Quelle: Redaktion experten.de / KI-generiert

Kfz-Versicherung für 200 statt 600 Euro? Warum die Rechnung des HUK-Chefs umstritten ist

Dirk Stein

Eine Kfz-Versicherung, die heute 600 Euro kostet, könnte künftig für vergleichbaren Schutz nur noch 200 Euro kosten. Mit dieser bemerkenswerten Prognose sorgt Klaus-Jürgen Heitmann, Vorstandschef der HUK-Coburg, für Aufmerksamkeit. Hintergrund ist allerdings keine bevorstehende Preissenkung. Heitmann beschreibt vielmehr ein langfristiges Szenario, in dem Fahrerassistenzsysteme und autonom fahrende Autos die Zahl der Unfälle drastisch reduzieren – und damit das Geschäftsmodell der Autoversicherer grundlegend verändern könnten.

Von 150 auf möglicherweise zehn Schäden je 1.000 Fahrzeuge

Im Gespräch mit der Süddeutschen Zeitung verweist Heitmann auf einen langfristigen Trend. Anfang der 1970er-Jahre habe es rund 150 Unfälle je 1.000 versicherte Fahrzeuge gegeben. Heute liege dieser Wert nur noch bei etwa 40. Gleichzeitig ist der Fahrzeugbestand massiv gewachsen: Während 1972 in Westdeutschland rund 18,5 Millionen Fahrzeuge zugelassen waren, sind es heute bundesweit mehr als 61 Millionen Pkw, Motorräder und Nutzfahrzeuge.

Für die kommenden Jahrzehnte erwartet der HUK-Chef einen weiteren deutlichen Rückgang der Schadenhäufigkeit. Fahrerassistenzsysteme wie automatische Notbremsassistenten, Spurhalte- und Spurwechselassistenten sowie künftig hochautomatisierte Fahrzeuge könnten die Zahl der Schäden langfristig auf lediglich zehn je 1.000 Fahrzeuge reduzieren.

Aus dieser Entwicklung leitet Heitmann seine viel zitierte Rechnung ab: Wenn die Schadenhäufigkeit um rund drei Viertel sinke, könnte eine heute 600 Euro teure Police langfristig nur noch rund 200 Euro kosten – vorausgesetzt, alle übrigen Kosten blieben weitgehend konstant.

Für die Versicherungswirtschaft wäre eine solche Entwicklung allerdings ambivalent. Die HUK-Coburg erzielt weiterhin mehr als die Hälfte ihres Konzernumsatzes mit der Kfz-Versicherung. Ein drastischer Rückgang der Prämien würde daher zugleich das wichtigste Geschäftsfeld erheblich verändern.

Allianz erwartet ebenfalls deutlich weniger Verkehrsunfälle

Mit seiner Einschätzung steht Heitmann keineswegs allein. Auch die Allianz geht davon aus, dass Fahrerassistenzsysteme und autonomes Fahren die Unfallzahlen langfristig deutlich reduzieren werden. Das Allianz Zentrum für Technik prognostiziert für Europa bis 2035 einen Rückgang der Verkehrsunfälle um rund 20 Prozent. Ab 2060 könnte die Zahl der Unfälle sogar mehr als halbiert sein.

Erste Effekte seien bereits heute messbar. Nach Schadenanalysen der Allianz reduzieren Front-Notbremsassistenten Auffahrunfälle im fließenden Verkehr durchschnittlich um rund 30 Prozent. Aktiv eingreifende Notbremsassistenten können Rückwärtskollisionen sogar um bis zu zwei Drittel verringern.

Im August 2026 bekräftigte die Allianz diese Einschätzung erneut. Mit zunehmender Automatisierung dürften die Unfallzahlen sinken. Gleichzeitig weist der Versicherer jedoch auf einen entscheidenden Gegeneffekt hin: Moderne Fahrzeuge werden technisch immer komplexer – und damit im Schadenfall deutlich teurer.

