

„Versicherung ist systemrelevant für Eisenbahnunternehmen.“

Barbara Feldmann

Für die deutsche Bahnbranche gilt per Gesetz: Ohne eine Haftpflichtversicherung für Eisenbahnunfälle darf der Betrieb auf der Schiene nicht geführt werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturunternehmen und Wagenhalter müssen entsprechend eine Pflichtversicherung nachweisen. Zugleich zeigen Versicherer für industrielle Großschadensrisiken, wie sie im Bereich Schiene auftreten können, derzeit eine spürbare Zurückhaltung. Branchenexperten sehen im intensivierten Dialog beider Seiten den Schlüssel zu nachhaltigen Lösungen, die sowohl gesetzlichen als auch wirtschaftlichen Maßgaben gerecht werden.

Die Versicherungsbranche, insbesondere die Industrieversicherer, haben aus wirtschaftlicher Sicht ein vergleichsweise hartes Jahrzehnt hinter sich. Durch die niedrigen Zinsen erzielten die Unternehmen bei der Anlage von Versicherungsprämien geringere Kapitalerträge. Gewinne mussten damit überwiegend durch das operative Geschäft, also die Gegenrechnung von Prämien und Schadenszahlungen, erwirtschaftet werden. Gerade die Zeichnung von Großschadensrisiken gestaltet sich vor diesem Hintergrund aus ökonomischer Sicht wenig attraktiv für Versicherer. Die Konsequenz: Den niedrigen Anlageerträgen und Verlusten aus dem Industriebereich wurde mit höheren Prämien bei gleichzeitig steigenden Selbsthalten entgegengewirkt. Eine Entwicklung, die gerade an Industrien mit vielschichtigen Risikofeldern, wie sie auch die Bahnbranche aufzuweisen hat, nicht spurlos vorbeigeht. Ein vermeintliches Dilemma, dem die Versicherungs- und Bahnexperten Dr. Christian Heidersdorf und Bruno Spicher vor allem eines entgegenzusetzen: den Dialog. Auf gemeinsamen, länderübergreifenden Veranstaltungen unterstützen und fördern sie den transparenten Austausch zwischen Versicherern und der Bahnbranche – nah am Eisenbahnbetrieb und mit einer ebenso konkreten wie transparenten Betrachtung von Risikopotenzialen und Präventionsstrategien. Der Schweizer Bruno Spicher ist als Risiko-Management-Experte mit umfassender Expertise im Assekuranzbereich für Bahnen, die öffentliche Hand und Infrastrukturbetreiber tätig. Dr. Christian Heidersdorf vertritt als Geschäftsführer eines deutschen Industrieversicherungsmaklers speziell die Interessen der Eisenbahnbranche gegenüber der Versicherungswirt-

schaft. Die *bahn manager*-Redaktion hat sich mit den zwei Experten über die aktuelle Situation, Handlungsbedarfe, transparente Lösungen und Nachhaltigkeit unterhalten.

Ist die gesetzlich vorgeschriebene Versicherung von Großschadensrisiken im Bahnbereich ein unüberwindliches Spannungsfeld?

Bruno Spicher: Ich denke nicht, dass es wirklich ein Spannungsfeld ist. Versicherungen sind ja genau dafür da, um Risiken zu übernehmen, die sich zufällig materialisieren und große Auswirkungen haben. Das Zeichnen dieser Risiken ist das Kerngeschäft der Eisenbahnversicherer. Eventuell fühlen sich Versicherer beim Underwriting von Eisenbahnrisiken heute etwas unwohl, weil die Branche technologisch und organisatorisch immer komplexer wird. Die Versicherer verfügen oft über zu wenig Informationen, um die Risiken fundiert berechnen zu können.

Christian Heidersdorf: Grundsätzlich ist der Bahnverkehr enorm sicher. Viel sicherer als die anderen Verkehrsträger. Aber der Eisenbahnverkehr birgt eben auch Großschadensrisiken. Versicherer, die Teile dieses Risikos übernehmen, gehen mit solchen Großschadensrisiken zu Recht sehr bewusst um. Hier müssen wir gemeinsam Lösungen finden, damit die Kapazitäten, welche die Versicherer zur Verfügung stellen, auch angemessen auf die verschiedenen Schadensrisiken verteilt werden. Das ist ein permanenter Diskussionsprozess, der auf beiden Seiten optimiert werden kann und muss. Da gilt es, den partnerschaftlichen Ansatz, den wir haben, weiterzuentwickeln.



