

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

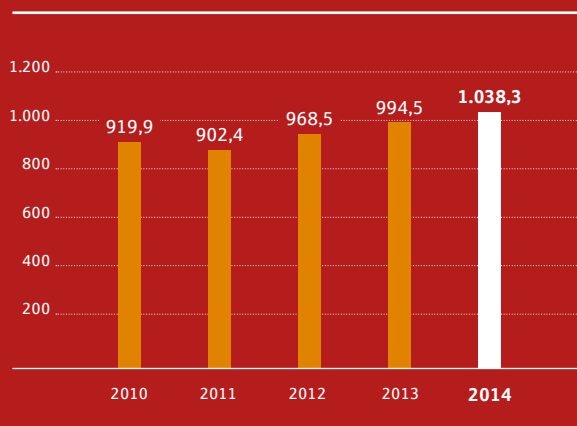
2014 IN ZAHLEN

„Vor allem über das proportionale Rückversicherungsgeschäft in Deutschland partizipierte der Konzern an den Anpassungen der Retrozessionen nach dem Katastrophenjahr 2013. Er profitierte zudem von verbesserten Konditionen im deutschen Kraftfahrtgeschäft.“

Dr. Arno Junke, Vorstandsvorsitzender des Deutsche Rück Konzerns

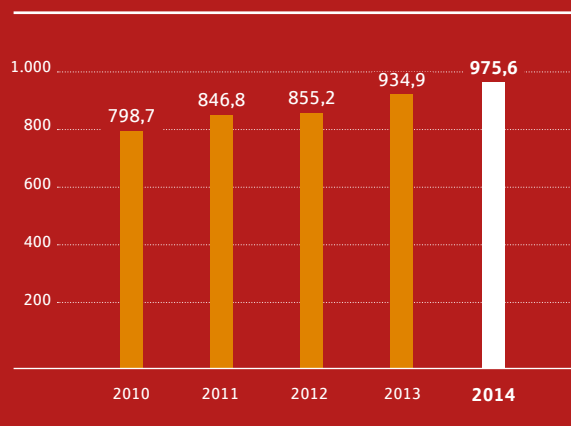
ENTWICKLUNG DER GEBUCHTEN BRUTTOBEITRÄGE

2010–2014 in Mio. €



ENTWICKLUNG DER SCHADENRÜCKSTELLUNGEN

2010–2014 in Mio. €



+ 43,8 Mio. €

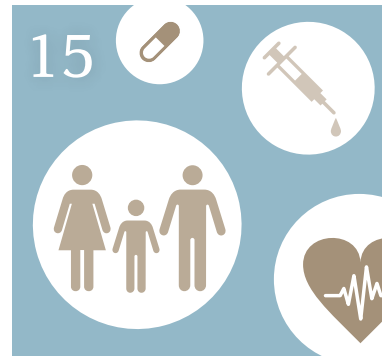
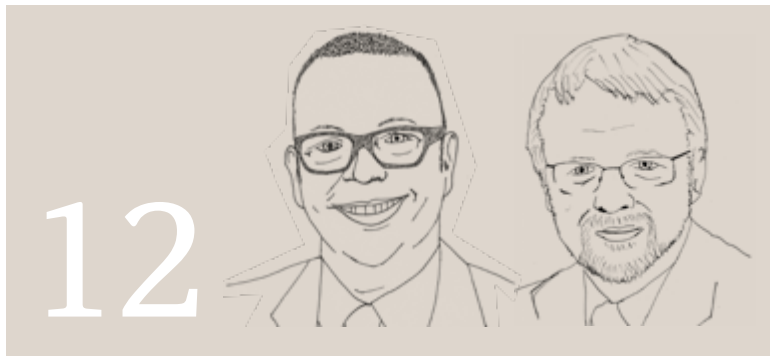
97 %

Zuwachs der gebuchten Bruttobeiträge im Konzern im Jahr 2014. Dies entspricht einem Anstieg um 4,4 % auf 1.038,3 Mio. €, der aus proportionalen Rückversicherungsübernahmen der Aktionärgesellschaften des Deutsche Rück Konzerns, den öffentlichen Versicherern, sowie aus neuen Geschäftsbeziehungen resultierte.

Combined Ratio in der Kraftfahrtversicherung auf dem deutschen Markt. Die Leistungen gingen gegenüber dem Vorjahr um 5,1 % zurück. Damit gelang der Branche nach sechs Jahren der lange erwartete Turnaround. Davon profitierten auch die Rückversicherer.

TITELBILD: Auf der Schwäbischen Alb bildet sich am 7. Juli 2014 ein Sommergewitter. Über den Schwarzwald kommend, entwickelte sich eine massive Gewitterlinie mit Sturmböen und Hagel, die in Richtung Neckar zog. Sommerunwetter haben die deutschen Versicherer auch im vergangenen Jahr schwer getroffen. So kostete sie allein der Sommersturm „Ela“, der über weite Teile Nordrhein-Westfalens und Niedersachsens zog, rund 650 Mio. Euro. Trotz des großen Schadenpotenzials schwerer Sommerunwetter durch Hagel können diese nach wie vor nur schwer eingeschätzt werden. Wie das neue Sommersturm-Modell der Deutschen Rück hilft, lesen Sie ab Seite 8.

