

AXA crashtests

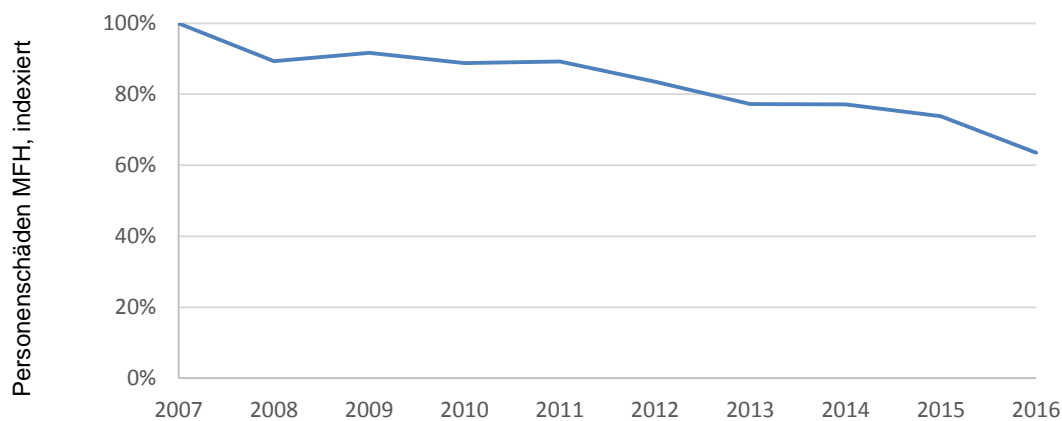
Zahlen und Fakten

1. Entwicklung der Schadenzahlen

Schweiz

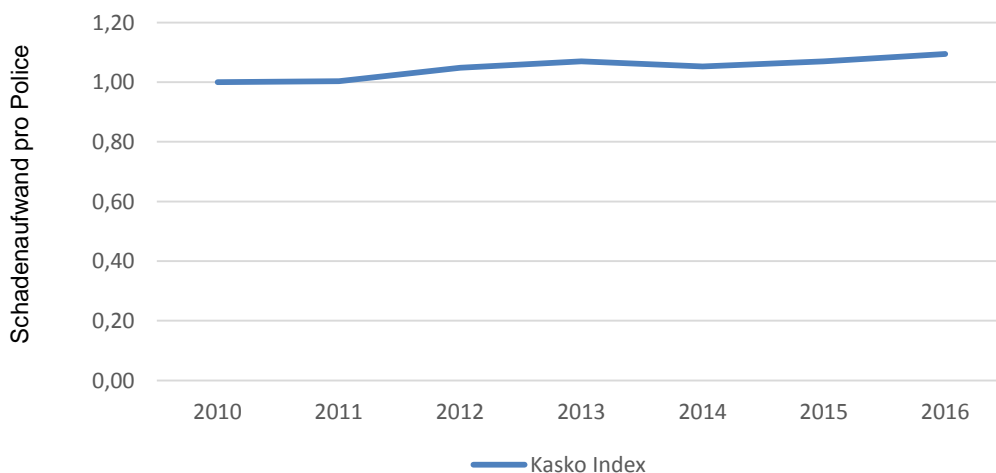
Die AXA Winterthur verzeichnet eine sinkende Frequenz bei Personenschäden in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Gleichzeitig hat sich der Schadenaufwand in der Kaskoversicherung kontinuierlich erhöht.

Sinkende Frequenz von Personenschäden (MFH - Motorfahrzeug Haftpflicht)



