

Technik als Gefahrenquelle

Touchscreens Wenn wichtige Steuerelemente in Autos nur noch über Touchscreens bedient werden können, wächst das Unfallrisiko.

MATTHIAS NIKLOWITZ

Die Bundesstrasse 36 zwischen Mannheim und Karlsruhe in Deutschland ist keine anspruchsvolle Strecke: Die Gegend ist flach, sie lässt sich zügig befahren und sie ist eine willkommene Alternative, wenn mal auf den parallel verlaufenden Autobahnen der Verkehr stockt.

Am 15. März 2019 regnete es in der Gegend stark. Ein Tesla-Fahrer versuchte, über seinen im Fahrzeug fest eingebauten Touchscreen den Scheibenwischer anzustellen. Dabei kam er von der Strasse ab; er kollidierte mit mehreren Bäumen. Laut einem deutschen Gerichtsurteil vom Juli 2020 gilt die im Tesla verbaute Steuerung der Scheibenwischer als «elektronisches Gerät», das nur benutzt werden darf, wenn es Wetter- und Sichtverhältnisse zulassen und keine Ablenkung vom Fahren erfolgt. Der Lenker hatte erfolglos argumentiert, dass es sich beim Touchscreen um ein «sicherheitstechnisches Bedien-

Aus dem Urteil folgt für viele Kommentatoren, dass die Bedienung des Touchscreens für Autofahrer strafbar ist.

teil» handelt. Kommentatoren verweisen auf die Folgen solcher Urteile: Entweder müsste sich die Bedienung in Richtung Sprachsteuerung weiterentwickeln oder es müssten in Autos wenige zentrale Funktionen wieder analog bedienbar verbaut werden. Ansonsten machten sich die Lenker strafbar, wenn sie via Touchscreens Licht und Scheibenwischer einstellten.

Analyse zeigt grosse Ablenkung

Das Problem der Ablenkung durch moderne Bedienelemente ist offenbar weitverbreitet. Das Allianz Zentrum für Technik (AZT) hat unter Beteiligung der Allianz Suisse vor vier Jahren die Studie «Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern» abgeschlossen. «Danach lassen sich drei von vier Autolenkern in der Schweiz durch fahrzeuginterne Technik ablenken», resümiert Allianz-Sprecher Bernd de Wall. «Zudem berichten laut Allianz-Daten zwei Drittel der schweizerischen Fahrer Ablenkung durch Navigationsgeräte, jeder Fünfte durch Borddisplay-Bedienung im Allgemeinen und fast jeder Zweite (44 Prozent) tut sich schwer, das Autoradio via Bordmenu ablenkungsfrei zu steuern.»

Auch die Technikablenkung jenseits des Handys geht nach Allianz-Berechnungen bei Autofahrern in der Schweiz mit einer höheren Unfallrate einher. In den letzten Jahren hat die Zahl der Ablesefunktionen in Kraftfahrzeugen immer mehr zugenommen, womit auch die Gefahr längerer Blickabwendungen steigt.

«Das Problem ist meist nicht das Produkt, sondern liegt in der begrenzten Fähigkeit des Menschen begründet, mehrere

Dinge gleichzeitig mit hoher Aufmerksamkeit zu tun», so de Wall. «Es gibt kein Multitasking – wer ein Display bedient, kann als Fahrzeuglenker nicht zugleich fehlerfrei auf den Verkehr achten, das zeigen Laborexperimente wie auch Feldstudien gleichermaßen.»

Üben, üben, üben

Auch viele neue Bedienkonzepte, Sprachsteuerung, Vorlesefunktion und Freisprechanlagen würden sich als problematisch erweisen. «Gleichzeitig aber wiegt sich der Autofahrer in grösserer Sicherheit

– Ablenkung wird nach internationaler Forschersicht auf diese Weise nicht auf ein unkritisches Niveau gesenkt.»

Gerätebedienungen, die nicht dem sicheren Führen des Fahrzeugs dienen, sollten laut Allianz vor der Fahrt oder bei einer Fahrtunterbrechung durchgeführt werden. «Zur sicheren Verkehrsteilnahme mit modernsten Kraftfahrzeugen bedarf es heute mehr denn je der sorgfältigen Vorbereitung und Einübung, jeder Fahrer sollte sich vor der Fahrt mit den Techniksystemen seines Fahrzeugs hinreichend vertraut machen», so de Wall.

«Während beispielsweise das Einstellen eines Navis – was in der Regel vor der Abfahrt stattfindet – weniger problematisch erscheint, kann eine ausschliesslich per Touchscreen vorgesehene Bedienung der Scheibenwischer problematischer erscheinen, da diese je nach Regenaufkommen tatsächlich während der Fahrt vorgenommen werden muss», ergänzt Marcel Rubin, ein Sprecher von Axa Schweiz.

«Essenzielle Bedienelemente, die während der Fahrt bedient werden sollen – beispielsweise Tempomat, Blinker oder

Scheibenwischer –, sollten so bedient werden können, dass die Augen dabei weiterhin auf die Strasse gerichtet sind.» Und auch bei Axa rät man, sich bereits vor der Fahrt mit der sicheren Anwendung der Bedienelemente vertraut zu machen. «Dieser Hinweis ist insbesondere für Personen wichtig, welche sich regelmässig mit unterschiedlichen Fahrzeugen fortbewegen.» Das betrifft insbesondere viele Geschäftsreisende, die mit Mietwagen oder den temporär nutzbaren Fahrzeugen aus den grossen Firmenflottenpools unterwegs sind.