INHALTSVERZEICHNIS



02 | DIE VERMESSUNG DER VERSICHERTEN
Smartwatches und Fitnessarmbänder können uns auf Schritt und Tritt verfolgen. Sind sie Fluch oder Segen für die Versicherungsbranche?

08 | SOMMERSTURM-MODELLIERUNG NEU GEDACHT
Trotz der großen Schadenpotenziale durch Sommerunwetter können diese nach wie vor nur schwer eingeschätzt werden. Das neue Sommersturm-Modell der Deutschen Rück hilft.

12 | SELBSTFAHRENDE AUTOS BRAUCHEN AUTONOME POLICEN
Autonom fahrende Autos werden die Kraftfahrtversicherung verändern. Ralf Meyer von der Deutschen Rück und Guido Kutschera von der DEKRA Automobil GmbH im Interview

15 | NEUE WEGE IN DER INVALIDITÄTSDECKUNG
Das Geschäft mit Berufsunfähigkeitsversicherungen stagniert, doch der Deckungsbedarf ist erheblich. Wie die Funktionelle Invaliditätsversicherung hilft.



DIE VERMESSUNG DER VERSICHERTEN

Reportage | Smartwatches und Fitnessarmbänder können uns auf Schritt und Tritt verfolgen. Sind die neuen technischen Geräte Fluch oder Segen für die Versicherungsbranche?

von Marvin Milatz



DR. JÖRG CAUMANN
Alter: 56
Körpergröße: 182 cm
Gewicht: 78 kg
Blutgruppe: AB
Cholesterinspiegel: 90
Raucher: Nein

Angestellte in einem neuen Bürogebäude in Stockholm können ihren Büroschlüssel nicht mehr zu Hause vergessen: Der Schlüssel ist als Mikrochip in eine Hand der Büroarbeiter implantiert – er ist klein wie ein Reiskorn. Die Testnutzer können den Chip auch verwenden, um damit ihr Handy und ihren PC zu entsperren. Bisher nutzen allerdings kaum mehr als einhundert Schweden Chip-Implantate dieser Art, und nur experimentierfreudige Menschen sind mutig genug, sich einen Sensor unter die Haut schieben zu lassen. Die schwedischen Chip-Träger könnten jedoch Vorboten einer Bewegung sein, die sich laut Experten nicht mehr aufhalten lässt: das Internet 4.0, die Verknüpfung von Computern, Gegenständen und nun auch Menschen mittels Computerchips und Sensoren.

„Die neue Technik ist für Versicherungen hochinteressant“, sagt Stefan Wittmann, Leiter der Risiko- und Leistungsprüfung bei der Deutschen Rück, der als Experte die neuesten Marktentwicklungen aufmerksam beobachtet. „Damit können Versicherer die Gesundheitsdaten von Kunden abfragen, etwa Blutzuckerwerte oder die Herzfrequenz.“

Es muss nicht gleich ein Chip-Implantat sein. Immer mehr Menschen tragen Fitnessarmbänder, wie es sie etwa von Microsoft, Jawbone und Fitbit gibt. Am Handgelenk zählen sie unsere Schritte und zeichnen nachts unseren Schlafrhythmus auf. Auch jedes gängige Smartphone kann bereits unseren Kalorienverbrauch errechnen. Das Technikunternehmen Apple hat eine Smartwatch auf den Markt gebracht, Konkurrent Samsung legte mit den Modellen Gear 3 und S bereits im vergangenen Herbst vor, beide ebenfalls mit Fitness-Trackern ausgestattet. Ob kluge Uhr oder Fitnessarmband: Die individuelle medizinische Datenerhebung – unter Experten als E-Health bekannt – dürfte durch „Wearables“ neue Dimensionen erlangen.

„Dieses Potenzial haben erste Versicherungsunternehmen bereits erkannt“, sagt Stefan Wittmann. Im ver-

gangenen Jahr startete der Versicherer AXA eine Kooperation mit Samsung. Seither erhebt das Unternehmen Gesundheitsdaten von Krankenversicherungs-Kunden mit deren Einwilligung über Samsungs Smartwatch Gear 3. Wer Sport treibt und gesund lebt, wird von AXA mit Gutscheinen belohnt. Bisher ist dieser Dienst nur in Frankreich verfügbar. Auch der Versicherer Generali sammelt Daten über Fitness, Ernährung und Lebensstil von Kunden. Die Branche versucht sich an der digitalen Fortsetzung dessen, was seit dem Jahr 1994 mit der

„In Zukunft werden sich immer mehr Versicherungen für Gesundheitsdaten ihrer Versicherten interessieren.“

Stefan Wittmann, Leiter Risiko- und Leistungsprüfung, Deutsche Rück

Legalisierung von Begünstigungsverträgen in das deutsche Versicherungswesen Einzug hielt. Nur dass nicht mehr ein Arzt einen Stempel in ein Bonusheft drückt, sondern ein Mini-Computer Bonuspunkte notiert.

