

## **Bericht vom 45. Versicherungswissenschaftlichen Fachgespräch „Mobilitätskonzept der Zukunft – Verkehrswende und Versicherbarkeit der Risiken“**

Für unser Versicherungswissenschaftliches Fachgespräch am 24. März 2021 hatten sich über 100 Teilnehmer angemeldet. Wegen der andauernden Pandemie fand die Veranstaltung wieder virtuell statt. Die Vorstandsvorsitzende unseres Vereins **Antje Mündörfer** begrüßte die Teilnehmer und Referenten auch als Vorstandsmitglied der IDEAL Versicherung, die das Event technisch vorbereitet und durchgeführt hat. Sie wies darauf hin, dass die von uns behandelten Themen oft visionär in die Zukunft erlauben würden. So hätten wir schon am 09.11.2007 unsere 16. Öffentliche Veranstaltung an der TU Berlin dem Thema „Epidemien und Pandemien - Risikomanagement oder Überforderung der Versicherungswirtschaft und Industrie?“ gewidmet. Damals sei es noch etwas „exotisch“ erschienen, aber heute wüssten wir, dass viele der damals getroffenen Aussagen zutreffend waren (Lesen Sie das gern in unserem [Archiv](#) nach). Auch das Thema „Mobilität“ könne für unsere Branche große Bedeutung erlangen und es sei sicherlich gut, schon jetzt über mögliche Entwicklungen und deren Auswirkungen nachzudenken. Dafür hätten wir wieder drei Experten und zwei Moderatoren gewinnen können. Damit übergab Frau Mündörfer das Wort an den ersten Moderatoren.

**Christian P. Sooth**, langjähriger Experte in der KFZ-Versicherung, führte ins Thema ein und nannte einige kritische Zahlen. So würden in der EU über 80% aller Wegstrecken mit dem KFZ, 8% mit Bussen und 9% mit dem Zug zurückgelegt. 2020 habe es 48,2 Mio. PKW in Deutschland gegeben und die prognostizierte Reduzierung sei noch nicht erkennbar. Die heutige Veranstaltung werde aus den vielen Facetten des Themas die drei Dimensionen „Umweltschutz und Lebensqualität“, „Rolle der Versicherungswirtschaft“ und „Mobilität und ihre Opfer“ behandeln.

**Prof. Dr. Christoph Brömmelmeyer** vom Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Versicherungsrecht und Europäisches Wirtschaftsrecht an der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt/Oder stellte den ersten Referenten und seinen Tätigkeitsschwerpunkt als Mobilitätsforscher vor.

**Dr. Weert Canzler** vom Berliner Wissenschaftszentrum für Sozialforschung gab seinem Vortrag den Titel „Mobilitätswende – Status quo und die großen Trends“. Anhand anschaulicher Charts zeigte er, dass insbesondere der Faktor „Transport“ sich als wachsendes Problem bei der Verminderung der Treibhausgase erweise. Während der Anteil erneuerbarer Energien bei der Erzeugung von Strom und Wärme wachse, stagniere er im Segment Verkehr auf niedrigem Niveau. Auch der relativ große Flächenbedarf von Autos gegenüber anderen Verkehrsmitteln stelle ein wachsendes Problem dar. Es gebe zu viele und zu große Fahrzeuge. Als Lösungsansätze schlug er vor, die Privilegien des privaten PKW abzubauen, den Verkehrsraum neu aufzuteilen und auch Durchfahrtverbote zu verordnen und Straßennutzung realistisch zu bepreisen. Dabei sollten sowohl strecken- als auch zeitbezogene Faktoren berücksichtigt werden. So koste ein Anwohnerticket in Berlin 10 € jährlich, in Stockholm aber 827 €, eine Größenordnung, die er für angemessen halte. Sharing-Anbieter sollten dabei bevorzugt werden, der Kreis der Begünstigten sonst aber klein gehalten werden. Das erfordere einen starken politischen Willen und einen langen Atem. Anders könne man aber die Klimaziele und eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität nicht erreichen.

Als zweiter Redner stellte **Achim Lenz** von der Signal Iduna Berlin unter dem Titel „Chancen und Herausforderungen des neuen Mobilitäts-Marktes für die Versicherungsbranche anhand des Beispiels Signal-Iduna“ verschiedene Aspekte der zu beobachtenden Veränderungen dar. Er fasste die zu beobachtenden Trends wie neue Fahrzeugkategorien und neue Produktideen („pay as you drive“) zusammen und warf einen Blick in die Zukunft. Dabei betonte er, dass Versicherer sich an Tempo und Flexibilität von Start-Ups messen lassen müssten. Viel zu oft würden wir noch als Verhinderer von Fortschritt wahrgenommen. Er forderte dazu auf, schneller, agiler und vernetzter zu arbeiten und neue Geschäftsideen zu entwickeln.

