

Wird nun Geld verdient oder nicht?

Skepsis herrscht, wenn es um die künftige Entwicklung der Kfz-Versicherung geht. Ein differenzierender Blick auf die Zahlen signalisiert eher Entspannung.

Andreas Meyerthole, Ralf Assenmacher

Wer die ungeschminkte Wahrheit sucht, schaue in die Geschäftsberichte. Nicht Erwartungen werden dort strategisch formuliert, sondern es wird nüchtern Bilanz gezogen. Auf dieser Datengrundlage soll im Folgenden eine Einschätzung für die Kfz-Versicherung bis zum Jahr 2022 formuliert werden. An der Stelle der üblichen aktuariellen Prognosen soll hier ein handliches Modell mit transparenten Grundüberlegungen stehen.

Als Basis dienen die Bruttoergebnisse des Direktgeschäftes für den deutschen K-Markt. Kapitalerträge werden über die Nettoverzinsung der Schaden- und Unfallversicherer hinzugerechnet, angewandt auf die Bruttoschadenreserven der Branche. Unberücksichtigt bleiben das Rückversicherungsergebnis sowie eine Veränderung der stillen Reserven in den Rückstellungen für noch nicht abgewickelte Versicherungsfälle, die nach unserer Einschätzung nicht gesunken sind.

Diese Überlegungen beginnen mit einer guten Nachricht. Die Bilanz der vergangenen zehn Jahre muss sich nicht verstecken. 7,7 Prozent Umsatzrendite hat der Markt von 2002 bis 2011 erwirtschaftet. Bei einem unspektakulären versicherungstechnischen Ergebnis sind natürlich die Zinserträge der wesentliche Treiber; kein Wunder, wenn man bedenkt, dass auf jeden Euro Beitrag 2,50 Euro Schadenreserven kommen. Um abzuleiten, wie die kommenden zehn Jahre verlaufen, ist eine Einschätzung der zyklischen Effekte nötig: Nach welchem Muster ist die Rentabilität verlaufen, wie wird sie sich weiter entwickeln? Hierzu ein Blick auf die globalen Trends.

Die globalen Trends deuten auf Stabilität

Ausgegangen wird hier von einem Stückzahlwachstum von weiterhin circa 1,2 Prozent pro Jahr. Auf der Schadenseite wird, so die Annahme, die Schadenfrequenz weiterhin rückläufig sein, vielleicht unterbrochen durch witterungsbedingte Ausreißer. Beim Durchschnittsschaden gleichen sich zukünftig marktweit zwei antagonistische Effekte aus; die inflationsbedingten Steigerungen werden wie schon in den letzten Jahren durch



Betriebswirtschaftliche Brutto-Ergebnisse K-Gesamt
(in % der verdienten Brutto-Beiträge)

Quelle: Meyerthole Siems Kohlruss

Prozessoptimierung kompensiert. Die größte Unbekannte ist die Entwicklung des Prämienniveaus. Die teils hektische Amplitude der vergangenen Jahre ist für die Zukunft nicht mehr zu erwarten. Wir prognostizieren einen flacheren Verlauf des kommenden Zyklus.

Wachstumsmotor wird die K-Branche so allerdings nicht. Unter den genannten Annahmen werden in den nächsten zehn Jahren 225 Mrd. Euro an Beiträgen verdient, immerhin sieben Prozent mehr als in den abgelaufenen zehn Jahren.

Wie sehr kommt es auf die Versicherungstechnik an?

Eine weitere, entscheidende Variable ist die Entwicklung der Nettoverzinsung. In einem pessimistischen Szenario wird von einem Sinkflug auf zwei Prozent bis zum Jahr 2022 ausgegangen. Führt man die bisher genannten Parameter zu einer Prognose bis 2022 zusammen, ergibt sich hieraus eine Umsatzrendite von drei Prozent. „Desaströs“ ist dies sicher nicht. Die Lage wird auskömmlich bleiben, auch wenn die Luft dünner wird. Der folgerichtige Appell sollte lauten: „Wenn neue Zinserträge ausbleiben, kommt es auf die Versicherungstechnik an.“ Allerdings: Ein solcher Ruf nach auskömmlicher Versicherungstechnik ist keineswegs neu. Zuletzt war er dringlich zu hören, als vor zehn Jahren die Blase der New Economy platzte. Geschehen ist damals: nichts. So dünn wie behauptet war die Luft vor zehn Jahren offensichtlich nicht.

Heute wird ja viel lieber nach der Eigenkapitalrendite als nach der Umsatzrendite gefragt. Unabhängig vom geltenden Aufsichtsregime werden für Kraftfahrt in Zukunft wohl kaum mehr als 30 Prozent der Beiträge als Risikokapital vorzuhalten sein. Für die Jahre 2002 bis 2011 schraubt sich so die Eigenkapitalrendite in schwindelerregende Höhen und auch für die folgenden zehn Jahre wäre die Eigenkapitalrendite immer noch zweistellig.

Hin und wieder geht das Schreckgespenst der Inflation um. Wenn sie wirklich kommt, können die Unternehmen die Beiträge im Bestand und Neugeschäft relativ kurzfristig anpassen. Bewegt sich mit der Inflation dann auch der Zins nach oben, wird die eventuell notwendige Anpassung der Schadenreserven für Altschäden durch zusätzliche Erträge aus der Nicht-Technik kompensiert. Schließlich bleibt noch die im Mittel komfortable Dotierung der Schadenreserven. Sie lässt hoffen, dass viele (nicht alle) K-Versicherer auch längere Durststrecken überstehen werden.



Dr. Andreas Meyerthole ist Geschäftsführender Gesellschafter der aktuariellen Beratungsgesellschaft Meyerthole Siems Kohlruss (MSK).



Ralf Assenmacher ist aktuarieller Berater bei MSK.