Von Prävention bis Sanierung

InMotion 2012 | Auf dem 4. Wissens- und Kommunikationsforum rund um die Kraftfahrtversicherung legte die Industrie-Sparte des Versicherers unter anderem die künftige Strategie im Flottensegment dar.

Gerhard Heidbrink, Vorstand der HDI-Gerling Industrie | Der Versicherer setzt weiter auf eine selektive Sanierung defizitärer Flotten

Unfallursachen und Strategien zur Unfallvermeidung: Diesem Schwerpunktthema widmete sich das 4. Wissens- und Kommunikationsforum InMotion 2012 der HDI-Gerling. Damit hat der Versicherer das Interesse geweckt und über 100 Teilnehmer zum jährlich stattfindenden Event nach Hannover in die neue Zentrale gelockt. Die vorwiegend aus Maklern rekrutierten Zuhörer sind den Vorträgen daher aufmerksam gefolgt.

Bevor die Fachreferenten jedoch das Wort ergriffen, machte Dr. Edgar Puls, Leiter des Geschäftsfeldes Industrie der HDI-Gerling, das Auditorium in seiner Begrüßungsrede auf die schwierige Gesamtsituation im Flottensegment aufmerksam. Demnach übten seit geraumer Zeit nicht nur die negativen Schaden-Kosten-Quoten der Versicherer, sondern auch die niedrigen Zinsen massiven Druck aus. Als Ausweg böten sich höhere Prämien. Ein Wettbewerber habe daher bereits zum 1. Juni wieder seine Beiträge erhöht. Einen Namen nannte Puls zwar nicht, er wies jedoch darauf hin, dass es folglich spannend bleibe.

Selektive Sanierung wird fortgesetzt | Wie sich die Flottenversicherung im Allgemeinen und speziell bei der HDI-Gerling entwickelt, stand im Mittelpunkt des Vortrages von Gerhard Heidbrink. Als Vorstand der HDI-Gerling Industrie Versicherung erläuterte er als Erstes die Situation und Strategie im Unternehmen. Hier sprach er von einer selektiven Sanierung im vergangenen Jahr, die nicht unangemessen gewesen sei. Hintergrund ist, dass der Versicherer dazu die Kunden in verschiedene Cluster nach Schaden-Kosten-Quote (SKQ) unterteilt hat und dann entsprechend vorgegangen ist.

Dabei sind vor allem Kunden mit einer SKQ von 130 Prozent und mehr ohne Großschäden in den Fokus gerückt. Insbesondere die Flotten mit 190 Prozent, die Heidbrink für das abgelaufene Jahr auf ein Beitragsvolumen von drei Millionen Euro beziffert, seien mit dem Ziel kontaktiert worden, ein Plus von 100 Prozent in den Beiträgen zu erzielen. Auch bei den 477 Kunden mit SKQ von 130 Prozent habe man Mehrbeiträge gefordert, die sich auf zwölf Millionen Euro belaufen. Diese Kunden seien aber nur eine Minderheit, da die Mehrzahl von rund 6.000 Kunden eine SKQ von 80 Prozent aufwiesen und damit nicht defizitär seien.

Darüber hinaus zeigten die Sanierungsbestrebungen erste Erfolge. Sie spiegeln sich 2012 laut Heidbrink in einer Steigerung des Beitragsniveaus gegenüber dem Vorjahr um etwa sieben Prozent wider. Gleichwohl belasteten die Flotten mit negativer SKQ weiterhin die Kraftfahrtsparte bei den Hannoveranern. Der Vorstand der HDI-Gerling Industrie ist jedoch optimistisch für 2012. Denn allein das Neugeschäft im Flottensegment habe bereinigt um die Kündigungen gegenüber 2011 deutlich zugelegt. Die Summe an Maßnahmen habe so zu einem Plus bei den Beitragseinnahmen von rund neun Prozent geführt.

Flotten als Sorgenkinder | Nichtsdestotrotz will der Versicherer die Marschrichtung der selektiven Sanierung beibehalten. Heidbrink erläuterte die Beweggründe anhand der aktuellen Entwicklung in der Flottenversicherung gemessen an der gesamten Kraftfahrt. Alles in allem steigen nach Zahlen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) und Schätzungen der E+S Rückversicherung sowohl die Beiträge als auch die Anzahl der versicherten Fahrzeuge. Die Ergebnissituation über die gesamte K-Sparte bliebe mit einem Minus von 6,6 Prozent allerdings weiter defizitär. Hierzu trüge vor allem die Flottenversicherung mit einer SKQ von 107 Prozent im vergangenen Jahr einen maßgeblichen Anteil im Vergleich zur SKQ des Marktes von 99 Prozent bei. Heidbrink folgerte, dass aus diesem Grund das Flottensegment im besonderen Fokus bleibe.

