

Mülheim/Ruhr, 29. September 2010

VDVM – Pressegespräch am 29.9.2010

Marktsituation in den Sach-, TV- und Transportsparten sowie Kredit

ALLGEMEINE MARKTSITUATION – AUSBLICK

Die heutige Situation am Versicherungsmarkt ist durch 3 wesentliche Faktoren gekennzeichnet:

- > Kriseneffekte waren in 2009 wenig zu spüren, selbst in 2010 nur moderate Einbrüche
- > Schadensituation bleibt für die Versicherer überwiegend positiv
- > Es drängen noch neue Versicherer/Kapazitäten in den Markt

Daher besteht der heftige Wettbewerbsdruck (Verdrängungswettbewerb) unvermittelt fort.

INDUSTRIE-SACHVERSICHERUNG/TECHNISCHE VERSICHERUNGEN

Marktentwicklung Industrie-Sachversicherung

1. Zahlen, Daten, Fakten (Quelle GDV)

Für die industrielle Sachversicherung werden die Zahlen künftig gemeinsam mit der gewerblichen und der landwirtschaftlichen Versicherung veröffentlicht.

Rückblick – Ergebnis 2009

Prämieinnahmen für die vorgenannten Sparten in 2009: 5,627 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 0,8 %)

Schadenaufwand in 2009: 4,092 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr ./2,7 %)

Schadenquote nach Abwicklung (Combined Ratio) 2009: 93 % (in 2008: 96,1 %)

	<p><i>Ausblick - erwartetes Ergebnis 2010 - Hochrechnung</i></p> <p>Prämieinnahmen in 2010: 5,7 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 0,5 %) Schadenaufwand in 2010: 4,2 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 3 %) Schadenquote nach Abwicklung (Combined Ratio) 2010: 95 % (in 2009: 93 %)</p> <p>2. Einschätzungen</p> <p>Die Situation in der industriellen Sachversicherung hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Nach wie vor ist keine Trendwende in Sicht, die Märkte stabilisieren sich weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau.</p> <p>In Märkten mit zahlreichen Anbietern ist weiterhin ein gewisser Wettbewerb spürbar, jedoch nicht mehr in dem Maße, wie in den Vorjahren. Unter bestimmten Voraussetzungen sind in Einzelfällen noch leichte Prämienreduzierungen festzustellen. Die Prämien-schwankungsbreite ist umso geringer, je weiter sich der Markt aufgrund erhöhter Haftungssummen oder internationalem Bezug der Risiken verengt. Insgesamt ist der Markt bestrebt, Prämienreduzierungen zu vermeiden und bietet stattdessen Erweiterungen im Deckungsumfang (z.B. zusätzliche Gefahren) an. Bei den Problemrisiken, wie z.B. Fleischverarbeitung, Holz, Recycling ist aufgrund einer Vielzahl eingetretener Schäden weiterhin eine Marktverhärtung feststellbar.</p> <p>Für internationale Risiken gilt auch in diesem Jahr, dass Kapazitäten für Naturgefahren - je nach angefragtem Gebiet - knapp und teuer sein können. Vertragslaufzeiten von zwei Jahren werden in der Regel zugestanden. Auch sind Laufzeiten von drei Jahren möglich, dann jedoch meist nur gegen Beitragszuschläge.</p>
	<p>Marktentwicklung Technische Versicherungen</p> <p>1. Zahlen, Daten, Fakten (Quelle GDV)</p> <p><i>Rückblick - Ergebnis 2009</i></p> <p>Prämieinnahmen in TV (inkl. TV-BU) 2009: 1,54 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 7,4 %) Schadenaufwand in TV 2009 : 1,07 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 4,5 %) Schadenquote nach Abwicklung (Combined Ratio) 2009: 91 % (leicht besser als im Vorjahr 91,8 %)</p> <p><i>Ausblick - erwartetes Ergebnis 2010 - Hochrechnung</i></p> <p>Prämieinnahmen in TV (inkl. TV-BU) 2010: 1,6 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 2 %) Schadenaufwand in TV 2010: 1,2 Mrd. EUR (gegenüber Vorjahr + 9 %) = Wir erwarten einen kräftigen Anstieg der Schadenbelastung! Schadenquote nach Abwicklung (Combined Ratio) 2010: 96 % (in 2009: 91 %)</p> <p>2. Einschätzungen</p> <p>In den letzten 3 Jahren haben sich deutsche Niederlassungen ausländischer Versicherer etabliert und zusätzliche Kapazitäten für den TV-Markt bereitgestellt. Für größere Risiken,</p>

insbesondere in den Zweigen *Bauleistung* und *Montage* sind diese Versicherer überwiegend im Beteiligungsgeschäft aktiv; kleinere und mittlere Risiken zeichnen sie jedoch auch in Führung. Im Vergleich zu den etablierten Versicherern in TV können die neu hinzugekommenen Gesellschaften noch nicht auf eine durch eigene Schadeningenieure gestützte Schadenregulierung zurückgreifen.