Stefan Wittmann, der das Thema Smartwatches für Versiche-

rungen bei der Deutschen Rück intensiv betreut, ist sich sicher: „In Zukunft werden sich immer mehr Versicherungen für Gesundheitsdaten ihrer Versicherten interessieren.“ Das zeigen auch Studien: Jeder dritte Deutsche wäre bereit, die von Wearables gemessenen Daten mit seiner Krankenversicherung zu teilen, ergab jüngst eine Studie des Marktforschungsunternehmens YouGov. Bereits 41 Prozent der Studienteilnehmer haben eine Gesundheits-App auf ihrem Smartphone, und sieben Prozent nutzen die App ihres Krankenversicherers. Verbraucher vertrauen also darauf, dass die Assekuranz verantwortungsvoll mit Daten umgeht.

Die Hoffnung der Unternehmen: Über die Datensammler am Handgelenk ihrer Kunden können sie eine klarere Sicht auf den Gesundheitszustand der Versicherten erlangen. Dahinter stecken wirtschaftliche Überlegungen. „Bisher errechnen Versicherer Tarife anhand demografischer Statistiken“, sagt Stefan Wittmann. „Die neue Technik erlaubt es, Daten individuell zu erheben.“ Eine Vision, die persönliche Gesundheitsdaten sowohl für Versicherer als auch Versicherte interessant macht: Kennen Versicherer die Leiden ihrer Kunden genauer,

könnten Policen für alle günstiger werden, weil der Aufschlag für unkalkulierbare Risiken dann besser einzugrenzen wäre.

Viele Krankheiten haben ihre Ursache schließlich auch im Verhalten der Versicherten: ungesunde Ernährung, Dauerstress im Büro, zu wenig Bewegung, zu viel Alkohol oder zu wenig Schlaf. Bisher sind Krankenversicherungen auf Studien von Ärzten und Demografen angewiesen, um die Gesundheitskosten auf einer gesamtge-



Doch der Weg dorthin wird steinig. Denn die Vermessung der Versicherungskunden bringt ein moralisches Problem mit sich. Die fortschreitende Individualisierung der Tarife gefährdet den Solidargedanken, der hinter dem Versicherungswesen steht. Schließlich liegt der Grundgedanke des Versicherungsprinzips darin, dass alle Versicherten, ganz gleich wie sich ihr Gesundheitszustand künftig entwickelt, annähernd gleiche Beiträge einzahlen. Wer nicht erkrankt, hat zumindest die Gewissheit, auf jeden Fall versorgt zu sein, sollte er krank werden.

„Wearables bieten eine sehr gut personalisierbare Schnittstelle zum Menschen.“

Jörg Caumanns,

Fraunhofer-Institut für Offene Kommunikationssysteme (FOKUS)

sellschaftlichen Ebene zu kalkulieren. Mit biometrischen Daten, die eine App von Verbrauchern sammelt, könnten Versicherer weitaus genauer rechnen. Und nicht nur das: Die Geräte könnten Menschen auch zu mehr Bewegung, mehr Schlaf oder gesünderer Ernährung animieren und so Krankheiten langfristig vorbeugen.

Auch für das Lebensversicherungs-Geschäft ist die neue Technik vielversprechend. Deutsche-Rück-Experte Stefan Wittmann nennt als Beispiel die Berufsunfähigkeitsversicherung (BU). Bisher ermitteln Lebensversicherer den Gesundheitszustand potenzieller Kunden anhand einer einmaligen Gesundheitserklärung und kalkulieren auf dieser Grundlage eine Police. „Da die Gesundheitsprüfung nur einmal vor Vertragsabschluss stattfindet, sind Versicherer normalerweise eher vorsichtig bei der Risikokalkulation“, sagt Wittmann. Wearables könnten hier mittelfristig zu günstigeren Angeboten führen, wenn eine dauerhafte Dokumentation des Gesundheitszustands der Versicherten eine präzisere Einschätzung des Risikos erlaubt. Damit könnten in Zukunft auch Menschen eine BU erhalten, die bisher für nicht versicherbar befunden wurden – oder wegen gesundheitlicher Risiken astronomische Tarife bezahlen müssten.

Wer tatsächlich erkrankt, ist über die gezahlten Beiträge aller versorgt. Ein Risikoausgleich ist dementsprechend nur über das Kollektiv der Versicherten möglich.

Das Angebot einer Individual-Versicherung kann hingegen dazu führen, dass sich besonders gesunde Besserverdiener für diesen Tarif entscheiden. Besserverdiener sind demografisch gesehen oft diejenigen, die sich gutes Essen und Zeit für Sport leisten können, und sind daher oft gesünder als andere. Sie profitieren also von den Fitnessboni und -prämien neuartiger Tarife. Sozial schlechter gestellte Teilnehmer sind hingegen doppelt benachteiligt. Sie haben oft eine schlechtere Gesundheit und müssten deshalb höhere Beiträge zahlen. „Wir dürfen den Kollektivgedanken nicht komplett aufgeben“, meint auch Stefan Wittmann.

Denkbar wäre ein reines Belohnungsschema: Diejenigen, die etwas für ihre Gesundheit tun, bekommen Prämien; Krankheiten oder Unsportlichkeit dagegen werden nicht sanktioniert. So könnten alle profitieren, denen ihre Gesundheit wichtig ist.

