

Kfz-Versicherung



Kraftfahrthaftpflicht-Millionenschäden



Dr. Stefan Clermont

Der Autor ist Spartenmanager für das Kraftfahrtgeschäft im Geschäftsbereich Deutschland – Österreich – Schweiz der Gen Re in Köln.

stefan.clermont@genre.com
Tel. +49 221 9738 262

Ebenfalls veröffentlicht in
Versicherungswirtschaft,
Nr. 19, 1. Oktober 2011

Welche Hebel bewegen den Rückversicherungspreis?

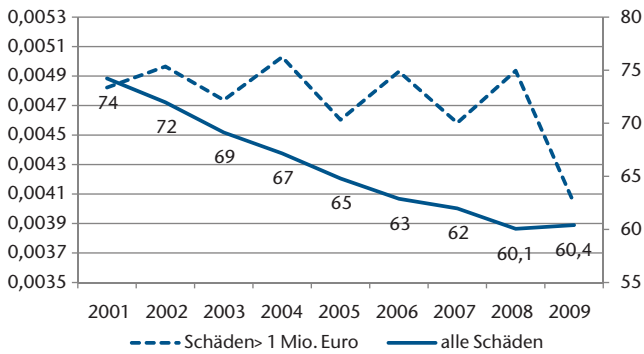
Großschäden – in der Kraftfahrthaftpflicht-Versicherung überwiegend Personenschäden – haben einen bedeutenden und oft unterschätzten Einfluss auf die Bewertung von Kfz-Versicherungsbeständen. Nicht nur kleinen und mittelgroßen Versicherern fällt eine Bewertung des Risikos von Millionenschäden auf der Grundlage ihrer eigenen Daten oft schwer, da es in der Regel an statistischer Masse fehlt. Gerade die Vorbereitung auf Solvency II verlangt die Beantwortung vieler Fragen, die ohne Rückgriff auf umfangreichere Datenaggregate nicht zu beantworten sind. Großen Rückversicherern liegen viele der benötigten Informationen vor; sie sind dort seit geraumer Zeit Gegenstand mannigfaltiger Analysen.

Die Gen Re startet mit dem vorliegenden Artikel eine jährliche Beitragsreihe, die einen Einblick in ihre Untersuchungen zum Thema Millionengroßschäden in Kraftfahrtversicherungsbeständen bietet. Wir werden fortlaufend nicht nur statistische Parameter publizieren und kommentieren (Teil 1), sondern auch verschiedene andere großschadenrelevante Themen beleuchten. Der vorliegende Beitrag befasst sich mit den maßgeblichen Faktoren in der Preiskalkulation für Schadenexzedentenverträge (Teil 2).

Teil 1 – Beobachtungen zur Entwicklung von Großschäden

Der deutsche Kfz-Versicherungsmarkt profitiert schon seit langem von einem Trend zu immer weniger Kraftfahrthaftpflichtschäden. Wie entwickeln sich demgegenüber die Millionengroßschäden? Abbildung 1 wirft, den (Meldejahr-) Statistiken des GDV für den Gesamtmarkt („Größenklassen-Statistik“) entnommen, einen Blick auf die vergangenen neun Jahre: Mit Ausnahme des Jahres 2009 pendelt die Zahl gemeldeter Großschäden ab einer Million Euro um etwa 4,8 Schäden pro eine Million Fahrzeuge. Dies erstaunt zunächst, da von Jahr zu Jahr nicht nur weniger Menschen bei Verkehrsunfällen getötet, sondern auch weniger Schwerverletzte in den Krankenhäusern behandelt werden.

