



## **DVZ-Interview mit Dr. Stephan Zilkens**

### **„Die Prämien werden sich seitwärts bewegen“**

Dr. Stephan Zilkens, Vorsitzender der GESCHÄFTSFÜHRUNG der OSKAR SCHUNCK KG, zur Situation im Versicherungsmarkt

**Die Zeiten der generellen Prämien erhöhungen der Versicherer sind vorbei. Vielmehr wird die qualitative Bewertung darüber entscheiden, wie sich die einzelne Prämie entwickelt oder die Verträge geändert oder gekündigt werden, meint Dr. Stephan Zilkens, Vorsitzender der GESCHÄFTSFÜHRUNG der OSKAR SCHUNCK KG. DVZ-Redakteur Bernhard Hector sprach mit ihm über die gegenwärtige Lage in der Versicherungsbranche.**

DVZ: Herr Dr. Zilkens, wie stellt sich der Bereich Transport- und Verkehrshaftungsversicherung nach den ersten acht Monaten dar?

Zilkens: Die Transportversicherung hat sich für die Versicherer erfreulich entwickelt, in der Verkehrshaftungsversicherung ist die Lage nach wie vor angespannt.

DVZ: Was heißt das konkret?

Zilkens: Versicherer schreiben jetzt im zweiten Jahr schwarze Zahlen. Alle Risikoträger sind mit den ersten beiden Quartalen sehr zufrieden. Für ganz bestimmte Risiken gehen die Prämien leicht runter, für andere werden sie deutlich teurer. Insofern muss man hier von einer Art Seitwärtsbewegung sprechen.

DVZ: Wie groß ist der Kreis der Verkehrshaftungsanbieter?

Zilkens: Es gibt sechs oder sieben, mit denen Sie kompetent sprechen können. Das ist auch eine Folge des schrumpfenden Marktes. Von 2003 auf 2004 ist die Zahl der Transport-Unternehmen in Deutschland denkbar um rund 15 Prozent gesunken.

DVZ: Inwieweit hat sich das auf SCHUNCK ausgewirkt?

Zilkens: Das können wir kaum messen. Wir haben schon hier und da mal eine Fusion im Kundenkreis gehabt oder eine Ausflagung nach Polen. Da wir aber in Polen eine eigene Gesellschaft besitzen, besteht die Chance, den Kunden dann in Polen weiterzubetreuen.

DVZ: Können Sie die erwähnten Prämiensenkungen oder Prämienerhöhungen konkretisieren?

Zilkens: Nein, das ist sehr individuell. Überall da, wo Sie Schadenquoten mit einer hohen Schadenfrequenz versichert haben, sagen wir mal über 70 Prozent, wird der Versicherer versuchen Prämien anzuheben.

DVZ: Wie hoch ist die Schadenquote in der Transportversicherung jetzt?

Zilkens: Marktweit ungefähr 65 Prozent.

DVZ: Und bei der Verkehrshaftungsversicherung?

Zilkens: Da geht sie in Richtung 90 Prozent.

DVZ: Das heißt, es wird Verlust geschrieben.

Zilkens: Ja, deshalb setzen wir auf Risk-Management. Wer hier investiert, wer seine Fahrer und Verlader schult, hat eine Chance, seine Prämie zu senken, alle anderen, die gar nichts unternehmen, können vielleicht zwei Mal den Versicherer wechseln und dann wird es für sie eng.

DVZ: Unter Verkehrshaftungsversicherung fällt die Speditions- und Frachtführerversicherung. Wie sind die Verläufe dort?

Zilkens: Offizielle Zahlen gibt es nicht. Ich schätze die Schadenquote der Frachtführer bei 70 Prozent und die der Spediteure bei annähernd 90. Letztere haben

wegen der weltweiten Aktivitäten und der Logistikeinbindungen auch das größere Risikopotential.

DVZ: Wie sieht es aus mit der Kfz-Versicherung?

Zilkens: Das ist ein munterer Markt, der eine Zeit lang durch Prämienunterbietungen trotz schlechter Verläufe glänzte. Die Schadenquote dürfte mittlerweile auf 80 gesunken sein.

DVZ: Also auch ein Minusgeschäft?

Zilkens: Nein, dort fallen deutlich niedrigere Vertriebskosten an. Sie betragen im Schnitt elf Prozent, während sie in den bereits erwähnten Sparten häufig bei 23 bis 25 Prozent plus eigene Kosten des Versicherers liegen.

DVZ: Wie werden sich die Prämien in Zukunft entwickeln?

Zilkens: Es wird eine selektive Seitwärtsbewegung geben. Bei schlechten Schadenverläufen werden die Prämien erhöht, bei guten wächst der Druck der Versicherten auf Versicherungen, die Prämien zu senken.