„Die Branche hat aber gerade erst begonnen, nach Lösungen zu suchen, um individuelle Daten zu nutzen und daraus Schlussfolgerungen abzuleiten“, sagt Wittmann. Auch ganz praktische Probleme sind noch ungelöst: Wie motiviert man Versicherungsteilnehmer, eine Smartwatch oder ein anderes Wearable permanent über mehrere Jahre zu tragen? Wie stellen Unternehmen sicher, dass ein Versicherungskunde selbst mit dem Armband ins Fitnessstudio geht, und nicht sein Sohn?

„Die Erfassung und Auswertung von Gesundheitsdaten ist nicht ganz unproblematisch“, warnt Jörg Caumanns, Leiter des Competence Center E-Health am Fraunhofer-Institut für Offene Kommunikationssysteme (FOKUS) in Berlin. „Oftmals ist es nur ein kleiner Schritt vom Motivieren zum Kontrollieren. Und gerade wenn Geld den Motivator darstellen soll, wird das nur dann ‚fair‘ umsetzbar sein, wenn man einiges an Bürokratie darum herum aufbaut.“

Nicht jede Information, die ein Algorithmus erfassen kann, ist relevant für die Prämienkalkulation. Wer etwa einen leicht erhöhten Cholesterinspiegel hat, wird nicht gleich einen Herzinfarkt erleiden.

Datenschützer fordern einen besonders guten Schutz von elektronischen Gesundheitsdaten. Derzeit arbeitet die Bundesregierung an einem E-Health-Gesetz. Auch FOKUS-Forscher Caumanns betont, dass Versicherer, die Wearables einsetzen wollen, sich mit den Datenschutzbestimmungen arrangieren müssen. Aber er sieht auch großes Potenzial, und zwar vor allem in den Bereichen Telemedizin und Ferndiagnose. „Telemedizin wird dann interessant, wenn sich Patienten den Gang zum Arzt sparen können – oder eine App ihnen viel Bürokratie erspart“, sagt Caumanns.

Wearables können zum Beispiel Menschen mit Diabetes helfen. Denn die erhöhte Zuckermenge im Blut sorgt dafür, dass Nerven absterben und die Kranken deshalb nicht mehr merken, wenn sich Geschwüre in ihren Gliedmaßen bilden. Die Folge solcher Nervenschäden sind bis zu 40 000 Amputationen pro Jahr in Deutschland. Einen Lösungsansatz bieten Wearables: Tragen Diabetiker Sensoren an den Füßen, die Entzündungen etwa durch Temperaturmessung erkennen, kann eine App frühzeitig Alarm schlagen, bevor sich Geschwüre bilden. Die App ersetzt so das Nervensystem.

Ist durch die Individualisierung der Solidargedanke gefährdet?

„Das Smartphone bietet eine sehr gut personalisierbare Schnittstelle zum Menschen“, sagt FOKUS-Forscher Caumanns. „Einiges, was jetzt als Wearable am Körper ist, ist demnächst dann auch im Körper und funkt von dort nicht mehr das Handy, sondern das Hirn an – das ist der nächste logische Schritt.“

Auch abseits der Spezialfälle bieten Apps im Gesundheitsbereich einige Vorteile für Versicherer: Sie profitieren von einem gesunden Kunden und auch davon, dass dieser bei akuter Gesundheitsgefahr rechtzeitig gewarnt wird. Schlägt eine App in Zukunft Alarm, wenn ein Versicherter sich ungesund ernährt oder zu viel arbeitet, könnten schwere Krankheitsfälle und dadurch entstehende Folgekosten vermieden werden. Der Kunde wiederum genießt zusätzliche Services, die von der praktischen Übertragung seiner Gesundheitsdaten an den behandelnden Arzt über die laufende Messung diverser Gesundheitswerte bis hin zur Erinnerung an die Einnahme verordneter Medikamente reichen können.

„Noch stehen wir ganz am Anfang“, sagt DeutscheRück-Experte Wittmann. „Aber gesunde Ernährung und Sportlichkeit passen zum Zeitgeist. Gesundheitsdaten sind ein Zukunftsthema, das kein Versicherer verpassen sollte.“



„ICH ÜBERWACHE MEINEN EIGENEN SCHLAF“ | Ich habe im vergangenen November ein Jawbone Up gekauft, weil ich gehört hatte, man könne mit diesem Fitnessarmband auch seinen Schlaf überwachen. Das finde ich sehr spannend. Gewöhnlich wache ich bis 3:00 Uhr drei bis vier Mal auf, danach schlafe ich durch. Das Armband zeigt mir morgens, was nachts passiert ist. Auch tagsüber sammelt das Armband Daten und sendet sie an mein Smartphone. Dort kann ich nachschauen, ob ich mich ausreichend bewegt habe oder ob ich zu lange am Schreibtisch gesessen habe.

Viele Funktionen nutze ich noch gar nicht, etwa meinen Kalorienverbrauch ermitteln zu lassen. Im Moment ist mein Fitnessarmband für mich eine Spielerei, aber in naher Zukunft kommen sicherlich erste Angebote von Krankenversicherungen. Ob ich meine Daten dann freigebe, weiß ich noch nicht. Das kommt sehr auf die Vergünstigungen an, die mir eine Versicherung im Gegenzug verspricht. Und darauf, wie sie meine Daten schützen will.

