

KFZ-VERSICHERUNG

Das Printmagazin des VersicherungsJournals



Seite 4

„Beim Auto sparen die
Österreicher als letztes“

SEITE 10

Wünsche, Prämien
und Prognosen

SEITE 14

Keine Kostenbremse

SEITE 18

Immer weniger
Neuzulassungen

SEITE 20

Was wurde aus den
Telematiktarifen?

The HDI logo is displayed in a bold, green, sans-serif font. The letter 'H' is unique, featuring a small red square in its upper right corner.

> KFZ-Versicherung
> www.hdi.at/kfz

FAHR FREUDE

Nachhaltig unterwegs mit
starken Versicherungspaketen



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!



Als wir uns voriges Jahr im **VersicherungsJournal Spezial** mit dem Thema Kfz-Versicherung beschäftigt haben, haben wir dazu auch einige Versicherungsmakler zu Wort kommen las-

sen. Denn obwohl hierzulande mehr als ein Fünftel aller Versicherungsprämien auf das Kfz-Geschäft entfällt, gilt dieses für Versicherungsvermittler meist als wenig interessant. Wir wollten damals also wissen, welche Problemzonen Makler sahen und welche Wünsche sie an die Versicherer hatten. Ob diese nun dafür Lösungen parat haben, diskutierten wir im Rahmen unseres Round Table in Vorbereitung auf die vorliegende Ausgabe mit hochrangigen Branchenvertretern.

Darüber hinaus hat uns auch interessiert, wie sich die geopolitischen Ereignisse der letzten Zeit, die Inflation und die Normalisierung nach der Pandemie auf die Schadenentwicklung ausgewirkt haben und ob es Hinweise darauf gibt, dass die Menschen wegen der Teuerung derzeit weniger oder vorsichtiger fahren. Und natürlich ging es im Gespräch mit den Experten auch um die Frage, wie sich gestiegene Autopreise, höhere Reparaturkosten oder andere Kostensteigerungen auf die Prämienentwicklung auswirken.

Schließlich beschäftigten wir uns auch mit dem Thema Elektromobilität. Wir haben nachgefragt,

ob bei Nutzern von Elektrofahrzeugen eine signifikant andere Schadenentwicklung feststellbar ist und ob Prämienvergünstigungen für E-Autos bei einer weiteren Zunahme der Elektromobilität aufrechterhalten werden können. Die interessantesten Aussagen der Branchenexperten lesen Sie ab **Seite 4**.

In unserem Beitrag ab **Seite 14** analysieren wir dann die Auswirkungen der Teuerung auf die Pkw-Mobilität. Denn laut ÖAMTC war die Inflation bei Erwerb, Erhaltung und Nutzung von Fahrzeugen deutlich höher als der allgemeine Preisauftrieb. Dazu beigetragen haben auch die Kfz-Versicherungen. Passend dazu beschäftigen wir uns ab **Seite 18** mit aktuellen Zahlen zum Fahrzeugbestand in Österreich: Die Zahl der Neuzulassungen nimmt seit Jahren ab, auch die Zulassung gebrauchter Pkw war zuletzt rückläufig und die Pkw-Dichte ist zurückgegangen, so einige der wichtigsten Ergebnisse.

Recht still geworden ist es um sogenannte „Telematiktarife“, die vor wenigen Jahren vor allem mit dem Ziel der Unfall- und Schadenprävention ins Leben gerufen wurden. Versicherer, die wir befragt haben, bieten derzeit solche Tarife aber nicht an: Die Nachfrage sei nicht vorhanden und es gebe keine breite Zustimmung zu Fahrdatenaufzeichnungen, lauten einige der Argumente. Wie Versicherer sichere und nachhaltige Fahrweise dennoch fördern wollen, lesen Sie ab **Seite 20**.

Ich darf Ihnen wieder eine spannende Lektüre wünschen.

Marius Perger, Herausgeber

Impressum

Herausgeber und Verleger: FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H., 1180 Wien, Gentzgasse 15 **Für den Inhalt verantwortlich:** Marius Perger und Klaus Schweinegger; für namentlich gekennzeichnete Artikel der jeweilige Autor **Produktion:** FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H., 1180 Wien, Gentzgasse 15 **Druck:** Print Alliance HAV Produktions GmbH, 2540 Bad Vöslau, Druckhausstraße 1 **Anzeigenpreise:** Es gilt der Werbetarif 2023 **Offenlegung nach §25 Mediengesetz:** Medieninhaber FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H. **Blattlinie:** VersicherungsJournal Spezial, kurz VJ, ist ein österreichisches Fachmedium für die Versicherungswirtschaft. Die unabhängige Redaktion berichtet vierteljährlich über branchenrelevante Themen. Zum Zielpublikum gehören – ähnlich dem digitalen Pendant VersicherungsJournal.at – Mitarbeiter von Versicherungskonzernen sowie der freie und gebundene Versicherungsvertrieb **Bilder:** S.1: 9dreamstudio (AdobeStock), S.3: VÖZ/Woody, S.4: Richard Tanzer, S.5: alfa27 (Adobe Stock), S.6, 7 und 9: Richard Tanzer, S.10: Uli B (AdobeStock), S.11 oben: Christoph Plamberger, S.11 Mitte: Atelier Prendinger, S.11 unten: ERGO Versicherung, S.12: Mediaparts (AdobeStock), S.16: mpix-foto (AdobeStock), S.19: Wellnhofer Designs (AdobeStock), S.22: CleverStock (AdobeStock)

„Beim Auto sparen die Österreicher als letztes“

Was Teuerung und Kostendruck mit den Prämien machen, warum Inflation ein Argument für eine Kasko sein kann, und warum die Kfz-Versicherung trotz Krisen und finanzieller Engpässe offenbar nicht an Attraktivität verliert, wurde am Round Table diskutiert.

