

Mobilität und Kfz-Versicherung weiterentwickeln – und zugleich die Klimakrise entschärfen

Welche Strategien sind möglich? Denkanstöße der K-Tagung 2021

„In der Klimakrise ist es nicht mehr bloß kurz vor zwölf“, hielt Marcus Reichenberg, Geschäftsführer der Greensurance Stiftung fest. Ein entschlossenes Gegensteuern sei nötig, führte Reichenberg auf der K-Tagung von SCOR Rückversicherung Deutschland und Meyerthole Siems Kohl-russ (MSK) aus, die unter dem Motto „Spurwechsel – digital und nachhaltig zum Erfolg“ als hybride Veranstaltung in Köln am 2. September 2021 stattfand; Gastgeber waren Caren Büning (SCOR) und Onnen Siems (MSK).

„Aktuarielle Wertigkeit“: Klimafreundliche Verhaltensanreize im Kfz-Tarif“

Reichenberg forderte, für Fahrzeuge, die mehr als 95 Gramm CO₂ pro Kilometer verbrauchen, Zuschläge in der Tarifierung zu erheben – ebenso für Motoren, die eine definierte Lärmschwelle überschreiten. Den Ansatz, bei der Tarifierung nicht wirtschaftliche Kosten zugrunde zu legen, sondern mit klimafreundlichen Verhaltensanreizen zu arbeiten, bezeichnet Reichenberg als „aktuarielle Wertigkeit“. Die Versicherer seien in der Bringschuld (für nachhaltige Produkte/Tarifierung) und nicht der Verbraucher in der Holschuld. „There is no Planet B“, zitierte Reichenberg die berühmten Worte des ehemaligen UN-Generalsekretärs Ban Ki-moon.

Einen anderen Weg, die Ursachen des Klimawandels einzudämmen, präsentierte Gunnar Nehrke, Geschäftsführer vom Bundesverband CarSharing. „Im klimaneutralen Verkehrssystem der Zukunft stellt Car-Sharing den Bürgern Pkw-Mobilität ressourcenschonend und bezahlbar für jene wenigen Wege zur Verfügung, für die effizientere Alternativen nicht geeignet sind“. Carsharing sei entweder „stationsbasiert“ möglich, wobei das Fahrzeug wohnortnah auf einem Parkplatz, der dem Kunden zugeordnet ist, bereitgestellt werde. Dorthin müsse es dieser nach der Nutzung wieder abstellen. Carsharing könne alternativ auch „free-floating“ angeboten werden, wobei Kunden das Auto innerhalb eines Geschäftsbereichs abstellen sowie mit Hilfe einer App auffinden können. Die größte Verkehrsbelastung lasse sich mit einer Kombi-

nation aus „stationsbasiert“ und „free-floating“ erreichen.

Nehrke sieht Carsharing nur als Mittel zum Zweck. Er zitiert eine Studie, der zufolge Pkw 2,14 Megajoule pro Personenkilometer verbrauchen, während der Wert bei Linienbussen im Nahverkehr 1,14 MJ beträgt, bei Straßen-, Stadt- und U-Bahn sogar nur 0,86 MJ. Um die Klimabelastung zu reduzieren, sollten auch Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, empfiehlt daher Nehrke.

Verkehrswende mit Mikromobilität?

Vincent Foucart (Deputy CEO, SCOR P&C Partners) hat noch eine andere Option ausfindig gemacht: die Mikromobilität, also die Nutzung von Fahrzeugen, die weniger als 25 km/h fahren und mit denen eine Fahrstrecke bis maximal 8 km zurückgelegt wird. Im Fokus stehen vornehmlich E-Bikes und E-Scooter, aber auch Hover-Boards und motorgestützte Skateboards fallen unter die Definition. Zum Potential von Mikromobilität legte Foucart beeindruckende Zahlen vor. So beschränkten sich in den USA 60% aller Fahrten auf bis zu 8 km. In München wird derselbe Prozentanteil aller Fahrten, die maximal 5km umfassen, mit dem Auto zurückgelegt. Die Entlastung, die ein Umstieg von Pkw auf mikromobile Verkehrsmittel für die Umwelt bringen würde, liege auf der Hand.

„Zuschläge in der Tarifierung für Fahrzeuge, die mehr als 95 Gramm CO₂ pro Kilometer verbrauchen“

Die Bereitschaft, sich für Mobilitätskonzepte jenseits der Pkw-Nutzung zu öffnen, zeige die Stadt Paris, wo schon heute 60% der Einwohner ganz auf den Besitz eines Autos verzichten. Verspricht die Mikromobilität gar eine Verkehrswende, die ähnlich einschneidend wie die Einführung des Smartphones für die Telekommunikation wirken könnte? Foucart ist optimistisch – auch wenn noch einige Hürden in der Umsetzung bestünden. Hinderlich sei, dass die Regulatorik in jedem Land verschieden ausfalle und sich etwa in der verlangten Sicherheitsausstattung deutlich unterscheiden kann.

