



Aon Versicherungsmakler Deutschland GmbH | Postfach 10 09 55 | 45409 Mülheim

Aon Risk Solutions

DR. SVEN ERICHSEN
Geschäftsführer

t: +49 208 7006-2648 | m: +49 176 1266-2648
f: +49 208 7006-72648
e: sven.erichsen@aon.de

27.09.2011

VDVM – Pressegespräch am 27. September 2011 Marktsituation in den Sach-, TV- und Transportsparten sowie Kredit

Inhaltsübersicht:

1. Allgemeine Marktsituation – Ausblick
2. Industrie-Sachversicherung/Technische Versicherungen
 - a Marktsituation Industrie-Sachversicherung
 - b Marktsituation Technische Versicherung
3. Transportsparten
 - a Transport/Ware
 - b Piraterie
 - c Seekasko
 - d Verkehrshaftung
4. Kreditversicherung

1	Allgemeine Marktsituation – Ausblick
	<p>Die gegenwärtige Marktlage ist geprägt von Unsicherheit über die Auswirkungen der Naturkatastrophen auf die Preise für Rückversicherungsschutz. Die Schätzungen zu versicherten Schäden aus den Ereignissen in Australien (Zyklone im Dezember 2010/Januar 2011, Überschwemmungen), Neuseeland (Erdbeben im Februar), Japan (Erdbeben im März, Tsunami) und an der U.S. Ostküste (Hurrikane, Tornados) divergieren stark.</p> <p>Die Rückversicherungsmärkte rechnen nach jüngsten Aussagen mit versicherten Schäden in der Größenordnung von USD 70 Mrd. Der Hurrikan „Katrina“ hatte in 2005 allein versicherte Schäden in nahezu gleicher Größenordnung ausgelöst – ohne nachhaltige Folgen einer Preiserhöhung in den Versicherungsmärkten.</p> <p>Das Schadenpotenzial ist auch daher aus unserer Sicht objektiv heute noch nicht geeignet, dass sich der bisher kundenorientierte Markt dreht und sich zu einem Anbietermarkt wandelt.</p> <p>Die Erstversicherer verhalten sich derzeit noch abwartend, einen neuen Markttrend zu setzen. Wir gehen heute davon aus, dass Versicherer, die aufgrund eigener Belastungen zur Sanierung aufrufen, durch andere Marktteilnehmer ausreichend ersetzt werden können. Recht schwierig kann es allerdings bei der Absicherung von Folgen von Naturkatastrophen werden. Hier erwarten wir zumindest vorübergehend eine verknappte Kapazität und damit auch einen Preiseffekt für exponierte Risikostandorte, die von den Versicherern als Kumul betrachtet werden. Erste Anzeichen deuten darauf hin, dass besitzende Versicherer für <u>existierende</u> Kunden die bestehenden Zeichnungskapazitäten für Naturgefahren in den exponierten Regionen weiterhin anbieten werden. Dagegen dürften bei <u>Neuanfragen</u> für gleiche Kapazitäten eher Zurückhaltung in der Kapazitätsvergabe oder regionale Einschränkungen für die von der Katastrophe betroffenen oder ohnehin hoch exponierten Regionen zu erwarten sein.</p> <p>Auswirkungen auf die Marktentwicklung, insbesondere für Naturkatastrophen, können auch Zahlungsverpflichtungen für Investoren aus „Cat-Bonds“ für Naturkatastrophen haben. Diese Katastrophenbonds haben institutionelle Anleger mit hohen Renditen gelockt und mussten seit ihrer Einführung 1996 erst in drei Fällen Zahlungsverpflichtungen erbringen. Noch ist unklar, ob die vorliegenden Naturereignisse das vierte Ereignis darstellen. Wohl mehr als 10 Anleihen enthalten auch Risiken, die Erdbeben in Japan berücksichtigen. Falls es erhebliche Zahlungsverpflichtungen geben sollte, ist zu erwarten, dass sich dieser Versicherungsschutz deutlich verteuert.</p>
2	Industrie-Sachversicherung/Technische Versicherungen
2a	Marktentwicklung Industrie-Sachversicherung
	<p>Zahlen, Daten, Fakten (Quelle GDV)</p> <p>Für die industrielle Sachversicherung werden die Zahlen nur noch gemeinsam mit der gewerblichen und der landwirtschaftlichen Versicherung veröffentlicht.</p> <p><i>Rückblick – Ergebnis 2010</i></p> <p>Prämieinnahmen für die vorgenannten Sparten in 2010: 5,587 Mrd. EUR (gegenüber</p>