Rote Null | Auf der anderen Seite verwies der Vorstand auf die positive Entwicklung, die er im Maklergeschäft mit einer SKQ von 84 Prozent bis Ende April dieses Jahres bei der HDI-Gerling Industrie sieht. Im Nachsatz goss er jedoch Wasser in den Wein. Da Großschäden erst mit einem Nachlauf von etwa drei Monaten zu Buche schlügen, seien diese mehrheitlich noch nicht berücksichtigt. So strebe der Versicherer danach, bei einer SKQ von 94 bis 97 Prozent bis Ende des Jahres zu landen. Damit käme unterm Strich eine rote Null heraus, meinte Heidbrink. Ob das Ergebnis aber tatsächlich erzielt werde, sei offen.

Die Ziele für den kommenden Jahreswechsel hat der Versicherer daher klar defi-

Foto: HDI-Gerling

Trends in der Flottenversicherung und Unfallverhütung | Wegen diesen Themen sind über 100 Teilnehmer zur InMotion-Veranstaltung gekommen

Dr. Edgar Puls, Leiter des Geschäftsbereiches Industrie der HDI-Gerling | Die Entwicklung im Flottensegment bleibt spannend

niert. Eines sei, im Flottengeschäft dort weiterzumachen, wo man begonnen habe. Das bedeutet, die Kundensegmentierung wieder durchzuführen und bei entsprechender Schadenquote zu sanieren. Schließlich gebe es immer noch einige, die trotz Großschadenkappung bei 150 bis 160 Prozent SKQ rangierten, so Heidbrink. Er fügte hinzu, dass man an diese sicherlich herantrete. Daneben erfolge eine Zeichnungspolitik, die auf genauen Analysen und zu kostendeckenden Preisen basiere. Wenn damit ein Gewinn von zwei bis drei Prozent realisierbar sei, sei der Vorstand auch zufrieden.

Parallel dazu will die Industrie-Sparte ihre Leistungen und Zielgruppen erweitern. Dafür will der Versicherer zum Renewal am Ende des Jahres ein neues Produkt für Kleinflotten auflegen. Gleichzeitig gibt es Potenzial im internationalen Flottengeschäft, in dem die HDI-Gerling derzeit 36 Kunden mit Fahrzeugen in 27 Ländern zählt. Anfragen von weiteren großen Flotten seien vorhanden, so der Vorstand. Er veranschaulichte auch, dass der Weg zur Profitabilität mit Hürden gepflastert ist. Als Beispiel führte er die Pläne des Gesetzgebers an, bei entsprechenden Vereinbarungen den Selbstbehalt (SB) in der Kraftfahrthaftpflicht künftig zu besteuern. Diese Steuer würde dann auf die SB bei Flotten im Falle eines tatsächlichen Schadens fällig. Die Frage bleibe dabei noch, wie das genau zu handhaben sein werde. Es drohe jedenfalls ein riesiges bürokratisches Monster zu werden, was für die SB in der KH das Aus bedeuten würde, resümierte Heidbrink.

Unfallprävention und Schadenmanagement | Nach dem HDI-Gerling-internen Vortrag erläuterte Thomas Buchheit, Verkehrsdezernent der Polizeidirektion Hannover, die Ziele der europäischen Verkehrspolitik, die 35.000 Todesfälle im Straßenverkehr, die sich 2009 ereignet haben, bis 2020 zu halbieren, und welche Wirkung das auf die regionale Sicherheitsarbeit hat.

Er gab dabei allerdings zu bedenken, dass sich zugleich das Bewusstsein für Gefahrensituationen und deren Vermeidung erhöhen müsse, da sonst jede Strategie an ihre Grenzen stoße. Eine dieser wirksamen Präventionsmaßnahmen sei unter anderem, auf das Telefonieren am Steuer zu verzichten.

Anschließend legte Hartmut Buchholz die Leistungen und Struktur der HDI-Gerling im Schadenmanagement dar. Danach zeigte Markus Winninghoff als öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle und Messverfahren im Straßenverkehr in seiner Präsentation, wie eine Unfallrekonstruktion vonstatten geht. So ist es der Veranstaltung gelungen, den Kreis zwischen den Themen Flottenversicherung und Sicherheit zu schließen.

| Annemarie Schneider