Von Emanuel Lampert

Vor einem Jahr ist unser letztes **Versicherungs-Journal Spezial** zum Thema Kfz erschienen. Herausgeber und Round-Table-Moderator **Marius Perger** fasste zu Beginn der Diskussionsrunde zusammen, was uns Makler damals sagten: Die Sparte sei zwar nach wie vor ein „Türoffner“, aber wenig einträglich und dazu noch mitunter mühsam. Zu hören war beispielsweise der Wunsch nach Dunkelverarbeitung.

Wege im Zusammenhang mit der Zulassung oder auch die Schadenfrequenz können in der Kfz-Sparte einen höheren Aufwand verursachen, als es in manch anderen Sparten der Fall ist, sagt **Erwin Mollnhuber**, Geschäftsführer der Garanta. Diesen Aufwand zu reduzieren und in ein besseres Verhältnis zur Vergütung zu stellen, gelinge nur, indem der Makler auf standardisierte Prozesse zurückgreift. „Ideal wäre, wenn es einen ‚Stecker‘ auf

Unter der Leitung von Herausgeber Marius Perger (dritter von links) diskutierten (v.l.n.r.) DI Christian Sipöcz von der VAV, Mag. Erwin Mollnhuber von der Garanta und Mag. Sergius Kahr von der Generali.





Maklerseite und einen auf Versichererseite gäbe“ und man so direkten Datenaustausch herstellen könnte, meint Mollnhuber. Dem stehe allerdings zum einen eine Vielfalt an Software gegenüber, die bei Maklern verwendet wird, zum anderen bremsen manche historisch gewachsene IT-Landschaft die Schaffung einer einheitlichen „Versicherer-Plattform“. Eine gute Nachricht gebe es trotzdem: Im Bereich von Plattformen und Software sei inzwischen viel geschehen, in Sachen Dunkelverarbeitung Fortschritte gemacht worden.

Eine schlichte Haushaltsversicherung, das lässt sich auch heute schon dunkelverarbeiten, sagt **Christian Sipöcz**, Vorstandsmitglied in der VAV: Antrag einreichen – maschinelle Verarbeitung – Police wird umgehend zugestellt. In der Sparte Kfz sei es ein bisschen schwieriger, weil viele Unterlagen „noch immer in halbdigitaler Form zu uns kommen“:

Wenn dem Versicherer vom Makler selbst erstellte Anträge im PDF-Format geschickt werden, sei eine Dunkelverarbeitung schwieriger als wenn eine elektronische Datenübertragung über Maklerportale oder Plattformen stattfinde. Die VAV registriere, dass Effizienzsteigerung und IT wichtige Themen seien, das Ende der Fahnenstange sei da noch nicht erreicht. Weiterentwicklung sei nötig, sagt Sipöcz und stellt fest: „Es geht in die richtige Richtung.“ Änderungen an aufrechten Verträgen wie etwa die Umstellung von Voll- auf Teilkasko laufen bereits größtenteils automatisiert, „das ist kein großer Aufwand“.

Auch **Sergius Kahr**, Leiter der Abteilung Motor/Rechtsschutz bei der Generali, betont angesichts dessen, dass manche Antragsdaten noch in Papierform einlangen, die Rolle von Schnittstellen und standardisierten Prozessen für eine automatisierte

Verarbeitung, wie sie über Plattformen oder auch über die von Versicherern zur Verfügung gestellten Werkzeuge bereits möglich sei. „Wir haben eVPlus, ein Beratungssystem für Makler, es gibt die Together-Plattform“, merkt Kahr an und ergänzt, dass dort auch Bearbeitungsschritte für einen bereits bestehenden Vertrag möglich seien. „Es hängt also immer von den Tools ab, die verwendet werden.“

