

Autoversicherung: Gute Ergebnisse durch günstige Schadenentwicklung – wie lange noch?

Marktergebnis 2003 und Prognose 2004

Nach langen Jahren teilweise extrem schlechter Ergebnisse im deutschen Kraftfahrtversicherungsmarkt blickt die Versicherungswirtschaft endlich wieder einmal auf ein wirklich gutes Jahr 2003 zurück. Die wesentlichen Ursachen hierfür sind: Die Einsicht, dass zu niedrige Tarife weder kurz- noch langfristig sinnvoll sind, und vor allem ein Schadenverlauf, der seit mehreren Jahren weit unterhalb der langjährig zu beobachtenden Entwicklung liegt – letzteres gilt für 2003 in ganz besonderem Maße.

Die Ergebnisprognosen beziehen sich – wie immer in unseren Analysen – auf Anfalljahre. Sie zeigen also Entwicklungen und Resultate nach (prognostizierter) vollständiger Abwicklung aller Schäden, die in dem betreffenden Jahr angefallen sind. Zwar sind sie mit Bilanzergebnissen nicht zu vergleichen, zeigen dafür aber den Nutzen oder Schaden, den eine Gesellschaft oder der gesamte Markt aus einem „Produktionsjahr“ gezogen hat oder ziehen wird.

Bei der K-Haftpflichtversicherung, die fast 62 Prozent des Beitragsvolumens ausmacht, lässt das durchschnittliche Beitragswachstum von gerade einmal 0,6 Prozent in 2003 (laut monatlichen statistischen Informationen des GDV) nicht unbedingt auf ein sich deutlich verbesserndes Ergebnis schließen, vor allem dann nicht, wenn man berücksichtigt, dass im langjährigen Mittel der Schadenbedarf pro Jahr um etwa 1 Prozent steigt. Der Schadenverlauf jedoch kann nur als außerordentlich bezeichnet werden: Gemäß den Monatsmeldungen ging die Schadenhäufigkeit um 3,8 Prozent und der Schadendurchschnitt um 1,0 Prozent zurück. Damit hatte die deutsche Versicherungswirtschaft im Jahr 2003 pro versichertem Fahrzeug wahrscheinlich etwa 16% geringere Schadenaufwendungen als 1999. Dies ist eine

Entwicklung, die in der gesamten Historie der Kraftfahrtversicherung wohl noch nie beobachtet werden konnte und für die es unseres Erachtens noch keine ausreichende Erklärung gibt – doch dazu später mehr.

Bestes KH-Ergebnis seit 1996

Unter der Annahme, dass die Fixkosten im Markt um etwa 2 Prozent gestiegen sind und die Provisionsätze konstant geblieben sind, ergibt sich ein versicherungstechnisches Ergebnis für das KH-Geschäft des Anfalljahres 2003 von etwa +5,5 Prozent nach +1,5 Prozent im Jahr 2002. Das ist das beste Ergebnis seit 1996.

In den Kaskosparten fielen die durchschnittlichen Beitragssteigerungen nach den sehr schlechten Vorjahresergebnissen etwas höher aus als in Kraftfahrt-Haftpflicht: 1,2 Prozent in Vollkasko und 1,8 Prozent in Teilkasko. Die Schadenhäufigkeiten sanken um fast 5 Prozent in Voll- und fast 7 Prozent in Teilkasko, die Schadendurchschnitte um 1 Prozent in Voll- und mehr als 3,5 Prozent in Teilkasko. Insgesamt waren die Aufwendungen pro versichertem Fahrzeug in beiden Kaskosparten gemeinsam um 6 Prozent rückläufig, und wir prognostizieren daraus ein versicherungstechnisches Ergebnis von +1,5 Prozent nach -5 Prozent in 2002. Diese sehr deutliche Verbesserung ist jedoch nicht einfach zu bewerten. Ein zurzeit noch unbekannter, vermutlich recht großer Teil des Rückgangs ist auf eine sehr hohe Elementarschadenbelastung, insbesondere durch Hagelereignisse im Jahr 2002, zurückzuführen. Allein die Rückkehr der Belastung auf ein „zu erwartendes Niveau“ hat den Schadenbedarf daher deutlich gedrückt. Es ist jedoch durchaus möglich, dass die Elementarschadenbelastung im

Jahr 2003 unterhalb des Erwartungswerts lag, und damit wäre das Ergebnis nur zufällig gut.