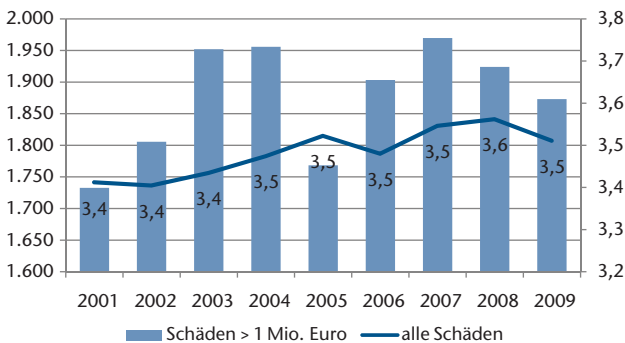
Abbildung 1 – Schadenanzahl pro Tsd. Jahreseinheiten (JE)



Quelle: GDV

Für eine Bewertung des Schadenaufwands im Meldejahr greifen wir nochmals auf die vom GDV aggregierten Marktdaten zurück. Aus Abbildung 2 wird deutlich, dass der Großschadendurchschnitt seit 2001 von etwa 1,7 auf 1,9 Millionen Euro gestiegen ist. Deutlich weniger stark stieg das Mittel aller Schäden unabhängig von ihrer Höhe (von 3,4 auf 3,5 Tausend Euro). Allerdings ist es voreilig, bereits daraus auf eine stärkere Schadenteuerung der Großschäden gegenüber den Normalschäden zu schließen: Die hier dargestellten Großschäden bestehen naturgemäß fast vollständig aus relativ pauschalen Eingangsreserven. Die Daten müssten vorher auf Entwicklungen in der Reservierungspraxis (Diskontierungszinssätze, Sterbetafeln, etc.) untersucht und ggfs. bereinigt werden. Ferner wäre auch die hohe Volatilität der einzelnen Jahreswerte mathematisch sauber zu interpretieren.

Abbildung 2 – Schadendurchschnitt in Tsd. Euro



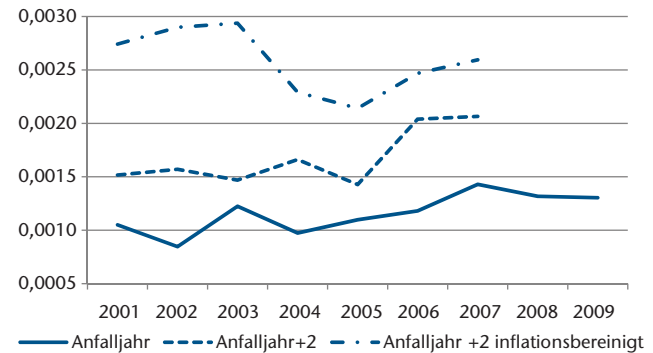
Quelle: GDV

Wie haben sich nun Großschadenanzahl und -aufwände nach ihrer Meldung in die GDV-Statistik weiterentwickelt? Welchen Einfluss haben zum Beispiel Korrekturen der Eingangsréserven, wie wirken sich Spätschadenmeldungen aus? Das bedeutet, dass wir Großschäden nun aus dem Anfalljahrblickwinkel betrachten wollen. Dazu wurde ein Datenbestand der Gen Re ausgewertet, der ausreichend groß ist, um statistische Aussagen zum Anfalljahr-Verhalten von Großschäden im Markt treffen zu können.

Abbildung 3 bildet den Verlauf der Großschadenanzahl (für Schäden ab zwei Millionen Euro) im Anfalljahr und nach zwei weiteren Abwicklungsjahren ab: Im Grundjahr, also vor Abwicklung, steigt sie in einem stabilen Aufwärtstrend von rund 1,1 Schäden pro eine Million Fahrzeuge bis auf rund 1,3. Zwei Abwicklungsjahre später lassen sich im Schnitt bereits 50 % mehr Schäden zählen. Ursächlich sind sowohl Spätschäden als auch solche Schäden, die durch Nachreservierungen erst im zweiten und dritten Jahr nach der Erstmeldung über die Zwei-Millionengrenze gestiegen sind.

