

Die deutsche Autoversicherung: Wiederholt sich die Geschichte?

Achim Bosch, Köln

Seit Mitte 2004, also seit nun fast drei Jahren, freuen sich die deutschen Autofahrer über ständig sinkende Beiträge für ihre Versicherung. Unabhängig davon, ob ein Kunde zu einem anderen Anbieter wechselt oder bei seiner eigenen Gesellschaft nach einem neuen Tarif fragt: Abgesehen von einigen wenigen Segmenten lohnt sich für ihn der recht geringe Aufwand, um seine Versicherungskosten zu optimieren. Inzwischen haben die Versicherer ihre Tarife im Durchschnitt um über 10 Prozent in der Kraftfahrt-Haftpflicht- und 12 Prozent in der Vollkasko-Versicherung abgesenkt. In einzelnen, nicht zu vernachlässigenden Segmenten reduzierten sich die Beiträge sogar um 20 Prozent und mehr (siehe Abbildung 1).

Kaum ein Versicherer hat sich dieser Entwicklung entzogen. Zwar läuteten Unternehmen mit vergleichsweise hohen Kostensätzen und demzufolge hohen Tarifen die Preisrunde ein, jedoch hatten ein Jahr später nahezu alle anderen Gesellschaften nachgezogen. Die früheren Abstände zwischen den Marktteilnehmern waren damit wieder hergestellt – allerdings auf einem deutlich niedrigeren Niveau.

Dieses Verhalten ging natürlich nicht spurlos an den Marktergebnissen vorüber, und doch lagen die Erträge auch im Geschäftsjahr 2006 immer noch auf einem guten Niveau. Dieser Artikel soll die Gründe für diese scheinbare Diskrepanz aufzeigen und die Aussichten für die Jahre 2007 und 2008 darlegen. Zunächst zum abgelaufenen Jahr 2006. Die folgenden Daten sind Schätzungen auf Anfalljahrbasis, d.h. nach endgültiger Abwicklung aller im betreffenden Jahr angefallenen Schäden (die durchaus länger als 40 Jahre dauern kann).

Die Tarifpolitik der Versicherer hat sich in den Beitragseinnahmen deutlich niedergeschlagen. Sie sanken um etwa 800 Mio Euro (-3,7%) auf 21,2 Mrd Euro, und das, obwohl der Bestand an versicherten Fahrzeugen leicht gestiegen ist. Die Durchschnittsbeiträge gingen gemäß den monatlichen statistischen Informationen des GDV in K-Haftpflicht um ca. 4,5 Prozent, in Vollkasko um 5 Prozent und in Teilkasko um 4 Prozent zurück. Im Durchschnitt zahlte ein Versicherungsnehmer nur noch 244 Euro für seine Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung. Dies entspricht dem Stand von 1999,

dem für die Versicherer vermutlich bisher schlechtesten Jahr in der deutschen Autoversicherungshistorie.

Trotzdem hielt sich der Ertragsrückgang in Grenzen, und das ist auf die wieder einmal hervorragende Schadenentwicklung zurückzuführen. Unseren auf den o.g. GDV-Daten gegründeten Schätzungen zufolge dürfte der Schadenbedarf, d.h. der im Durchschnitt auf einen Vertrag entfallende Schadenaufwand in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung um etwa 2,5 Prozent gesunken sein. Die Vollkasko- und die Teilkasko-Versicherung verzeichneten zwar leichte Anstiege, angesichts der im Vergleich zum Vorjahr deutlich höheren Hagelschadenlast (Leipzig und Villingen/Schwenningen) sind jedoch auch diese Zahlen als gut zu bezeichnen.

Insgesamt schätzen wir für das Anfalljahr 2006 ein versicherungstechnisches Marktergebnis von +3,8 Prozent. Obwohl es etwa 45 Prozent unterhalb des Vorjahreswerts liegt, kann man damit angesichts des scharfen Wettbewerbs in der Sparte zufrieden sein. Waren die Tarifänderungen der letzten Jahre also – zumindest im Marktdurchschnitt – trotz der deutlichen Nachlässe angemessen? Werden sich die außerordentlichen Verluste aus dem letzten Preiszyklus demnach nicht wiederholen?

Wir versuchen uns der Beantwortung dieser Fragen auf zwei Weisen zu nähern: Durch eine Ergebnisprognose für das Anfalljahr 2007 und durch einen Vergleich von altem und neuem Zyklus, der einen ersten Blick auf das Jahr 2008 erlauben soll.

Eine große Rolle für das Ergebnis 2007 spielt natürlich der Verlauf der Beitragsein-

nahmen, über den bisher noch keine konkreten Zahlen vorliegen. Eine detaillierte Analyse der Tariflandschaft für das Neu- und Ersatzgeschäft, wie sie unsere Gesellschaft seit Jahren durchführt, liefert jedoch einige Anhaltspunkte.