DVZ: Die Logistikprozesse werden immer komplexer und die Haftung dadurch auch. Stichwort Produktionsschäden. Wo der Spediteur bisher nur anliefert, ist er plötzlich in einer ungeahnten Haftungssituation, die auch seinen Unternehmen die Existenz kosten kann. Wie ist damit umzugehen?

Zilkens: Logistik ist das Thema der Zukunft. Den klassischen Spediteur, der seine Landverkehre organisiert, wird es zwar noch geben, aber die Margen in diesem Bereich sind so eng und der internationale Wettbewerb so stark, dass sich die Anzahl der deutschen Unternehmen erheblich reduzieren wird. Deutlich besser wird die Situation, wenn Sie logistische Dienstleistungen übernehmen. Dann müssen sie jedoch bei der Vertragsgestaltung ganz genau auf die erweiterte Haftung achten und dies auch versicherungsmäßig abdecken. Viele Logistikdienstleister haben sich zum Glück darauf eingestellt und schalten Ihren Versicherungsmakler ein, bevor sie einen Kontrakt unterschreiben.

DVZ: Inwieweit zehrt die höhere Logistik-Versicherungsprämie die Marge dieser Unternehmen wieder auf?

Zilkens: Sie unterstellen, dass eine solche Situation zwangsläufig zu einer höheren Versicherungsprämie führt. Ein großer deutscher Spediteur sagte mir unlängst: „Wenn Sie Ihre Versicherung und Ihre Lademittel im Griff haben, haben sie die Kostenführerschaft.“ Was bedeutet das? In dem Moment, wo ich Versicherung nicht als Geldwechselgeschäft ansehe, sondern jeden Schaden analysiere, habe ich mehrere Effekte: Ich kann die Qualität gezielt verbessern, erfahre zeitnah vieles über Schwächen im Unternehmen und kann gegensteuern. So senke ich meine Versicherungskosten nebenbei. Die Haupteinsparungen finden dann auf ganz anderen Gebieten statt.

DVZ: Das hat doch auch was mit dem Thema Transparenz von Prozessen, Abläufen und Kosten zu tun?

Zilkens: Genau. Da wir in den Bereichen Verkehrshaftung und Transport in den meisten Fällen die Schadenregulierung vornehmen, erhalten wir eine Fülle von Informationen aus dem Unternehmen. Die werden wir elektronisch unseren Kunden zur Verfügung stellen. So werden Schadensschwerpunkte herauskristallisiert, um Gegenmaßnahmen zu ergreifen: Liegt es am Fahrer oder Lagerarbeiter oder beispielsweise an der Verpackung? Das Unternehmen hat dann Möglichkeiten einzuwirken. Treten diese Schäden nicht mehr auf, haben wir einen zufriedenen Kunden mehr.

DVZ: In wie weit hilft die Datenverarbeitung und elektronische Schadenanmeldung?

Zilkens: SCHUNCK hat das Schadenbearbeitungssystem PHOENIX. Es kann mit fast jedem anderem marktüblichen System über Schnittstellen an unsere Schadenbearbeitung angebunden werden. Die Kunden können, soweit vorhanden, ihre eigene Software nutzen und müssen ihre Abläufe nicht ändern.

DVZ: Ende August wurde bekannt gegeben, dass die OSKAR SCHUNCK KG zum 1. Januar 2006 in eine Aktiengesellschaft & Co. KG umgewandelt wird. Welche Auswirkungen hat das auf die Kunden?

Zilkens: Für die Kunden ist das ein wichtiges Signal, dass dieses Unternehmen auf Grund der neuen Gesellschaftsform für die Zukunft personenunabhängig gesichert ist.

DVZ: Ein anderes Thema: Allgemeine Geschäftsbedingungen für internationale Logistik, also kurz Logistik-AGB. Welchen Stellenwert räumen Sie diesen ein?

Zilkens: Einen bedeutenden. Die Aufgaben werden immer komplexer. Außerdem wird das gesamte Leistungsspektrum immer internationaler. Ich glaube, die Zeiten, dass wir uns in Deutschland nur auf unseren kleinen Markt zurückziehen konnten, sind absolut vorbei. Wir leben in einer globalisierten Welt und Globalisierung erzwingt Veränderung. Und dies ist zum einen durch Logistik-AGB und zum anderen durch mehr Internationalität zu gestalten.

DVZ: Was planen Sie international?

Zilkens: In neun Ländern sind wir schon tätig. Um uns weiter international aufzustellen, sind wir jetzt dem internationalen Netzwerk GLOBEX beigetreten. Es gibt uns den Zugang zu 105 Ländern dieser Erde, also von China über USA, Fernost nach Ost. Damit ergeben sich optimale Lösungsmöglichkeiten und wir können so unsere Kunden auf der ganzen Welt begleiten.

DVZ: Herr Dr. Zilkens, ich danke Ihnen für das Gespräch. (DVZ 08.10.2005)