Das Angebot für Elektroautos

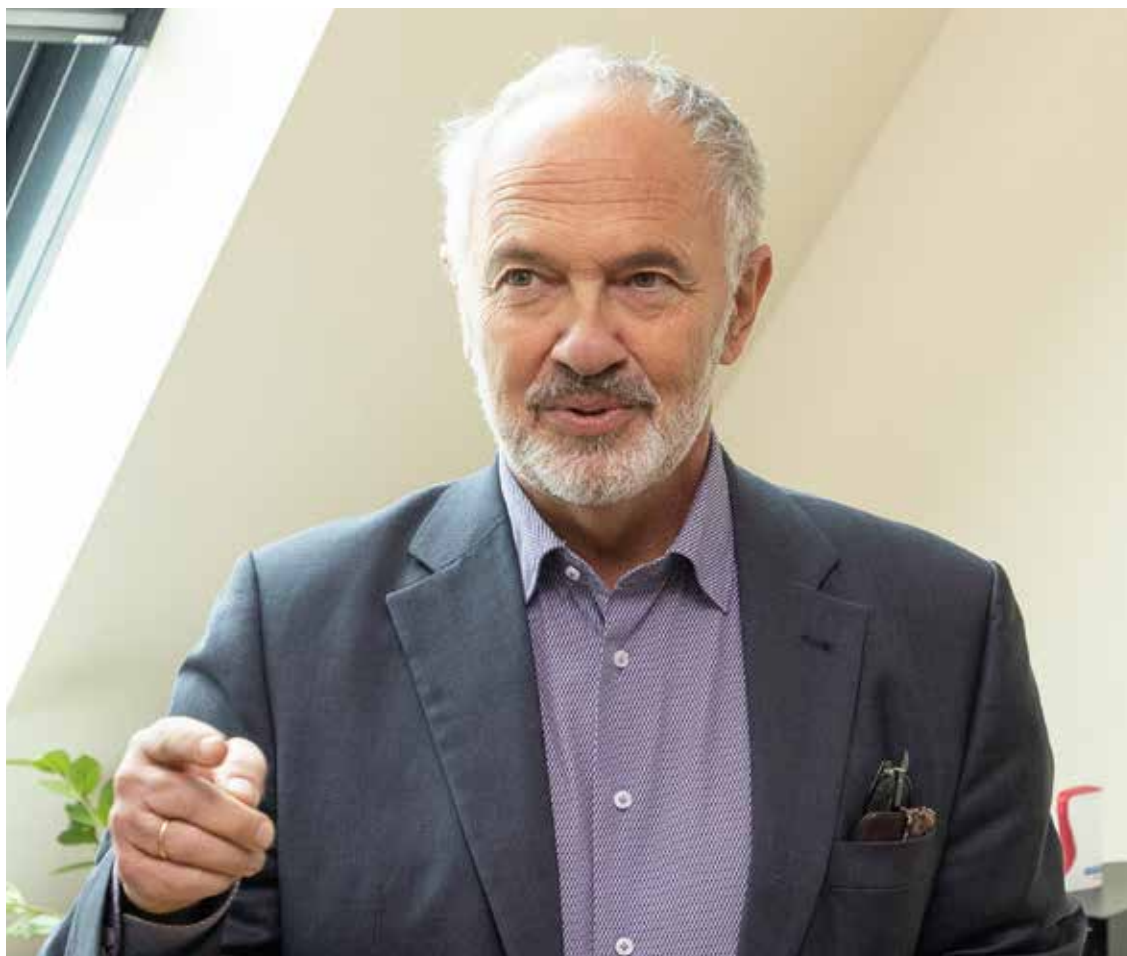
Ein anderes Anliegen, das im letzten Jahr geäußert wurde, betraf das Angebot an Deckungsbausteinen für das wachsende Segment der Elektroautos. Hat sich die Situation hier verbessert? Mollnhuber glaubt nicht, dass es heute noch Probleme bei der Abdeckung von Risiken im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen gibt. Hier seien eigens Pakete erhältlich, die die Besonderheiten des Elektroantriebs berücksichtigen.

„Zu Beginn war das bei allen Neuland“, sagt Sipöcz im Rückblick. Mittlerweile seien aber

„Elektropakete“ mit unterschiedlichen Summen auf dem Markt, und auch für die Akku-Entsorgung gebe es inzwischen Deckungen, ebenso etwa für Bedienfehler. „Da ist schon sehr, sehr vieles drin.“

Auch Kahr glaubt nicht, dass es Deckungslücken gibt. Die Inhalte der Versicherung seien im Grunde „die klassischen der Kfz-Haftpflicht und der verschiedenen Kaskovarianten“. Zwar gebe es spezifische Aspekte wie etwa Beladefehler. Es gebe aber Pakete für E-Fahrzeuge mit Zusatzdeckungen, so dass zum Beispiel der Diebstahl des Ladekabels gedeckt sei. Wie Kahr auch hinzufügt, habe sich das Elektroauto hinsichtlich seiner „Grundkonzeption“ seitens der Hersteller in eine einheitliche Richtung bewegt. Anfangs habe es hier noch offene Punkte gegeben – wie jenen, wem der Akku gehöre und ob das nach einer Art Mietmodell laufe nach dem Motto: „Ich kaufe nur die ‚Hülle‘, der Akku gehört eigentlich dem Hersteller.“ Das habe Fragen aufgeworfen, was das für die Kaskoversicherung bedeute, ob der Akku nun im Wert inkludiert sei oder

Sergius Kahr





Erwin Mollnhuber

nicht. „Aber das verschwindet zunehmend.“ Das Elektroauto „wird ein ganz normales Fahrzeug“ – nur eben mit einem anderen Antrieb.

Wieder mehr Schäden, mit höheren Kosten

Keine Normalität herrscht indes geopolitisch und wirtschaftlich. In beiden Bereichen sind die kommenden Entwicklungen schwer absehbar. Für viele Konsumenten bedeutet dies, gerade mit Blick auf die Inflation, finanzielle Unwägbarkeiten und geringeren Spielraum. Will die Kundschaft jetzt weniger Kasko und billigere Tarife haben? Hinzu kommt, dass sich das Verkehrsaufkommen nach einer ruhigeren Phase der Pandemie mit weniger Schadenrisiken nun wieder verstärkt hat. Was heißt das für die Versicherer?

Besonders zu Beginn der Pandemie sei die Mobilität massiv zurückgegangen, aber schon im Herbst 2020 habe sich eine Normalisierung eingestellt, sagt Kahr. „Mit zunehmendem Verkehr sind die

Schäden wieder zurückgekommen. Jetzt sind wir in einer Phase, wo sich die Schadenfrequenz durchaus wieder auf Vor-Corona-Niveau befindet. Da ist keine Entspannung zu sehen.“

Zu bemerken sei aber ein deutlicher Inflationsschub bei den Reparaturkosten, so Kahr weiter. Schon ein Kfz-Jahresservice könne ohne Weiteres rund 30 Prozent mehr als vor einem oder zwei Jahren kosten. Dem Kunden sei also bewusst, dass selbst die Wartung seines Fahrzeugs teurer geworden ist, umso mehr sei ihm das in Bezug auf Reparaturen bewusst. Ein besonderes Stornoverhalten, eine Abkehr vom Versicherungsschutz für das eigene Fahrzeug, sehe die Generali nicht.

Führt die Teuerung dazu, dass die Fahrer vorsichtiger unterwegs sind? Aus persönlicher Beobachtung meint Mollnhuber, dass überwiegend Elektrofahrzeuge langsamer unterwegs sind, und zwar weil sie sehr ökonomisch fahren müssen, um längere Strecken bewältigen zu können.