	<p>Vorjahr -0,7 %). Schadenaufwand in 2010: 4,467 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr +9,2 %) Schadenquote nach Abwicklung (Combined Ratio) 2010: 99 % (in 2008: 93 %)</p> <p><i>Ausblick – erwartetes Ergebnis 2011 – Hochrechnung</i></p> <p>Prämieneinnahmen in 2011: 5,7 Mrd. EUR (unverändert gegenüber Vorjahr) Schadenaufwand in 2011: 4,6 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 1,5 %) Schadenquote nach Abwicklung (Combined Ratio) 2011: 100 % (in 2010: 99 %)</p> <p>Einschätzungen</p> <p>Die Situation in der industriellen Sachversicherung ist gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Es stehen trotz des niedrigen Prämienniveaus weiterhin ausreichend Kapazitäten zur Verfügung.</p> <p>Es werden, wenn auch in geringerem Umfang als früher, bei nicht kritischen Risiken im Wettbewerb weiterhin Prämienreduzierungen in Einzelfällen möglich sein. Bei den Problemrisiken, wie z.B. Fleischverarbeitung, Holz, Recycling zeichnet sich hingegen eine Marktverhärtung ab. Sanierungen erfolgen eher zurückhaltend und werden in erster Linie bei Risiken mit strukturell schlechtem Schadenverlauf zu erwarten sein. Die Versicherer gestehen momentan in der Regel keine Laufzeiten von drei Jahren mehr zu, eine Laufzeit von zwei Jahren ist in der Regel aber noch möglich.</p>
2b	Marktentwicklung Technische Versicherung
	<p>Zahlen, Daten, Fakten (Quelle GDV)</p> <p><i>Rückblick – Ergebnis 2010:</i></p> <p>Prämieneinnahmen in TV (inkl. TV-BU) 2010: 1,6 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 3 %) Schadenaufwand in TV 2010 : 1,1 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 6 %) Schadenquote nach Abwicklung (Combined Ratio) in TV 2010: 92 % (schlechter als Vorjahr mit 90,3 %)</p> <p><i>Ausblick – erwartetes Ergebnis 2011 – Hochrechnung:</i></p> <p>Prämieneinnahmen in TV (inkl. TV-BU) 2011: 1,7 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 4 %) Schadenaufwand in TV 2011 : 1,2 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 4 %) Schadenquote nach Abwicklung (Combined Ratio) in TV 2011: 92 % (gleichbleibend zum Vorjahr)</p> <p>Einschätzung</p> <p>Die Situation in den Zweigen der <i>Technischen Versicherungen</i> hat sich gegenüber den Vorjahren kaum verändert. Nach wie vor ist keine Trendwende zu einem härteren Markt in Sicht. Ohnehin ist in den TV-Zweigen eine so deutliche Ausprägung des Marktzyklus wie beispielsweise in der industriellen Sachversicherung auch in den Vorjahren nicht festzustellen. TV-Versicherer agieren tendenziell mehr vertrags- und weniger marktbezogen.</p> <p>Die in den vergangenen Jahren neu in den Markt gedungenen TV-Kapazitäten deutscher Niederlassungen ausländischer Versicherer haben sich als Beteiligungsversicherer etabliert. Zu schweren und komplexen Risiken sind nach wie vor nur wenige Anbieter als führende Versicherer geeignet.</p>

