

# Je komplexer das Risiko, desto höher die Anforderungen an die Versicherungsgesellschaft

Der Gotthard-Basistunnel ist ein historischer Meilenstein der Ingenieursbaukunst; aber auch ein wichtiges Stück Versicherungsgeschichte. Bei einem solchen Projekt geht es nicht nur darum, sich mit einer Versicherung gegen mögliche Schäden abzusichern, sondern die Zahl der Schäden mittels Risikomanagement möglichst tief zu halten.



**Von Harald Scheer**  
Head Construction Engineering Large & Special Risks  
Helvetia Versicherungen

Im Juni 2016 schreibt die Schweiz zum zweiten Mal Verkehrsgeschichte am Gotthard. Nach der Einweihung des Eisenbahntunnels von 1882 wird nun auch der Traum einer Flachbahnverbindung zwischen den Kantonen Uri und Tessin Wirklichkeit. 57 Kilometer lang ist der Tunnel unter dem Gotthardmassiv. Teil dieses Projekts sind weiter 15,4 Tunnelkilometer am Monte Ceneri. Das Bauwerk der Superlative war eine epochale Herausforderung für die Ingenieure. Es ist aber auch in die Versicherungsgeschichte eingegangen. Die geologischen Risiken waren zum Teil schwer abschätzbar. Entsprechend an-

spruchsvoll war die Versicherung des Jahrhundertbauwerks.

## Grösstes je übernommenes Versicherungsrisiko

Die Bauherrin AlpTransit Gotthard AG hatte entschieden, die Versicherungen des Tunnelbaus am Gotthard und am Monte Ceneri jeweils getrennt aususchreiben. Es sollten Gesellschaften mit hoher Bonität, profundem Fachwissen und leistungsstarkem Projektmanagement sein. Gewinner der Ausschreibungen für beide Bauplatzversicherungen war die Bietergemeinschaft der damaligen Nationale Suisse und Allianz Suisse.

Die beiden Versicherungsgesellschaften sind die einzigen Erstversicherer der Neat-Baustellen am Gotthard und teilen sich die Risiken der beiden Projekte über den Zeitraum von 2000 bis 2019 zu gleichen Teilen.

Die Vertragsführung übernahm Nationale Suisse, die sich 2015 mit Helvetia Versicherungen zusammenschloss und im Bereich Technischer Versicherungen und Grossrisiken über jahrzehntelange Erfahrung verfügte. Heute besteht das Neat-Projektteam von Helvetia aus einem Key-Account und zwei weiteren Ingenieuren. Auf der Schaden- seite arbeiten ebenfalls zwei Ingenieure im Team. Für rund 20 Jahre Konstanz und Kontinuität von der Dokumentation über das Berichtswesen bis hin zu den Risikoberechnungen sorgte eine eigens aufgebaute Administration. Insgesamt setzt sich das Tunnel-Team von Helvetia aus rund 10 Personen zusammen. Damit ein solches Projekt zu einem Erfolg wird, braucht es nicht nur grosse Erfahrung in der systematischen Erfassung von Gefahren ausserordentlicher Bauprojekte, sondern auch viel Beratungskompetenz.

## Risiken in und über dem Tunnel

Die beiden Versicherungsverträge mit der AlpTransit Gotthard AG für den Gotthard und den Monte Ceneri umfassen mehrere Bausteine: Bauwesen-, Montage-, Besucherunfall- sowie die Haftpflichtversicherung für Sach-, Personen- und Vermögensschäden.

Kerngeschäft der Tunnelversicherer ist vor allem die Wiederherstellung zerstörter Bauleistungen. Kommt es aus unvorhersehbaren geologischen Gründen zu Beschädigungen, deckt die Bauwesenversicherung den Aufwand ab,

um die alte Situation wieder herzustellen. Ein klassisches Beispiel dafür ist ein Bergsturz, bei dem Gestein in den bereits erstellten Tunnel stürzt und diesen beschädigt. Die Schadenhöhe wegen Vorfällen im Tunnel könnte mehrere Millionen Franken betragen, in aller Regel belaufen sie sich auf mehrere 100'000 Franken.

### Über 2'000 Grad heisse Flammen

Gefürchtet sind auch Feuer im Tunnel. Das Gotthard-Projekt ist glücklicherweise davon verschont geblieben. Auslöser können Kurzschlüsse bei den eingesetzten Maschinen oder auch leichtbrennbare Öle sein. Auch die Schweißarbeiten beim Einbau der Bahntechnik mit Temperaturen von zum Teil über 2'000 Grad können ein Risiko darstellen.