WEARABLE-TRÄGER: JENS LEDERER, CLUBMANAGER, MITTELRHEINISCHER GOLFCLUB BAD EMS



JENS LEDERER
CLUBMANAGER,
MITTELRHEINISCHER GOLFCLUB
BAD EMS

Persönliche Statistik:
Freitag, 24.02.2015, 0–11 Uhr
4 Mal nachts aufgewacht
2 400 Schritte gegangen
2,1 Kilometer zu Fuß zurückgelegt





SOMMERSTURM- MODELLIERUNG NEU GEDACHT

Hintergrund | Sommerunwetter haben die deutschen Versicherer in den letzten Jahren immer wieder hart getroffen. So kostete sie der Sommersturm Ela im letzten Jahr rund 650 Mio. Euro, die beiden Hagelzüge des Tiefs Andreas im Jahr 2013 sogar fast 3 Mrd. Euro. Trotz der großen Schadenpotenziale durch Hagelunwetter können diese nach wie vor nur schwer eingeschätzt werden. Das neue Sommersturm-Modell der Deutschen Rück schafft hier Abhilfe.

Warum lässt sich das Schadenpotenzial von Sommerstürmen so schwer vorhersagen? Grund hierfür sind die bislang nur wenig belastbaren Aufzeichnungen von meteorologischen Parametern, die geeignet sind, Sommerunwetter als solche zu identifizieren und gegenüber harmlosen Regenfällen abzugrenzen. „Sommerunwetter erstrecken sich zwar häufig über Hunderte von Kilometern Länge, sie sind jedoch meist nur wenige Kilometer breit – oft weniger als zehn Kilometer“, sagt Dr. Matthias Klawa, Meteorologe im NatCat-Center der Deutschen Rück. Deshalb lassen sie sich von den etwa 200 amtlichen Wetterstationen in Deutschland auch nicht in der Fläche erfassen. Zusätzlich wird bislang auch keine systematische Erfassung von Hagelkörnern an den Wetterstationen in Deutschland vorgenommen, obwohl Hagel meist die Hauptschadenursache bei schweren Sommerunwettern darstellt. „Auch Fernerkundungsmethoden wie Radarbeobachtungen erweisen sich bei genauerer Betrachtung als ungeeignet“, stellt Klawa fest. Diese sind wegen

technischer Veränderungen an den Messsystemen nicht von einheitlicher Güte, sodass ein Hagelunwetter aus früheren Jahren vom heutigen Radarverbund anders registriert werden würde als zum damaligen Zeitpunkt. Viele Ausfälle von Radargeräten wegen Reparaturen oder auch durch technische Umbauten hätten insbesondere im schweren Hageljahr 2013 zu Messlücken geführt, die einer einheitlichen Bewertung von Unwettern im Wege stehen.

„Aus diesem Grund lässt sich hieraus kein klimatologisch stabiles Gerüst für eine Gefahrenbeschreibung von Sommerunwettern konstruieren“, sagt Klawa. Hinzu komme, dass die bisherigen radarbasierten Hagelmessmethoden nur unsichere Abschätzungen zum Hagelkornspektrum liefern.

Was die Sache weiter verkompliziert: Sommerunwetter sind eine komplexe Mixtur verschiedenster Naturgefahren, die je nach Zusammenwirken zu unterschiedlichsten Schadenbildern führen können.

Beispielsweise kann ein vertikal fallendes Hagelkorn von bis zu fünf Zentimetern Durchmesser auf ein intaktes Hausdach fallen, ohne nennenswerte Schäden zu verursachen. Wird der Hagel jedoch von starken Windböen begleitet, fällt das gleiche Hagelkorn schräg vom Himmel. Eine moderne, aber oft auch sehr empfindliche Dämmstofffassade kann dann erhebliche Schäden erleiden. Bringt das Sommerunwetter auch noch Starkregen mit sich, können



„Es wird möglich, Sommerunwetter in ihrer Intensität und räumlichen Ausdehnung direkt anhand der Schadenbilder darzustellen.“

Dr. Matthias Klawa, Meteorologe im NatCat-Center, Deutsche Rück

die Schäden an Häusern mit abgedeckten Dächern oder zerstörten Fassaden und Fensterscheiben noch erheblich größer ausfallen.

Die Schadenwirkung der gleichen Hagelkörner kann an Gebäuden oder auch Kraftfahrzeugen ganz unterschiedlich ausfallen. „Untersuchungen der Deutschen Rück von Schäden an Gebäuden und Kraftfahrzeugen zeigen, dass beide Schadenbilder nur bedingt miteinander

korrelieren“, sagt Klawa. Kraftfahrzeuge können bereits bei kleineren Hagelkörnern erhebliche Schäden erleiden, bei denen die meisten Häuser nur mäßige Schäden davontragen. Begleitende Windeinwirkung erweist sich hingegen eher bei Häusern als problematisch.

