

RISIKEN DURCHSCHAUEN

DAS MAGAZIN ZUM GESCHÄFTSBERICHT 2014

WEARABLES

Fluch oder Segen für die Versicherungsbranche?

SOMMERSTURMMODELLIERUNG

Schadenpotenziale durch Hagelunwetter besser einschätzen

AUTONOMES FAHREN

Revolution in der Kraftfahrversicherung

INVALIDITÄTSDECKUNG

Bezahlbare Policen für ein elementares Lebensrisiko

SELBSTFAHRENDE AUTOS BRAUCHEN AUTONOME POLICEN

Interview | Autonom fahrende Autos werden in der Kraftfahrtversicherung für erhebliche Veränderungen sorgen. Noch gilt in Deutschland die Gefährdungshaftung, egal wer am Steuer sitzt. Doch warum sollten der Fahrer oder der Halter für Unfälle haften, wenn sie gar nicht mehr ins Geschehen eingreifen können? Oder eine Kfz-Haftpflichtpolice kaufen müssen, wenn Kollege Bordcomputer die Fahrt übernimmt? Guido Kutschera, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, und Ralf Meyer, Rechtsanwalt und Abteilungsdirektor Produktmanagement Kraftfahrt/Schadenmanagement bei der Deutschen Rück, bieten aktuelle Einschätzungen.



GUIDO KUTSCHERA | Geschäftsführer
der DEKRA Automobil GmbH

Auf der Autobahn A9 in Bayern will Verkehrsminister Alexander Dobrindt eine Teststrecke für selbstfahrende Autos einrichten. Daimler und BMW sind bereits mit Ausnahmegenehmigungen unterwegs. Audi testet in den USA, wo auch Google seinen unbemannten Prototypen auf die Straßen schickt. Zudem halten sich hartnäckig Gerüchte, wonach Apple gezielt Personal aus der Automobilbranche abwirbt.

Die Hersteller machen beim Thema autonomes Fahren ordentlich Tempo. Wer hat eigentlich ein Interesse, das Thema autonomes Fahren voranzutreiben?

Ralf Meyer: Da gibt es sehr viele, von Unternehmen bis hin zu Städten und ganzen Staaten. Hierzu zählen neben Google und Apple auch Online-Versandhäuser wie Amazon, die zum

Beispiel autonom fahrende LKW als Lieferfahrzeuge einsetzen könnten. Modernen Großstädten, vor allem sogenannten Mega-Citys wie Tokio, Mexiko-Stadt oder New York, würde ohne autonomes Fahren der Verkehrskollaps drohen. Fahren die Autos hingegen automatisiert, braucht nicht mehr jeder sein eigenes Auto, es werden Autos nur bei Bedarf bestellt. Das kennen wir heute schon vom Car-Sharing. Von dieser besseren Auslastung profitiert aber letztlich die gesamte Verkehrsinfrastruktur eines Landes. Wo weniger Autos fahren, werden die Straßen auch nicht so sehr beansprucht und es gibt weniger Staus, weil die Fahrzeuge Hindernisse erkennen und automatisch verlangsamen. Das wirkt sich wiederum positiv auf die Ökobilanz eines Landes aus und hilft die Unfallzahlen erheblich zu senken.

Wird also der Traum vom unfallfreien Fahren Wirklichkeit?

Guido Kutschera: Es wird noch einige Zeit dauern, bis ein nennenswerter Anteil der Fahrzeugflotte aus autonom fahrenden Kfz besteht. Bis der gesamte Fuhrpark ausgetauscht sein wird, können noch Jahrzehnte vergehen. Und wir sollten uns nichts vormachen: Die in diesen Fahrzeugen verbaute Technik wird einen nennenswerten Teil der Unfälle vermeiden können – aber nicht alle. Außerdem muss die Infrastruktur erst mal so ausgerüstet sein, dass diese Fahrzeuge ihr mögliches Potenzial ausschöpfen können.

Meyer: In der Tat, Radar- und Lidar-systeme „sehen“ zum Beispiel im Dunkeln besser als jedes menschliche Auge, können also früher reagieren. Und das Auto trinkt keinen Alkohol. – Die technischen Systeme arbeiten also immer auf gleich hohem Niveau. Wir erwarten in den nächsten Jahren deutlich sinkende Unfallzahlen. Die gängigen Assistenzsysteme haben schon viel gebracht, sind aber ausgereizt, weil sie Unfälle nur abmildern. Die neue Generation, wie zum Beispiel der autonome Bremsassistent, hat das Potenzial, Unfälle zu vermeiden. Für die Versicherungswirtschaft sehe ich allerdings auch neue Schadenpotenziale.

