

Risikoinformationen der Versicherer als Ressource für Wirtschaft und Gesellschaft

Dr. Anja Theis · a.theis@gdv.de

Ohne eine leistungsfähige Versicherungswirtschaft ist eine moderne Volkswirtschaft nicht denkbar.¹ Die zentrale Rolle der Versicherer in der finanziellen Absicherung von Risiken und in der Bereitstellung von langfristigem Kapital ist in der aktuellen gesellschaftlichen und politischen Diskussion sehr präsent. Weniger im Bewusstsein sind die weiteren Kernfunktionen der Versicherer. Die aktuelle Insurance Flash-Ausgabe ist dem volkswirtschaftlichen Beitrag gewidmet, den die Versicherer durch die direkte und indirekte Bereitstellung von Risikoinformationen für Gesellschaft, Wirtschaft und Staat leisten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Bereichen Naturgefahren und Verkehrssicherheit.

Risikowahrnehmung und -bewertung als zentrale Herausforderung

In unserer von Unsicherheit geprägten Welt gehört der Umgang mit Risiken zu den zentralen Aufgaben im wirtschaftlichen Handeln – für jeden Einzelnen und für jedes Unternehmen ebenso wie für Politik und Gesellschaft insgesamt. Die klassische ökonomische Theorie der Entscheidung unter Unsicherheit geht – entsprechend dem Bild vom Homo oeconomicus – davon aus, dass die Entscheidungsträger dafür automatisch über alle notwendigen Informationen verfügen und diese optimal verarbeiten können. Unterstellt wird insbesondere, dass die vorhandenen Risiken und ihre Wahrscheinlichkeitsverteilungen bekannt sind, ebenso wie die Kosten und Nutzen der verfügbaren Möglichkeiten zur Minderung dieser Risiken.

In der Praxis besteht eine zentrale Schwierigkeit im Umgang mit Risiken jedoch gerade darin, die Risiken überhaupt zu erkennen, adäquat zu bewerten und Möglichkeiten zur Risikominderung und -absicherung zu eruieren. So zeigen empirische

Untersuchungen regelmäßig, dass sowohl auf individueller als auch gesellschaftlicher Ebene die Risikoeinschätzung oft deutlich von der Risikorealität abweicht.² Erklärungen dafür stellen verhaltensökonomische Ansätze bereit, die verhaltenswissenschaftliche Erkenntnisse über die tatsächliche menschliche Informationsverarbeitung berücksichtigen.³ Menschen unterliegen vielfältigen kognitiven Begrenzungen und Verzerrungen in der Sammlung und Verarbeitung von Risikoinformationen. Der Umgang mit Wahrscheinlichkeiten fällt den meisten schwer. Es wurden eine ganze Reihe von Mechanismen identifiziert, die zu einer Fehleinschätzung von Risiken führen können. Die Beispiele reichen von einer Tendenz zum Überoptimismus die eigenen Risiken betreffend („Wishful-Thinking-Bias“ – „passiert mir doch nicht“) über ein zu großes Vertrauen in die eigene Kompetenz und Urteilsfähigkeit (Kompetenzillusion durch einen „Better-than-Average-Effekt“ und „Overconfidence-Bias“) bis hin zur Übergewichtung von Informationen, die frisch im Gedächtnis sind, beispielsweise durch die aktuelle Medienberichterstattung zu Risiken und Schadenfällen („Verfügbarkeitsverzerrung“). Letzteres führt etwa dazu, dass Risiken, deren Eintreten regelmäßig zu einem großen Medienecho führt, wie Terroranschläge oder Flugzeugabstürze, bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit oft stark überschätzt werden. In der Öffentlichkeit weniger sichtbare, aber viel häufigere Risiken wie etwa Berufsunfähigkeit oder Rechtsstreitigkeiten werden dagegen oft unterschätzt.

Eine zusätzliche Herausforderung liegt darin, dass sich Risiken und deren Bewältigungsmöglichkeiten kontinuierlich verändern. Derzeit verlaufen diese Veränderungen besonders rasant. Hier schlagen sich die

¹ Vgl. [GDV Insurance Perspectives Ausgabe 2/2025](#), Kapitel 3.