Aufgrund der Komplexität von Sommerunwettern und der Schwierigkeit, diese in ihrer Ausdehnung und Intensität meteorologisch zu beschreiben, ist die Deutsche Rück zu dem Schluss gelangt, dass es derzeit wenig zielführend ist, Schadenpotenzialanalysen für Sommerunwetter im Wesentlichen auf Basis von meteorologischen Daten zu entwickeln. Bei der Modellentwicklung konnte die Deutsche Rück stattdessen auf eine tages- und teilweise sogar adressgenaue, langjährige Schadendaten- und Bestandsbasis von mehreren Millionen Gebäudeobjekten

und ebenso vielen Kraftfahrzeugen zurückgreifen. „So wird es möglich, Sommerunwetterzüge in ihrer Intensität und räumlichen Ausdehnung direkt anhand der Schadenbilder abzubilden“, erklärt Klawa. Zusätzlich werden meteorologische Daten – unter Berücksichtigung aller ihrer Unwägbarkeiten – zur Unterstützung der Analyse genutzt.

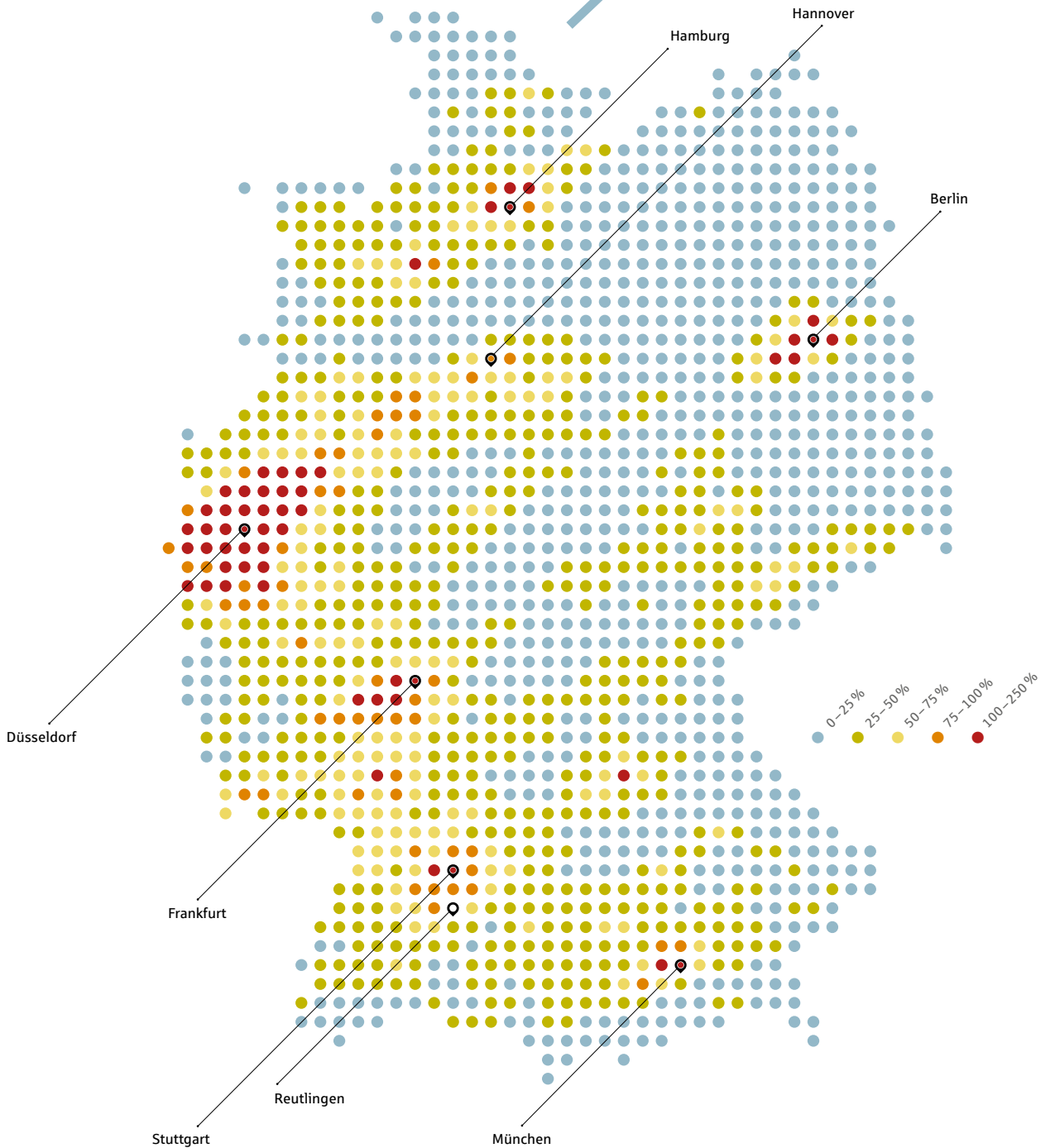
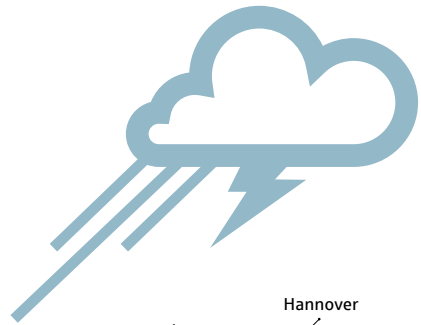
Mit dem Sommersturm-Modell der Deutschen Rück kann ein soge-