Eine umfassende und flächendeckende Sanierungswelle wird in den Zweigen der *Technischen Versicherungen* auch in 2011 nicht erwartet; zu einzelnen schlechter verlaufenden Risiken werden vertragsbezogene Sanierungen nicht zu vermeiden sein.

Der Markt ist weiterhin weich und flexibel. Auch für das kommende Jahr sind keine deutlichen Prämien erhöhungen in Sicht: Nicht zuletzt die neuen sich langsam etablierenden Kapazitäten halten den Wettbewerb trotz der erwarteten deutlichen Zunahme der Schadenbelastungen flexibel.

Eine Einschränkung muss bei Spitzenrisiken (Gasturbinen) oder bei Projekten mit sehr hohem PML gemacht werden. Für diese Risiken kann eigentlich nach wie vor nur auf wenige Anbieter zugegriffen werden.

3. Erneuerbare Energien

Immer mehr Versicherer entdecken den Bereich der *Erneuerbaren Energien*. Dadurch ist der Markt auch in diesem speziellen Segment relativ weich und flexibel. Bei größeren Kundenverbindungen sind einzelne Versicherer immer noch bereit, auch über ihre Grenzen zu gehen.

Im Gegensatz dazu gehen Versicherer, die in diesem Segment etabliert sind, bei der Zeichnung neuer Risiken selektiver vor. Bei den neu in den Markt eingetretenen Versicherern muss sich erst noch zeigen, wie fehlendes Know-how und Fachkapazitäten mit dem Portfolio wachsen. Beispiele im Markt haben gezeigt, dass Versicherer, die zu schnell wachsen möchten, Probleme in der tagesgeschäftlichen Abarbeitung und in der nicht ausreichenden Risikoanalyse bekommen können.

Bei den Risiken, die im deutschen Markt platziert werden, wird keine flächendeckende, sondern eine lediglich selektiv auf den einzelnen Vertrag/Kunden bezogene Sanierung erwartet. Anders stellt sich die Situation bei den ausländischen Gesellschaften dar: Hier wird tendenziell das gesamte Segment einer Sanierungsprüfung unterworfen; eine grundsätzliche Umstellung der Zeichnungspolitik kann die Folge sein.

Bei aktuellen Ausschreibungen sind Preisdifferenzen bis zu 30 % zu verzeichnen.

Die internationalen Einflüsse werden aus unserer Sicht - vermutlich aus historischen Gründen - häufig überschätzt. Bei den Erneuerbaren ist der deutsche Versicherungsmarkt bezüglich Konditionen und Bedingungen sehr gut aufgestellt. Anders ist die Situation im Bereich der Offshore-Risiken: hier ist London nach wie vor der Dreh- und Angelpunkt. Ob dies so bleibt, muss abgewartet werden.

TRANSPORTSPARTEN

Die Transportversicherung über alle Sparten

Die zahlreichen Sparten der Transportversicherung haben im Jahr 2009 Brutto-Beitrags-einnahmen von 1,689 Mio. EUR (Vorjahr 1,709 Mio. EUR) erzielt. Dies entspricht einem moderaten Rückgang von 2,4 % gegenüber dem Vorjahr. Die kombinierten Eingangsschadenquoten in den größten Sparten der Transportversicherung liegen bei ~ 80 %.

I. Die Warentransportversicherung

Zahlen und Fakten

Die Warentransportversicherung bestätigt mit einem Prämienrückgang von 20 Mio. EUR auf 709 Mio. EUR (entspricht 2,7 %) die zuvor beschriebene Entwicklung. Inwieweit der wirtschaftliche Einbruch im vierten Quartal 2008 bzw. im ersten Halbjahr 2009 hier schon Niederschlag gefunden hat kann noch nicht abschließend beurteilt werden, da die umsatzabhängigen General-Policen regelmäßig erst im Folgejahr abgerechnet werden.