Ursachensuche: Laut Feuerwehr bestand in der Industriehalle ein erhöhtes Risiko. Farben, Lösungsmittel, Reifen und Gasflaschen lagerten nebeneinander.

Jetzt steigen auch noch die Risikokosten

Harter Markt Seit Ende 2017 steigen die Risikokosten global leicht an. Die niedrigen Zinsen, weniger Anbieter und Covid-19 verstärken zurzeit den Trend.

ROGER KONRAD

Der im August publizierte «Global Insurance Market Report» von Marsh weist für das zweite Quartal 2020 einen Anstieg von 19 Prozent für eine aus allen Nicht-Leben-Versicherungsprodukten zusammengesetzte Preisveränderung aus. Der Index wurde 2012 für die Unternehmensversicherungspreise geschaffen. Dies ist der stärkste Anstieg seit 2012, deshalb spricht man nun von einem harten Markt. Ein Grund dafür sind grössere und vermehrte Schadenereignisse. Bei einer Analyse der Halbjahreszahlen 2020 von 27 Industrie-

Versicherungsgesellschaften hat sich eine durchschnittliche Combined Ratio bei 99 Prozent mit einer Spanne von 78 bis 116 Prozent ergeben. Diese Kennzahl bezeichnet das Verhältnis zwischen Aufwendungen für Schäden, Verwaltung und Abschlusskosten einerseits und den Prämieinnahmen andererseits. Covid-19 trägt das Seine dazu bei.

30 Milliarden Franken Schaden

Schätzungen vom 18. September 2020 für siebzig multinationale Versicherungsgesellschaften gehen von 30 Milliarden Franken durch Corona bedingte Schäden aus, die bezahlt werden müssen. Versichert sind dabei unter anderem Annullationen von Grossanlässen, Ertragsausfälle, Kredit- und andere Verluste. Die tiefen Zinsen sind ein weiterer Grund für den Prämienanstieg, weil die Versicherer nicht genügend Erträge auf ihren Anlagen erwirtschaften können.

Nach einer seit 2004 anhaltenden Periode von sinkenden Risikokosten (weicher Markt) hat Ende 2017 global betrachtet eine zaghafte Gegenbewegung eingesetzt, die sich regional unterschiedlich entwickelt. In Kontinentaleuropa haben sich die Risikokosten später und weniger stark erhöht. Das gilt noch mehr für die Schweiz. Erst 2020 sind auch hier die Kosten gestiegen und erhalten wegen Covid-19 zusätzlichen Auftrieb.

Versicherungsprämien für Unternehmenskunden waren schon immer volatil als diejenigen für Privatkunden und KMU. Vor allem multinationale Unternehmen bedienen sich vorwiegend bei globalen Versicherungsgesellschaften, welche mit ihren Ländergesellschaften grosse Teile des Globus abdecken. Davon gibt es tendenziell immer weniger. Wir gehen noch von knapp zehn Anbietern aus. Auch das ist Teil des Problems, weil der Konkurrenzdruck und damit das Angebot sinken.

Die höheren Risikokosten treffen viele Unternehmen in der derzeitigen Krise zu einem ungünstigen Zeitpunkt. Dabei treffen höhere Prämien nicht nur Firmen mit hohen Schadenbelastungen, sondern auch diejenigen, welche von Underwriter als gute Risiken angeschaut werden, wenn auch nicht im gleichen Umfang. Die Versicherungsgesellschaften sanieren ihre Portfolios derzeit vor allem in den Bereichen Vermögensschaden- sowie Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherungen.

Für die Broker sind es anspruchsvolle Zeiten. Bei sinkenden Risikokosten konnten sie meist mit guten Neuigkeiten verhandeln. Steigende Kosten sind schwieriger zu vermitteln und die Suche nach Alternativen ist aufwendig. Einige erwarten bereits eine Zunahme von Captive-Lösungen, welche jedoch nur für grössere Firmen infrage kommen dürften. Neben den höheren Prämien wird zusätzlich der

Deckungsumfang in den Versicherungspolicen reduziert. Im harten Markt verschwinden Deckungen, die früher dazu verhandelt werden konnten, oder werden eingeschränkt und in der Versicherungssumme limitiert oder nur mit hohen Selbstbehalten angeboten.

Was Unternehmen tun können

Eine langjährige Strategie sowie eine Risiko- und Versicherungspolitik helfen oftmals, die Volatilität bei den Risikokosten zu minimieren. Anstatt in den Risikotransfer zu investieren, kann ein Unternehmen diese Mittel auch nutzen, um das Geschäftsrisiko zu mindern: Beispielsweise mit einer Investition in Hard- und Software, um gegen immer öfter auftretende Cyberschäden gewappnet zu sein.

Roger Konrad, Geschäftsleitungsmitglied Kessler & Co AG, Internationaler Versicherungsmarkt, Insurance Regulation & Tax sowie Market Security, Zürich.