Um diese Daten zur Prognose künftiger Schäden nutzen zu können, benötigt man ein von der Schadenteuerung bereinigtes Bild der historischen Schäden. Eine Inflationsbereinigung auf das Niveau von 2011 mit dem amtlichen Lohn- und Gehaltsindex zuzüglich einem jährlich (beispielhaft) zweiprozentigen Zuschlag für die superimposed inflation (siehe dazu auch weiter unten) hat einen signifikanten Einfluss: Sie erhöht die Schadenanzahl im Mittel um weitere 50 % auf 2,6. Diese einfachen Beobachtungen belegen, dass der Blick auf die historischen Schäden im Grundjahr alleine zu einer beträchtlichen Unterschätzung des aktuellen Großschadenrisikos führen würde.

Abbildung 3 – Schadenanzahl (>2 Mio. Euro) pro Tsd. JE

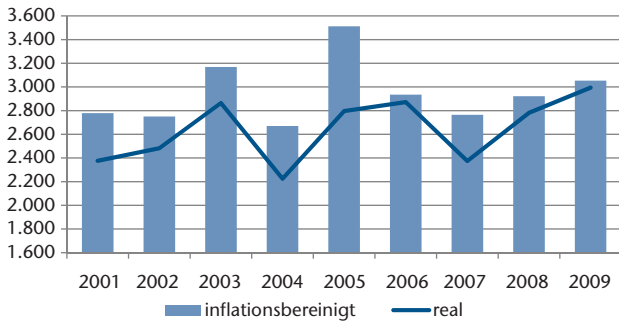


Quelle: Gen Re

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung des Schadendurchschnitts im Anfalljahr auf. Dieser nimmt im Betrachtungszeitraum von etwa 2,4 auf 3 Millionen Euro zu, was einer jährlichen Verteuerung von 3 % entspricht. Auch an dieser Stelle wäre es übereilt, daraus eine Schätzung der Großschadeninflation abzuleiten.

Eine wie bereits weiter oben durchgeführte Inflationsbereinigung erhöht den Schadendurchschnitt um gut 10 % und spiegelt damit die heutigen Wertverhältnisse wider.

Abbildung 4 – Schadendurchschnitt (>2 Mio. Euro) Anfalljahr, Erstreservierung, in Tsd. Euro

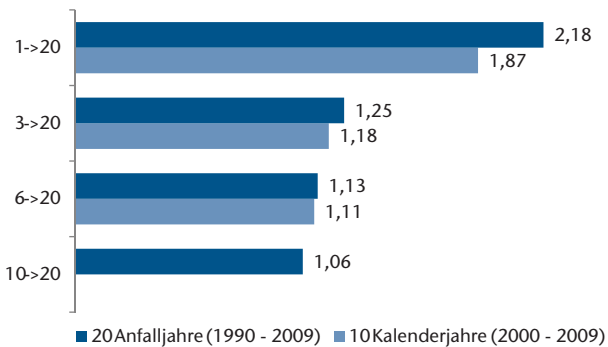


Quelle: Gen Re

Während Abbildung 4 die Erstreservierung im Anfalljahr zeigt, geben die sog. Tailfaktoren Aufschluss über die Abwicklung des Schadenaufwands in den nachfolgenden Jahren. Einige werden in Abbildung 5 aufgelistet: Zum Beispiel stieg der Gesamtaufwand aus Schäden ab zwei Millionen Euro im Lauf von zwanzig Jahren gegenüber der Erstreservierung um 118 % (Faktor 2,18), abgeleitet aus der Beobachtung der letzten 20 Jahre (1990 - 2009). Diese recht üppig erscheinende Schlechterabwicklung beruht zwar zu einem bedeutenden Teil auf Spätmeldungen im zweiten und dritten Abwicklungsjahr. Aber auch nach dem dritten Jahr, und damit bereinigt um diesen Spätmeldungseffekt, erhöht sich der Aufwand noch merklich um ein Viertel (Faktor 1,25). Hier spielt die Abwicklung abgezinster Rentenreserven die Hauptrolle. Aus diesem Grund ist auch jenseits von 20 Abwicklungsjahren mit Abwicklungsverlusten zu rechnen.

