



Allianz versichert Waymos Europa-Expansion: Robotaxis stellen die Kfz-Versicherung auf den Kopf

Dirk Stein

Waymo treibt seinen Markteintritt in Deutschland voran – und die Allianz soll das versicherungstechnische Fundament dafür liefern. Während München bereits offiziell als erster deutscher Standort feststeht, verdichten sich zugleich die Hinweise auf einen Robotaxi-Start in Berlin. Für die Versicherungswirtschaft ist die Entwicklung weit mehr als ein neues Flottengeschäft: Autonomes Fahren verschiebt Risiken vom Fahrer zur Technologie und könnte damit Haftung, Schadenregulierung und Tarifierung grundlegend verändern.

Die Partnerschaft kommt dabei zu einem Zeitpunkt, an dem Waymos Deutschland-Pläne konkreter werden. München ist als erster Standort offiziell bestätigt. Dort befindet sich das Unternehmen zunächst in der Test- und Vorbereitungsphase; kommerzielle vollständig autonome Fahrten sollen 2027 folgen. Parallel dazu gibt es Berichte über Vorbereitungen für einen weiteren Standort in Berlin.

Damit treffen zwei Entwicklungen unmittelbar aufeinander: die technische Einführung autonomer Mobilität und die Frage, wie sich deren neuartige Risiken überhaupt versichern lassen.

Allianz baut Versicherungsökosystem für autonome Flotten

Die Kooperation geht deutlich über eine klassische Kfz-Flottenversicherung hinaus. Allianz Partners bündelt dafür Kompetenzen verschiedener Einheiten des Konzerns. Beteiligt sind unter anderem das Allianz Zentrum für Technik

(AZT), die Allianz Versicherungs-AG, Allianz Commercial und die auf digitales Schadenmanagement spezialisierte Solvd Group.

Vier Bereiche stehen im Mittelpunkt. Vorgesehen sind zunächst maßgeschneiderte Versicherungs- und Risikolösungen für Waymos autonome Flotten. Dazu gehören Kfz-Flottenversicherungen sowie multinationale Haftpflichtprogramme einschließlich Produkthaftpflicht. Gleichzeitig sollen neue Deckungskonzepte entstehen, die speziell auf autonome Mobilitätsplattformen zugeschnitten sind.

Ein zweiter Schwerpunkt liegt auf der Schadenregulierung. Die Solvd Group soll eine weitgehend digitale Schadenabwicklung ermöglichen. Hinzu kommen gemeinsame Forschungsprojekte zu Fahrzeugsicherheit, Schadentrends und Risikomodellierung. Das AZT

bringt hierfür seine Erfahrung aus Unfallanalyse und Fahrzeugsicherheitsforschung ein.

Perspektivisch wollen die Partner darüber hinaus Lösungen für die Bergung autonomer Fahrzeuge entwickeln.



„Autonome Mobilität und künstliche Intelligenz zählen zu den bedeutendsten Veränderungen, die unsere Branche in den kommenden Jahren prägen werden“, erklärt Tomas Kunzmann, CEO von Allianz Partners.

Die Kombination aus Waymos Technologie und den Versicherungs-, Assistance- und Sicherheitskompetenzen der Allianz soll nach seinen Worten ein umfassendes Ökosystem schaffen.

Berlin könnte zum zweiten deutschen Testfeld werden

Während München offiziell bestätigt ist, könnte Waymo seine Präsenz in Deutschland schneller verbreitern als bislang bekannt.

Nach einer gemeinsamen Recherche von Manager Magazin und Spiegel, gibt es Vorbereitungen für einen Robotaxi-Betrieb in Berlin. Interne Unterlagen der Berliner Senatsverwaltung sollen demnach Planungen enthalten, das Stadtgebiet mit bis zu 50 Fahrzeugen im Testbetrieb zu kartieren. Ein kommerzieller Dienst war den Unterlagen zufolge für 2027 vorgesehen.

Aus der Berliner Verwaltung heißt es dem Bericht zufolge, die Gespräche mit Waymo seien weit fortgeschritten. Ein Erprobungsbetrieb noch 2026 werde für möglich gehalten. Waymo selbst hat Berlin bislang allerdings nicht offiziell als Standort bestätigt. Das Unternehmen erklärte lediglich, seinen Dienst gerne an weitere Orte in Deutschland bringen zu wollen.

Diese Einschränkung ist entscheidend: Während München Teil der offiziell kommunizierten Deutschlandstrategie ist, handelt es sich bei Berlin bislang um berichtete Planungen und nicht um einen bestätigten Marktstart.

Wenn der Fahrer verschwindet, wandert das Risiko

Für Versicherer beginnt mit solchen Flotten ein grundsätzlich neues Kapitel.

Das traditionelle Geschäftsmodell der Kfz-Versicherung basiert zu einem erheblichen Teil darauf, menschliches Verhalten zu bewerten. Alter, Fahrpraxis, Schadenhistorie, Fahrzeugnutzung und zahlreiche weitere Merkmale fließen in die Risikokalkulation ein.

Bei einem vollständig autonomen Robotaxi verliert diese Logik zumindest teilweise an Bedeutung. Nicht mehr ein Mensch entscheidet über Bremsen, Beschleunigen, Ausweichen oder Spurwechsel, sondern ein komplexes technisches System aus Software, Kameras, Radar- und Lidarsensoren.

Damit verschiebt sich auch die Risikolandschaft. Neben klassische Unfallrisiken treten stärker Fragen der Produkt- und Herstellerhaftung, der Softwarefunktion, der Sensorik, der Datenqualität und des Flottenbetriebs.

Dass Allianz und Waymo neben der klassischen Flottenversicherung ausdrücklich Produkthaftpflicht und neue Versicherungsmodelle für autonome Mobilitätsplattformen nennen, zeigt, wie weitreichend diese Verschiebung sein kann.