Aus emotionalen und ökonomischen Gründen versichert

Sipöcz findet zwar, dass sich das Fahrverhalten verändert hat – in der Kfz-Haftpflicht sei die Schadenfrequenz gesunken –, nach seinem Dafürhalten hat das aber eher mit den immer häufiger anzutreffenden Assistenzsystemen zu tun. Dass die Versicherung den Autobesitzern zu teuer würde und die Voll- zur Teilkasko gemacht würde, mit einer solchen „Abkehr“ von der Kfz-Versicherung hätte man schon während Corona rechnen können, und auch jetzt aufgrund der Inflation. Zu sehen sei davon aber nichts. „Das eigene Kfz, das ist noch immer ein emotionales Thema“, sagt Sipöcz, und dieses wolle man gerne geschützt wissen. Nicht vergessen dürfe man auch, dass die vertragliche Wertsicherung der schadenseitigen Teuerung entgegenwirke, „damit der Kunde dort keine bösen Überraschungen erlebt“.

Für Kahr gibt es abseits der „emotionalen Bindung“ ans Kfz noch einen wirtschaftlichen Aspekt, „der durchaus nachvollziehbar ist“ und für den Versicherungsschutz spreche: Mehr als 40 Prozent der Österreicher wohnen in Miete. Für viele Mieter sei das Fahrzeug einer der großen Werte, die ihm selbst gehören. Die Kaskoversicherung gebe ihm die Möglichkeit, diesen großen Sachwert zu schützen.

Selbst falls das eigene Auto, so Mollnuber, bei künftigen Generationen vielleicht nicht mehr ganz denselben hohen Stellenwert habe – Stichwort Carsharing, Stichwort Öffis – und sich das Fahrverhalten durch den Elektromotor womöglich generell ändern mag: „Beim Auto und im Übrigen auch bei der Versicherung sparen die Österreicher als letztes.“ Schlussendlich aber eben vielleicht doch auch bei Autoversicherungen? Das glaubt Mollnuber nicht. Zwar sei zu bemerken, dass sich die Fahrzeug-Behaltdauer vor dem Hintergrund finanzieller Einschränkungen verlängere und natürlich irgendwann von Voll- auf Teilkasko gewechselt werde. Dass beim Neuwagenkauf von vornherein zu Gunsten einer Teil- auf die Vollkasko verzichtet würde, davon sei aber nichts zu merken.

Nur: Wenn Autos länger gefahren werden, wird dann nicht auch weniger kaskoversichert? „Nicht unbedingt“, sagt Sipöcz. Zwar werde nach ein paar Jahren zur Teilkasko übergegangen, „aber das war

schon immer so, das ist nicht den jetzigen Preissteigerungen geschuldet.“ In gewisser Weise kann die Teuerung sogar ein Argument für die Beibehaltung der Vollkaskoversicherung sein, wie Sipöcz ausführt: Ein Versicherter, der vor ein paar Jahren eine Vollkasko mit attraktiver Prämie abgeschlossen hat, werde es sich überlegen, ob er zu einer durch die hohe Inflation teurer gewordenen Teilkasko mit weniger Deckung switcht – oder nicht doch lieber noch mit der günstigeren Vollkasko weiterfährt.

Prämien unter Druck

Die Kosten sind auf mehreren Ebenen gestiegen, nicht nur beim Kauf und bei Reparaturen. Versicherer haben zum Beispiel auch gestiegene Personalkosten zu tragen. Wie wirkt sich das in der Summe auf die Prämien aus?

Bestandsprämien werden mittels Indizierungs-klauseln angepasst, die auf unterschiedlichen Indizes aufbauen – meist auf dem Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherungsleistungspreisindex (KVLPI), erläutert Kahr. Dieser Index zeige derzeit massive Steigerungen. Wenn man unter diesen Rahmenbedingungen einen neuen Tarif erstelle, werde man zur Abdeckung der Kostenentwicklung nicht an einer Preisanpassung in ähnlicher Höhe vorbeikommen. „Das ist ein logischer Effekt.“

Muss man, kann man die Prämien im Neugeschäft überhaupt in diesem Ausmaß anheben? „Wenn Sie mich fragen, ob man es muss, dann muss ich sagen: Ja. Ob man es kann, ist eine marktpolitische Entscheidung“, antwortet Mollnuber. Aus seiner Sicht ist es „kaufmännisch notwendig“, die Prämien aufgrund dieser Steigerungen im Jahr 2023 anzupassen.

Wie ist es im Bestandsgeschäft? Kommen die Versicherer mit der Anpassung, die sie vornehmen dürfen, zurande oder womöglich wirtschaftlich unter Druck? Sipöcz antwortet mit einem Verweis auf die Schere, die sich auftut: zwischen den in den letzten Monaten mehr als +10 Prozent im KVLPI-Teilindex „Sachschäden“ einerseits und den Reparaturkosten, die in Wien im Schnitt um 13 Prozent gestiegen seien, andererseits. Allerdings seien das alles eben Durchschnittswerte. Es komme auch aufs Fahrzeug an: Wer nur bestimmte teure Marken versichere, für den werde die Profitabilität in der Bestandsanpassung zum Thema.

Christian Sipöcz



Wie geht man nun als Versicherer mit dem Problem um, dass die Bestandsanpassung nicht mit dem tatsächlichen Kostenanstieg mithält? In die Entwicklung eines neuen Tarifs fließen Millionen von Datensätzen ein, erläutert Sipöcz vorweg. Aus diesen leite man Schadenbedarf, Risikokombinationen und schlussendlich Preise ab, die für den Kunden fair und für den Versicherer auskömmlich seien. Im Bestand sei diese Form der Anpassung zwar nicht möglich, weil frühere Tariftranchen eben auf Basis der damals jeweils erstellten Risikoanalysen und Preiseinstellungen aufgelegt wurden. Man lege aber regelmäßig neue Tarife auf und justiere so nach, dass die Tarife wirtschaftlich bleiben. „Das ist ein rollierender Prozess.“

Niedrige Prämien für E-Fahrzeuge

Wenn man nach Versicherungen für Elektroautos googelt, stößt man auf eigentlich sehr günstige Prämien, stellt Perger fest. Das kann doch nur bei einer auch günstigeren Schadensentwicklung als bei anderen Autos funktionieren. Ist das so?