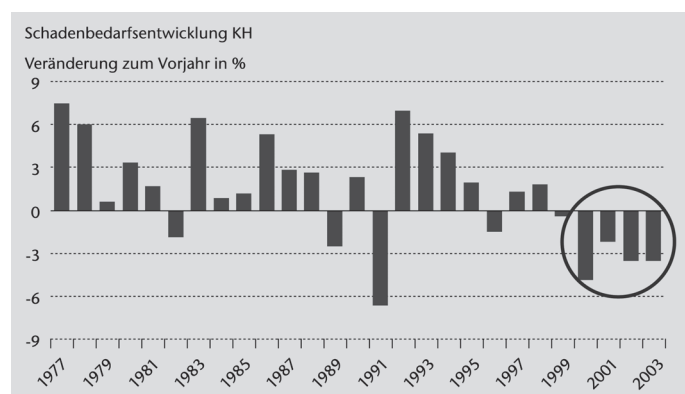
Insgesamt jedoch verlief das Jahr 2003 rundherum zufriedenstellend: Unsere Anfalljahrsprognose zeigt eine Verbesserung des versicherungstechnischen Gesamtergebnisses von -1 Prozent auf +4 Prozent. Zum ersten Mal seit 1997 können wir konstatieren: Das Jahr hat sich gelohnt.

Aussichten für 2004: Eintrübung erwartet

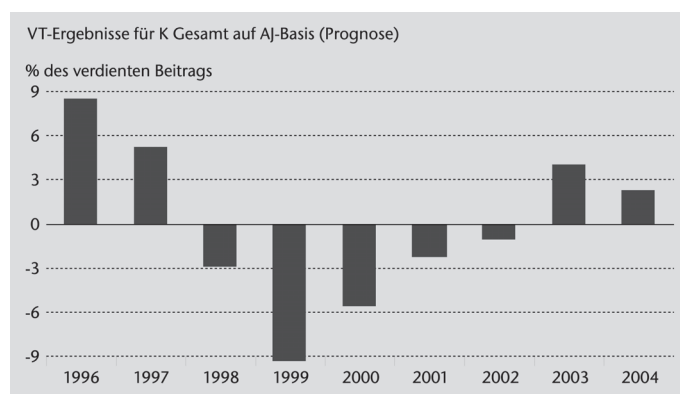
Naturgemäß liegen bisher nur sehr wenige Marktdaten aus dem aktuellen Jahr vor, die einigermaßen verlässlich sind. Eine Prognose für 2004 kann also nur auf Annahmen beruhen. Erste Informationen deuten auf erstmals wieder sinkende Durchschnittsbeiträge von etwa 1 Prozent in Kraftfahrt-Haftpflicht und Vollkasko sowie ganz leicht steigende in Teilkasko hin, wobei diese Werte naturgemäß noch recht unsicher sind. Für die Schadenentwicklung basieren unsere Ansätze prinzipiell auf langjährigen Durchschnitten. Wir berücksichtigen jedoch einen erkennbaren, wenn auch bisher nicht quantitativ ermittelten Zusammenhang zwischen Konjunktur und Schadenverlauf in der Kraftfahrtversicherung: Je schlechter die Konjunktur, umso besser der Schadenverlauf. Wir gehen zurzeit nur von einem leichten Anstieg der Konjunktur in 2004 aus. Dadurch kommen wir zu Schadenbedarfsansätzen von +0,5 Prozent in K-Haftpflicht, +0,5 Prozent in Vollkasko und +3 Prozent in Teilkasko. Die Werte für die Kaskosparten sind allerdings nur unter der Voraussetzung sinnvoll, dass die Elementarschadenbelastung in 2003 dem Erwartungswert entsprach. Sollte sie günstiger gewesen sein, verschlechtern sich die folgenden Ergebnisse entsprechend.

Aufgrund der ungünstigen Beitragsprognose schätzen wir für 2004 weniger gute Ergebnisse als für 2003: K-Haftpflicht und Kasko werden danach jeweils ca. 1,5%-Punkte schlechter abschneiden als 2003. Mit anderen Worten: Das technische Ergebnis fällt um etwa 35 Prozent (300 Mio Euro).