Basis: Schadenstatistik der AXA Winterthur

Steigender Schadenaufwand in der Kaskoversicherung

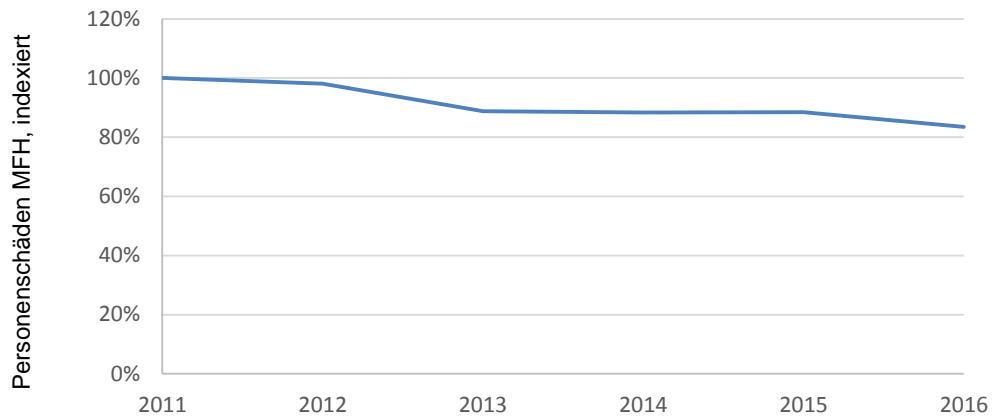


Basis: Schadenstatistik der AXA Winterthur - Vollkasko, ohne Elementarschäden

AXA crashtests

Deutschland

Sinkende Frequenz von Personenschäden



Basis: Schadenstatistik der AXA Deutschland

Höhere Durchschnittschadensumme bei Kollisionskasko

Der durchschnittliche Kollisionskaskoschaden liegt bei Neuwagen rund 15% höher als bei über 7-jährigen Fahrzeugen. (Basis: Schadenstatistik der AXA Deutschland)

AXA crashtests

2. Studien zum Nutzen von Fahrerassistenzsystemen

Studie "Volvo City Safety", AXA Unfallforschung, 2011

Die Unfallforschung der AXA Winterthur hat 2011 auf Basis der AXA Schadenstatistik die Anzahl Auffahrunfälle pro Jahresrisiko bei verschiedenen kleinen SUV-Modellen untersucht, von denen Volvo XC60 als einziges Modell der Vergleichsgruppe serienmässig ein automatisches Notbremsassistenzsystem (AEBS) verbaut hatte. Das Resultat: Gegenüber dem Durchschnitt sinkt die Frequenz von Auffahrkollisionen dank Notbremsassistenzsystem um rund 30%.

Projektarbeit «Einfluss von Fahrerassistenzsystemen auf die Unfallzahlen ausgewählter Fahrzeugmodelle», verfasst von B. Pfeifer, 2016, HTWG Konstanz/AXA Unfallforschung

Auf Basis der AXA-Schadenstatistik wurde der Einfluss von Fahrerassistenzsystemen auf die Unfallzahlen ausgewählter Fahrzeugmodelle untersucht.

Automatischer Notbremsassistent (AEBS):

Basis: Anzahl Auffahrkollisionen pro Jahresrisiko von Fahrzeugmodellen mit und ohne automatischem Notbremsassistent

Resultat: Personenwagen mit Notbremsassistenzsystemen verursachen je nach untersuchtem Fahrzeugmodell zwischen 30 und 69 Prozent weniger Auffahrkollisionen als Fahrzeugmodelle ohne Notbremsassistent.

Auszug – Resultat Mercedes Benz B-Klasse

Modell	Beobachtungszeitraum	Anzahl Auffahrkollisionen pro versichertes Fahrzeug und Jahr
B-Klasse 2005 (ohne AEBS)	2008-2011	100%
B-Klasse 2011 (mit AEBS)	2012-2015	31%

ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm):

Basis: Anzahl Auffahrkollisionen pro Jahresrisiko von Fahrzeugmodellen mit ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) im Vergleich zu Fahrzeugmodellen ohne ESP

Resultat: Mit dem Dacia Sandero 2013 mit ESP werden 47% weniger Unfälle, bei denen das Fahrzeug vor der Kollision ins Schleudern kam, verursacht als beim Dacia Sandero 2008 ohne ESP.

Modell	Beobachtungszeitraum	Anzahl Auffahrkollisionen pro versichertes Fahrzeug und Jahr
Dacia Sandero 2008 (ohne ESP)	2008-2014	100%
Dacia Sandero 2013 (mit ESP)	2013-2015	53%

Parksensoren: Während bei AEBS (automatischer Notbremsassistent) und ESP ein positiver Effekt auf die Anzahl Kollisionen nachgewiesen werden konnte, konnte im Rahmen der Studie für Parksensoren kein solcher Effekt festgestellt werden.