudem orientiert sich die Risikoprüfung der Versicherer an unternehmensindividuellen Entscheidungen und nicht an gesellschaftlichen oder rechtlichen Sicherheitsstandards.

Fazit:

Unternehmen und Versicherer werden durch Pflichtversicherungen in erheblichem Umfang in ihrer grundrechtlich geschützten Vertragsfreiheit und ihrer Risikopolitik eingeschränkt. Pflichtversicherungen behindern zudem bedarfsgerechte Versicherungslösungen und beeinträchtigen die Verfügbarkeit von Versicherungsschutz.

Haftpflichtversicherungsschutz ohne Versicherungspflicht vermeidet diese Nachteile, gewährleistet aber gleichwohl einen weitreichenden Drittschutz. Mittelfristig wird der Versicherungsumfang durch die Möglichkeit zur flexiblen Fortentwicklung sogar über den durch eine Versicherungspflicht vorgeschriebenen Umfang hinausgehen. Das Entwicklungspotential eines flexiblen Versicherungsmarktes schafft überhaupt erst eine weitreichende Versicherbarkeit.