CHRISTIAN HEIDERSDORF

Dr. Christian Heidersdorf ist Mitglied der Geschäftsführung der Deutschen Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH.



BRUNO SPICHER

Bruno Spicher ist Risiko-Management-Experte und Inhaber der Risk Agent GmbH.

Was genau macht die Bahnbranche aus Versicherersicht so unübersichtlich?

Christian Heidersdorf: Zunächst ließe sich vermuten, dass das Prinzip Eisenbahn ein relativ monolithisches Konstrukt ist. Aber der genauere Blick zeigt, dass die am Eisenbahnbetrieb Beteiligten sehr vielfältig sind. Es gibt eine sehr große Anzahl unterschiedlicher Stakeholder, und das macht auch die Besonderheit dieses Geschäfts aus. Wir haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), wir haben die Infrastrukturbetreiber, wir haben die Wagenhalter, wir haben eine Vielzahl von Dienstleistern – von Personalvermittlern über Bauunternehmen bis hin zu finanzierenden Banken. Und jeder hat seine spezielle Risiko-Exposition, aber auch seine spezielle Verantwortung für Teilbereiche des Eisenbahnbetriebs. Hier muss man im Einzelfall sehr genau hinschauen, wie die jeweilige Verantwortung und Haftung ist. Und differenzierte Lösungen entwickeln. Es gibt kein „one fits all“. Deshalb dauert auch die Regulierung von Eisenbahnunfällen oft viele Jahre.

Bruno Spicher: Es ist die große Herausforderung, dieses komplexe System zu überblicken und zu führen und die einzelnen Partner richtig zu sortieren. Dem System auf den Grund zu gehen, ist enorm wichtig – nicht nur, um Haftungsfragen zu klären, sondern insbesondere auch, um zu

lernen, dass im Falle eines Schadens in Zukunft dasselbe nicht wieder passiert.

Herr Dr. Heidersdorf, Sie sehen bei den Versicherern derzeit Zurückhaltung bei der Zeichnung von Großschadensrisiken im Bahnbereich. Wie erklären Sie diese Reserviertheit?

Christian Heidersdorf: Wir kommen aus einem Jahrzehnt eines sogenannten weichen Marktes, in dem die Versicherungsnehmer von großer Konkurrenz auf Seite der Versicherungsunternehmen und von günstigen Prämien profitiert haben. Die Versicherer haben lange Zeit im Industriebereich Verluste geschrieben. Was passiert nach so einer Phase? Man muss sich auf Versichererseite sanieren. Da liegt es auf der Hand, dass man gerade bei Großschadensrisiken zurückhaltender und vorsichtiger wird, sie belasten das eigene Ergebnis natürlich deutlich stärker als vielleicht kleinere Schäden im Frequenzbereich.

Eine schwierige Situation für die Versicherungsnehmer, bedeutet keine Versicherung doch zugleich auch kein Betrieb.

Christian Heidersdorf: Absolut richtig. Versicherung ist systemrelevant für Eisenbahnunternehmen. Für viele

– auch auf der Managementebene – ist Versicherung eher ein Randthema. Aber wenn der Großschaden da ist, der sogar die Liquidität und die Ergebnisrechnung gefährden kann, dann wird deutlich, wie wichtig ein Risikotransfer durch adäquate Versicherungslösungen ist. Versicherungsmanagement muss deshalb früh einsetzen. Nämlich schon beim Risikomanagement und bei der Schadensprävention. Und beim Aufrechterhalten des hohen Sicherheitsstandards, den ja die Eisenbahnunternehmen haben. Im Restrisikobereich geht es dann um die Frage, zu welchen Rahmenbedingungen, mit welchen Ober- und Untergrenzen für Versicherungen und zu welchem Preis solche Risiken versichert werden können. Das ist der Kern des Versicherungsmanagements. Aus diesem Grund müssen Versicherer sehr genau auf die Risiken des Eisenbahnbetriebs schauen und ein gutes Verständnis dafür haben, auch von der technischen Seite. Ohne dieses Verständnis lassen sich keine adäquaten Versicherungslösungen entwickeln.