Die Schadenquoten bewegen sich auch weiterhin nach oben. Die Eingangsschadenquote konsolidiert sich bei 78 % auf hohem Niveau, zudem zeigt die Fortschreibung der Schadenquote über die Jahre eine negative Tendenz (Schadenquote 2008: 91 %). Die Zeit der so genannten „Abwicklungsgewinne“ scheint vorbei.

Von so genannten „Marktschäden“ hingegen ist die Warentransportversicherung auch im Jahr 2009 verschont geblieben. Blickt man auf die gemeldeten und statistisch vom Verband erfassten Großschäden, so stellt man fest, dass 3 der 5 größten gemeldeten Schäden in der Automobilindustrie angefallen sind. Schadenursache für diese Schäden ist „Höhere Gewalt“, also in aller Regel Hagel bzw. Überschwemmung.

Ausblick

Die Zeichnungsbereitschaft der Versicherer hat sich nicht verändert. Der Wettbewerb in einem schrumpfenden Markt, in dem die neuen Risikoträger unverändert bemüht sind, sich zu etablieren, besteht fort. Aufgrund der über die vergangenen Jahre stetig zurückgegangenen Prämiensätze ist aber nur noch mit vergleichsweise moderaten Prämienenkungen zu rechnen. An Kapazitäten besteht kein Mangel.

Sanktionen gegen den Iran

Der Iran ist durch sein Atomprogramm in den Fokus der Staatengemeinschaft gerückt. Der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen hat mit Resolution vom 08.06.2010 neue, weitere Sanktionen beschlossen. Die USA haben daraufhin mit Wirkung vom 01.07.2010 den sog. „Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act of 2010“ verabschiedet. Auf Basis dieses Gesetzes sind nun auch Sanktionen gegen **nichtamerikanische** Rechtspersonlichkeiten möglich. Diese Extraterritorialität kann nun dazu führen, dass sich deutsche Versicherungsunternehmen, die gegen das Gesetz verstoßen, amerikanischen Strafmaßnahmen ausgesetzt sehen.

Zur Vermeidung dieser Rechtsfolgen hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) eine „Sanktionsklausel“ entwickelt und den Mitgliedsunternehmen mit Schreiben vom 19.08.2010 zur Verfügung gestellt.

	<p>Nach ersten Bemühungen insbesondere der international tätigen Versicherer, diese Klausel sowohl im Bestandsgeschäft als auch bei Ausschreibungen einzuführen, hat eine erneute Prüfung der Sanktionsklausel ergeben, dass diese wohl nicht in allen Teilen mit EU-Recht vereinbar ist. Die Klausel wurde vom GDV zurückgezogen und wird einer Überarbeitung unterzogen. Eine Einführung in 2010 kann zum jetzigen Zeitpunkt ausgeschlossen werden. Jedoch ist absehbar, dass eine erneute Thematisierung in 2011 erfolgt.</p> <p>Incoterms 2010</p> <p>Die Incoterms 2010 werden mit Wirkung vom 01.01.2011 eingeführt. Wesentliche Gründe der Überarbeitung der Incoterms 2000 sind die Verbesserung der Verständlichkeit, eine Vereinfachung für den Anwender und die Verarbeitung von gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen. Zu den wesentlichen Neuerungen gehören die Gliederung der Klauseln in zwei Gruppen für „Maritime Transporte“ einerseits und „Transporte jeder Art“ andererseits sowie die Reduktion der Klauseln von bisher 13 auf jetzt 11.</p>
	<p>II. Kaskoversicherung</p> <p>Zahlen und Fakten</p> <p>Die Kaskoversicherung verzeichnet leicht steigende Prämieinnahmen auf 233 Mio. EUR (+3,8 %). Besonders sticht hier der Bereich Seekasko heraus, dessen Prämieinnahmen gegenüber Vorjahr um 21,7 % auf 70 Mio. EUR gestiegen sind.</p> <p>Die Eingangs-Schadenquote konsolidiert sich mit 83 % auf hohem Niveau, zudem zeigt die Fortschreibung der Schadenquote über die Jahre eine negative Tendenz (Schadenquote 2008 derzeit 101%).</p> <p>Piraterie</p> <p>Piraterie wird in der Schiffsversicherung ein von Jahr zu Jahr wichtigeres Thema. Die Anzahl der Überfälle steigt drastisch. Betroffen hiervon sind alle seefahrenden Nationen. Auch mehrere deutsche Handelsschiffe sind bereits angegriffen worden und teilweise von Piraten entführt worden.</p> <p>Die im Fokus stehenden Passagen durch das Fahrtgebiet rund ums Horn von Afrika weiten sich immer weiter aus und umfassen mittlerweile auch die arabischen Küsten des Golf von Aden und weite Teile des Indischen Ozeans sowie Teile des Roten Meeres.</p> <p>Wir empfehlen unseren Kunden mit den entsprechenden Kriegsversicherungen einschließlich des Risikos von Piraterie und K&R-Deckungen der Gefahr zumindest versicherungstechnisch entgegenzuwirken.</p> <p>Mittlerweile ist der erste Prozess gegen somalische Piraten wegen des Überfall auf das MS "Taipan" der Hamburger Reederei Komrowski in Hamburg eröffnet worden.</p>