Unter dem Titel „Das Unfallgeschehen heute und morgen - Was wir wissen und was nicht“ warf **Dr. Matthias Kühn**, Unfallforscher beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, einen Blick auf die bisherige und die zu erwartende Entwicklung bezüglich des Unfallgeschehens im Straßenverkehr. Eindrucksvoll stellte er dar, wie die Zahl tödlicher Unfälle trotz deutlich steigender Fahrleistung seit 1970 von über 20.000 auf rund 3.000 in 2019 zurückgegangen sei. Ergänzend zeigte Dr. Kühn die Aufteilung der Todesfälle nach Kategorie der Straßen und der Fahrzeuge. Besonders problematisch seien Landstraßen, wo sich 58% aller tödlichen Unfälle ereigneten. Besonders gefährdet seien ältere Menschen und Kinder. Für neue Verkehrsmittel wie Pedelecs und E-Scooter seien die Zahlen noch nicht belastbar. Es sei aber zu erwarten, dass deren Anteil mit steigender Verbreitung sich erhöhe. Als Stellhebel für Verbesserungen nannte Kühn Verhaltensänderungen durch Trainings und Schulungen, Verbesserung der Verkehrswege durch sichere Bereiche und übersichtliche Verkehrsführung sowie Trennung von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr. Bezüglich automatisierten Fahrens sollte immer die Sicherheit im Vordergrund stehen und nicht gegen Bequemlichkeit aufgewogen werden. Entweder sollten unterstützende Systeme genutzt oder aber autonom gefahren werden. Die Zwischenstufen würden zu erheblichen Gefährdungen führen und sollten nur behutsam umgesetzt werden. Autonomes Fahren sollte zunächst mit langsamen Fahrzeugen in überschaubaren Verkehrssituationen erprobt werden. (Ansehen kann man sich das auf dem Gelände der Charité Berlin, wo ein selbstfahrender Minibus Besucher transportiert.) Bis zu einem zuverlässigen Einsatz auch in komplexen Verkehrssituationen werde es noch einige Jahre dauern.

**Moderator Sooth** fasste die Vorträge zusammen und leitete die Diskussion ein. Er gab den Impuls, dass für Sharing-Angebote eine personenbezogene Versicherungsprämie sicherlich gerechter wäre, als wenn alle für das rücksichtslose Verhalten Einiger mitbezahlen müssten. Lenz beschrieb, dass situativer Versicherungsschutz für bestimmte Risiken stark im Kommen sei. Die Versicherer lernten schnell. Brömmelmeyer führte an, dass Totwinkelassistenten für LKW verfügbar seien und demnächst verpflichtend würden. Einsicht und Freiwilligkeit seien offenbar zu wenig ausgeprägt. Kühn erwiderte, dass nur ein kleiner Teil der tödlichen LKW-Unfälle dadurch verhindert werden könne und die Einführung neuer Sicherheitseinrichtungen immer viele Jahre dauern würde. Für den vorhandenen Fahrzeugbestand sei eine Nachrüstung oft nicht möglich oder werde wegen des hohen technischen Aufwands nicht angeboten. Angeregt durch Fragen der Teilnehmer wurde noch über den Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehr und die Konkurrenz zwischen PKW, ÖPNV und Sharing-Angeboten sowie deren Sozialverträglichkeit diskutiert.

Als Fazit bleibt – abgesehen von den explizit ausgeklammerten Themen wie technologischer, ökologischer und ökonomischer Aspekte – festzuhalten, dass die dynamische Entwicklung des Verkehrsgeschehens große Auswirkungen auf unser Leben haben wird und die Versicherungswirtschaft nicht unbedingt Start-Ups benötigt, um am Puls der Zeit zu bleiben. Sie muss sich aber schnell und flexibel anpassen.

Antje Mündörfer dankte den Zuhörern für das Interesse und den Referenten, Moderatoren und Technikern für ihre Beiträge zum Erfolg der Veranstaltung. Sie kündigte bereits das 46. Versicherungswissenschaftliche Fachgespräch an, das sich am 10.06.2021 mit der „Versicherbarkeit schwerer Haftpflichtrisiken“ befassen wird und schloss die Veranstaltung.

Berlin, den 26.03.2021  
Dietmar Neuleuf

Presse: <https://versicherungsmonitor.de/2021/03/25/neue-mobilitaet-braucht-neue-versicherung/print/>