3	Transportsparten
3a	Transport / Ware
	<p>Die Transportversicherung Die Sparten der Transportversicherung haben im Jahr 2010 Brutto-Beitragseinnahmen von 1,775 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,689 Mrd. €) erzielt. Diese Steigerung ist allerdings nicht auf eine Erhöhung der Prämien, sondern auf die Integration der Luft- und Raumfahrtversicherung in die Statistiken zurückzuführen. Bereinigt um die Prämien der Luft- und Raumfahrtversicherung (111 Mio. €) ist erneut ein leichter Rückgang in den Prämieeinnahmen der Transportversicherung zu verzeichnen.</p> <p>Die Warentransportversicherung</p> <p>Zahlen und Fakten</p> <p>Die Prämieeinnahmen in der Warentransportversicherung sind erneut deutlich zurückgegangen – von 709 Mio. EUR in 2009 auf 648 Mio. EUR in 2010 (-8,6 %). Es ist nicht eindeutig festzustellen, ob dies die Spätwirkungen des wirtschaftlichen Einbruchs Ende 2008 bzw. 2009 sind, die in 2010 ihren Niederschlag in den Abrechnungen der Umsatzpolicen aus 2009 gefunden haben, oder ob weitere Prämienenkungen der Treiber für diese Entwicklung sind.</p> <p>Die Entwicklung bei den Schadenquoten zeigt kein einheitliches Bild. Die Eingangs-Schadenquote stieg gegenüber Vorjahr auf 84 % (2009: 78 %), die absolute Schadenreserve liegt jedoch rund 18 Mio. EUR unter Vorjahr. Entgegen der Entwicklung des Vorjahres hat sich der Trend zur Verschlechterung der Schadenquoten über die Abwicklungsjahre nicht bestätigt; die Schadenquoten der vorangegangenen Zeichnungsjahre sind in der Abwicklung teilweise deutlich rückläufig (2007: -8,8 % / 2008: -4,9 % / 2009: -1,4 %).</p> <p>Auch in 2010 ist die Warentransportversicherung wieder von sogenannten „Marktschäden“ verschont geblieben. Der größte gemeldete Einzel-Schaden lag in 2010 bei rund 3,6 Mio. EUR und damit deutlich unter den Spitzenwerten des Vorjahres. Kundenbranchen mit besonderen Schadenhäufigkeiten oder die Konzentration auf einzelne Schadenursachen sind aufgrund der gemeldeten Schäden nicht zu erkennen.</p> <p>Ausblick</p> <p>Die Prämienätze haben einen historischen Tiefpunkt erreicht. Die Zeichnungsbereitschaft der Versicherer besteht jedoch im Wettbewerb unverändert fort, so dass Sanierungen nur zurückhaltend bei sehr schlecht verlaufenden Verträgen erfolgen. Prämienenkungen sind vereinzelt möglich, aufgrund des niedrigen Prämienniveaus jedoch vom Umfang her überschaubar. Ausreichende Zeichnungskapazitäten sind vorhanden.</p> <p>Sanktionen gegen den Iran</p> <p>Die Bemühungen des GDV, die politischen Vorgaben der EU-Verordnung 961/2010 in einer Sanktions-Klausel zu erfassen und den Versicherungsverträgen zukünftig zugrunde zu legen, spiegelt sich in der Bekanntgabe einer unverbindlichen „Sanktionsklausel“ Iran im Februar 2011 wider. Die Risikoträger zeigen im Umgang mit dieser Klausel ein sehr inhomogenes Bild. Deutlich wird, dass die Mehrzahl der Transportversicherer die Vereinbarung einer Sanktionsklausel für notwendig hält. Im Hinblick auf den Inhalt einer solchen Klausel wird jedoch sehr individuell verfahren –</p>