Schadendaten werden zum Rohstoff der Versicherung

Besonders relevant dürfte deshalb die geplante gemeinsame Forschung sein. Denn für Versicherer entsteht zunächst ein Problem, das jede neue Risikoklasse begleitet: Es fehlen belastbare historische Schadendaten aus dem europäischen Betrieb.

Waymo verfügt zwar über umfangreiche Erfahrungen aus den USA. Das Unternehmen betreibt dort bereits kommerzielle autonome Fahrdienste. Die Bedingungen lassen sich jedoch nicht ohne Weiteres auf Deutschland übertragen. Verkehrsregeln, Straßeninfrastruktur, Radverkehr, Fußgängeraufkommen und regulatorische Anforderungen unterscheiden sich.

Waymo selbst betont für München die notwendige lokale Validierung. Das System müsse unter anderem an deutsche Verkehrsregeln, Verkehrszeichen sowie Besonderheiten bei Fahrstreifen, Vorrangregeln sowie Rad- und Fußverkehr angepasst werden.

Genau hier dürfte die Zusammenarbeit mit dem Allianz Zentrum für Technik strategisch interessant werden. Reale Betriebs- und Schadendaten könnten mittelfristig Aufschluss darüber geben, wie häufig autonome Fahrzeuge tatsächlich Schäden verursachen, welche Schadenarten auftreten und wie hoch die durchschnittlichen Kosten ausfallen.

Diese Daten sind letztlich die Voraussetzung dafür, Risiken belastbar zu modellieren und Versicherungspreise zu kalkulieren.

Weniger Unfälle bedeuten nicht automatisch geringere Schäden

Für die Versicherungsbranche ergibt sich daraus ein mögliches Paradox.

Autonome Fahrzeuge sollen menschliche Fehler reduzieren und damit Unfälle vermeiden. Gleichzeitig steigt der technische Wert der Fahrzeuge. Kameras, Radar- und Lidarsysteme sowie leistungsfähige Rechner machen selbst vergleichsweise kleine Beschädigungen potenziell teuer.

Nach einer Reparatur kann zudem eine erneute Kalibrierung von Sensoren notwendig sein. Für Versicherer zählt deshalb nicht allein die Schadenhäufigkeit, sondern ebenso die Schadenhöhe.

Sollten autonome Fahrzeuge erheblich seltener kollidieren, einzelne Schäden aber deutlich teurer werden, verändert sich die Kalkulation der Kfz-Versicherung grundlegend. Hinzu kommt die Haftungsfrage: War bei einem Unfall ein technischer Defekt, eine Softwareentscheidung, ein beschädigter Sensor oder ein externer Verkehrsteilnehmer ursächlich?

Die Schadenregulierung wird dadurch datenintensiver – und möglicherweise stärker technisch geprägt als heute.

Vom Kfz-Versicherer zum Infrastrukturpartner

Für die Allianz hat die Kooperation deshalb strategische Bedeutung über das unmittelbare Versicherungsgeschäft hinaus. Der Konzern positioniert sich frühzeitig innerhalb einer Mobilitätsplattform, bevor autonome Flotten in Europa größere Marktanteile erreichen.

Versicherung wird damit zunehmend Bestandteil der Betriebsinfrastruktur.

Flottenversicherung, Produkthaftpflicht, Assistance, digitale Schadenregulierung, Sicherheitsforschung und möglicherweise sogar Fahrzeugbergung greifen ineinander. Der Versicherer begleitet nicht mehr lediglich einen Schaden nach einem Unfall, sondern wird Teil eines Systems, das Risiken fortlaufend analysiert und den Betrieb der Flotte unterstützt.

Für Waymo wiederum schafft die Kooperation Zugang zu europäischer Versicherungs- und Regulierungsexpertise. Tilia Gode, Head of Risk & Insurance bei Waymo, bezeichnet den Aufbau dieses operativen Fundaments als ebenso entscheidend wie die Technologie hinter dem Waymo Driver.

Deutschland wird zum Praxistest für ein neues Versicherungsmodell

Die eigentliche Bedeutung der Partnerschaft dürfte sich deshalb erst zeigen, wenn die Fahrzeuge im regulären Betrieb unterwegs sind.

München wird dafür zum ersten wichtigen deutschen Testfeld. Sollte Berlin folgen, könnten innerhalb kurzer Zeit zwei sehr unterschiedliche urbane Verkehrsräume Daten für die Risikobewertung autonomer Flotten liefern.

Für die Versicherungsbranche geht es dabei um weit mehr als die Frage, wer Waymos Robotaxis versichert. Es geht darum, wie Kfz-Versicherung funktioniert, wenn menschliches Fahrverhalten als zentraler Risikofaktor zunehmend durch Software ersetzt wird.

Noch ist offen, wie schnell sich Robotaxis in Deutschland durchsetzen werden. Klarer zeichnet sich dagegen bereits ab, dass sich mit der Technologie auch die Aufgabenverteilung zwischen Fahrzeugbetreiber, Technologieanbieter und Versicherer verändert.

Die Kooperation von Allianz Partners und Waymo ist damit auch ein groß angelegter Praxistest für die Versicherung autonomer Mobilität in Europa. Wenn Waymos Fahrzeuge künftig tatsächlich durch München und möglicherweise Berlin fahren, wird nicht nur ein neues Mobilitätsangebot erprobt. Gleichzeitig entsteht eine neue Datenbasis dafür, wie Risiken ohne Fahrer bewertet, versichert und reguliert werden können.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4951920/Allianz-versichert-Waymos-Europa-Expansion-Robotaxis-stellen-die-Kfz-Versicherung-auf-den-Kopf/>