Welche?

Meyer: Die Schäden verlagern sich vom Menschen auf die Technik – vom Produktrückruf bis zur Produkthaftung. Hierfür bieten wir schließlich ebenfalls Rückversicherungslösungen an. Oder denken Sie

an Cyberattacken. Von IT-Experten hören wir, die Autohersteller hätten in puncto Datensicherheit noch reichlich Nachholbedarf.

Wie sicher sind die Autodaten vor Hackern?

Kutschera: Im Fahrzeug während der Fahrt nur, wenn vom Hersteller oder Zulieferer vorgesorgt wird, dass keine Daten während der Fahrt abrufbar sind. Kritisch ist hier eventuell die Ferndiagnose von einem Servicecenter. Eine derartige Schnittstelle beinhaltet immer auch Einfallstore für Hacker.

Ist das vollelektronische Auto pannenanfälliger?

Kutschera: Wichtig ist, dass sicherheitsrelevante elektronische Fahrsistenzsysteme über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs hinweg funktionieren. Deshalb müssen sie im Rahmen der Hauptuntersuchung geprüft werden können. Aber alles in allem können wir in der Elektronik im Auto kein höheres Pannensisiko erkennen.

Gibt es weitere technische Hürden?

Kutschera: Bislang sind definierte Situationen sehr gut von der Technik lösbar. Die große Hürde ist der Übergang von der Identifikation einzelner Situationen zur Beherrschung aller im Straßenverkehr auftretenden komplexen Verkehrssituationen. Gegenwärtig ist der Mensch noch der beste Regler. Das menschliche Gehirn ist in der Lage, selbst hochkomplexe Situationen in Sekundenbruchteilen sicher und präzise zu erfassen.



RALF MEYER | Rechtsanwalt und Abteilungs-
direktor Produktmanagement Kraftfahrt/
Schadenmanagement bei der Deutschen Rück

Wird stattdessen die Technik künftig per Algorithmus über Leben und Tod entscheiden, etwa bei Ausweichmanövern?

Kutschera: Bisher wird dem Fahrer eine wie auch immer erfolgte Entscheidung nicht vorgehalten. Wie mit technischen Fehlentscheidungen in Zukunft umgegangen wird, ist gesellschaftlich noch zu klären. Dazu gehört auch die Mitwirkung von Juristen. Es gibt hier bislang keine klaren Regeln.

Meyer: Das sehe ich genauso. Die Gesellschaft muss in eine ethische Diskussion eintreten, wie weit das menschliche Leben und die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern ausschließlich von der Technik abhängen sollen.

Wird die heutige Kfz-Haftpflicht durch autonom fahrende Autos überflüssig oder durch die Produkthaftung ersetzt?

Meyer: In Deutschland gilt die Gefährdungshaftung des Halters. Das geht auf das Wiener Abkommen von

1968 zurück. Demnach ist letztlich immer der Fahrer verantwortlich. In Deutschland wird das sehr streng ausgelegt. Der Versicherer kann allenfalls den Hersteller in Regress nehmen. Dann muss er aber nachweisen, dass dieser Schuld hat. Und dazu brauchen Versicherer einen diskriminierungsfreien Zugang zu allen gespeicherten Autodaten.

Was registrieren und speichern diese Autos alles?

Kutschera: Theoretisch sehr viel aus dem Bereich der Bedienung des Fahrzeugs, zum Beispiel „Blinker gesetzt oder nicht“, und der Fahrdynamik, wie „Bremsverzögerung“. Praktisch hat jeder Hersteller oder Zulieferer seine eigenen Kriterien. Eine sinnvolle Datenspeicherung sollte auch die von extern an das Fahrzeug übermittelten Daten enthalten, zum Beispiel von einem vorausfahrenden Auto. Denn eine von diesem Auto eingehende Warnmeldung wie „Glatteis nach der nächsten Kurve“ könnte auch fehlerhaft sein.

Wer kann diese Daten auslesen?

Kutschera: Hersteller und teilweise Werkstätten und hoffentlich auch staatliche Institutionen, wie die Polizei oder von ihnen Beauftragte. Die Daten liegen in verschiedenen Ebenen, die unterschiedliche Zugriffsschlüssel benötigen.