Herr Spicher, sieht die Situation in der Schweiz derzeit ähnlich aus?

Bruno Spicher: Auch in der Schweiz ist der Markt härter geworden. Herr Dr. Heidersdorf hat die Gründe ja genannt. Mir ist allerdings nicht bekannt, dass Bahnunternehmen in der Schweiz Probleme haben, sich mit Versicherungsschutz einzudecken. Und auch die Prämien sind durchaus zahlbar. Ein Grund kann darin liegen, dass sich in der Schweiz in den letzten zehn, 20 Jahren in vielen Bereichen – es hat begonnen mit dem Umgang mit Naturgefahren – im Bahnsektor ein System des Risikodialogs etabliert hat. Das heißt, Risikoverursacher und Risikoträger besprechen gemeinsam, was passieren kann, was die Auswirkungen von verschiedenen Unfällen sind, und entwickeln daraus Präventionsstrategien.

Also sucht man gemeinsam Lösungen für einen Risikotransfer?

Bruno Spicher: Exakt. Und das kann dann zum Beispiel darin münden, dass die Bahn einen etwas höheren Selbstbehalt trägt und weniger auf die Assekuranz transferiert. Dass man das Risikomanagement im Grunde gemeinsam betreibt, führt zu Transparenz und einer besseren Berechenbarkeit von Risiken. Das sind ganz wichtige Kriterien für den Versicherer. Darüber hinaus entsteht dadurch Vertrauen – ein zentraler Punkte für ein partnerschaftliches Verhältnis zwischen Bahnbranche und Versicherern. Wir

dürfen nicht vergessen, dass auch der Versicherungsmarkt systemrelevant ist. Nicht nur für die Bahn, sondern generell für eine Volkswirtschaft. Darum ist es wichtig, dass man eine ausgewogene Lösung findet, mit dem sich das Risiko auf eine faire Art und Weise auf die Risikoträger verteilt.

Christian Heidersdorf: Ich möchte noch einmal betonen, dass ein vertrauensvoller, partnerschaftlicher Dialog nur dann möglich ist, wenn auch beim Versicherer Risikokompetenz im Hinblick auf die vielfältigen Eisenbahnrisiken vorhanden ist. Und da erleben wir derzeit auch in Deutsch-

„Wir können durch den grenzüberschreitenden Dialog viel voneinander lernen“

Dr. Christian Heidersdorf, Geschäftsführer der DVA

land das Bemühen einiger Versicherer, diese Kompetenz stärker zu entwickeln und aufzubauen.

Können wir in Deutschland von der Schweiz lernen?

Christian Heidersdorf: Ja, ich denke, wir können durch den grenzüberschreitenden Dialog viel voneinander lernen, und zwar wechselseitig. Was sich mir im Zuge der gemeinsamen Veranstaltungen mit Herrn Spicher immer wieder zeigte: Wir müssen den Dialog mit den Versicherern intensivieren. Wir müssen die betrieblichen Praktiker aus den Bahnen, die für die Betriebssicherheit verantwortlich sind, mit den Risikoexperten auf der Versicherungsseite zusammenbringen. Das ist insbesondere für die Risikoverantwortlichen bei den Bahnen ein etwas exotisches Feld, weil sie sehr stark in Eisenbahnterminologien denken. Hier müssen wir erläutern, wie wichtig und systemrelevant das Thema Versicherung für die Schiene ist. Zugleich müssen wir denen, die es versichern, gut erläutern, wie die Bahnen Sicherheit gewährleisten.