„Telematics as a Service“ – 2025 mehr als 10 Millionen Telematikverträge?

Aussicht auf Wandel liegt auch in technischen Errungenschaften. Einen Blick in die nahe und mittlere Zukunft der Kfz-Versicherung wagte Dr. Ute Apel, Head of Underwriting Motor/Retail, ERGO Group AG. So, wie in die Einführung des Internets und später der Smartphones disruptive Veränderungen bewirkt haben, gehören zu den aktuellen Neuerungen, die heute zu einem Umbruch beitragen können, Big Data und Künstliche Intelligenz. Die Digitalisierung, die ihre Wirksamkeit deutlich erweitert, werde die Entwicklung in Zukunft selbstfahrender Autos ermöglichen, die wiederum tiefgreifende Auswirkungen auf die Mobilität und das Zusammenleben der Menschen habe.

Telematik wird hierbei immer wieder als Brückentechnologie genannt. Einen Eindruck, wie erfolgreich Telematik schon heute ist, lieferte Alexander Fechner, Geschäftsführer der We Enable Service GmbH, einer Tochter von Neodigital: „Bis 2022 wird die Anzahl der Telematik-Verträge die Milliongrenze überschreiten“.

Fechners Unternehmen bietet „Telematics as a Service“ an; Versicherer können die Produkte dabei unter eigenem Namen vertreiben. Die Telematikdaten, die die teilnehmenden Versicherungsgesellschaften von ihren Kunden mit Hilfe eines „Beacon“ erheben, fließen in einen gemeinsamen Da-

tenpool ein. So werden statistische Erkenntnisse gewonnen, die eine fundierte Tarifierung ermöglichen. Der Pool, an dem aktuell 17 Versicherer teilnehmen, wird von MSK als Treuhänder betrieben. „Jeder dieser Versicherer hat Zugriff auf seine eigenen Daten, nicht aber auf den gesamten Datenpool“. Auch Neodigital selbst habe keinen Zugriff auf den gesamten Datenpool. „Telematik wird Teil des Standardangebots deutscher K-Versicherer“, sagt Fechner. Für 2025 erwartet er mehr als 10 Millionen Telematikverträge.

Einen kreativen Umgang zur Datenanalyse präsentierte Silas Eul, Mathematik-Student des RheinAhrCampus Koblenz. Er stellte ein Prognosemodell vor, das den Schadenbedarf in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestimmt – und zwar unter Verwendung künstlicher neuronaler Netze, mit deren Hilfe Schwachstellen wie fehlende oder unvollständige Daten bereinigt werden können. Mit seinem Modell hat Eul den 1. Platz im Wettbewerb „Das Modell(l) und die Nerds“ belegt, den der Förder-

verein VersicherungsMathematik im Bereich der Kraftfahrtversicherung, kurz VM4K, mit Preisgeldern von insgesamt 19.000 Euro ausgelobt hat. „Das Modell von Silas Eul hat die Jury überzeugt“, sagte der VM4K-Vorstandsvorsitzende Onnen Siems, als er Eul die Siegerurkunde überreichte.

Keine Angst vor einem Angriff der GAFA-Unternehmen

Die Digitalisierung macht schnelle Fortschritte und wird für die Eindämmung des Klimawandels zunehmend wichtig. Prägend für die digitale Gegenwart sind die sogenannten GAFA-Unternehmen, Tech-Konzerne wie Google, Amazon, Facebook und Apple. Werden sie möglicherweise auch zu Playern in der Versicherungsbranche, indem sie selbst Risikoträgerschaft übernehmen?

Nein, glaubt Dr. Jürgen Cramer (Mitglied des Vorstandes, Sparkassen Direkt-Versicherung). Hierzu seien die erwarteten

Gewinne zu gering. Dabei bezog sich Cramer auf die Einschätzung von Allianz-Chef Oliver Bäte, dass Google allein 20% seiner Umsätze mit Versicherungen verdiene – bei einer Marge von 50%. So viel könne Google durch einen selbstgegründeten Versicherer nicht erwirtschaften.

Ebenso hält Cramer es für unrentabel, als Versicherer selbst Ökosysteme zu organisieren. Auch bezweifle er, dass Kunden von solchen Ökosystemen überhaupt angesprochen würden: „Welches Szenario ist wahrscheinlicher: Ich kaufe ein Auto und lasse den Verkäufer die Versicherung aussuchen oder ich kaufe eine Autoversicherung und lasse den Versicherer das Auto aussuchen?“

KAI-OLAF KNOCKS

Market Manager Germany bei der SCOR Rückversicherung Deutschland

JÖRG VOGELSANG

Prokurist bei der aktuariellen Beratungsfirma Meyerthole Siems Kohlruss