Damit ist ein zweites versicherungstechnisch positives Anfalljahr recht wahrscheinlich, aber die



Die Schadenentwicklung der letzten Jahre ist beispiellos in der Geschichte



Auch in 2004 sollte sich das K-Geschäft lohnen

Mit Unfallreparaturen halten sich die Autohäuser über Wasser

Zahlreiche deutsche Kfz-Betriebe kommen auf einen nennenswerten Gewinn nur noch mit der Reparatur von Unfallfahrzeugen – letztlich auf Kosten der Versicherungen. Ohne dieses margenstarke Geschäft wären die Erträge nur halb so hoch. Darüber berichtet die Studie „Branchenkompass Spezial – Kfz-Versicherungen“ von Mummert Consulting und dem FAZ-Institut in Zusammenarbeit mit dem Meinungsforschungsinstitut Forsa.

Das Geschäft mit der Unfallreparatur mache zwar nur ein Zehntel der Umsätze im deutschen Kfz-Gewerbe aus – doch jeder zweite Euro des Gewinns werde hier erwirtschaftet, was zumal in Zeiten schlecht laufender Geschäfte mit Neuwagen an Bedeutung gewinnt. Um so wichtiger seien die Gewinne aus dem Unfall-Segment, vor allem bei vertragsgebundenen Werkstätten: denn diese erledigten fast zwei von drei Unfallreparaturen, während freie Werkstätten nur auf 29% kommen. Der Rest werde in Eigenregie repariert.

Die Versicherer wollten durch verstärkte Kooperation schwerpunktmäßig mit freien Werkstätten Sonderkonditionen erzielen, um ihre Kosten zu senken. Vier von fünf Versicherern nennen ein besseres Werkstattmanagement als eines ihrer zentralen Ziele bis zum Jahr 2006. Die Vertragswerkstätten der großen Marken seien es somit auch, die dadurch besonders stark leiden werden.

Je besser dies den Versicherungen gelinge, um so mehr seien nicht kooperierende Werkstattbetriebe existenziell bedroht. Die bereits erkennbaren Konzentrationstendenzen im Kfz-Gewerbe würden dadurch zusätzlich verstärkt. Mehr als drei Viertel der Kfz-Entscheider gehen davon aus, dass sich die Zahl der Unternehmen bis 2010 weiter verringern wird. Alle sehen die Vertragsbetriebe unter deutlich stärkerem Druck als die freien Konkurrenten. Schon zwischen den Jahren 2000 und 2002 sank die Zahl der Kfz-Betriebe in Deutschland um rund 3 000 auf 44 200.

Tendenz zu sich wieder verschlechternden Ergebnissen erscheint zumindest auf den ersten Blick bedenklich. Kann man trotzdem von längerfristig positiven Erträgen ausgehen?

Dafür spricht einiges: Der Markt muss sicherlich noch eine Weile die Wunden der Vergangenheit auskurieren. Zwischen 1998 und 2002 sind ca. 4,3 Mrd Euro an versicherungstechnischem Verlust aufgelaufen, während 2003 und 2004 zusammen nur 1,7 Mrd Euro Gewinn abwerfen. Zusätzlich hat sich die Lage auf den Kapitalmärkten, insbesondere im Bereich der relativ risikoarmen Kapitalanlagen, nicht wirklich entspannt. Zukünftig möglicherweise steigende Kapitalanforderungen (Stichwort Solvency II) und deutliche Tendenzen im Management vieler Versicherer zwin-

gen zu überlegen, ob sich der Kapitaleinsatz in den verschiedenen Geschäftsfeldern eigentlich lohnt.

Gegen die These vernünftiger Erträge über einen längeren Zeitraum spricht neben den möglicherweise in diesem Jahr wieder sinkenden Durchschnittsbeiträgen die Art und Weise, wie die Ergebnisse der letzten 8 Jahre entstanden sind. Zwischen 1996 und 1999 – also bis zum Jahr mit dem schlechtesten Ergebnis – sind beispielsweise die Durchschnittsbeiträge in KH um 11,8 Prozent zurückgegangen, während der Schadenbedarf nur um 2,7 Prozent gestiegen ist, und dieser Wert entsprach zur damaligen Zeit noch nicht einmal dem langjährigen Mittel. Mit anderen Worten: Unternehmenspolitische Entscheidungen waren für den Niedergang der Ergebnisse praktisch allein

verantwortlich. In der Aufschwungphase seit 1999 ist der Durchschnittsbeitrag bis 2003 um 8 Prozent gestiegen, während der Schadenbedarf um 16 Prozent gesunken ist (im langjährigen Mittel hätte er um mehr als 4 Prozent steigen müssen). Die Ergebnisverbesserungen sind also nur zu grob einem Viertel auf Unternehmensentscheidungen, aber zu drei Viertel auf die nicht beeinflussbare Schadenentwicklung zurückzuführen.