Bruno Spicher: Hier kommt wieder die Bedeutung eines transparenten Risikodialogs zum Tragen. Ich habe beobachtet, dass die operativ Verantwortlichen durchaus stolz

sind, wenn sie den Underwritern aus den Versicherungen ein Jahr später aufzeigen können, welche Verbesserungen sie bei den Präventionsmaßnahmen erzielen konnten. Wir führen regelmäßig Risikodialoge zu einem bestimmten Bereich wie etwa IT-Risiken oder Naturgefahren, da gibt es eine große Vielfalt an relevanten Themen. Diese offene, konsensorientierte Auseinandersetzung hat sich etabliert und zahlt sich auch aus. Weil die Versicherer das Risiko so gut kennen, werden sie sich auch so schnell nicht von ihrem Versicherungsnehmer verabschieden – sonst müssten sie mit unbekanntem Risiko und Kunden wieder komplett von vorne anfangen. Das braucht Zeit, kostet Underwriting-Ressourcen und ist damit weniger rentabel.

Christian Heidersdorf: Es gibt ein weiteres Argument, das über ökonomische Aspekte hinausgeht: Wenn sie einen Beitrag zur Nachhaltigkeit und zur ökologischen Verkehrswende leisten wollen, sollten die Versicherer akzeptieren, dass sie für das System Schiene mehr Know-how vorhalten müssen, als sie zurzeit haben.

Bruno Spicher: Das ist sicherlich wichtig für die Versicherer. Ebenso muss ihnen allerdings auch aufgezeigt werden, wie wichtig eine zuverlässige Schieneninfrastruktur für die Volkswirtschaft ist. Das ist absolut zentral. Wenn es der Volkswirtschaft gut geht, dann geht es auch den Versicherern gut.

Kommt an dieser Stelle das Nachhaltigkeitsdilemma zum Tragen, auf das Sie, Herr Dr. Heidersdorf, in einem Ihrer Vorträge bereits verwiesen haben?

Christian Heidersdorf: Ohne den Schienenverkehr ist die ökologische Verkehrswende nicht machbar. Die Bahnen haben heute schon eine überragend gute Umweltbilanz. Ebenso ist der Versicherer dem Nachhaltigkeitsziel verpflichtet.

Die Branche agiert auch zunehmend in diese Richtung, allerdings in kleinen Schritten und nach meiner Einschätzung immer noch eher zurückhaltend. Da passen die Anforderungen an Profitabilität und der eigene Anspruch, aktiv mehr für die Nachhaltigkeit zu tun, noch nicht ganz übereinander. Es braucht deshalb auch im Kerngeschäft der Versicherer ein stärkeres Commitment zugunsten nachhaltiger Branchen wie der Bahn.

Braucht es die Profitabilität nicht gerade, um nachhaltig agieren zu können?

Bruno Spicher: Wir vergessen oft, was Nachhaltigkeit überhaupt bedeutet. Es ist eben nicht nur der ökologische Teil, es müssen darüber hinaus langfristig die soziale Verträglichkeit und die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit sichergestellt werden. Ich kenne bisher kein Beispiel eines Versicherungsunternehmens, das in seinem Kerngeschäft vom Underwriting über die Preisgestaltung bis hin zur Schadensregulierung den ökologischen Teil der Nachhaltigkeit wirklich konsequent berücksichtigt. Aber ich attestiere der Branche, dass sie mit Nachdruck daran arbeitet. Vielleicht ist es auch ein wenig an den Bahnbetreibern als wichtiger Kundenstamm, den Versicherern aufzuzeigen, was sie wirtschaftlich tragbar zu ihrer Ökobilanz beitragen können. Es gibt neben den Bahnen ja kaum eine Branche, die dank ihrer Produkte und Dienstleistungen jeden Tag so viel CO₂-Ausstoß verhindert.

Christian Heidersdorf: Das sehe ich ganz ähnlich. Nicht nur bei der Entwicklung nachhaltiger Großschadenslösungen, auch bei der Definition klarer ESG-Kriterien kann die Bahnbranche einen wichtigen Beitrag leisten. Einen Beitrag, von dem beide Seiten, die Schiene und die Versicherer, profitieren. ==



IHR Industrieversicherungsmakler im Eisenbahnsektor!

+49 (0)6172 4868-222
 dva@dva.net
 www.dva.net