Der Pool an zu versichernden Fahrzeugen ist noch klein, und ein Großteil davon wird von Unternehmen – zu besonderen Konditionen – gekauft, gibt Kahr zu bedenken. Diese Kunden sind also nicht Hauptadressaten der ergoogelten Angebote. Im Privatbereich sei das E-Fahrzeug überwiegend ein Zweit- oder Drittfahrzeug und werde dementsprechend weniger genutzt als ein Hauptfahrzeug.

Daraus könne sich für Versicherer ein Spielraum für günstige Offerte ergeben. Doch je mehr das Elektroauto zu einem „normalen“ Fahrzeug werde, desto mehr werde es sich der Schadenintensität anderer Fahrzeuge annähern, prognostiziert Kahr. Tendenziell steige die Materialkostenbelastung auch deshalb, weil die Reparaturkosten bei E-Fahrzeugen teils höher seien.

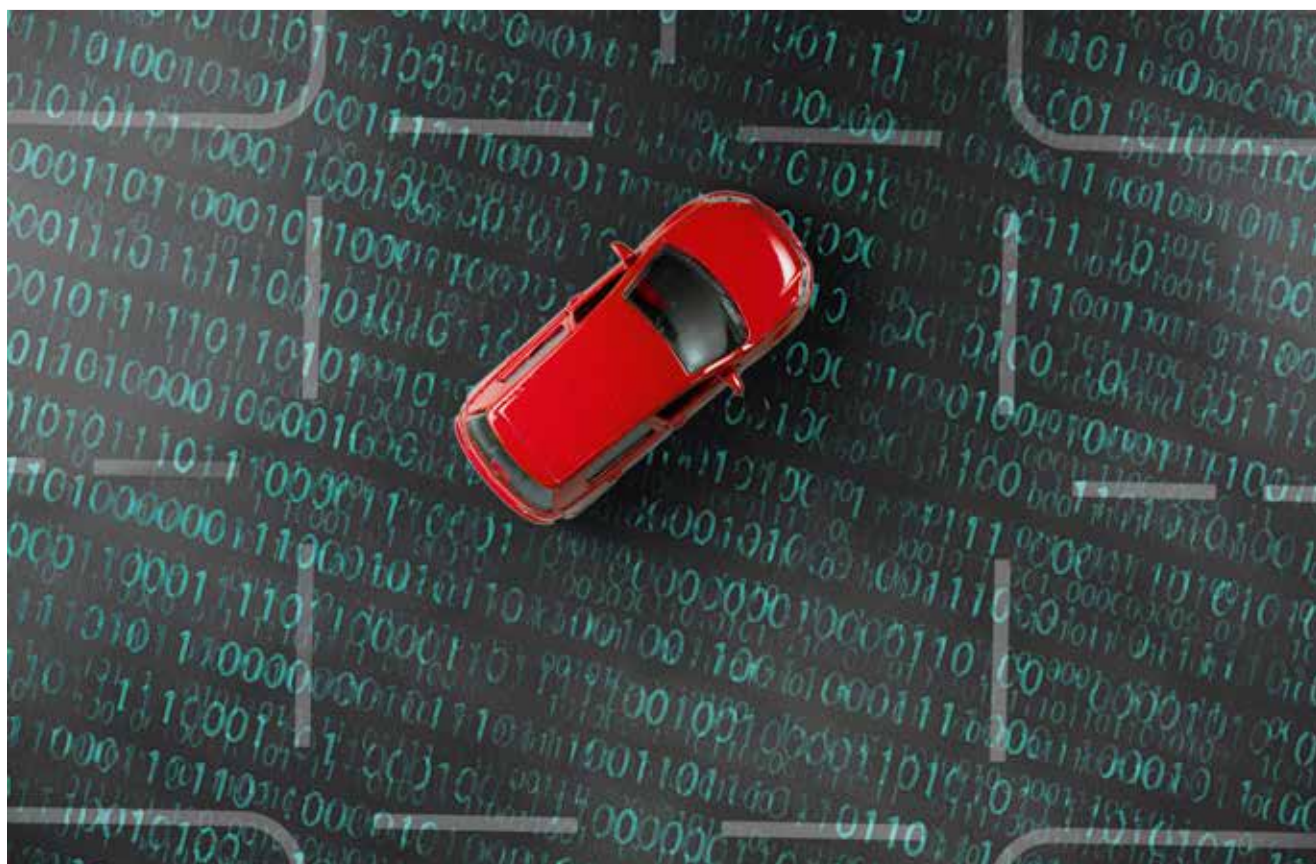
Nun sind ja Elektroautofahrer gewissermaßen gezwungen, auf der Autobahn langsamer zu fahren, um nicht an Reichweite einzubüßen. Fahren sie auch vorsichtiger, vorausschauender? Und wirkt sich das auf die Schadenhäufigkeit aus? Sipöcz ortet, wie bei Verbrennern auch, bei Elektrofahrzeugen eine große Bandbreite. Im Typklassentarif der VAV gelten beispielsweise für kleine Elektro-Cityfahrzeuge niedrigere, für Luxus-elektrofahrzeuge höhere Prämien. Was derzeit viele gemeinsam haben, sei die Fahrleistung – und wer weniger fahre, habe auch ein geringeres Schadenrisiko. „Es gibt keinen Einheitsbrei, auch nicht bei den Elektrofahrzeugen.“

Für Mollnhuber ist ein signifikanter Unterschied in der Schadenentwicklung elektrisch und konventionell angetriebener Fahrzeuge aus dem Bestand nicht ersichtlich. Ein Unterschied sei nur im Schadensatz zu sehen. Er rechnet deshalb nicht damit, dass es mit zunehmender Anzahl an E-Fahrzeugen bei so günstigen Prämien bleiben werde. „Ich glaube nicht, dass das aufrechterhalten werden kann.“ ■

Wünsche, Prämien und Prognosen

Fortschritte in der Automatisierung und intensiver Wettbewerb, gestiegene Prämiensensibilität, aber auch Versicherungstreue der Kunden – diese Themen brachte das Kfz-Experten-Panel aufs Tapet.