Im Lauf der vergangenen zehn Jahre sind die Erstreservierungen offensichtlich sicherer geworden. Dafür sprechen die niedrigeren Faktoren für den Zeitabschnitt 2000 - 2009.

Abbildung 5 – Tailfaktoren bis zum 20. Abwicklungsjahr



Quelle: Gen Re

Teil 2 – Welche Hebel bewegen den Rückversicherungspreis?

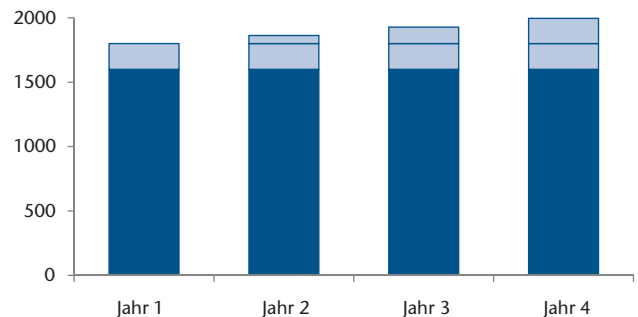
Die wirkungsvollste und daher geläufigste Methode, das Risiko von Kraftfahrthaftpflicht-Großschäden zu steuern, ist die Rückversicherung über einen Schadenexzedenten. Im Folgenden werden Einflussfaktoren besprochen, die den Preis für eine solche nichtproportionale Rückdeckung maßgeblich bestimmen, und es wird untersucht, wie diese zusammenhängen.

Inflation und Schadenbedarf

Während es im ersten Teil dieses Beitrags um die Entwicklung von Großschäden vom ersten Euro an ging („from ground up“), wird nun der an den Rückversicherer abgegebene Teil betrachtet, d. h. der Teil des Schadens oberhalb einer vertraglich festgelegten Schwelle, der sog. Priorität. Sofern die Priorität von Jahr zu Jahr konstant bleibt, leuchtet schnell ein, dass sich eine Schadenteuerung erheblich stärker auf den rückversicherten Schadenanteil auswirkt als auf den Originalschaden. Ein Beispiel dafür gibt Abbildung 6: Für einen Schaden von 1,8 Millionen Euro verdoppelt sich der mit einer Priorität von 1,6 Millionen Euro rückversicherte Anteil innerhalb von nur drei Jahren, während sich der Originalschaden nur um 3,5 % jährlich verteuert. Damit sinkt der reale Wert der Priorität. Dieses Problem wird vor allem aufgrund der langen Abwicklungszeiten von Personenschäden gravierend.

Die Verwendung sog. Anpassungsklauseln verfolgt zwar das Ziel, das ursprüngliche Aufteilungsverhältnis zwischen den Schadenanteilen des Erst- und Rückversicherers wiederherzustellen, und zwar gekoppelt an einen Index. Problematisch ist jedoch, dass die Teuerung eines Personengroßschadens durch den in Deutschland üblichen amtlichen Lohn- und Gehaltsindex nur teilweise erfasst wird. Vor allem die Entwicklungen von Heil- und Pflegekosten sorgen für eine zusätzliche („superimposed“) Teuerung. Diese hat in der Vergangenheit das Inflationsrisiko des Rückversicherers gegenüber dem des Erstversicherers erhöht und dürfte es auch künftig tun. Die überproportional starke Auswirkung auf den rückversicherten Anteil wird durch die gängigen Anpassungsklauseln also lediglich gelindert.

Abbildung 6 – Entwicklung Schadenexzedent und Eigenbehalt (in Tsd. Euro, bei 3,5 % Inflation p. a.)



