

Ausgangssituation zu allen Aufgaben:

Die PROXIMUS Versicherung AG hat bei Bestandsanalysen festgestellt, dass sich der Schadenverlauf im Segment Möbelherstellung (Holz- und Kunststoffmöbel) in den letzten Jahren deutlich verschlechtert hat. Sie plant deshalb im Rahmen einer Arbeitsgruppe eine Überprüfung ihrer Deckungskonzepte für diese Zielgruppe in der Sachversicherung einschließlich der Technischen Versicherungen und der Transportversicherung. In die Überlegungen werden auch Versicherungen für Privatkunden – z. B. Firmeninhaber oder Betriebsangehörige – einbezogen.

Sie nehmen als Mitarbeiter der Fachabteilung an den Sitzungen dieser Arbeitsgruppe teil.

Aufgabe 1

Das anhaltend schlechte versicherungstechnische Ergebnis zur gewerblichen Gebäude-Feuerversicherung erfordert eine umfangreiche Analyse. Um eine solche im Hinblick auf die Prämienkalkulation durchführen zu können, wurden Sie gebeten, den Wissensstand Ihrer Arbeitsgruppe anzugleichen.

- Beschreiben Sie die Bestandteile der Bruttoisikoprämie.
- Beschreiben Sie zwei mögliche Fehler bei der Kalkulation der Bruttoisikoprämie.

(6 Punkte)

(6 Punkte)

Lösungshinweise Aufgabe 1

(RP: 4.2)

(12 Punkte)

- a) $\text{Nettorisikoprämie} + \text{Sicherheitszuschlag} = \text{Bruttoisikoprämie}$

Die Nettorisikoprämie entspricht dem erwarteten Gesamtschaden (= Erwartungswert), auf Basis des Äquivalenzprinzips kalkuliert.

Der Sicherheitszuschlag ist eine Art Pufferwert für Überschäden, denn die Nettorisikoprämie ist ein Wert, der von angenommenen Wahrscheinlichkeiten ausgeht.

- b) Z. B.:

- erwarteter Gesamtschaden \rightarrow Tatsächlicher Gesamtschaden ist höher. \rightarrow Ursache: versicherungstechnisches Risiko \rightarrow Irrtumsrisiko (Fehler im Schätzverfahren)
- ein zu gering kalkulierter Sicherheitszuschlag als Folge eines Fehlers im Ermittlungsverfahren des „Sicherheitszuschlag“

(6 Punkte)

(6 Punkte)

Hinweis für den Korrektor: Es sind ausformulierte Antworten notwendig.

Aufgabe 2

Die Arbeitsgruppe hat festgestellt, dass in der Möbelindustrie Transporte, die bisher mit eigenen Fahrzeugen im Werkverkehr durchgeführt wurden, nun aus Kostengründen vermehrt auf deutsche Straßenfrachtführer übertragen wurden.

Im Zuge dieser Entwicklung sollen Sie ein neues Deckungskonzept zur Warentransportversicherung entwickeln, das dieser veränderten Risikosituation Rechnung trägt.

- a) Begründen Sie, welchen positiven Einfluss diese Veränderung auf die Beitragskalkulation des neuen Deckungskonzeptes zur Warentransportversicherung haben könnte. Gehen Sie dabei auf die Haftung des Frachtführers gemäß HGB dem Grunde und der Höhe nach ein. (8 Punkte)
- b) Erläutern Sie eine mögliche negative Auswirkung der veränderten Transportdurchführung auf die Risikoeinschätzung des Versicherers in der Warentransportversicherung. (4 Punkte)
- c) Nennen Sie die Versicherung, mit der der Straßenfrachtführer seine Haftung aus dem Frachtvertrag absichert. (2 Punkte)

Lösungshinweise Aufgabe 2

(RP: 4.2)

(14 Punkte)

- a) DTV-Güter 2008 sehen einen Übergang von Ersatzansprüchen auf den Versicherer vor. Dies ist dann der Fall, wenn der Warentransportversicherer eine Ersatzleistung erbringt und der Versicherungsnehmer – gleich aus welchem Rechtsgrund – einen Anspruch auf Ersatz des Schadens gegenüber einem Dritten hat.

Dem Grunde nach gilt dies auch für die Fälle, bei denen Angestellte des Versicherungsnehmers den Schaden verursacht haben. In vielen Policen wird dieser Anspruch aber dahingehend abgeändert, dass der Versicherer auf einen Regress gegen Angestellte des Versicherungsnehmers verzichtet, außer in den Fällen, in denen der Schaden vorsätzlich verursacht wurde.

Für den Versicherer bedeutet dies, dass er bei Transporten mit eigenen Fahrzeugen des Versicherungsnehmers kaum eine Möglichkeit hat, einen Regress gegen den Verursacher durchzuführen. Im Ergebnis können also dem Schadenaufwand keine Regresserlöse gegengerechnet werden, was zu einer erhöhten Schadenbelastung führt. Setzt der Kunde dagegen Verkehrsträger ein, besteht für den Versicherer im Schadenfall die Möglichkeit des Regresses, da die Verkehrsträger für eingetretene Schäden haften. Hierdurch verringert sich der Schadenaufwand, da Regresserlöse gegengerechnet werden können.

Frachtführer haften nach dem deutschen HGB im Rahmen einer Gefährdungshaftung im Obhutszeitraum vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Ablieferung des Gutes (Obhutshaftung). Auf ein Verschulden kommt es nicht an.