² Vgl. Müller-Peters, H. (2023): Risikowahrnehmung und Risikowirklichkeit, in: Institut für Versicherungswesen (Hg.): [Risiko im Wandel – Herausforderung für die Versicherungswirtschaft](#), S. 11-33.

³ Vgl. etwa Richter, S. / Ruß, J. / Schelling, S. (2018): [Moderne Verhaltensökonomie in der Versicherungswirtschaft: Denkanstöße für ein besseres Verständnis der Kunden](#), Wiesbaden.

tiefgreifenden und überlappenden Transformationsprozesse durch Digitalisierung und Künstliche Intelligenz, Klimawandel, geopolitische Fragmentierung sowie den demografischen Wandel nieder.

Ein wichtiger Hebel zur Verbesserung von Entscheidungen im Umgang mit Risiken ist die Generierung und Bereitstellung von leicht verständlichen und qualitativ hochwertigen Risikoinformationen. Hier kommt der Versicherungswirtschaft eine wichtige Rolle zu.⁴

Versicherer als Impulsgeber für Risiko-Entscheidungen

Die Versicherungswirtschaft ist ein einzigartiger Wissensträger im Umgang mit Risiken. Risiken zu identifizieren und bewertbar zu machen ist das Kerngeschäft und die besondere Expertise der Versicherer. Dafür stehen ihnen eine Fülle von Daten zu Schäden und Versicherungsfällen aus der Vergangenheit zur Verfügung. Im Rahmen der Branchenzusammenarbeit, die in der Versicherungswirtschaft eine lange Tradition hat, werden diese Daten gebündelt nutzbar gemacht – beispielsweise über die Statistiken des GDV oder die Datenpools der Rückversicherer. Darüber hinaus greifen die Versicherer auf vielfältige weitere Quellen zurück und betreiben selbst Risikoforschung. Für die Risikokalkulation und Prämientarifierung im Rahmen von Versicherungsverträgen werden ausgefeilte versicherungsmathematische Methoden eingesetzt, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Damit können die Versicherer auch in Zeiten tiefgreifender Veränderungen Risiken prognostizieren und neuartige Risiken (wie etwa Cyberrisiken) bewertbar machen.

Ein wesentlicher Bestandteil der Risikoanalysen der Versicherer ist auch die Untersuchung des Beitrags einzelner Risikoursachen sowie der Wirksamkeit von verschiedenen Maßnahmen zur Prävention und Schadenminderung.

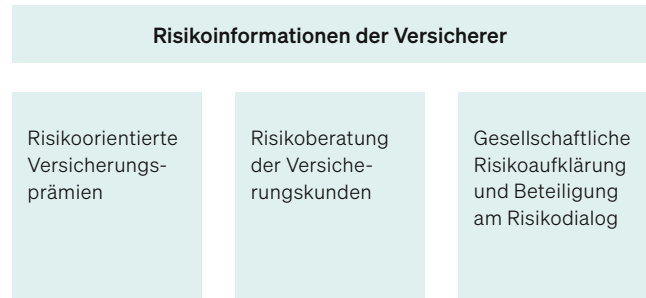
Eine volkswirtschaftliche Funktion der Versicherer ist es, die so generierten Risikoinformationen ihren Kunden und der Gesellschaft direkt und indirekt über verschiedene Wege zugänglich zu machen (vgl. Abbildung 1). Damit tragen sie zur Erhöhung der Risikokompetenz und einem effizienteren Umgang mit Risiken in Gesellschaft und Wirtschaft bei.

Eine Schlüsselrolle kommt dabei Versicherungsprämien zu, die sich am versicherten Risiko orientieren.

⁴ Vgl. Geneva Association (2023): [The Value of Insurance in a Changing Risk Landscape](#), S. 28ff.

Informationsfunktion der Versicherer für Wirtschaft und Gesellschaft

Abbildung 1 · Wege der Informationsbereitstellung



Quelle: GDV

Private Haushalte und Unternehmen erhalten durch diese „Bepreisung“ der Risiken, die sie versichern wollen, indirekt wertvolle Risikoinformationen. Die Preissignale durch Versicherungsprämien fließen in zahlreiche Entscheidungen ein und setzen Anreize zur Risikominderung. Ein Beispiel ist der Einfluss der stark ausdifferenzierten Kfz-Versicherungsprämien auf den Autokauf (Typklassen-Einstufung) und die Fahrweise (Bonus-Malus-System). Im Unternehmensbereich sind etwa die Entscheidung über Produktionstechnologien und Sicherheitsvorkehrungen, z. B. im Bereich des Brandschutzes, zu nennen. Angesichts der Zunahme von Extremwetterereignissen gewinnt bei Standortentscheidungen die Prämie für die Gebäude-, Hausrat- und betriebliche Inhaltsversicherung als Signal für die Exponierung gegenüber Naturgefahren an Bedeutung.