Ereignisse im Tunnel können auch zu oberirdischen Schäden führen. Diese betreffen in der Regel Dritte und sind in der Haftpflichtversicherung abgedeckt. Beispielsweise könnte sich die Oberfläche über der Röhre senken und zu Schäden an Strassen, Gebäuden oder Staudämmen führen. Bei der Neat war das nie der Fall. Ein Aspekt, den es beim Ceneri-Tunnel zu beachten galt, waren Erschütterungseinwirkungen auf darüberstehende Gebäude. Der Ceneri-Tunnel verläuft nämlich nicht nur unter bebautem Gebiet durch, zum Teil mit nur geringer Bodenüberdeckung, sondern wurde auch durch Sprengungen vorangetrieben.

Die auf der Baustelle beschäftigten Personen waren Suva-versichert. Dennoch hätten Personen-Haftpflichtfälle entstehen können. Zum einen haben rund 1,1 Millionen Besucher es sich nicht nehmen lassen, die Baustelle im

## Grossversicherungen weltweit

Der Flachbahntunnel durch die Alpen war für die Tunnelversicherer der heutigen Helvetia ein Leuchtturmprojekt. Doch an Arbeit mangelt es dem Bau-Versicherungsteam auch nach der Gotthard-Eröffnung nicht. Helvetia versichert weltweit eine Vielzahl von mittleren bis grösseren Dimensionen, wie zum Beispiel Cross-Rail in London, eine neue U-Bahn-Strecke quer durch London unter stark überbautem Gebiet.

Felsmassiv zu besuchen. Die damit verbundenen Risiken wurden durch eine Besucher-Unfallversicherung gedeckt. Neben den geordneten Besucherströmen gab es aber noch weitere Drittpersonen, die wegen der Neat-Baustelle hätten verunfallen können. Für solche Fälle bestand die Haftpflichtversicherung für Personenschäden.

### Gutes Risikomanagement zentral

Die Versicherung eines Tunnels vom Ausmass des Neat-Bauprojekts ist nicht nur hochkomplex. Je nach Bauphase sind auch die Anforderungen an die Versicherungsgesellschaften verschiedenartig. Die beiden Versicherungsgesellschaften waren von den Ausbrucharbeiten bis zur Inbetriebsetzung dabei und konnten so 20 Jahre lang Kontinuität von der Versicherungsseite her gewährleisten.

In der Regel zweimal jährlich hat Helvetia sämtliche aktiven Einzelbaustellen am Gotthard besucht und die Umsetzung der Sicherheitsmassnahmen unter Arbeitsbedingungen geprüft. Die Umsetzung des Risikomanagements vor Ort war in der Regel von sehr guter Qualität. Für Helvetia sind Bau-

stellenbesichtigungen nicht bloss Kontrollgänge, sondern vor allem auch Gelegenheiten, um zusammen mit den Bauverantwortlichen einen vertrauensvollen Informationsaustausch zu ermöglichen und immer aktuell den Fortschritt der Baustellen festzustellen. Auf dieser Grundlage hat sich während der Bauzeit ein Dialog zwischen Bauherrschaft und Versicherer entwickelt. Dieser hat es Helvetia nicht nur ermöglicht, die eigenen Annahmen zu den Risiken und dem Projekt als Ganzem zu reflektieren, sondern hat auch immer wieder Empfehlungen bewirkt, die auch umgesetzt wurden. Die enge Zusammenarbeit zwischen Bauverantwortlichen und Versichererkonsortium war ein wichtiger Faktor, um die Sicherheit des Jahrhundertprojekts positiv beeinflussen zu können und präventiv auf mögliche Schadenpotenziale einzuwirken.

### Ein Leuchtturmprojekt geht zu Ende

Inzwischen ist die Hauptarbeit am Gotthard abgeschlossen. Doch die Nacharbeiten dauern noch bis ins Jahr 2018 an. So müssen Lärmschutzwände gebaut und für den Bau benötigte Strassen zurückgebaut werden. Die letzte Baustellenbesichtigung hat am 15. März 2016 stattgefunden. Für Helvetia enden die Bauwesen-, Montage- und Besucher-Unfallversicherungen am 30. Juni 2016. Die Haftpflichtversicherung läuft noch bis Ende 2016. Danach rollt der fahrplanmässige Bahnverkehr durch den Tunnel. Am Monte Ceneri läuft der Versicherungsauftrag noch bis 2019.

*harald.scheer@helvetia.ch*  
*www.helvetia.ch/alpentransit*

## Technische Versicherungen: Vom Gotthard-Basistunnel bis zur Solaranlage

Bauwesen- und Montageversicherungen gehören zu den sogenannten Technischen Versicherungen. Mit solchen Versicherungen lassen sich eine Vielzahl von Sachen absichern. Neben Bauwerken der Superlative wie eben dem Gotthard-Basistunnel, gehören dazu auch die Erstellung von Gebäuden oder das Betreiben von Industrie- und Kraftwerkbetrieben, aber auch Photovoltaikanlagen und Erdwärmesonden.