nannter „Schaden-Footprint“ eines bestimmten Ereignisses systematisch über den deutschen Marktbestand eines Erstversicherers gelegt werden. Naturereignisse wie beispielsweise die Schäden des Sturmtiefs „Andreas“ über Reutlingen – der „Reutlinger Hagel“ im Juli 2013 – lassen sich parametrisieren; auf diese Weise können die theoretischen Schadenhöhen für andere Regionen Deutschlands errechnet werden – ausgehend vom Schadenbild in Reutlingen und bezogen auf den Versicherungsbestand des jeweiligen Erstversicherers.

Im Beispielfall zeigt sich, dass ein Hagelzug wie der „Reutlinger Hagel“ nur an rund 3,5 Prozent der getesteten Lagen in Deutschland höhere Schäden anrichten könnte als an seiner Originalposition. Über dem Ruhrgebiet wären nach dieser Analyse beispielsweise mehr als doppelt so hohe Schäden möglich.

„Vergleichbare Unwetterzüge wie der in Reutlingen sind im 14-jährigen Beobachtungszeitraum selten aufgetreten“, sagt Klawa. Die Unwettertiefs Hartmut (August 2001), Bert (August 2011), Hilal (Mai 2008) oder Queeny (Juni 2006) reichten nur mit Abstrichen – entweder in Schadenintensität oder in ihrer Ausdehnung – an das Reutlinger Ereignis heran. Lediglich das Unwetter Frank am 11. September 2011 über Sachsen-Anhalt und Hessen spielt in der gleichen „Liga“ wie der Reutlinger Hagel – betroffen war jedoch ein nur eher dünn besiedelter Raum. Ein Naturschadenereignis wie der Reutlinger Hagel, der ungünstig einen städtischen Ballungsraum trifft, bleibt somit eher ein stochastisches Ausreißereignis und dürfte seltener als alle 50 Jahre auftreten.

Theoretische Schadenpotenziale des Reutlinger Hagelzuges vom 28.7.2013 über anderen Regionen Deutschlands in Relation zum Schaden an der Originalposition



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.

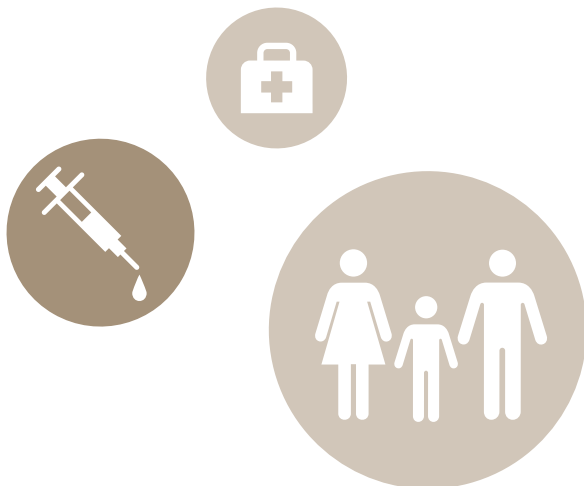


NEUE WEGE IN DER INVALIDITÄTSDECKUNG

Analyse | Es ist eine paradoxe Situation: Alle finden die Berufsunfähigkeitsversicherung gut. Selbst die Verbraucherschützer empfehlen den Abschluss. Aber seit Jahren stagniert das Geschäft. Dabei ist der Bedarf für die Deckung des Invaliditätsrisikos nach dem weitgehenden Rückzug der Sozialversicherung erheblich. Die Funktionelle Invaliditätsversicherung könnte hier Abhilfe schaffen.

Alle Anstrengungen von Versicherern und Vermittlern, die BU-Deckung weiter voranzubringen, stoßen aber auf ein großes Hindernis: Viele Menschen, die eine Berufsunfähigkeitsversicherung dringend brauchen, bekommen aus gesundheitlichen Gründen keinen Vertrag, oder sie können sich die Policen finanziell nicht leisten. Mit dem Bedingungsettbewerb der letzten Jahre wurde der Schutz für die „guten“ Risiken vor allem aus Büroberufen immer besser. Gleichzeitig wurde aber der Schutz für Menschen, die risikoreicheren körperlichen Tätigkeiten nachgehen, fast unbezahlbar.

Um das große Potenzial in diesem Markt zu erschließen, müssen die Versicherer abseits der herkömmlichen BU-Deckung neue Wege gehen. Hier gibt es noch deutlich Nachholbedarf. Als Alternative bei berufsnahen Deckungsmöglichkeiten ist in letzter Zeit die Erwerbsunfähigkeitsversicherung stärker in den Mittelpunkt gerückt. Bei den berufsunabhängigen Lösungen gibt es seit Jahren auch in Deutschland Dread-Disease-Policen. Sie sind aber hierzulande – im Gegensatz zu anderen Märkten – über den Status von Nischenprodukten nicht hinausgekommen.