Auch über die Ausgestaltung der Versicherungsverträge setzen die Versicherer für die privaten Haushalte und die Wirtschaft wichtige Signale im Umgang mit Risiken, etwa durch sog. Obliegenheiten (z. B. Sicherheitsanforderungen) oder den Ausschluss von sehr riskanten Tätigkeiten aus dem Versicherungsschutz (z. B. Autorennen bei der Kfz-Versicherung).

Ist für ein Risiko privater Versicherungsschutz schwer erhältlich oder sehr teuer, kann dies ein wichtiges Signal für Bürger, Unternehmen, aber auch den Staat sein, bestimmte Aktivitäten zu unterlassen oder Präventionsmaßnahmen zu ergreifen.⁵ Ein aktuelles Beispiel ist der u. a. vom GDV⁶ geforderte Verzicht auf

⁵ Zur Funktion von Versicherbarkeitsproblemen als Frühwarnsystem für die Gesellschaft vgl. etwa Seega, N.: [The Canary In The Coalmine: Why Insurability Is Finance's Most Important Early Warning Signal](#), Forbes-Artikel vom 19. März 2026.

⁶ Vgl. etwa GDV: [Naturgefahren – Forderungen der Versicherer: Prävention und Klimafolgenanpassung](#), Papier vom 22.01.2024.

die Ausweisung von Bauland in Gebieten mit extrem hohem Überschwemmungsrisiko.

Im Rahmen des Abschlusses eines Versicherungsvertrags werden meist auch direkt vielfältige Risikoinformationen an die Kunden weitergegeben, z. B. eine Aufklärung über die vorhandenen Risiken und deren Bedeutung sowie über Möglichkeiten der Schadenprävention. Hier kommt auch dem Versicherungsvertrieb eine wichtige Rolle zu.

Besonders wichtig ist diese direkte Risikoinformation bei neuartigen Risiken. Ein Beispiel sind Cyberrisiken. Im Zuge der Digitalisierung sind diese mittlerweile für Unternehmen aller Größen zu einem der zentralen Risiken geworden. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen unterschätzen ihre Cyberrisiken jedoch oft noch und verfügen zumeist nur über eine unzureichende IT-Sicherheit. Ein integraler Bestandteil der Beratung zu Cyberversicherungen ist daher neben der Eruiierung des Versicherungsbedarfs auch die Analyse der IT-Sicherheit der Unternehmen und das Aufzeigen von notwendigen Schutzmaßnahmen.

Über die Risikoinformationen für ihre Kunden hinaus sieht die Versicherungswirtschaft ihre Aufgabe seit jeher auch darin, das Risikobewusstsein und die Risikokompetenz in Gesellschaft, Wirtschaft, Politik und Behörden durch allgemeine Risikoaufklärung sowie die aktive Beteiligung am gesellschaftlichen und politischen Dialog zum Umgang mit Risiken zu stärken. Beispiele hierfür sind etwa das [Verbraucherportal des GDV](#) oder Informationskampagnen, um gezielt über unterschätzte Risiken, Präventionsmöglichkeiten und Versicherungslücken aufzuklären, wie derzeit etwa zu [Cyberrisiken](#) und [Naturgefahren](#). Viele der Ergebnisse ihrer Risikoforschung stellt die Versicherungswirtschaft als „kollektives Wissen“ kostenlos der Allgemeinheit zur Verfügung, damit Risiken auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht besser kalkulierbar werden.

Wie die deutsche Versicherungswirtschaft durch die öffentliche Bereitstellung ihrer Daten und Forschung zu besseren gesellschaftlichen Risikoentscheidungen beiträgt, wird abschließend an zwei Arbeitsbereichen des GDV näher betrachtet: der Verfügbarmachung von Naturgefahreninformationen und der Unfallforschung der Kfz-Versicherer.