Von Emanuel Lampert



Der Round Table – siehe Seite 4 – hat eine Reihe von Themen behandelt, die in der Kfz-Versicherung für Anbieter, Vermittler und Kunden aus ganz unterschiedlichen Blickwinkeln von Relevanz sind. Wir haben weitere Experten befragt und sie um Stellungnahmen zu wesentlichen Punkten gebeten.

Schnelle Prozesse

Patrick Rechberger, Leiter des Makler- und Agenturvertriebs in der Ergo, gab uns zum Stand der Dunkelverarbeitung die Auskunft, die Ergo habe

eine solche sowohl bei ihrem Einzelfahrzeug- als auch, seit Oktober 2022, im Flottenprodukt im Einsatz. Voraussetzung sei natürlich, dass die Versicherung über das Ergo-Portal oder eine angeschlossene Plattform berechnet und beantragt werde. „Der Vorteil liegt auf der Hand – schnelle Polizzierung und Reduktion von Fehlerpotenzial“, betont Rechberger.

In puncto Automatisierung „arbeiten wir intensiv an der Erweiterung der OMDS-Schnittstellen“, berichtet **Thomas Lackner**, Vorstandsmitglied der HDI. „Das Thema Digitalisierung ist ein wesentlicher



Thomas Ackerl
muki Versicherungsverein
auf Gegenseitigkeit

Vorstands-
vorsitzender



DI Thomas Lackner
HDI Versicherung AG

Vorstandsmitglied



Patrick Rechberger
ERGO Versicherung AG

Leiter Makler-
und Agenturvertrieb

Bestandteil unserer Strategie“, die Möglichkeiten, die den Vertriebspartnern geboten werden, würden „laufend verbessert“.

Thomas Ackerl, Vorstandschef bei Muki, äußert einen „großen, aber illusorischen Wunsch“, nämlich „in der Sparte Kfz ein brancheneinheitliches Tool, welches allen Versicherern in Österreich zur Verfügung steht, eine Plattform, auf der Daten ausgetauscht werden können“, zu haben. Zur Vertragsbearbeitung nutze Muki seit gut zwei Jahren ein Kfz-Produkt, das „am neuesten Stand der Technik rasch und komfortabel agiert“, wie Ackerl sagt. „Zusätzlich setzen wir, wie in allen Bereichen auch, hier diverse Automatisierungen um. Aktuell fokussieren wir uns auf die Prozesse in der Kfz-Schadenabwicklung.“

Schadengeschehen und Kostendruck

Die Teuerung hat in den letzten Monaten bekanntlich einen Höhenflug hingelegt. Das hat sowohl in privaten Budgets als auch im für die Kfz-Versicherung wichtigen Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherungsleistungspreisindex (KVLPI) Spuren hinterlassen (siehe Seite 14). Zudem ist nach der pandemiebedingten Verkehrsreduktion wieder eine „Normalisierung“ eingetreten. Was bedeutet das für die Schadenentwicklung? Fahren die Menschen jetzt weniger und/oder vorsichtiger als vor der Pandemie?

Die Verringerung der Verkehrsdichte und damit auch des Schadengeschehens durch die ersten Lockdowns habe nur kurz gedauert, stellt Rechberger fest. „Die Verkehrsdichte hat sehr rasch wieder das ‚Vor-Corona-Niveau‘ erreicht.“ Abseits dessen haben Unwetter im Jahr 2021 →

Das VersicherungsJournal Spezial kostenlos für Ihr Büro

Sie können dieses Heft (max. 3 Stück und so lange der Vorrat reicht – höhere Auflagen auf Anfrage) auch gerne für Ihre MitarbeiterInnen oder ausgewählte Kunden kostenlos bestellen.

Bei Interesse wenden Sie sich bitte unter Angabe Ihrer Postadresse und der Stückanzahl unter **info@versicherungsjournal.at** an den Verlag.



einen starken Anstieg der Schadenfälle mit sich gebracht, fügt er hinzu. Indizien auf sinkende Schadenfrequenzen gebe es im Ergo-Portfolio bislang nicht.

Wenn gespart wird, dann offenbar nicht unbedingt bei der Auto-Polizze: „Aktuell können wir nicht feststellen, dass Kunden bei der Kfz-Versicherung sparen“, sagt Rechberger. „Im Gegenteil, wenn die Selbstzahlung von Schäden mehr kostet, will man sich in dieser Risikosituation besser abgesichert – Vollkasko – wissen.“ Für die Prämienentwicklung erwartet Rechberger, dass sie „der allgemeinen Preisentwicklung folgen“ werde. „Steigende Autopreise sind hier weniger der Preistreiber als die steigenden Reparaturkosten in den Werkstätten“, verweist er auf den Aufwand für Teile und Lohn.

Im Schnitt höhere Schadenssumme

Ackerl sieht ebenfalls keine Hinweise darauf, dass der Verkehr besonders zurückgegangen wäre. „Stattdessen sehen wir eine eminente Erhöhung der durchschnittlichen Schadenssumme, die auch im Zuge der Inflation gestiegen ist.“ Dieser Entwicklung wirke Muki seit anderthalb Jahren mit der Umstellung auf einen Scoring-Tarif entgegen.

