

Kein Endscenario für Kfz-Versicherer

Vollautomatisierte Fahrzeuge werden Unfälle im Straßenverkehr auch in Zukunft nicht vermeiden

Caren Büning, Onnen Siems

Im Jahr 2013 schreiben die Kfz-Versicherer wieder rote Zahlen – neue Technologien stellen die Branche vor einen tiefgreifenden Wandel.

Die Zukunft war früher besser: Bis vor kurzem galt das Bonmot von Karl Valentin ganz besonders für die Kfz-Versicherer. Sollte die Kraftfahrt-Branche etwa in Zukunft nicht mehr gebraucht werden? Machen maximal sichere Straßen, immer weniger Unfälle und schließlich vollautomatisches Fahren die Assekuranz überflüssig? Diese Thematik stellten Meyerthole Siems

gen werden. Ein grundlegender Wandel für die Branche – aber nicht ihr Ende.

Eine Gegenüberstellung zeigte, wie unterschiedlich Italien und Österreich die Zukunftstechnologie „Pay how you drive“ (PHYD) umsetzen. In Italien können Autofahrer mit PHYD Beitragsermäßigungen von bis zu 45 Prozent erzielen, sagte Andrea Jurkic von der Generali. Für „schlechtes“ Fahren gibt es Aufschläge, für „gutes“ Fahren Abschläge. Nach den erfolgreichen PHYD-Piloten in Italien und Spanien plant die Generali eine Expansion nach Osteuropa. Auch in

Solvency II deutliche Korrekturen nach oben erwarten: So rechnete Kohlruss vor, dass das 200-Jahresereignis in Kasko für den Markt gemäß Standardformel bei einem Brutto-Cat-Risiko von ca. 0,8 Mrd. Euro liegt. Damit liegt das 200-Jahresereignis deutlich unter dem für 2013 erwarteten Schadenbedarf.

Wie der europäische K-Markt aus der Sicht einer Finanzanalystin aussieht, erläuterte Karin Clemens von Standard and Poor's. Während Italien ein Markt mit geringer Wettbewerbsintensität sei, sehe es in Deutschland, Frankreich und UK ganz anders aus: In Deutschland gewinnen Direktversicherer und Vergleichsportale zunehmend an Bedeutung, Autohersteller dringen weiter in den Markt. In Frankreich ist der Vertriebsweg über die „Bancassures“ im Kommen, UK ist stark geprägt durch die schon immer starke Bedeutung der Vergleichsportale und eine hohe Bestandsfluktuation durch die jährliche Vertragslaufzeit. Im relativen Vergleich profitiert der deutsche Markt von einem niedrigen Branchen- und Länderrisiko.

Neuer Ansatz für Grüne-Karte-System

Einen neuen Ansatz, um das „Grüne Karte“-Risiko auf Basis einer europäischen Unfallkarte zu kalkulieren, präsentierte Eike Meerbach (Scor). Die Grundidee ist ein Modell, das auf Exponierung basiert, nicht auf Schadenerfahrung. Das Grüne-Karte-System garantiert eine Versicherungskapazität entsprechend der minimalen gesetzlichen Deckungssummen im Unfallland. Die Relevanz für den deutschen Markt ist eher gering, da Deutschland zu den Ländern mit den größten Kompensationen in Europa gehört. Anders ist es in Osteuropa: „Insbesondere dort existieren nicht-proportionale RV-Deckungen mit vergleichsweise niedriger Priorität, deren Exponierung stark durch die Grüne Karte getrieben ist.“

Wie Verkehrssicherheit in Deutschland modelliert und prognostiziert werden kann, erklärte Reinhold Maier von der TU Dresden. Bis 2020 rechnet er mit einem Rückgang der Verkehrstoten und Schwerverletzten um bis zu 50 Prozent. ■

Caren Büning, Client Relationship Manager Germany, Scor Global P&C Deutschland; Onnen Siems, Geschäftsführender Gesellschafter der aktuariellen Beratungsgesellschaft Meyerthole Siems Kohlruss.



Tiefe Einschnitte für Versicherer:

Beim autonomen Fahren kann der Autolenker nicht mehr haftbar gemacht werden. Die Versicherungspflicht wird an den Hersteller übertragen, erklärt Simon Ulbrich von der TU Braunschweig.

Foto: TU Braunschweig

Kohlruss (MSK) und Scor Global P&C auf der diesjährigen K-Tagung zur Diskussion. 2013 wird die Sparte aufgrund verheerender Hagelereignisse erneut rote Zahlen ausweisen müssen. Zwar sei Kraftfahrthaftpflicht auf einem guten Weg, aber Kasko zieht die Sparte mit 14 Prozent versicherungstechnisch wieder ins Negative, erklären Robert Oberholzer und Onnen Siems.

Im Stadtverkehr überfordert

Vielfach gilt „vollautomatisches Fahren“ als Endscenario für die Branche. Während einfache Autobahnfahrten gut umsetzbar seien, wäre ein vollautomatisches Auto im Stadtverkehr schnell überfordert, sagte Simon Ulbrich von der TU Braunschweig. Vollautomatisierte Fahrzeuge werde es frühestens in 20 bis 30 Jahren geben. Unfallfrei werden sie wohl nicht sein. Für ein vollautomatisches Auto könnte nicht mehr der Fahrer haftbar gemacht werden – da er den Wagen nicht mehr steuert. Entsprechend würde die Versicherungspflicht auf den Hersteller übertra-

Österreich wird PHYD seit Jahren umgesetzt, wie Robert Wasner von der Uniqa aufzeigte. Bisher wurden 50.000 Policen gezeichnet. Eine Analyse ihres Fahrstils wollen die österreichischen Kunden, anders als die Italiener, nicht bekommen, wie Uniqa-Erhebungen zeigen. Indes ist der Durchschnittsbeitrag in Italien sehr hoch – so werden Einsparungen mit PHYD attraktiv. Nur so können italienische Kunden die nötige „Black Box“ in ihrem Auto kostenfrei erhalten, während sie in Österreich dafür zahlen müssen.

Über Solvency II und die LTGA-Studie unter dem Eindruck der niedrigen Zinssätze sprach Dietmar Kohlruss (MSK). Die LTGA-Ergebnisse hätten gezeigt, wie wandlungsfähig das Standardmodell ist. Wenn die Faktoren für Prämien-, Reserve- und Nat-Cat-Gestaltung verändert werden, könne sich dies erheblich auf das nötige Solvenzkapital auswirken. Einen Vorgeschmack böten die Änderungen, die in den Ansätzen von QIS6 und LTGA deutlich wurden. Die jüngsten Hagelereignisse und das Hochwasser ließen für