

AUTONOMES FAHREN

„Der Mensch bleibt ein entscheidender Faktor“

Das Interview führte Olaf Wittrock, freier Finanzjournalist



Weitere Informationen zum autonomen Fahren und zur Kraftfahrtversicherung finden Sie auf unserer Website.



Über 2,6 Millionen Verkehrsunfälle hat die Polizei in Deutschland im Jahr 2017 aufgenommen. Dabei sind allein in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung nahezu 15 Milliarden Euro an Schäden

entstanden. Sollten Autos in Zukunft von alleine fahren, erwarten Experten, dass die Zahl der Unfälle deutlich sinkt. Auch die Schadenssummen könnten schrumpfen, was erheblichen Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Kalkulation von Kraftfahrtversicherern hätte. Marcos Lemaitre, Senior-Underwriter für das fakultative HUK-Geschäft und Experte für die Kraftfahrtversicherung bei der Deutschen Rück, differenziert hier jedoch deutlicher. Er rät der Assekuranz, sich auf die neue Zeit einzustellen. Seine Prognose: Die Branche erwartet völlig neue Schadenbilder und Diskussionen um die Datenhoheit.

Herr Lemaitre, der Weg zum vollautomatisierten Fahren scheint vorgezeichnet. Was genau erwartet uns auf den Straßen? Wird es weniger Unfälle geben?

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft hat kürzlich eine beachtenswerte Studie erstellt. Die Hauptaussage: Es wird bis zum Jahr 2035 weniger Unfälle geben, weil mehr automatisierte Fahrzeuge unterwegs sind. Zugleich dürften Unfälle durch die Technik allerdings im Durchschnitt deutlich teurer werden. Selbst leichte Auffahrunfälle können schnell 5000 Euro kosten, wenn Kamerasysteme und Sensoren kaputtgehen. Man erwartet daher, dass der gesamte Schadenaufwand zwischen 2015 und 2035 lediglich um 7 bis 15 Prozent sinken wird. ►

► Das ist sicher?

Das ist nachvollziehbar. Wissen kann das heute niemand. Denn es gibt eine große Unbekannte: Der Straßenverkehr wird sich nur schrittweise auf vollautomatisierte Fahrzeuge umstellen. Bis sich der deutsche Fahrzeugbestand einmal erneuert hat, gehen 17 Jahre ins Land. Die ersten vollautomatisierten Fahrzeuge werden erst ab dem Jahr 2025 erwartet, und es wird noch einige Jahrzehnte dauern, bis sich die Technik im Massenmarkt durchsetzt. Wir werden also noch viele Jahrzehnte einen Mischverkehr haben. Allein dadurch wird die Zahl der Unfälle zunächst weniger stark sinken, als uns manche Techniker versprechen. Dabei ist nicht zu vergessen, dass auch bei den Personenschäden die technische Entwicklung nicht Halt machen wird. Das heißt, dass der Aufwand je schwer geschädigter Person steigen wird.

Auf lange Sicht gehen die Schäden aber vermutlich zurück. Was heißt das für die Prämieinnahmen?

Nun, in der Haftpflicht liegen die Prämieinnahmen derzeit bei rund 16 Milliarden Euro. Das wird sich aus den genannten Gründen bis etwa 2035 nicht groß verändern. Danach geht es dann allerdings deutlich zurück. 2050 haben wir dann vielleicht nur noch sieben Milliarden Euro.

Und bei den Kaskopolicen?

Da kommen wir von rund 11 Milliarden Euro. Ich erwarte einen ähnlichen, nicht ganz so steilen Verlauf, weil ein Teil der Kaskoschäden unabhängig davon ist, wer fährt, denken Sie an Hagel oder Diebstahl. In der Summe könnten sich die Prämien bis 2050 also

halbieren. Wobei künftig neue Prämien durch Cyberpolicen fließen werden, die beispielsweise das Risiko von Hackerangriffen absichern.

Von der fernen Zukunft zurück ins Jetzt: Erstaunlich ist, dass gar nicht weniger Unfälle passieren, obwohl es immer bessere Fahrassistenzsysteme gibt.

In der Tat gibt es eine Gegenbewegung durch das veränderte Verhalten der Autofahrer. Smartphones und viele Technik-Features im Auto lenken zunehmend vom Fahren ab. Schätzungsweise 10 Prozent der schweren Personenschäden im Straßenverkehr werden heute durch Ablenkung hervorgerufen. Hinzu kommt, dass der Ton auf den Straßen rauer geworden ist. Zunehmende Verkehrsdichte gepaart mit Zeitdruck und Frustration führen zu immer aggressiverem Verkehrsverhalten. Und damit zu Unfällen.