Quelle: Gen Re

Tarfniveau in der Erstversicherung

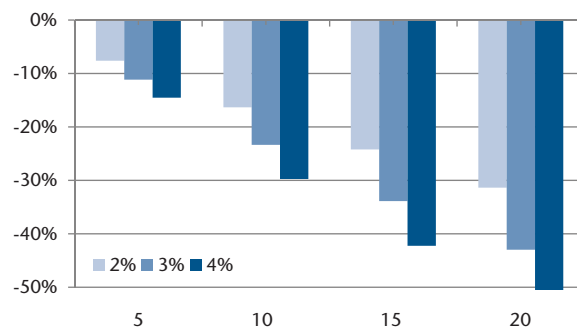
In der Regel wird der Preis für einen Schadenexzedentenvertrag als Prozentsatz der Originalprämie des rückzudeckenden Bestands ausgedrückt, die sog. Rückversicherungsrate. Deshalb führt eine Verringerung der Originalprämien zu höheren Rückversicherungsrate und umgekehrt. Die alleine darauf zurückgehenden Ratenbewegungen können erheblich sein. Zum Beispiel wurden allein durch die Abwärtsbewegung der Erstversicherungstarife seit 2004 Anhebungen der Raten um mehr als 20 % notwendig.

Kapitalertrag

In der Kraftfahrthaftpflicht-Versicherung handelt es sich bei Millionenschäden fast ausschließlich um Personenschäden, für die häufig über viele Jahre, oft Jahrzehnte Zahlungen geleistet werden. Weil dagegen die (Erst- und Rückversicherungsprämien bereits im Anfalljahr vereinbart werden, reduzieren wir den im Rahmen der Preiskalkulation erwarteten ausregulierten Endschaten um potenzielle zukünftige Kapitalerträge. Diese „Rabattierung“ ist eine entscheidende Stellschraube. Abbildung 7 stellt die reduzierende Wirkung auf den nominellen Schadenbedarf dar, beispielhaft für unterschiedliche Zinssätze und Durationen (= „durchschnittliche Verzinsungsdauern“). Wird zum Beispiel ein Schaden mit einer Gesamtzahlung von einer Million Euro nach zehn Jahren abgefunden, ist darauf ein potenzieller Kapitalertrag von rund 16 % bzw. 160 Tausend Euro anzurechnen, falls für diesen Zeitraum von 2 % Zinsen auszugehen ist.

Die Entwicklung der Rückversicherungspreise hängt demnach gravierend mit den zu erwartenden Kapitalmarkterträgen zusammen. In Zeiten steigender Zinsen kann dieses Ertragspotenzial so hoch sein, dass es die Schadensteuerung überlagert und für stabile Rückversicherungspreise sorgt. Sinkende Zinsen bewirken jedoch das Gegenteil: Der potenzielle Zusatzertrag aus der Kapitalanlage reduziert sich und führt zu höheren notwendigen Rückversicherungsrate. Da die Zinsen in der Regel der Inflation folgen, ergeben sich daraus jedoch keine allzu sprunghaften Preisänderungen.

Abbildung 7 – Einfluss des Kapitalertrags auf RV-Preis (für unterschiedliche Durationen und Zinssätze)



Quelle: Gen Re

Fazit

Eine der ausschlaggebendsten Komponenten in der Preisbestimmung eines Schadenexzedentenvertrags ist die Großschadenteuerung. Sie geht in überproportionalem Umfang zu Lasten des Rückversicherers. Aufgrund der langen Abwicklungszeiten bei großen Personenschäden nimmt der Rückversicherer dem Erstversicherer gemäß der Konstruktion des Schadenexzedenten, selbst unter Verwendung von Indexklauseln, ein erhebliches Inflationsrisiko ab.

In den vergangenen Jahren wurden zusätzlich dazu aufgrund des Tarifwettbewerbs und der Niedrigzinsphase merklich höhere Rückversicherungsrate notwendig, auch wenn sich dieser Effekt in den tatsächlichen Preisen nicht immer vollständig widerspiegelt hat. Dementsprechend müsste eine Trendwende auf der Kapitalanlageseite schon sehr deutlich ausfallen, um mehr als einen nur leicht dämpfenden Effekt auf den notwendigen Ratenanstieg auszuüben. Rein kalkulatorisch gesehen würde eine Wende in Richtung wieder steigender Zinsen keinesfalls automatisch sinkende Rückversicherungspreise rechtfertigen.