Beitrag der GDV-Naturgefahreninformationen zur Klimafolgenanpassung
Klimabedingte Risiken gehören weltweit und auch in Deutschland mittel- und langfristig zu den

größten Risiken für Gesellschaft und Volkswirtschaft. Die Erderwärmung verläuft schneller als erwartet. Nach derzeitiger Klimapolitik werden die Ziele des Pariser Klimaabkommens von 2015 verfehlt.⁷ Die Abkehr der US-Regierung Trump von der Klimaschutzpolitik und die verringerte internationale Kooperation vor dem Hintergrund der geopolitischen Fragmentierung dürften die Begrenzung des Klimawandels weiter erschweren. Schon heute zeigt sich in Folge des Klimawandels eine globale Zunahme von Extremwetterereignissen und damit verbundenen Schäden, etwa durch Starkregen, Überschwemmungen, Stürme oder Waldbrände.⁸ Die jährlichen Versicherungsschäden durch Naturgefahren liegen in Deutschland schon heute im Milliardenbereich (vgl. Abbildung 2, S. 4), die volkswirtschaftlichen Schäden – z. B. auch Schäden an staatlicher Verkehrsinfrastruktur – noch deutlich darüber.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Klimafolgenanpassung weiter an Bedeutung, und insbesondere solche Maßnahmen, mit denen die negativen Auswirkungen der zunehmenden Extremwetterereignisse begrenzt und beherrschbar gemacht werden. Dabei geht es zum einen um die finanzielle Absicherung für den Schadenfall, z. B. durch Naturgefahrenversicherungen für Gebäude, die bei Schäden durch Extremwetterereignisse Reparaturen oder die Wiederherstellung finanzieren, und die Versicherung von Hausrat und betrieblichen Inhalten. Zum anderen kommt der Schadenminderung durch Prävention eine große Rolle zu. Diese reicht von staatlichen Maßnahmen wie Deichen und baurechtlichen Vorgaben bis zu individuellen Anpassungen an Gebäuden wie Rückstausicherungen und wasserdichte Türen und Fenster gegen Überflutung. Angesichts der Zunahme der Extremwetterereignisse werden effektive Präventionsmaßnahmen zur Schadenminderung für eine zunehmende Zahl von Gebäuden zu einer Voraussetzung dafür, dass auch langfristig in der Breite eine bezahlbare finanzielle Absicherung von Schäden möglich ist.

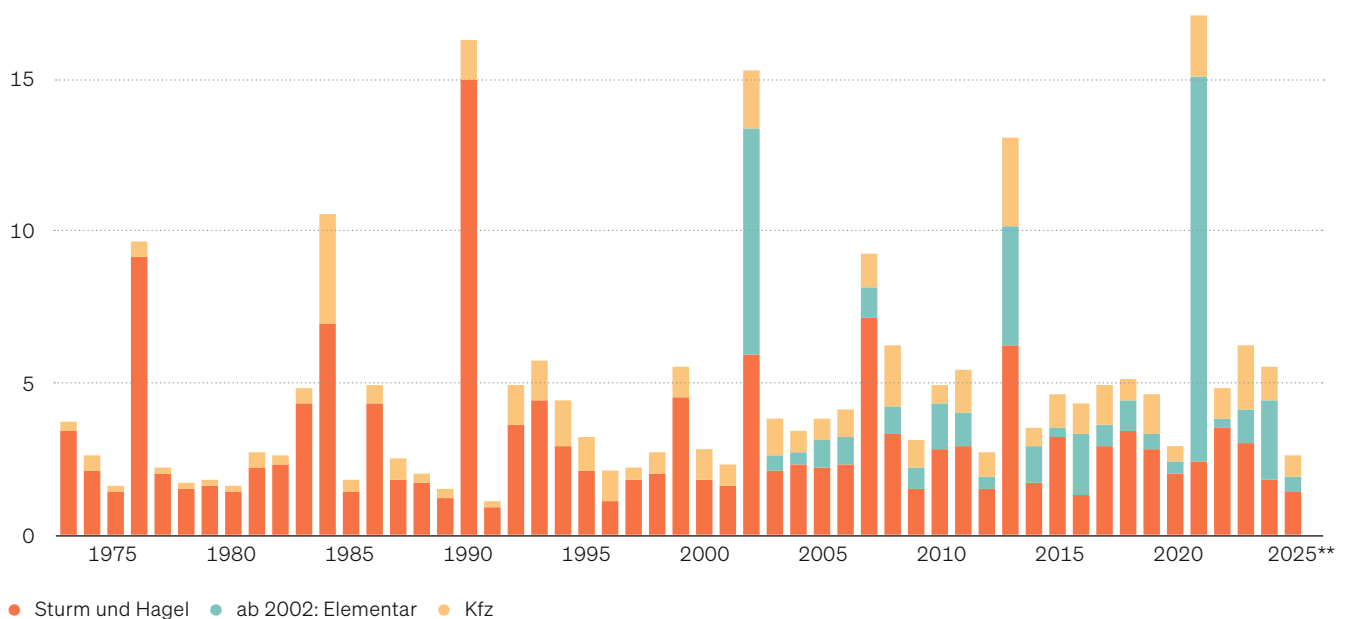
Mit einem umfangreichen Angebot an Daten und Informationen zu Naturgefahren und