GDV rechnet bis 2040 nur mit moderatem Rückgang der Schäden

Deutlich vorsichtiger fällt die aktuelle Prognose des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft aus. In seiner Trendanalyse „Kfz-Versicherung 2040 – Automatisiertes Fahren & E-Mobilität“ erwartet der Verband, dass Fahrerassistenzsysteme die Zahl der Schäden bis 2040 lediglich um neun bis 14 Prozent reduzieren werden. Ohne Berücksichtigung der Inflation würden die Schadenleistungen dadurch um sechs bis zwölf Prozent sinken.

Damit bestätigt der GDV zwar grundsätzlich die Richtung der HUK-Prognose. Die Größenordnung unterscheidet sich jedoch erheblich. Von einem Rückgang der Schadenhäufigkeit um 75 Prozent – von derzeit rund 40 auf zehn Schäden je 1.000 Fahrzeuge – ist die Verbandsprognose weit entfernt.

Ein wesentlicher Grund liegt im langsamen Austausch des Fahrzeugbestands. Neue Assistenzsysteme gelangen zunächst in Neuwagen. Bis sie einen Großteil aller Fahrzeuge erreichen, vergehen viele Jahre. Außerdem lassen sich zahlreiche Schäden technisch gar nicht verhindern. Hagel, Sturm, Diebstahl, Wildunfälle, Steinschläge oder Marderbisse bleiben unabhängig vom Automatisierungsgrad versicherte Risiken.

Weniger Unfälle bedeuten nicht automatisch geringere Versicherungsbeiträge

Entscheidend für die Prämienentwicklung ist nicht allein die Zahl der Schäden, sondern vor allem deren Kosten. Nach Angaben des GDV sind Ersatzteile und Reparaturen im vergangenen Jahrzehnt durchschnittlich um 3,7 Prozent pro Jahr teurer geworden. Selbst wenn sich die Preisentwicklung künftig auf das Inflationsziel der Europäischen Zentralbank von zwei Prozent jährlich abschwächen sollte, erwartet der Verband bis 2040 einen Anstieg des gesamten Schadenaufwands um 24 bis 32 Prozent.

Sollte sich dagegen die Preisentwicklung der vergangenen Jahre fortsetzen, könnten die Schadenkosten trotz sinkender Unfallzahlen sogar um 64 bis 75 Prozent steigen.

Genau hier liegt der zentrale Unterschied zwischen sinkender Schadenhäufigkeit und sinkenden Versicherungsprämien. Versicherer kalkulieren ihre Beiträge nicht danach, wie oft ein Unfall passiert, sondern nach den gesamten Schadenaufwendungen.

Moderne Technik verhindert Unfälle – verteuert aber Reparaturen

Hinzu kommt ein scheinbarer Widerspruch: Gerade jene Technik, die Unfälle vermeiden soll, macht Reparaturen erheblich kostspieliger. Radar-, Kamera- und Ultraschallsensoren sitzen heute häufig in Stoßfängern, Außenspiegeln oder Windschutzscheiben. Bereits kleinere Beschädigungen erfordern nicht nur den Austausch einzelner Bauteile, sondern auch die Kalibrierung komplexer Assistenzsysteme.

Nach Berechnungen des GDV verteuert allein die Assistenztechnik den Austausch einer Frontscheibe um rund 15 Prozent. Insgesamt könnten zusätzliche elektronische Komponenten die Reparaturkosten bis 2040 um weitere vier bis fünf Prozent erhöhen – zusätzlich zur allgemeinen Kostensteigerung.

Auch Elektrofahrzeuge verändern die Kalkulation. Nach der GDV-Prognose könnten im Jahr 2040 rund 60 Prozent aller haftpflichtversicherten Pkw elektrisch angetrieben sein. Reparaturen sind derzeit im Durchschnitt rund zehn Prozent teurer als bei vergleichbaren Verbrennern. Zwar dürfte sich dieser Abstand mit zunehmender Erfahrung der

Werkstätten verringern, vollständig verschwinden wird er nach Einschätzung des Verbands jedoch nicht.