Erste Anzeichen für einen Kurswechsel

Bis zum 1. 1. 2007 hat sich das Tarifniveau in allen Sparten um weitere 2 Prozent verringert. Angesichts des viel deutlicheren Rückgangs in den beiden Jahren zuvor erscheint dies moderat. Es gibt sogar erste Anzeichen für einen Kurswechsel: Zwar sind Versicherer, die im sehr preisbewussten Segment tätig sind und daher ohnehin schon niedrige Beiträge angeboten haben, nochmals preisgünstiger geworden, aber es marschieren nicht mehr alle Versicherer in dieselbe Richtung. Insbesondere serviceorientierte Gesellschaften mit Außendienst haben die Preise wieder etwas angehoben.

Entwicklung 2007 wie gehabt

Nun bedeutet ein sich abschwächender Rückgang des Tarifniveaus für das Neu- und Ersatzgeschäft nicht zwingend eine analoge Entwicklung im Durchschnittsbeitrag für den Gesamtbestand. Der Verlauf dieser für den Ertrag entscheidenden Größe ist gegenüber der Erstgenannten zeitverzögert, weil sich die Neugeschäftstarife nur relativ langsam in den Gesamtbestand umsetzen. Entsprechendes hat sich bereits im ersten Preiszyklus zwischen 1996 und 1999 gezeigt. Abschätzungen auf Basis plausibler Annahmen über das Wechselgeschäft und Informationen aus dem Kreis unserer Kunden über Anpassungen im Bestandsgeschäft deuten auf eine analoge Entwicklung in 2007 hin. Wir erwarten daher einen Rück-

gang in ähnlicher Größenordnung wie in 2006: -4 Prozent in Kraftfahrt-Haftpflicht, -4,5 Prozent in Vollkasko und -3 Prozent in Teilkasko. Ein Kunde zahlt damit im Jahr 2007 für seine KH-Versicherung in etwa soviel wie 1984/85.

Wie die Abbildung 2 veranschaulicht, ist die Beitragsentwicklung im aktuellen Preiszyklus dem früheren durchaus ähnlich. Zwar fällt der Rückgang nicht ganz so drastisch aus, jedoch „startete“ der erste Zyklus von einem viel besseren Ergebnisniveau, und es konnten sehr viel höhere Kapitalerträge erwirtschaftet werden. Insofern kann man durchaus von ähnlichen Verläufen sprechen.

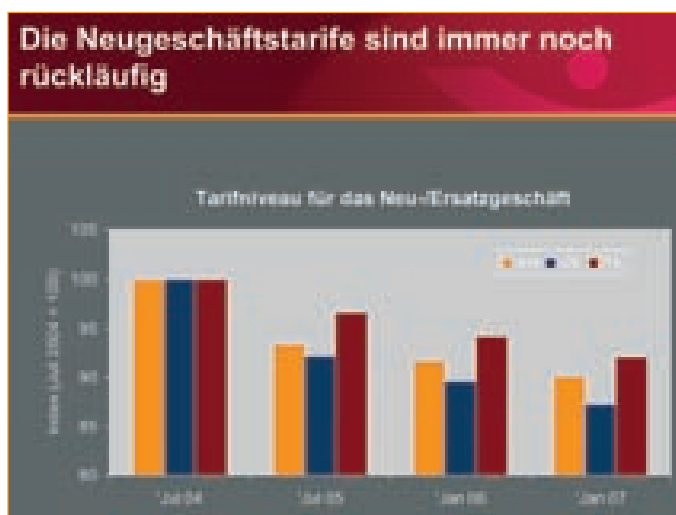


Abbildung 1

Die Beitragsentwicklung in 2004 – 2007 ist derjenigen aus 1995 – 1998 sehr ähnlich