⁷ Wie der EU-Klimadienst Copernicus im Januar 2026 in seinem Bericht [2025 Global Climate Highlights](#) bekanntgegeben hat, waren die Jahre 2023-2025 der erste Dreijahreszeitraum, für den die globale Durchschnittstemperatur die 1,5-Grad Erderwärmung (und damit eines der beiden Pariser Klimaziele) überschritten hat. Das Umweltprogramm der Vereinten Nationen ermittelt in seinem [Emission Gap Report 2025: Off Target](#) vom November 2025 eine Erderwärmung von 2,3-2,5 Grad bis 2100, wenn die bisherigen nationalen klimapolitischen Selbstverpflichtungen eingehalten werden und von 2,8 Grad bei der derzeitigen tatsächlichen Klimapolitik.

⁸ Vgl. Munich Re: [Klimawandel kennt keine Pause: Verheerende Waldbrände und mächtige Gewitter treiben die Schäden für Versicherer](#), Artikel vom 13.01.2026.

Entwicklung der Naturgefahrenschäden in Deutschland

Abbildung 2 · Schadenaufwand in der Sach- und Kraftfahrtversicherung in Mrd. Euro*



* Sach: Sturm/Hagel, ab 2002 auch Elementar; Kfz: Sturm, Hagel, Blitz und Überschwemmung; hochgerechnet auf Bestand und Preise 2024
** vorläufig

Quelle: GDV

Präventionsmöglichkeiten unterstützt der GDV über die Versicherung hinaus den sachgerechten Umgang mit Naturgefahrenrisiken.

Ein zentrales Instrument ist dabei der [jährliche Naturgefahrenreport](#) des GDV mit begleitendem [Datenservice](#). Neben weiteren Informationen und Analysen rund um Naturgefahren und Prävention stellen die Versicherer damit eine umfassende Datenbasis zur Entwicklung der Versicherungsschäden durch Naturgefahren an Gebäuden, Hausrat, Kraftfahrzeugen, Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft über die letzten Jahrzehnte zur Verfügung.

Die Daten des GDV zu Naturgefahrenschäden finden u. a. in der Forschung rund um Naturgefahren vielfach Verwendung, teilweise auch in direkter Kooperation zwischen dem GDV und anderen Organisationen wie dem Deutschen Wetterdienst⁹ oder dem Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung¹⁰. Gleichzeitig fließen die Daten auch in die Arbeit von Behörden und Politik rund um Klimawandel und Klimafolgenanpassung ein. Ein Beispiel ist etwa der [Monitoringbericht 2023](#)

[zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel](#) der Interministeriellen Arbeitsgruppe Anpassungsstrategie der Bundesregierung, auf dessen Erkenntnissen die [Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel 2024](#) aufbaut.

Als direkte Information für Immobilienbesitzer und Mieter bietet der GDV einen „[Hochwassercheck](#)“ an, mit dem für einzelne Standorte die individuelle Gefährdung durch Starkregen und Fluss-Hochwasser adressgenau ermittelt werden kann. Dafür werden u. a. Hochwassergefahrenkarten der wasserwirtschaftlichen Behörden der Bundesländer und Erkenntnisse aus den Forschungsprojekten des GDV mit Kooperationspartnern wie dem Deutschen Wetterdienst verwendet.