Die Technik ist also Fluch und Segen zugleich. Werden Autopiloten auf Dauer das Fahrverhalten verändern?

Grundsätzlich ja. Aber Raser werden zum Beispiel den Umstieg auf die neue Technik so lange wie möglich hinauszögern. Denn ein vollautomatisiertes System passt die Geschwindigkeit dem Verkehrsfluss an. Zu den Versprechen der Industrie gehört auch, dass alte Menschen wieder mobil werden. Aber wir werden auch eine Generation von Jugendlichen erleben, die nie richtig Auto gefahren ist. Das bringt neue Risiken mit sich, die wir heute noch nicht einordnen können. Im Übrigen gilt für alle Fahrer, die über weite Strecken hochautomatisiert gefahren sind und dann spontan wieder eingreifen

müssen, dass sie womöglich überfordert sind. Der Mensch bleibt ein entscheidender Faktor.

Es wird also auch in Zukunft Autounfälle geben, selbst wenn meist nur noch Computer fahren?

Auf jeden Fall. Selbst wenn viele Unfälle durch Automatisierung weniger gravierend ausfallen, werden wir umgekehrt ganz neue Unfälle sehen. Erst kürzlich ist ein Auto unter einen Lkw-Anhänger gefahren, weil der Autopilot ihn fälschlicherweise für ein hochhängendes Straßenschild gehalten hat. Das ging für den Fahrer tödlich aus. So etwas wäre einem Menschen nicht passiert. Und bei aller Euphorie für die neue Technik darf man eines nicht vergessen: Es gibt noch jede Menge nicht automatisierter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer. Die Physik lässt sich also durch das autonome Fahren nicht außer Kraft setzen.

Wer ist schuld, wenn so ein Unfall passiert? Mensch oder Maschine?

Grundsätzlich kennen wir drei Haftungsbereiche: Die Halterhaftung als Gefährdungshaftung. Die Fahrerhaftung als Verschuldenshaftung. Und die Produkthaftung bei technischen Fehlern oder Mängeln. Dieses Haftungsregime wird voraussichtlich auch für vollautomatisierte Fahrzeuge fortbestehen – bei der Antwort auf die Schuldfrage sollte sich also strukturell nichts verändern.

Was heißt das konkret für die Regulierung von Kfz-Haftpflichtschäden?

Aus Sicht des Geschädigten wird sich nichts ändern. Denn bei der Haftpflicht geht es um den Opferschutz. ►



„Wir werden noch viele Jahrzehnte Mischverkehr haben.“

- Es soll nicht ein Auto, sondern ein geschädigter Dritter geschützt werden, dadurch, dass er einen Direktanspruch gegen den Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer des Schädigers hat. Im ersten Schritt wird also auch bei vollautomatisierten Fahrzeugen immer die Haftpflichtpolice zahlen. Im zweiten Schritt lässt sich dann allerdings womöglich der Hersteller in Regress nehmen, wenn ein technischer Defekt vorliegt. Das heißt: Haftpflichtschäden bleiben auch versichert, wenn nicht Fahrfehler ursächlich waren. Produkt- und Softwarefehler werden aber dafür sorgen, dass die Hersteller dafür stärker in die Verantwortung genommen werden.

„Was die Verantwortung und Haftung des Fahrers angeht, haben wir noch große Definitionslücken.“



Wie kann ein Versicherer im Nachhinein klären, wer haften muss?

Was die Verantwortung und Haftung des Fahrers angeht, haben wir noch große Definitionslücken. Bisher wissen wir, dass sich Fahrer beim hochautomatisierten Fahren zwar vom Verkehrsgeschehen abwenden dürften, aber aufnahmebereit bleiben müssen. Um herausfinden zu können, was sich vor einem Unfall im Auto abgespielt hat, braucht es zwingend eine Datenerfassung, sodass sich im Nachhinein feststellen lässt, wer wann das Kommando hatte.