	<p>See-Schifffahrt</p> <p>Die Weltwirtschaftskrise hatte auch den Bereich Seeschifffahrt nachhaltig getroffen; insbesondere Reedereien, Werften, Emissionshäuser, Finanzierer und andere in dieser Branche tätige Firmen und somit auch die Versicherungswirtschaft.</p> <p>Platzierte Neubaufträge werden zwar nicht mehr storniert, Ablieferungstermine jedoch - wo möglich - weiterhin verschoben.</p> <p>Bei unseren Akquisitionsbemühungen spüren wir weiterhin die Besorgnis der Schifffahrtsunternehmen hinsichtlich der immer noch angespannten, wenn auch leicht verbesserten, Geschäftslage.</p> <p>Derzeit sind Zeichen einer Erholung erkennbar, die sich jedoch auf die Versicherungswirtschaft mit entsprechender Zeitverzögerung, wohl nicht vor 2013 niederschlägt.</p> <p>Da die Versicherungskosten einen nicht unerheblichen Teil der Betriebskosten eines Schiffes ausmachen, versuchen die Reedereien weiterhin ihre Prämien zu reduzieren.</p> <p>Im Bereich P&I-Versicherungen hat der P&I Club Skuld aus Norwegen angekündigt, dass er nicht mehr an den branchenüblichen gemeinschaftlichen Prämien erhöhungen zum Erneuerungstermin teilnehmen wird, sondern die Prämien bedarfsgerecht entsprechend dem Schadenverlauf der einzelnen Flotten anpasst.</p> <p>Der Schiffbau auf deutschen Werften hat durch die weltweit gesunkene Nachfrage im klassischen Handelsschiffbau gegenüber den Boom-Jahren bis 2008 kaum noch Bedeutung. Die Werften versuchen zurzeit mit Aufträgen insbesondere aus dem Bereich der alternativen Energie-Gewinnung aus Wind im Offshore-Bereich und den damit verbundenen Aktivitäten die Auftragsbücher wieder zu füllen. Dennoch verbleibt eine unübersehbare massive Krise bei den Werften bestehen. Auch werden die asiatischen Märkte wohl sehr bald in das Geschäft um die Offshore-Aktivitäten eindringen.</p>
	<p>III. Verkehrshaftung</p> <p>Zahlen und Fakten</p> <p>Die Kaskoversicherung verzeichnet sinkende Prämieinnahmen auf 253 Mio. EUR (- 4,8 %). Zurückzuführen ist diese negative Entwicklung auf das gesunkene Güteraufkommen (-11%) und das ebenfalls gesunkene Logistikmarktvolumen (-9%).</p> <p>Die Eingangs-Schadenquote liegt bei 72 % und damit unter dem Niveau des Vorjahres, jedoch zeigt die Fortschreibung der Schadenquote aus dem Vorjahr eine negative Tendenz (Schadenquote 2008 derzeit 87%). Die Schadenabwicklung – auch außerhalb des Großschadenbereiches - ist aufgrund des erheblichen Drucks aller Beteiligten allerdings deutlich schwieriger geworden.</p>

Status

In 2009 ist das Güteraufkommen um 11 % und das Logistikmarktvolumen um 9 % gesunken. Entsprechend haben sich Prämien- und Schadenvolumen in der Verkehrshaftungsversicherung reduziert. Die Schadenabwicklung – auch außerhalb des Großschadenbereiches - ist aufgrund des erheblichen Drucks für alle Beteiligten allerdings deutlich schwieriger geworden.