Auch die Prävention unterstützt der GDV mit vielfältigen praktischen Hilfestellungen. Neben den Naturgefahrenreports gehören dazu beispielsweise der 2024 vorgelegte [Leitfaden „Build Back Better“](#) als Orientierungshilfe für Reparaturen und den Wiederaufbau nach einem Versicherungsfall sowie Leitfäden mit Schutzkonzepten für Industrie und Gewerbe, etwa zum [Überschwemmungsschutz](#).

⁹ Darunter ein vierjähriges gemeinsames Projekt zum Schadenausmaß und -potenzial von Starkregen in Deutschland, dessen [Ergebnisse](#) 2019 veröffentlicht wurden.

¹⁰ Vgl. die großangelegte Studie [Auswirkungen des Klimawandels auf die Schadensituation in der deutschen Versicherungswirtschaft](#) von 2011.

Beitrag der Unfallforschung der Versicherer zu mehr Verkehrssicherheit

Über die letzten Jahrzehnte hat sich die Verkehrssicherheit in Deutschland durch eine Fülle von regulatorischen, technischen und infrastrukturellen Maßnahmen stark verbessert. So konnte die Zahl der Verkehrstoten nach einem Höchststand von über 21.000 auf ca. 2.800 in den Jahren 2024 und 2025 stark gesenkt werden ([Daten des Statistischen Bundesamts](#)). **Nach wie vor entstehen durch Straßenverkehrsunfälle jedoch hohe volkswirtschaftliche Kosten.** Diese beziffert die [Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen](#) für das Jahr 2024 auf ca. 40 Mrd. Euro, davon ca. 14 Mrd. Euro für Personenschäden und ca. 26 Milliarden für Sachschäden. Im Jahr 2025 ist die Anzahl der Verkehrstoten zudem wieder leicht angestiegen. Die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit bleibt damit von hoher gesellschaftlicher und politischer Bedeutung. Im Zuge des Leitbilds „Vision Zero“ verfolgen Deutschland und die EU das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten langfristig auf Null zu reduzieren.¹¹ **Mit der im GDV angesiedelten Unfallforschung der Versicherer (UDV) unterstützen die Kfz-Versicherer dieses Verkehrssicherheits-Ziel.**

Die Unfallforschung der Versicherer bzw. ihre Vorgängerorganisationen machen es sich seit mittlerweile 75 Jahren zur Aufgabe, durch zielgerichtete Forschung einen Beitrag zur Unfallvermeidung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen zu leisten. Die UDV ist heute ein großer Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Forschung zur Verkehrssicherheit in Deutschland. Neben Finanzmitteln bringen die Kfz-Versicherer dabei eine einzigartige aus ihren Schadenakten gespeiste Unfalldatenbank ein. Diese ermöglicht eine zeitnahe, detaillierte Untersuchung von Unfällen. Die UDV forscht interdisziplinär – seien es Fragestellungen zur Verkehrsinfrastruktur (vom Gehweg bis zur Autobahn), zu den Fahrzeugen (vom Fahrrad bis zum schweren Lkw) oder zu den verschiedenen Personengruppen im Verkehr (von Kindern bis Senioren). Um einen effektiven Beitrag leisten zu können, stimmt sich die UDV in ihrer Arbeit eng mit anderen in diesem Bereich tätigen Organisationen ab. An der Auswahl der Forschungsprojekte wirken maßgebliche Institutionen wie die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR)¹², die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

und die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) mit.

Fragestellungen, die sich aus den derzeitigen gesamtwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Transformationsprozessen neu ergeben, spielen in der Forschung der UDV eine wichtige Rolle. Einige aktuelle Beispiele:

- Die **fortschreitende Digitalisierung** erhöht die Ablenkungspotenziale im Fahrzeug. In einer Reihe von [UDV-Projekten](#) wurden in den letzten Jahren die Gefahren der Ablenkung – von digitalen Bedienelementen im Fahrzeug bis zu Textnachrichten – und mögliche Gegenmaßnahmen untersucht. Ein weiterer [Forschungsbereich](#) sind die Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen sowie assistierten und automatisierten Fahrfunktionen auf die Verkehrssicherheit.
- Mit dem Übergang der Baby-Boomer-Generation ins Seniorenalter erreicht der **demografische Wandel** eine neue Phase. Der Bevölkerungsanteil der ab 65-Jährigen beträgt bereits ca. ein Viertel und wird in den nächsten Jahren weiter ansteigen, und somit auch der Anteil älterer Verkehrsteilnehmer. [UDV-Projekte](#) haben in diesem Kontext u. a. mögliche Ansätze zur Erhöhung der Fahrkompetenz älterer Autofahrer und Handlungsfelder zur Verringerung der Gefährdungspotenziale älterer Fußgänger beleuchtet.
- Auch der **Übergang zu einer nachhaltigen Volkswirtschaft** ist mit erheblichen Veränderungen im Verkehrsgeschehen verbunden. [UDV-Forschungsprojekte](#) untersuchen hier beispielsweise die Folgen der zunehmenden E-Mobilität – vom E-Auto über Pedelecs bis hin zum E-Scooter – auf die Verkehrssicherheit. Ein wichtiges Thema ist der zunehmende Fahrradverkehr, auch über die steigende Pedelec-Nutzung hinaus. So wurde jüngst eine [Studie](#) veröffentlicht, die Gründe für die überraschend starke Zunahme von Alleinunfällen von Radfahrenden (vgl. Abbildung 3, S. 6) in den letzten 25 Jahren eruiert (darunter mehr Pedelecs und ein höherer Anteil älterer Radfahrenden) und Möglichkeiten zur Risikoverringerung aufzeigt.

Die Forschungsergebnisse der UDV werden in verschiedenen Publikationsformaten der Allgemeinheit und der Fachwelt kostenfrei zur Verfügung gestellt.¹³ Zudem steht die UDV dazu in ständigem Dialog mit der Politik,

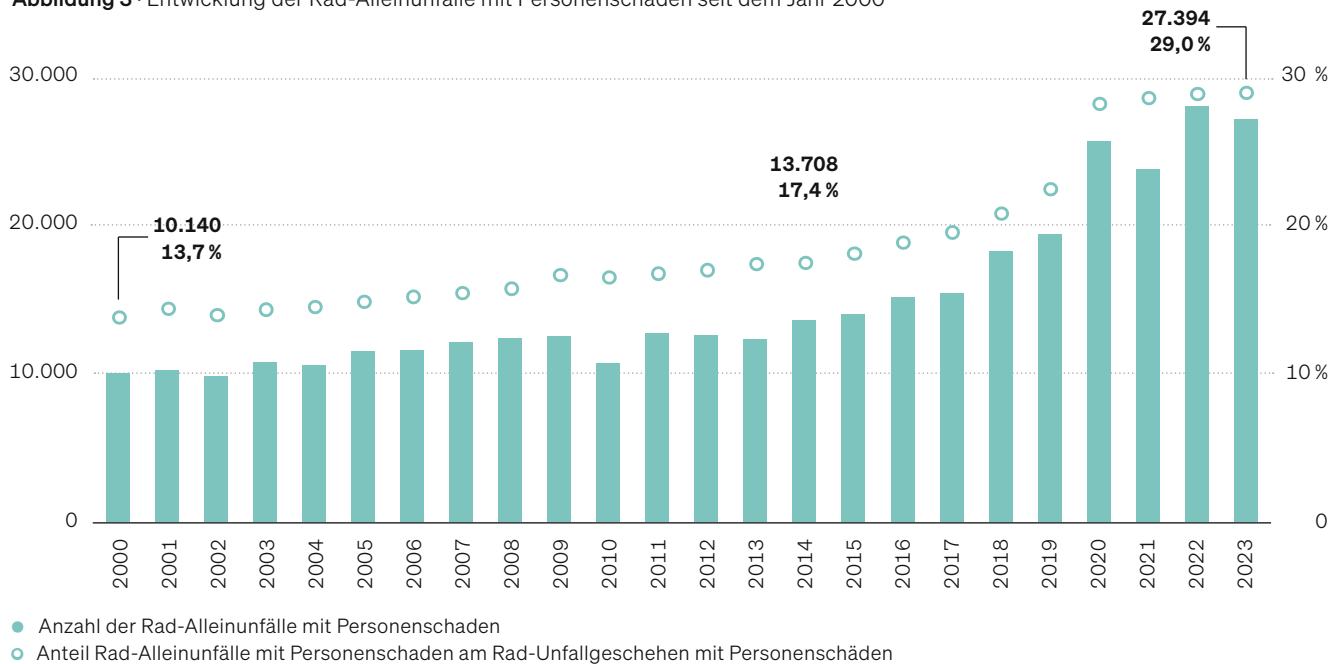
¹¹ Vgl. [Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030](#).