Und noch eine andere Entwicklung stellt Muki fest: „Infolge der nicht nur pandemiebedingten wirtschaftlichen Entwicklung bemerken wir eine weiter gestiegene Prämiensensibilität der Kunden, die sich auch auf die einfache Nutzung von

Vergleichsrechnern zurückführen lässt“, so Ackerl. Und: „Inflation und ein gestiegenes Bewusstsein für Nachhaltigkeit führen offenbar insbesondere im urbanen Raum zu einer steigenden Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.“ Die Konsequenz sei ein Rückgang der Anzahl von Zweitfahrzeugen in den Familien.

Die HDI sieht eine „hohe Kostendynamik, bedingt durch die geopolitischen Entwicklungen und die hohe Inflation“, sagt Lackner. „Im versicherungstechnischen Bereich erwarten wir trotzdem ein stabiles Ergebnis.“ Den Wettbewerb sieht HDI im gesamten Schaden-/Unfallbereich weiter intensiv bleiben, im Bereich der Kfz-Versicherung erwartet Lackner 2023 eine weitere Stagnation bei Neu-Kfz-Zulassungen.

Elektro: Schäden und Kosten

Die Elektrofahrzeugflotte in Österreich vergrößert sich unterdessen zusehends – wenn auch freilich von niedrigem Niveau aus. Unterscheidet sich die Schadenfrequenz bei E-Fahrzeugen, die ja durchaus ein anderes Fahrverhalten fördern können, von jener bei Verbrennern? „Ja, wir sehen – allerdings mangels entsprechender Durchdringung von E-Fahrzeugen im Fahrzeugbestand noch mit höherer statistischer Schwankungsbreite – eine geringere Schadenfrequenz bei E-Fahrzeugen“, sagt Rechberger. Dafür seien aber die Einzelschäden im Schnitt teurer als bei konventionellem Antrieb.

Bei Muki stellt man fest, dass die durchschnittliche Schadenhöhe bei E-Fahrzeugen im Vergleich

zu Verbrennern „immer noch höher ist“, wie Ackerl anmerkt. Aus Sicht der HDI wird die Zeit Genaueres zur Schadenentwicklung weisen: „Bezüglich Schadenquoten können wir derzeit keine signifikanten Aussagen treffen, und man muss die weitere Entwicklung genau beobachten“, sagt Lackner. Fakt sei, dass die Reparaturkosten durch die erwähnte Kostendynamik bei allen Fahrzeugen steigen.

E-Tarife

Wie schlägt sich die Elektromobilität auf Produktenebene nieder? „Wir haben bei der HDI Versicherung mit dem neuen Kfz-Tarif 2022 spezielles Augenmerk auf die Deckungsinhalte gelegt und auch das Thema Nachhaltigkeit/E-Mobilität zusätzlich abgedeckt“, sagt Lackner und unterstreicht: Alle Versicherungsnehmer mit reduziertem CO₂-Ausstoß werden nach der Regel „weniger CO₂ – mehr

Rabatt“ belohnt. Für Elektro- und Hybridfahrzeuge hat auch die HDI ein spezielles E-Paket im Regal.

„In den Kernbausteinen sind die Deckungen des Marktes einheitlich, aber natürlich stehen Versicherungen im Wettbewerb untereinander – was ja auch wünschenswert ist“, konstatiert Rechberger. „Dies sorgt für risikogerechte Prämien, aber selbstverständlich wollen Versicherungen sich auch mit Deckungen positiv vom Markt abheben.“

„Zum Thema E-Autos sehen wir sehr viele Ähnlichkeiten bei den Deckungen am Versicherungsmarkt“, sagt auch Ackerl. Im Muki-Tarif bekommen E-Fahrzeuge einen Rabatt, ebenso gibt es ein eigenes Paket für E-Fahrzeuge. Eine „weitere Optimierung dieses E-Pakets“ befinde sich im Stadium der Konkretisierung. Was die Prämienentwicklung bei E-Fahrzeugen betrifft, so wird sich diese „aus unserer Sicht auch zukünftig an der Schadenfrequenz und den Neuzulassungen orientieren“.

VERSICHERUNGSJOURNAL spezial

CYBERVERSICHERUNG

Erscheinungstermin Mai 2023

Anzeigenkontakt

Mag. Manfred Sadjak
m.sadjak@versicherungsjournal.at
Tel.: +43 (0) 664 / 516 01 72



Keine Kostenbremse

Die Pkw-Mobilität war 2022 stark von der Inflation betroffen, stellt der ÖAMTC fest. Die Auswirkungen spüren auch die Kfz-Versicherungen: Der Preisindex für Versicherungsleistungen in der Haftpflicht hat empfindlich angezogen.

Von Emanuel Lampert

Die Inflation nach Verbraucherpreisindex (VPI) betrug 2022 laut Statistik Austria 8,6 Prozent. Wie sehr sie sich gerade auch im Kfz-Bereich auswirkte, hat sich der ÖAMTC zu Jahresbeginn angesehen. Der Club kam zu dem Schluss, dass die Teuerung beim Pkw sogar noch deutlich höher ausfiel: „Auf Basis von Zahlen der Statistik Austria zeigt sich von 2021 auf 2022 eine Preissteigerung von 17,2 Prozent für Erwerb, Erhaltung und Nutzung von privaten Neu- und Gebrauchtfahrzeugen“, sagte ÖAMTC-Verkehrswirtschaftsexperte **Martin Grasslobner** und sprach von einer enormen Steigerung, „insbesondere wenn man bedenkt, dass der Index für den privaten Pkw-Verkehr bereits von 2020 auf 2021 um 6,8 Prozent – und damit ebenfalls doppelt so stark wie das allgemeine Preisniveau – gestiegen ist“.