Logistikunternehmen mit vielfältigem Leistungsportfolio und breiter Kundenbasis sind gut durch die Krise gekommen. Der Wettbewerb im internationalen Landtransport ist besonders groß, da Transporte von Osteuropäern besonders günstig angeboten werden. In der Kontraktlogistik reicht die Marge vielfach nicht aus, da komplexe Projekte oftmals nicht richtig geplant werden. Die Schwertransport- und Krandienstbranche wächst aufgrund ihres hohen Spezialisierungsgrades. Die Transporte vieler Anlagenteile (z.B. in der Windenergiebranche) nehmen zu.

Der Luftfrachtbereich ist durch die Wirtschaftskrise stark betroffen, zumal die Sperrung des Luftraumes im Zusammenhang mit dem Vulkanausbruch auf Island im April dieses Jahres eine neue Dimension erreicht hat. Ob und inwieweit dies konkrete Auswirkungen auf den Verkehrshaftungsbereich haben wird, bleibt abzuwarten.

Auch der Seefrachtbereich hat erhebliche Einbrüche in den Raten zu verzeichnen. Die Reiserouten wurden entsprechend gedrosselt – Stichwort: „Slow Steaming“. Die KEP-Dienste verzeichnen schon seit 2008 erhebliche Einbrüche.

Ausblick

In 2010 haben/werden

- Spezialisierungen
- transparente Leistungsangebote
- hohe Qualitätsstandards
- und eine Individualisierung von Dienstleistungen

zugenommen/zunehmen und somit die „Spreu vom Weizen trennen“.

Dies und die Tatsache, dass in den oben genannten Bereichen schon für das laufende Jahr, auf jeden Fall aber für 2011, wieder ein Anstieg des Güteraufkommens zu verzeichnen ist bzw. sein wird, wird sich auch in der Verkehrshaftungsversicherung widerspiegeln. Dies lässt die Erwartung zu, dass die Prämien wieder steigen werden.

KREDITVERSICHERUNG

Der Kreditversicherungs-Markt stand in den letzten 24 Monaten stark unter dem Eindruck der weltweiten Wirtschaftskrise. Die Versicherer hatten erhöhte Schadenvolumina zu tragen. Dies hat zu einem negativen Ergebnis im versicherungstechnischen Geschäft geführt.

Eine reduzierte Risikobereitschaft der Versicherer und ein signifikantes Streben nach Optimierung der Prämien-Risikoquote bestimmten den Markt. Die Jahre 2009 und 2010 waren geprägt durch eine rückläufige Bereitschaft der Versicherer, ausreichende Deckungen auszusprechen. Zudem hoben die Versicherer flächendeckend die Konditionen an, was auch in der Regel umgesetzt wurde. Prämiensätze sowie Franchisen und Selbstbeteiligungssätze wurden angeglichen. .

Nach empfindlichen Rückgängen der Zeichnungsbereitschaft um bis zu 50 Prozent des zur Verfügung gestellten Limitvolumens sind die Versicherer heute wieder dazu bereit, vermehrt Limite zu zeichnen und dem momentan vorhandenen Aufschwung zu folgen. Auch im Bereich der Konditionen sind die Versicherer wieder zu Zugeständnissen bereit. Das Neugeschäft wird aggressiv angegangen, um den in der Krise verlorenen Umsatz zu kompensieren.

Bedingt durch die Erfahrungen in der Krise und die Situation der Verknappung der Kreditversicherungs-Limite überdenken gerade Konzerne ihre Risikopolitik und suchen vermehrt Lösungen im Bereich der Eigenversicherung. Diesem Trend vorgehend haben Makler in den vergangenen Jahren umfassend die Dienstleistungspalette im Bereich Debitoren- und Forderungsmanagement diversifiziert und sukzessive an die Marktveränderungen angepasst. Spezielle Lösungen im Bereich Inkasso, Bonitätsinformationen sowie Finanzierungslösungen und spezielle Deckungskonzepte bestimmen daher den derzeitigen Beratungsansatz.

Das von der Bundesregierung zur Umsetzung durch die Kreditversicherer beschlossene Modell der so genannten Top-up Deckung ist bis Ende 2010 in verschiedenen europäischen Märkten im Einsatz. Die Top-up Lösungen des privaten Versicherungsmarktes wird es weiterhin geben.