	<p>die Forderungen der Versicherer variieren zwischen</p> <ul style="list-style-type: none"> • der vollumfänglichen GDV-Klausel (mit US-Bezug), • der verkürzten Fassung der GDV-Klausel (ohne US-Bezug) oder • der individuellen Klausel des jeweiligen Versicherers. <p>Einige dieser Klauseln gehen dabei über den Regelungswillen des Ordnungsgebers hinaus. Neben hieraus resultierenden möglichen qualitativ-inhaltlichen Schlechterstellungen des Versicherungsnehmers führt dieses Vorgehen dazu, dass ein Versicherungsnehmer unterschiedliche Klauseln in seinen diversen Versicherungspolice dokumentiert sieht. Aus diesem Grund hat Aon eine eigene Sanktionsklausel entwickelt, die bei Forderung des Versicherers nach einer Iran-Klausel im jeweiligen Vertrag dokumentiert wird.</p>
<p>3b</p>	<p>Piraterie</p>
	<p>Im Jahre 2010 gab es insgesamt 489 durchgeführte oder versuchte Überfälle von Piraten – ein Anstieg gegenüber 2009 von 20 %.</p> <p>Nach wie vor liegt der Schwerpunkt der piratischen Aktivitäten im Küstenbereich rund um das Horn von Afrika (172 Überfälle), wobei infolge der Ausweitung der Aktionsradien der Piraten eine Verlagerung in den indischen Ozean (77 Überfälle) und die Arabische See (16 Überfälle) zu verzeichnen ist. Ein weiterer Schwerpunkt piratischer Aktivitäten ist das Südchinesische Meer (134 Überfälle).</p> <p>Insgesamt wurden im Jahr 2010 57 Schiffe mit 1027 Besatzungsmitgliedern entführt. Bis Mitte August 2011 wurden 314 Überfälle gemeldet (Quelle International Chamber of Commerce), wovon 178 auf die Region Somalia entfallen. Derzeit befinden sich 18 der überfallenen Schiffe mit 355 Besatzungsmitgliedern in der Hand der Piraten.</p> <p>Die Notwendigkeit einer K&R-Versicherung besteht also unvermindert fort.</p> <p style="text-align: right;">Quelle: IMO</p>
<p>3c</p>	<p>Seekasko</p>
	<p>Kaskoversicherung</p> <p>Zahlen und Fakten (Quelle GDV) Der deutsche Kaskoversicherungsmarkt konnte im Geschäftsjahr 2010 einen leichten Anstieg der Prämieinnahmen um 6 % auf EUR 248 Mio. verzeichnen. Hiervon entfielen auf die Sparte Seekasko EUR 86 Mio., Baurisiko EUR 9 Mio., Flusskasko EUR 39 Mio., Wassersport EUR 89 Mio. und die anderen Kaskosparteien zusammen EUR 22 Mio.</p> <p>Für das Zeichnungsjahr 2010 liegt die Schadenquote derzeit für den Bereich Seekasko bei ca. 120 %, für den Bereich Flusskasko bei ca. 73 %.</p> <p>Seeschifffahrt Wie prognostiziert hält der Druck auf die Reedereien infolge der Weltwirtschaftskrise weiter an. Infolge zahlreicher Neubauten, welche in den Markt gekommen sind bzw. noch kommen werden, ist der Druck auf die Frachtraten weiterhin enorm, was zu einem für die Reedereien größtenteils nicht auskömmlichen Rateniveau führt. Trotz leichter Markterholung lagen die durchschnittlichen Raten in der Seeschifffahrt im Durchschnitt des Jahres 2010 nur bei USD 11.512 pro Tag (2009: USD 11.330), verglichen mit einem Durchschnitt zwischen den Jahren 2000 und 2008 von USD</p>

	<p>22.873 pro Tag und einem Rekordwert von USD 49.743 pro Tag im Mai 2008 (Quelle: Clarksea Index, Clarksons).</p> <p>Die deutsche Handelsflotte vergrößerte sich im Jahr 2010 auf 3.548 Einheiten (2009: 3.371). Mit 1.773 Einheiten trägt hierbei das Containersegment den größten Anteil, womit deutsche Eigner auf Platz eins der Rangliste in der Containerschiffahrt weltweit liegen (34,2 % TEU-Anteil; Quelle VDR/IHS Fairplay, Stand 31.12.2010).</p> <p>Ungünstig für die Eigner/Kommanditgesellschaften nach deutschem Modell wirkt sich weiterhin der Umstand aus, dass die finanzierenden Banken infolge der Wirtschaftskrise ihr Engagement im Bereich der Schiffsfinanzierung teilweise drastisch zurückfahren, was bereits zu einigen Insolvenzen/Zwangsversteigerungen geführt hat.</p> <p>Der genannte Druck auf die Frachtraten führt zu einem entsprechenden Druck auf die Versicherungsprämien als Teil der Gesamtbetriebskosten des Schiffes. Hier versuchen die Reedereien, ihre Prämien zu reduzieren. Ein weiterer finanzieller Druck auf die Reedereien erfolgt durch steigende Brennstoffpreise sowie die Verschärfung von Umweltschutzmaßnahmen (Reduktion der Emissionswerte).</p> <p>Der Werftstandort Deutschland ist hauptsächlich im Spezialisierungsbau Marine, Passagierschiffahrt, Superyachten und Offshore-Installationen konkurrenzfähig. Klassische Handelsschiffe wie Containerfrachter, Massengutfrachter etc. werden bei deutschen Werften kaum noch nachgefragt.</p>										
3d	Verkehrshaftung										
	<p>Die Transport- und Logistikbranche kann für die kommenden 3 Jahre mit einem moderaten aber kontinuierlichen Wachstum (3 – 5 %) der Nachfrage rechnen. Transportaufkommen und Leistungen werden bei allen Verkehrsträgern zunehmen und das Vorkrisenniveau erreichen oder übertreffen.</p> <p>Wachstumsstärkster Verkehrsträger wird die Luftfracht sein – insbesondere aufgrund des weiter zunehmenden Asienhandels. Wachstumsschlusslicht wird die Binnenschiffahrt sein.</p> <p>Treiber im Straßenverkehr ist weiterhin vor allem die Nachfrage aus dem Maschinensektor, als bedeutender Zweig des Maschinenbaus und dem Bausektor. Im Lagerei-, Umschlag- und Speditionsgeschäft werden weitere Zuwächse erwartet. Umsatztreiber bei den klassischen Speditionsdienstleistungen sind die fortschreitende Internationalisierung der Warenströme und der anhaltende Trend zum Outsourcing beispielsweise im Rahmen der Kontraktlogistik.</p> <p>Die Marktvorhersagen für die Transportleistungen in den einzelnen Bereichen sehen wie folgt aus:</p> <table data-bbox="342 1581 824 1724"> <tr> <td>Luftfracht</td> <td>6,1 %</td> </tr> <tr> <td>Strassengüterverkehr</td> <td>4,5 %</td> </tr> <tr> <td>Eisenbahnverkehr</td> <td>3,8 %</td> </tr> <tr> <td>Seeverkehr</td> <td>2,5%</td> </tr> <tr> <td>Binnenschiffahrt</td> <td>1,1%</td> </tr> </table> <p>Die Schadenhäufigkeit ist mit der anziehenden Konjunktur in 2010 stark angestiegen. Dies führt bei ersten Versicherern zu Sanierungsbegehren im Bereich der Verkehrshaftungsversicherung.</p> <p>Derzeit befindet sich das Prämienniveau allerdings weiter eingebettet in einem weichen Markt.</p>	Luftfracht	6,1 %	Strassengüterverkehr	4,5 %	Eisenbahnverkehr	3,8 %	Seeverkehr	2,5%	Binnenschiffahrt	1,1%
Luftfracht	6,1 %										
Strassengüterverkehr	4,5 %										
Eisenbahnverkehr	3,8 %										
Seeverkehr	2,5%										
Binnenschiffahrt	1,1%										