Die Haftung ist auf den Wert des Gutes beschränkt. Der Haftungshöchstbetrag darf jedoch 8,33 SZR/kg Rohgewicht nicht überschreiten. Dieser Betrag kann durch besondere Vereinbarung zwischen 2 und 40 SZR/kg abgeändert werden. Bei Schäden durch Lieferfristüberschreitung haftet der Frachtführer mit maximal dem dreifachen Frachttentgelt, bei Nachnahmeversehen mit dem Betrag der Nachnahme, bei sonstigen Vermögensschäden maximal mit dem dreifachen Betrag, der bei Verlust zu bezahlen ist. Bei besonders schweren Vergehen („grobe Schuld“) ist eine unbegrenzte Haftung möglich.

(8 Punkte)

- b) Der Einsatz von Frachtführern birgt auch Gefahren: Verkehrsträger haben zumeist ein geringes Interesse an den beförderten Gütern. Dadurch steigt die Gefahr von Transportschäden aufgrund mangelnder Sorgfalt und rüdem Umgang („rough handling“) sowie durch Diebstahl. Auch fehlt den Verkehrsträgern zumeist die genaue Kenntnis über die beförderten Güter, sodass diese Sachen falsch befördert oder verladen werden.

Dies kann dazu führen, dass wesentlich mehr Schäden eintreten, als wenn die Güter mit eigenen Fahrzeugen transportiert werden. Hierdurch können die Schadenaufwendungen steigen und das Ergebnis belasten.

Im Zuge des Schadencontrollings muss der Versicherer daher besonders darauf achten, ob typische Schadenursachen wiederholt eintreten, damit die Ursachen künftig ausgeräumt werden können.

Durch die Regressführung entsteht zudem ein erhöhter Bearbeitungsaufwand, der sich auf der Kostenseite niederschlägt.

(4 Punkte)

- c) Die Haftung des Straßenfrachtführers kann über eine Verkehrshaftungsversicherung abgesichert werden.

(2 Punkte)

Hinweis für den Korrektor: Auch richtig sind die Begriffe Frachtführerversicherung, Güterschadenhaftpflichtversicherung.

Aufgabe 3

An der Arbeitsgruppe nehmen Sie als Mitarbeiter des Maklervertriebes teil. Zwei Ihrer größten Maklerverbindungen decken regelmäßig die Sachversicherungen von Versicherungsnehmern aus dem Segment der Möbelherstellung bei Ihnen ein, da die PROXIMUS Versicherung AG überzeugende Produkte anbietet. Um die Combined Ratio der Sachversicherungssparte zu verbessern, schlägt ein Kollege dieser Arbeitsgruppe vor, die Maklercourtage für diese Risikogruppe der Möbelhersteller zu reduzieren.

- a) Erläutern Sie den Begriff Combined Ratio und die Bedeutung dieser Kennzahl für einen Sachversicherer.

(6 Punkte)

b) Stellen Sie heraus, inwieweit die Reduzierung der Maklercourtage das Geschäftsergebnis eines Sachversicherers beeinflussen könnte. Gehen Sie dabei jeweils auf einen positiven und einen negativen Aspekt ein.

(10 Punkte)

Lösungshinweise Aufgabe 3

(RP: 4.5.1.2)

(16 Punkte)

a) Schaden-Kosten-Quote =

$$\frac{\text{Bruttoschadenaufwendungen} + \text{Bruttoausgaben für Verwaltung und Abschluss der Versicherungsverträge}}{\text{Prämieneinnahmen}}$$

oder auch

Bruttoschadenquote + Bruttokostenquote für den Versicherungsbetrieb

Diese Kennzahl ist in der Schaden- und Unfallversicherung von Bedeutung. Je geringer die Schaden-Kosten-Quote, desto profitabler arbeitet das Unternehmen. Ist die Schaden-Kosten-Quote größer 100 %, so wird im eigentlichen Versicherungsgeschäft Verlust gemacht. Die Kennzahl dient in der Versicherungswirtschaft dazu, die Rentabilität des Versicherungsbestandes zu beurteilen. Solange die Combined Ratio nicht entscheidend unter 100 % liegt, wird für das Unternehmen und den Shareholder kein Wert generiert.

(6 Punkte)

b) Durch die Reduzierung der Maklercourtage verändern sich die Aufwendungen für den Abschluss der Versicherungsverträge, sodass diese verringerten Abschlusskosten zur Reduzierung der Bruttokostenquote führen und somit ein u. U. gegebenes negatives Ergebnis der Schadenaufwendungen entweder vollständig oder teilweise kompensieren können.

Entscheidender ist allerdings, dass Makler mit einer derartigen Maßnahme animiert werden, diese negativ verlaufenden Geschäfte abzuziehen bzw. Neugeschäft bei anderen Gesellschaften einzudecken, wenn diese Gesellschaften gleiche Produkte anbieten. Auf diese Weise verringern sich die Schadenaufwendungen, andererseits aber auch die Prämieneinnahmen, da u. U. auch gut verlaufende Verträge (z. B. BHV, Kfz usw.) abgezogen werden könnten. Bei negativ verlaufenden Risiken, bei denen die Bruttoschadenaufwendungen ein Vielfaches der verdienten Prämien ausmachen, verbessert sich die Combined Ratio deutlich.

(10 Punkte)