¹² Der DVR vereint als Dachverband über 200 Mitgliedsorganisationen aus Politik, Wirtschaft, Forschung und Zivilgesellschaft, die sich für mehr Verkehrssicherheit einsetzen.

¹³ Vgl. insbesondere die [umfassende Informationsbereitstellung](#) über das Internetportal der UDV.

Starke Zunahme der Fahrrad-Alleinunfälle

Abbildung 3 · Entwicklung der Rad-Alleinunfälle mit Personenschaden seit dem Jahr 2000



Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung

den Polizeien der Länder, den Behörden, den Fahrzeugherstellern und weiteren Institutionen, die in der Verkehrssicherheitsarbeit aktiv sind.

Die Erkenntnisse der UDV fließen in vielfältiger Form in Entscheidungen über Verkehrssicherheitsmaßnahmen ein. So unterstützt die Unfallforschung der Versicherer schon seit Jahrzehnten die Arbeit der lokalen Unfallkommissionen, die als fachübergreifende Gremien die Aufgabe haben, Unfallhäufungsstellen im Straßenverkehr zu identifizieren und durch gezielte Maßnahmen zu beseitigen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat verweist bei seinen [Beschlüssen](#) mit Empfehlungen für die Politik häufig auf UDV-Studien, beispielsweise zur Reduzierung der Unfälle mit Beteiligung landwirtschaftlicher Fahrzeuge und zu Mindeststandards für Rückmeldefahrten zur Ermittlung der Fahrkompetenz von Senioren. Erkenntnisse aus den [Projekten der UDV zum Verhalten von Kindern](#) fließen in die Weiterentwicklung pädagogischer Konzepte zur Mobilitätserziehung u. a. in Schulen ein. Ein weiteres konkretes Beispiel sind die im Januar 2026 vom European New Car Assessment Programme (Euro NCAP)¹⁴ für die Sicherheitsbewertung von neuen PKW-Modellen eingeführten neuen Bewertungskriterien, die

den Einsatz von physischen Bedienelementen für die sicherheitsrelevanten Kernfunktionen Blinker, Warnblinklicht, Scheibenwischer, Hupe und eCall für die (höchste) 5-Sterne-Bewertung verlangen. Zu den wissenschaftlichen Grundlagen hierfür gehört u. a. die oben angeführte UDV-Forschung zur Ablenkung durch Fahrzeug-Touchscreens. Da die Euro-NCAP-Sicherheitsbewertungen in Europa beim Automobilkauf eine wichtige Rolle spielen, sind damit wichtige Anreize für die Automobilhersteller verbunden, sicherere Bedienlösungen zu entwickeln.

Fazit

Über die finanzielle Absicherung von Risiken hinaus erfüllen die Versicherer eine wichtige volkswirtschaftliche Informationsfunktion im Hinblick auf Risiken und die Möglichkeiten, sie zu verringern. Durch die Bereitstellung von leicht verständlichen, qualitativ hochwertigen Risikoinformationen fungiert die Versicherungswirtschaft als wichtiger Impulsgeber für sachgerechte Entscheidungen im Umgang mit Risiken. Damit werden u. a. Fehlallokationen von Mitteln für Präventionsmaßnahmen vermindert. Effizienz und Resilienz der Volkswirtschaft werden gestärkt. Inmitten tiefgreifender Transformationsprozesse und sich wandelnder Risiken gewinnt die Expertise der Versicherer, Risiken einzuschätzen und messbar zu machen, weiter an Bedeutung.

¹⁴ Euro NCAP ist eine unabhängige verbraucherorientierte Organisation, die von einem breiten Spektrum aus europäischen Regierungen, Automobilclubs, Verbraucherorganisationen und Versichererverbänden mit dem Ziel der Erhöhung der Sicherheit von Autos und Straßenverkehr unterstützt wird.