

Schadenpotential bei Unfällen von Gefahrguttankfahrzeugen zur Beförderung von Benzin, Diesel, Heizöl oder Flüssiggas

1999, pp. 97 - 104 (#4)

Für den Versicherer stellt das Wagnis Gefahrguttransport, objektiv betrachtet, einen Produktionsfaktor mit erhöhtem Gefahrenpotential dar. Am Beispiel der Ermittlung der Bedarfsprämie wird dargestellt, mit welchen Methoden die DBV-Winterthur dieses Gefahrenpotential abschätzt. Ein besonderes Schadenpotential ergibt sich über den Ausbreitungspfad Atmosphäre. Hierzu werden exemplarisch einige Modellrechnungen dargestellt. Die Ergebnisse einer Haftpflichtschadenanalyse von Tankfahrzeugen zur Beförderung von Treibstoff oder leichtem Heizöl führen darüber hinaus zum Vorschlag, in Zukunft eine Differenzierung von Primär- und Sekundärschäden vorzunehmen.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Gwehenberger, J.](#): Schadenpotential bei Unfällen von Gefahrguttankfahrzeugen zur Beförderung von Benzin, Diesel, Heizöl oder Flüssiggas. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 37 (1999), pp. 97 - 104 (#4)

Inhaltsangabe

Untertitel "aus der Sicht eines Versicherungsunternehmens"

Der Autor legt die Ermittlung des sog. *Schadenbedarf* zur Abschätzung des Gefahrenpotential mit Modellrechnungen dar. Der Schadenbedarf wird auch als *Risikoprämie* bezeichnet. Problematisch ist bei den oben bezeichneten Fahrzeugen die geringe Anzahl versicherter Fahrzeuge (bspw. im Gegensatz zur Pkw-Versicherung), das heißt das zufallsbedingte Risiko möglicher Großschadenereignisse. Zur Abschätzung des Schadenbedarf wird bspw. das Paretomodell verwendet.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema

- [wikipedia - Risikoprämie](#)