Auch die Ergebnisse der beiden Zyklen ähneln sich auffällig

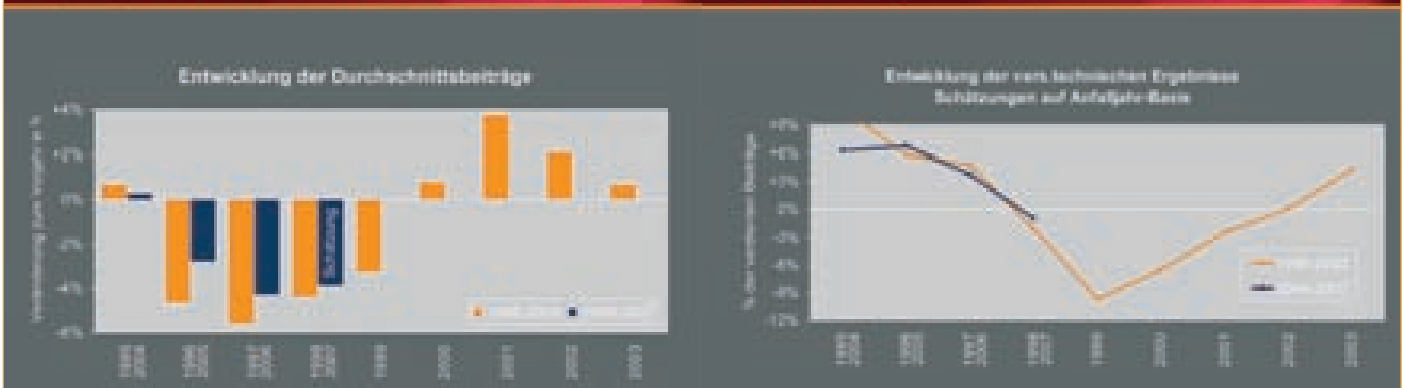


Abbildung 2

Gefahren für die Ergebnisentwicklung

Diese Aussage signalisiert natürlich eine Gefahr für die Ergebnisentwicklung. Im letzten Zyklus fiel das Jahr mit dem ersten technisch negativen Ergebnis nämlich in genau das Jahr, in dem sich der Preisverfall erstmals wieder abschwächte (1998). Letzteres gilt vermutlich gleichermaßen für 2007. Ist dann auch wieder ein technischer Verlust zu erwarten?

Das hängt von der Schadenentwicklung ab, zu der uns noch keine Informationen vorliegen. Wir können jedoch keinen plausiblen Grund vorbringen, warum sich die seit einigen Jahren anhaltende günstige Schadenentwicklung (ohne Berücksichtigung von Elementarschäden) nicht auch in 2007 weiter fortsetzen sollte. Sie wird allerdings von einem exogenen Faktor beeinflusst: der Mehrwertsteuererhöhung. Nach GDV-Schätzungen wird sie die Schadendurchschnitte um etwa 1,5 Prozent in der Kraftfahrt-Haftpflicht- und um 2 Prozent in den Kaskosparten erhöhen, sodass wir insgesamt von leicht steigenden Schadenbedarfen für das neue Jahr ausgehen müssen.

Für 2007 erwarten wir daher einen weiteren Anstieg der Endschadenquote für K-Ge-

samt um 4%-Punkte und – bedingt durch den Beitragsrückgang – einen leichten Anstieg der Kostenquote. Damit würde sich erstmals wieder ein technischer Verlust in Höhe von etwa 1 Prozent der verdienten Beiträge ergeben. Berücksichtigt man zusätzlich die Kapitalerträge, die damals wie heute auf die im Anfalljahr zur Verfügung stehenden Mittel erwirtschaftet wurden bzw. werden können, so liegen die geschätzten Gesamtergebnisse für 1998 und 2007 in etwa auf gleicher Höhe. Ob sich das zur Risikoabdeckung notwendige Kapital mit einem solchen Ergebnis noch angemessen verzinst, hängt von den spezifischen Umständen in jedem einzelnen Unternehmen ab.

Die Parallelen zwischen dem alten und neuen Preiszyklus lassen sich weiter fortsetzen. Die allgemeine wirtschaftliche Lage hat in 1998/1999 zu einem Wirtschaftsaufschwung geführt. Man vermutet, dass der – im Nachhinein – als Ausreißer zu behandelnde Anstieg der Schadenbedarfe insbesondere in 1999 zum großen Teil hierauf zurückzuführen ist, denn eine boomende Wirtschaft bedeutet tendenziell einen Anstieg der Fahrleistung und damit auch der Unfallhäufigkeit. Die Schadenbedarfe lagen damals fast 4,5 Prozent über dem längerfristigen Trend.

Weitersteigende Schadenbedarfe

Gemäß den Wirtschaftsdaten liegt ein solches Szenario für 2008 durchaus wieder im Bereich des Möglichen, und dies hätte gravierende Folgen für die Marktergebnisse. Unter der Annahme konstanter Tarife ergäbe sich dann ein technischer Verlust von 6 bis 7 Prozent der verdienten Beiträge (anstatt etwa 3,5% bei einer Fortschreibung der aktuell günstigen Schadenverläufe). Im letzten Marktzyklus waren danach noch zwei weitere Verlustjahre zu verkraften, was für 2008 bis 2010 ein Gesamtverlust von 12 bis 15 Prozent eines Jahresbeitrags bedeuten würde.

Wiederholt sich also die Geschichte? Zwar existieren viele Parallelen zwischen den beiden Preiszyklen, die Sensibilität der Marktteilnehmer für die Folgen schlechter Ergebnisse ist jedoch gestärkt. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit könnten bei der Mehrzahl der Unternehmen dazu führen, dass der aktuelle Zyklus kein so tiefes Tal erzeugen wird wie der letzte.

Der Autor: Achim Bosch (bosch@genre.com) ist Marktreferent und Spartenmanager für die Kraftfahrtversicherung im Geschäftsbereich Deutschland der Kölnischen Rückversicherungs-Gesellschaft AG.