Werkstattkosten steigen deutlich schneller als die Inflation

Wie stark sich diese Entwicklung bereits heute bemerkbar macht, zeigen aktuelle Zahlen des GDV. Eine Arbeitsstunde für Mechanik, Elektrik oder Karosserie kostete 2024 durchschnittlich 202 Euro. Für Lackierarbeiten wurden im Mittel sogar 220 Euro berechnet.

Seit 2017 sind die Werkstattstundensätze damit um rund 50 Prozent gestiegen. Zum Vergleich: Die allgemeine Verbraucherpreisinflation lag im gleichen Zeitraum bei lediglich rund 24 Prozent.

Auch die durchschnittlichen Schadenkosten entwickeln sich entsprechend. Ein Pkw-Sachschaden in der Kfz-Haftpflicht verursachte 2024 durchschnittliche Kosten von rund 4.250 Euro. Sieben Jahre zuvor lagen sie noch bei etwa 2.700 Euro – ein Plus von fast 60 Prozent.

Heitmann spricht gegenüber der Süddeutschen Zeitung sogar von Werkstattkosten von teilweise mehr als 400 Euro je Stunde. Die Schadeninflation liege weiterhin deutlich über der allgemeinen Inflation.

Allianz sieht den Wendepunkt erst mit hochautomatisierten Fahrzeugen

Auch die Allianz erwartet deshalb nicht, dass die heute verfügbaren Assistenzsysteme kurzfristig zu sinkenden Gesamtschäden führen. Derzeit gleichen sich zwei Entwicklungen weitgehend aus: Die Zahl der Unfälle nimmt zwar ab, gleichzeitig steigen die Reparaturkosten durch aufwendige Sensorik, Elektronik und höhere Werkstattkosten.

Einen echten Wendepunkt erwartet der Versicherer erst mit einer stärkeren Verbreitung hochautomatisierter Fahrzeuge der Automatisierungsstufe Level 4. Erst dann könnte der Rückgang der Schadenhäufigkeit groß genug sein, um die steigenden Reparaturkosten zu überkompensieren.

Damit ähnelt die langfristige Erwartung durchaus der Einschätzung des HUK-Chefs. Unterschiede bestehen vor allem bei der Geschwindigkeit dieser Entwicklung und beim Umfang möglicher Beitragssenkungen.

Telematik verändert die Tarifierung bereits heute

Parallel zum technischen Wandel der Fahrzeuge verändert sich auch die Beitragskalkulation. Nach Angaben von Klaus-Jürgen Heitmann nutzt die HUK-Coburg zunehmend Datenanalyse und Künstliche Intelligenz, um Risiken differenzierter zu bewerten. Neben klassischen Tarifmerkmalen wie Schadenfreiheitsklasse, Fahrleistung oder Fahrzeugtyp fließen verstärkt Wechselwirkungen zwischen Fahrzeugausstattung, Nutzerstruktur und Fahrerfahrung in die Kalkulation ein.

Heitmann nennt dazu ein Beispiel: Ein 18-jähriger Fahrer mit einem fünf Jahre alten, gut ausgestatteten Fahrzeug zahlte bislang 650 Euro jährlich. Nach der neuen Risikobewertung sinkt der Beitrag auf 590 Euro. Grund dafür seien moderne Assistenzsysteme und weitere erfahrene Nutzer des Fahrzeugs.

Bei einem jungen Alleinfahrer mit einem älteren Fahrzeug kann sich die Entwicklung dagegen umkehren. In einem weiteren Beispiel steigt die Prämie von 820 auf 870 Euro.