Zudem fällt der von uns berechnete Ergebnisrückgang in 2004 nur deswegen einigermaßen moderat aus, weil die Schadeninflation niedrig angesetzt ist. Eine höhere Inflation ist aber natürlich durchaus möglich. Zwar kann, wie gesagt, ein Zusammenhang zwischen Konjunktur und Schadenverlauf qualitativ nachgewiesen werden, jedoch fällt es schwer, zu glauben, dass der 16%ige Rückgang des KH-Schadenbedarfs allein durch die schwache Konjunktur erklärt werden kann. Es muss andere Ursachen geben, die für die gute Entwicklung der letzten Jahre mitverantwortlich sind. Da wir diese Ursachen aber nicht kennen, haben wir kein „Frühwarnsystem“, das es uns ermöglichen würde, eine schlechtere Schadenentwicklung sofort durch geeignete Maßnahmen abzufedern.

Glücklicherweise ist die aktuelle Situation erfreulich. Ein schlechteres Schadenjahr wird nicht gleich zu wirklich katastrophalen Ergebnissen führen. Hierzu ein Szenario:

In den vergangenen 30 Jahren sind Schadenbedarfssteigerungen von 5 Prozent pro Jahr recht häufig aufgetreten. Diese waren nicht zufallsbedingt, denn sie führten in den Folgejahren nicht zu Gegenbewegungen. Eine solche Steigerung ist sicherlich auch heute nicht utopisch und soll hier als absolut mögliches Negativszenario dienen. Sollte sie in 2004 eintreten – was sicherlich durch die monatlichen statistischen Informationen des GDV recht früh bekannt werden würde –, so läge das Ergebnis 2004 immer noch bei etwa -0,5 Prozent und wäre damit noch einigermaßen akzeptabel. Den Versicherern bliebe genügend Zeit zu reagieren, ohne einen spürbaren Substanzverlust zu erleiden. Die Reaktion müsste allerdings sofort, d.h. zum nächsten Jahreswechsel erfolgen, denn ein zweites Jahr mit schlechter Schadenentwicklung ist ohne Verluste nicht durchzustehen.

Sind angesichts der guten Daten für den Marktdurchschnitt inzwischen alle Unternehmen auf ein solches Szenario vorbereitet oder anders gefragt: Haben alle Versicherer die Verlustzone verlassen? Diese Frage muss leider immer noch mit nein beantwortet werden. Nach unseren Berechnungen sind die Ergebnisabstände der einzelnen Unternehmen im Markt nicht kleiner geworden. Ursache hierfür ist unseres Erachtens nicht – oder nur in geringem Maße – das unterschiedliche Beitragsniveau der Gesellschaften, sondern die Risikoselektion.

Nach einer in unserem Hause durchgeführten Analyse der im Markt befindlichen Neuge-

Bedrohungspotenzial: Führerschein mit 17

Ein beträchtliches Bedrohungspotenzial bei der Schadenentwicklung sehen die deutschen Autoversicherer in den Plänen, dass Jugendliche den Führerschein schon mit 17 Jahren erlangen und von einem Führerscheininhaber begleitet fahren können. Dr. Edmund Schwake, Vorsitzender des Hauptausschusses Schaden- und Unfallversicherung im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., sagte dazu kürzlich auf dem GDV-Presserkolloquium:

„Ob diese Maßnahme im späteren Unfallgeschehen in der Gruppe der jungen Fahrer positiv zu Buche schlägt, ist mehr als ungewiss. Gewiss ist jedoch, dass wir einen ganzen Jahrgang dieser Hochrisikogruppe auf die Straße und damit in die Bestände bekommen. Noch dazu vermutlich in der Regel nicht zum Anfängertarif, da die Fahrt wohl in den meisten Fällen in Papas oder Mamas Auto stattfinden wird. Selbstverständlich werden die Versicherer die Evaluation kritisch konstruktiv begleiten. Es bleibt uns ja auch nichts anderes übrig. Aber wie immer in solchen Fällen, werden einige Jahre benötigt, um zu belastbaren Erkenntnissen zu kommen. Solange werden wir auch nicht wissen, ob langfristig die Maßnahme zu einer besseren Schadenentwicklung in der Gruppe der jungen Fahrer beitragen kann. Wir haben unsere Bedenken jetzt noch einmal gegenüber dem Bundesverkehrsministerium deutlich machen können. Allerdings erwarte ich keine grundsätzliche Änderung mehr.“

Zu ändern wäre aber ohne weiteres die Ausgestaltung des Modellversuchs. Hier macht uns vor allem Sorgen, dass das Fahren ohne Begleiter nur als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden soll. Damit wäre im Fall eines Unfalls dem Versicherer jede Chance auf Regress genommen. Das einzig Folgerichtige und wohl auch das einzig Abschreckende wäre doch eine strafrechtliche Wertung als Fahren ohne Führerschein. Das würde im Schadenfall bedeuten, dass bis zu 5 000 Euro an den Versicherer zu erstatten wären. Aber trotz unseres mehrfachen Einwands ist diese wirksame Hürde nicht geplant. Wir werden jetzt dem Bundesministerium der Justiz den Vorschlag machen, das Fahren ohne Begleiter als Obliegenheitsverletzung in das Pflichtversicherungsgesetz aufzunehmen und werden überdies die Kaskobedingungen entsprechend anpassen. Der dann mögliche Regress hat hoffentlich eine abschreckende Wirkung.“

schäftstarife auf einem marktrepräsentativen Musterbestand erzielen die im Durchschnitt teuersten Gesellschaften nicht zwangsläufig die besten Ergebnisse. Tendenziell ist sogar eher das Gegenteil der Fall. Dies gilt auch nach Bereinigung der Tarife mit den individuellen Verwaltungskosten. Es gibt eine Reihe von Gesellschaften, die eigentlich einen im Mittel auskömmlichen Tarif haben, jedoch in schadenträchtigen Segmenten (z.B. junge Fahrer mit hoher Fahrleistung) zu den günstigen und in schadenarmen Segmenten zu den teureren Anbietern gehören. Ursache dafür ist häufig eine aus vertriebspolitischen Gründen recht einfach gehaltene Tarifstruktur. Ein solcher Tarif führt insbesondere in Beständen mit höherer Fluktuation zwangsläufig zu schlechten Ergebnissen und setzt eine Spirale in Gang: Das Tarifniveau muss stärker angehoben werden als bei der Konkurrenz, Kun-

den können in den schadenarmen Segmenten noch schlechter gewonnen werden, der Vertrieb drängt auf Beitragssenkungen, um wieder verkaufen zu können, und dadurch werden die Ergebnisse noch schlechter. In solchen Fällen schafft nur ein radikaler Schnitt hin zu ausdifferenzierten schadenbedarfsgerechten Tarifen Abhilfe. Unserer Erfahrung nach erfordert dies zwar einen hohen Aufwand nicht nur während der Tarifikalkulation, sondern auch im Vertrieb, er wird aber dafür sehr schnell mit sich deutlich verbessernden Ergebnissen belohnt. Die Zeit für solche Schritte drängt:

Wenn man nicht jetzt Gewinne macht, wann dann?

Die Aussichten sind unserer Ansicht nach trotz der möglicherweise eintretenden Ergebnis-

verschlechterung gut, denn der Kraftfahrt-Markt hat in den letzten Jahren viele Erfahrungen gesammelt: Beitragssenkungen durchzuführen, um Marktanteile zu gewinnen, funktioniert in aller Regel nicht und schadet einer Gesellschaft. Moderate jährliche Beitragssteigerungen funktionieren, stärken die Versicherer und geben damit der Kundschaft ein sichereres Produkt. Wirklich optimal wäre es, wenn sich diese Erkenntnisse auch in anderen Sparten, insbesondere in den Sach-Sparten, verbreiten würden.

Achim Bosch, Gen Re, Köln