	Umsatzsteigerungen werden sich aufgrund der Nachläufigkeit der Umsatzabrechnungen frühestens in den Ergebnissen 2012 zeigen.
4	Kreditversicherung
	<p>Der deutsche Kreditversicherungs-Markt wird durch die Anbieter Atradius, Coface und Euler Hermes dominiert. Die R+V und Zurich Versicherung runden mit ihren Produkten den Kreis der größten Marktteilnehmer ab. In den vergangenen Jahren haben sich kleinere Marktteilnehmer wie z.B. QBE, TCRé und Ducroix Delcredere im Markt etabliert.</p> <p>Die auf dem deutschen Markt aktiven Gesellschaften nahmen 2010 zusammen ca. EUR 1,5 Mrd. Prämie und Gebühren ein: Eine Steigerung um ca. 8 % gegenüber dem Vorjahr. Die Gesamtjahres-Schadenquote aller Versicherer lag bei ca. 40 % nach einer Schadenquote von ca. 97 % im Vorjahr.</p> <p>Das Jahr 2010 war geprägt durch eine nach wie vor hohe Insolvenzquote. Der globale Insolvenzindex 2010 war allerdings um 5 % rückläufig. Fehlende Großinsolvenzen und die effiziente Risikosteuerung der Versicherer führten in 2010 wieder zu guten wirtschaftlichen Ergebnissen. So verzeichnete z. B. die Euler Hermes Gruppe in 2010 einen operativen Gewinn von EUR 445 Mio., nach EUR 13 Mio. in 2009. Den meisten Wettbewerbern erging es ähnlich.</p> <p>Im Zuge der Beruhigung der Märkte zog der Wettbewerb zwischen den Versicherern deutlich an. Fallende Prämienätze, verbunden mit einer deutlich erhöhten Neigung, Risiken in die Bücher zu nehmen, spiegeln den Markt seit Mitte 2010 wider. Dieser Trend hält derzeit an.</p> <p>Die in der Krise 2008/2009 eingeführte TopUp Deckung der Bundesrepublik Deutschland wurde per 31.12.2010 eingestellt. Weiterhin existieren die Angebote der privatwirtschaftlichen Anbieter der TopUp Deckung. Etabliert hat sich z.B. das Angebot der ACE mit dem seit 2002 angebotenen Produkt Limit Plus.</p>