Bis zu 30 Prozent Rabatt für sicheres Fahrverhalten

Noch individueller funktioniert die Kalkulation bei Telematik-Tarifen. Nach Unternehmensangaben nutzen inzwischen rund 850.000 HUK-Kunden das entsprechende Angebot. Wer besonders sicher und vorausschauend fährt, kann einen Beitragsnachlass von bis zu 30 Prozent erhalten. Die durchschnittliche Ersparnis gibt die HUK mit 84 Euro pro Jahr an.

Auch andere Anbieter setzen inzwischen auf vergleichbare Modelle. Eine präzisere Risikomessung bedeutet allerdings nicht automatisch niedrigere Beiträge für alle Versicherten. Vielmehr werden die Kosten stärker nach individuellem Risiko verteilt. Wer statistisch günstiger fährt, profitiert. Wer ein höheres Risiko aufweist, muss unter Umständen höhere Beiträge zahlen.

Individualisierung stößt auf Akzeptanzprobleme

Die stärkere Datennutzung bringt zugleich neue Herausforderungen mit sich. Eine Untersuchung der TH Köln, über die experten.de bereits berichtet hat, zeigt erhebliche Vorbehalte gegenüber Telematik-Tarifen. Kritisiert werden unter anderem mangelnde Transparenz bei der Bewertung einzelner Fahrmanöver sowie schwer nachvollziehbare Berechnungen der Fahrwerte.

Die Wissenschaftler sprechen deshalb von einem System, das von vielen Nutzern als eine Art „digitaler Aufpasser“ wahrgenommen wird. Problematisch sei beispielsweise, wenn ein starkes Bremsmanöver negativ bewertet werde, obwohl genau dieses Bremsen einen Unfall verhindert habe.

Je stärker Versicherer Risiken individualisieren, desto wichtiger werden daher Transparenz, Datenschutz und nachvollziehbare Algorithmen.

Die 200-Euro-Police bleibt vorerst ein Zukunftsszenario

Die Aussage des HUK-Chefs sollte deshalb nicht als Ankündigung kurzfristig sinkender Kfz-Versicherungsbeiträge verstanden werden. Heitmann beschreibt vielmehr ein langfristiges Rechenmodell: Würde die Schadenhäufigkeit tatsächlich von heute rund 40 auf zehn Schäden je 1.000 Fahrzeuge sinken und blieben sämtliche übrigen Kosten konstant, könnten sich die notwendigen Versicherungsprämien erheblich reduzieren.

Genau diese zweite Voraussetzung ist derzeit jedoch nicht erfüllt. Ersatzteile, Werkstattlöhne, Personenschäden und Reparaturen werden kontinuierlich teurer. Moderne Fahrzeuge verhindern zwar immer mehr Unfälle, gleichzeitig erhöhen Sensorik, Kameras und komplexe Elektronik die Kosten jedes einzelnen Schadens.

Bemerkenswert ist deshalb weniger die konkrete Zahl von 200 Euro als die grundsätzliche Entwicklung. HUK-Coburg, Allianz und GDV erwarten übereinstimmend, dass Fahrerassistenzsysteme und Automatisierung die Schadenhäufigkeit langfristig reduzieren werden. Offen bleibt jedoch, wann dieser Effekt die anhaltend steigenden Schadenkosten tatsächlich übersteigen wird.

Für die Versicherungswirtschaft markiert genau dieser Zeitpunkt eine mögliche Zäsur. Gelingt es hochautomatisierten Fahrzeugen, die Gesamtschäden trotz teurer Reparaturen nachhaltig zu senken, dürfte sich nicht nur der Wettbewerb um Kfz-Kunden verschärfen. Auch das Prämienvolumen eines der bedeutendsten Geschäftsfelder der deutschen Schaden- und Unfallversicherer könnte langfristig deutlich schrumpfen.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport

https://www.experten.de/id/4951581/Kfz-Versicherung-fuer-200-statt-600-Euro-Warum-die-Rechnung-des-HUK-Chefs-umstritten-ist/