Wem gehören die Daten?

Meyer: Wem der Datenträger gehört, dem gehören im Prinzip auch die Daten. Dafür interessieren sich nicht nur Versicherer, sondern beispielsweise auch Wetterdienste. Teilweise sind die Daten aber gar nicht für den Laien verfügbar. Die EU arbeitet deshalb an einer Verordnung, die eine

offene Datenschnittstelle vorsieht, damit unter anderem auch der Halter auf seine Daten zugreifen kann.

Was bedeutet das für den Geschädigten?

Meyer: Der Geschädigte darf nicht schlechter gestellt werden als bisher. Heute hat er einen direkten Anspruch gegen den Versicherer des Halters. Wenn der Fahrer aber gar keine Eingriffsmöglichkeit mehr hat, dann muss meines Erachtens der Gesetzgeber ran. Denkbar wären eine Verpflichtung zum Einbau einer manuellen Notbremse und die Umkehr der Beweislast.

Und bis dahin?

Meyer: Allein schon für den Altbestand wird es erst einmal bei der klassischen K-Haftpflicht bleiben. Aber ich sehe im traditionellen und im autonomen Fahren keine homogenen Risiken im Sinne des Versicherungsgedankens. Daher muss es getrennte Lösungen mit entsprechend getrennten Erst- und Rückversicherungslösungen geben.

Haben Sie schon eine „autonome“ Police in der Schublade?

Meyer: Wir arbeiten daran. Für die Übergangsphase, in der autonome und herkömmliche Fahrzeuge zunächst nebeneinander am Verkehrsgeschehen teilnehmen, wird es nach und nach Anpassungen der Policen geben müssen. Als Fahrer eines autonomen Kfz ist man sicherlich aus der Haftung, da man keine Eingriffsmöglichkeit hat. Solange man sich in einem Fahrzeug befindet, das diese Möglichkeit bietet, wäre man allerdings auch haftbar. Bei einem vollautomatischen Fahrzeug würde die Haftung vom Fahrer auf den Halter übergehen, der bei einer Fehlfunk-

tion letztlich gegen den Hersteller vorgehen könnte. Es würde in dem Fall also durchaus gleich das Prinzip der Produkthaftung sinnvoll erscheinen. Das hängt letztlich aber entscheidend von den regulatorischen Vorgaben der Gesetzgeber in Brüssel und Berlin ab.

Müssten solche Policen nicht nahezu gratis sein?

Meyer: Grundsätzlich sinken die Prämien, wenn der Schadenbedarf zurückgeht. Ginge er auf null, haben Sie recht. Doch dazu liegen weder Erfahrungswerte vor, noch ist der Regressaufwand geregelt.

Wenn der Schadenbedarf runtergeht, haben die Versicherer also kein Problem mit rückläufigen Beitragseinnahmen?

Meyer: So pauschal kann man das nicht sagen. Die Autoversicherung ist die größte Einzelsparte der Schaden- und Unfallversicherung. Wenn die Prämie erodiert, fehlt der wichtigste Kostenträger.

Was raten Sie Autoversicherern?

Meyer: Autonomes Fahren ist keine Science Fiction mehr. Sie sollten sich unbedingt mit diesem Thema beschäftigen und beobachten, wie sich der Markt verhält, etwa auf unseren Veranstaltungen. Dazu laden wir bewusst Technikexperten ein, um gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Beispielsweise können Rabatte für Assistenzsysteme angeboten werden, da diese zu einem erheblich günstigeren Schadenverlauf führen. Um solche Fahrzeuge im eigenen Bestand zu halten, sollte man als Erstversicherer über die Einführung solcher Policen nachdenken.

IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsche Rückversicherung Aktiengesellschaft

Hansaallee 177, 40549 Düsseldorf
Postfach 290110, 40528 Düsseldorf
Telefon 0211. 4554 - 01
Telefax 0211. 4554 - 199
info@deutscherueck.de
www.deutscherueck.de

Gestaltung

FIRST RABBIT GmbH, Köln

Druck

G. Peschke Druckerei GmbH, Parsdorf

Bildnachweis

Benjamin Wolf, Tübingen (Titel, 1, 8),
Ralf Berndt, Köln (7),
Peter Himsel, Berlin (1, 2, 5).



ClimatePartner^o
klimaneutral

Druck | ID: 53152-1505-1001