Ein vielversprechender neuer Ansatz sind Funktionelle Invaliditätsversicherungen (FIV). Sie verbinden eine klassische Unfallversicherung mit Deckungselementen aus der Lebensversicherung und leisten außer nach einem Unfall je nach Ausgestaltung auch bei bestimmten Krankheiten wie Krebs, bei Organversagen, Verlust von Grundfähigkeiten und im Pflegefall. Leistungsauslöser ist bei dieser Deckung eine objektive medizinische Diagnose; die komplexe Einschätzung der beruflichen Situation des Kunden wie in BU entfällt.

Die Funktionelle Invaliditätsversicherung ist für den Vertrieb eine attraktive Alternative zur BU. Dabei ist die FIV keine Deckung zweiter Wahl und – richtig umgesetzt – kannibalisiert sie das klassische BU-Geschäft nicht. Je nach Kunde kann der Vermittler sie auch als erste Lösung für das Invaliditätsrisiko vorschlagen. Wenn der Kunde wegen seines Berufs in der BU keine oder nur eine sehr teure Deckung erhalten würde, ist eine FIV von vornherein oft die bessere Empfehlung. Sie ermöglicht hohe Leistungen, während für die Risikokunden in der BU – wenn überhaupt – dann meist nur niedrige Deckungssummen finanzierbar sind.

Wichtig ist es, im Vertrieb gegenüber dem Kunden die zentralen Leistungsunterschiede zu einer klassischen BU oder Erwerbsunfähigkeitsversicherung klar zu kommunizieren, damit es nicht zu Irritationen im Leistungsfall kommt. Die Funktionelle Invaliditätsversicherung leistet zwar unabhängig von der Berufsausübung, die Funktionsminderung muss aber dauerhaft sein. Häufige BU-Ursachen wie zum Beispiel Einschränkungen des Bewegungsapparats und psychische Krankheiten sind damit nur begrenzt abgesichert.

Die FIV kann zu einem Schlüsselprodukt für den künftigen Erfolg im Biometriemarkt werden, der angesichts der Schwierigkeiten bei den Altersvorsorge-Spar-

produkten mittlerweile in Deutschland hart umkämpft ist. Sie öffnet den Zugang zu neuen Kundengruppen, die von der BU-Versicherung weitgehend ausgeschlossen sind, die aber auch eine bezahlbare Versicherungslösung für das Invaliditätsrisiko brauchen. Noch gibt es nur wenige Gesellschaften, die das Produkt anbieten. Das Wachstumspotenzial für Marktpioniere ist dementsprechend groß.

Politiker und Verbraucherschützer werfen den deutschen Versicherern regelmäßig vor, dass sie es nicht schaffen, einen flächendeckenden privaten Invaliditätsschutz in Deutschland umzusetzen. Oft wird dabei die „Rosinenpickerei“ der Branche kritisiert, weil sie letztlich nur gesunden und solventen Menschen eine BU-Deckung verkaufe. Mit der Funktionellen Invaliditätsversicherung kann die Versicherungswirtschaft den Beweis antreten, dass sie auch für die breite Masse der Bevölkerung zu einem bezahlbaren Preis Versicherungsschutz für die elementaren Lebensrisiken anbieten kann.

MIT „EXISTENZSCHUTZ“ ZUM ERFOLG | Die SV Sparkassen-Versicherung aus Stuttgart hat zusammen mit der Deutschen Rück im Mai 2014 erfolgreich ihr Produkt „Existenzschutz“ auf den Markt gebracht. Diese Funktionelle Invaliditätsversicherung bietet eine Rentenleistung nach einem Unfall mit folgenden weiteren Bausteinen: Organrente, Krebsrente, Grundfähigkeitsrente und Pflegerente. Die Einführung wurde von einer umfangreichen Schulung der Vermittler und einer Vertriebskampagne mit Fokus auf private Vorsorge flankiert, die sowohl die Themen Krankheit und Pflegebedürftigkeit als auch Invalidität in den Vordergrund stellte. Erste Erfahrung: Von einer „Kannibalisierung“ des BU-Geschäftes kann keine Rede sein. Vielmehr hat die Kampagne um die neue FIV auch den Vertrieb der klassischen BU-Policen belebt.



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
klimateutral

Druck | ID: 53152-1505-1001



Wir rechnen mit Wind. Im Winter wie im Sommer.

In den letzten Jahren trafen Sommerunwetter deutsche Versicherer oftmals mit voller Wucht. Bisher ließ sich ihr großes Schadenpotenzial nur schwer abschätzen. Doch das neue Sommersturmmodell der Deutschen Rück macht das vermeintlich Unberechenbare jetzt kalkulierbar: Denn mit ihm können wir Sommerunwetter systematisch modellieren und das Schadenpotenzial für Versicherungsbestände detailliert analysieren. Völlig unabhängig von kommerziellen Marktmodellen und für jeden Versicherer individuell. Regional wie deutschlandweit. **Solide, sicher, stabil. Das ist die Deutsche Rück.**



Erfahren Sie mehr über
unser Sommersturmmodell:
deutscherueck.de/sommersturmmodell

Deutsche  Rück