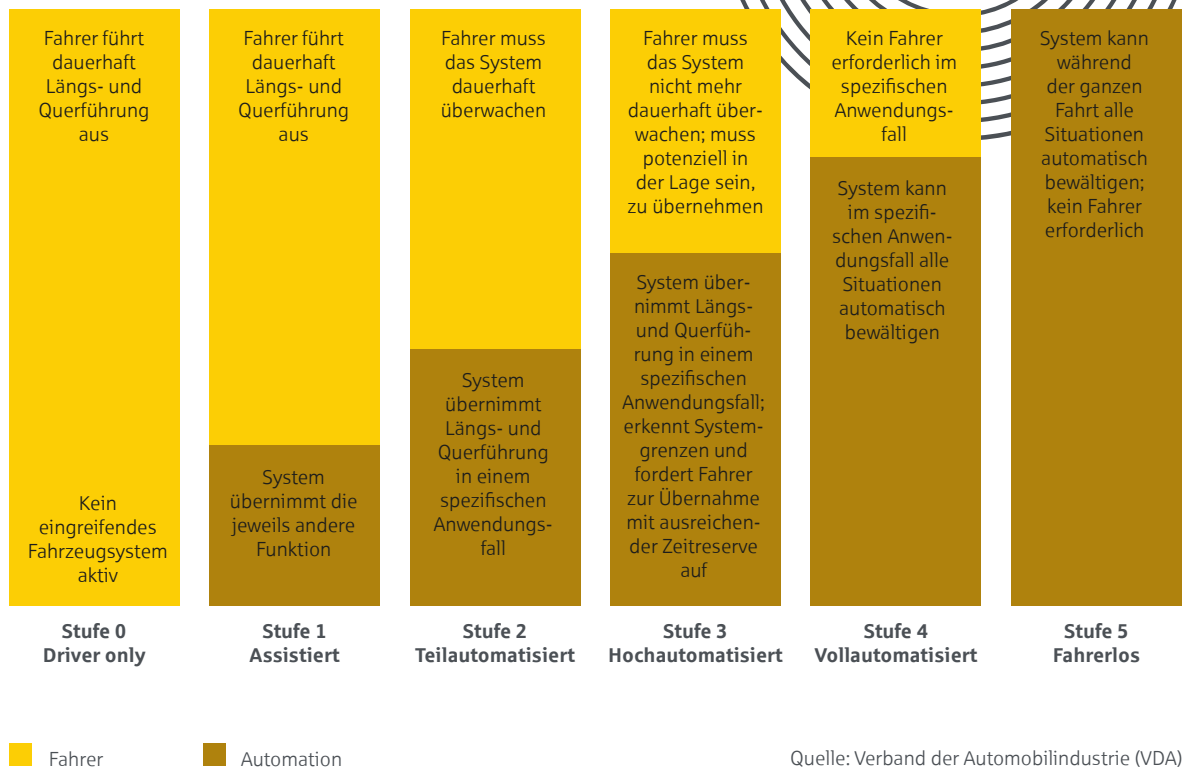
Wo liegen diese Daten? Wem gehören sie, und wer hat Zugriff darauf?

Viele Player erheben Anspruch auf die Daten. Diese gehören aber zuallererst dem Besitzer des Fahrzeugs und werden auch dort gespeichert. Ich vertrete die Meinung, dass sie zusätzlich auch übertragen werden sollten, allerdings an einen Treuhänder, der sie sammelt und unter bestimmten Voraussetzungen freigibt. Das ist jedoch noch ungeklärt. Derzeit reklamieren die Autohersteller die Daten für sich. Dann könnte es passieren, dass wir als Versicherungswirtschaft auf Dauer zum White-Label-Produzenten, also reinen Risikoträger, degradiert werden, der nicht mehr beim Kunden in Erscheinung tritt, weil unter dem Namen des Autoherstellers alles geregelt wird. Das gilt es zu verhindern.

Was heißt das für die Versicherer: Sollten sie erstmal Ruhe bewahren, weil sich die Dinge gar nicht so schnell ändern? Oder droht Ungemach, etwa beim Streit um die Datenhoheit?

Es besteht kein Anlass, panisch zu werden und zu fürchten, dass kein Mensch in fünf Jahren mehr eine Kraftfahrtversicherung braucht. Das wird nicht passieren. Aber die Branche muss zusehen, dass sie den Zugriff auf die Fahrzeugdaten bekommt, muss die technischen und rechtlichen Entwicklungen beobachten und als Versicherer wo immer möglich aktiv mitgestalten.

Stufen des automatisierten Fahrens



Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA)

Und sehen Sie ihr Geschäft als Rückversicherer gefährdet?

Nein. In der Haftpflicht treten wir vor allem bei großen Personenschäden für unsere Zedenten ein, also bei Schwerstverletzten, die ihr Leben lang Betreuung und medizinische Versorgung brauchen. Für derartige Excess-of-Loss-Deckungen bleibt die Rückversicherung auch in Zukunft essenziell. Problematischer könnte es auf lange Sicht bei Kaskopolicen werden. Das liegt aber weniger am automatisierten Fahren. Vielmehr verlieren hier Erstversicherer heute schon

gegen die Hersteller an Boden. Der Grund: Ein Kaskoschaden ist immer begrenzt auf den Fahrzeugwert, und der lässt sich womöglich über einen Hersteller mit eigenem Werkstattnetz besonders günstig regulieren. Der Markt ist damit für die gesamte Branche in Gefahr. Da sollte sie wachsam sein. ■