Größter Preistreiber waren den Angaben zufolge mit +42 Prozent die Kraftstoffe. Auch die Kosten für die Anschaffung eines Pkw – egal, ob Gebrauchto- oder Neuwagen – haben mit +21,5 beziehungsweise +7,9 Prozent kräftig angezogen, wie der ÖAMTC weiter ausführte. „Diese Preisentwicklung trug vermutlich auch dazu bei, dass die Zahl neu

zugelassener Pkw im Vorjahr auf den niedrigsten Stand seit 40 Jahren gesunken ist“, so Grasslobner. Von höheren Kosten waren letztlich alle Antriebsarten betroffen gewesen, ergänzt der Club. Grasslobner: „Aufgrund der in der Regel ohnehin höheren Neupreise ist der Preisanstieg bei Elektro- und Hybrid-Fahrzeugen besonders schmerzlich, stellt er doch eine zusätzliche Hürde für einen schnellen Austausch der Fahrzeugflotte hin zu alternativen Antrieben dar.“

Prämienkompass KVLPI

Die Teuerung ist auch auf die Kfz-Versicherung nicht ohne Effekt geblieben. Hier kommt der „Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherungsleistungspreisindex“, kurz KVLPI, ins Spiel. Er bildet die durchschnittliche Preisentwicklung der wichtigsten Versicherungsleistungskomponenten ab, die in der Kfz-Haftpflichtversicherung entstehen. Der regelmäßig von der Statistik Austria für den Versicherungsverband (VVO) erstellte Index ist ein Instrument, das bei vertraglichen Prämienanpassungsklauseln als Maßstab für Prämienänderungen dienen kann.

Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherungsleistungspreisindex							
(Teil-)Index	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kfz-Sachschäden	100,0	102,8	105,8	109,5	113,3	117,3	127,1
Sonstige Sachschäden	100,0	102,0	104,1	105,2	105,5	111,2	118,9
Personenschäden	100,0	102,0	104,1	105,6	107,7	109,9	115,2
Gesamtindex	100,0	102,5	105,2	108,0	110,9	114,8	123,2

Jahresdurchschnittswerte. Basis ist das Jahr 2016, das mit einem Wert von 100 Prozent angesetzt wird.
Quelle: Statistik Austria.

Gebildet wird der „Warenkorb“ des KVLPI aus drei Komponenten, also Teilindizes, die mit unterschiedlicher Gewichtung einfließen: erstens „Kfz-Sachschäden“ (Gewichtung: rund 62,75 Prozent), zweitens Personenschäden (rund 21,73 Prozent) und drittens „sonstige Sachschäden“ (rund 15,52 Prozent), worunter Schäden an Gebäuden, Straßen und Einfriedungen sowie Sachverständigen- und Rechtsanwaltskosten zu verstehen sind. Dem „KVLPI 2016“ liegt 2016 als Basisjahr zugrunde, es wird mit einem Wert von 100 Prozent angesetzt.

Alle Teilindizes haben sich erhöht

Schon in früheren Jahren hat der KVLPI merkliche Teuerungen angezeigt. 2022 weist er einen noch etwas markanteren Knick nach oben auf. Im Jahreschnitt erreichte er 123,2 Punkte (2021: 114,8). Das entspricht im Jahresvergleich einer Steigerung um 7,3 Prozent (2021: +3,5). Zum Vergleich: Die Inflation

nach VPI betrug im Schnitt 8,6 Prozent (2021: 2,8). Der Teilindex Kfz-Sachschäden bog 2022 besonders deutlich nach oben ab. Er legte von 117,3 auf 127,1 Punkte zu. Das ist eine Steigerung um 8,4 Prozent (2021: 3,5) – die größte unter allen Teilindizes. Nicht ganz so stark, aber ebenfalls spürbar in die Höhe geschraubt hat sich der Wert bei den „sonstigen Sachschäden“: Der Teilindex weist eine Zunahme von 111,2 auf 118,9 Punkte auf (+6,9 Prozent; 2021: +5,4). Die Personenschäden entwickelten sich im Vergleich dazu etwas gedämpfter; mit einer Zunahme des Indexwerts von 109,9 auf 115,2 (+4,8 Prozent; 2021: +2,0) verteuerte sich aber auch dieses Segment stärker als zuletzt.

Im Februar 2023 hat sich der Gesamt-KVLPI weiter erhöht. Nach vorläufigen Daten erreichte er 130,0 Prozent, nachdem er im Dezember 2022 auf 128,1 und im Jänner 2023 auf 129,0 Prozent gestiegen war. ■

Werbung

generali.at/partner

Arbeits

HAB' DEN SCHEIN!

KFZ-VERSICHERUNG

UNS GEHT'S UM SIE



Warum Autos liegen bleiben

Pannen passieren häufig und aus ganz unterschiedlichen Gründen. Daten dazu haben die Autofahrerclubs.

Von Emanuel Lampert



Die Pannenhilfe des ÖAMTC rückte letztes Jahr zu österreichweit 661.488 Einsätzen (2021: 673.900) aus, im Schnitt also rund 1.812 Mal pro Tag. Ursache Nummer eins waren schwache, leere oder defekte Batterien (33,7 Prozent). Etwa 8 Prozent der Pannen drehten sich um Schwierigkeiten mit den Reifen, weitere rund 8 Prozent waren auf Probleme mit dem Starter oder der Lichtmaschine zurückzuführen. In rund 5 Prozent der Fälle galt es, irrtümlich versperrte Fahrzeurtüren zu öffnen. In 243.000 Fällen musste der Abschleppwagen ans Werk.

Die ARBÖ-Pannenhilfe verzeichnete 105.000 Ausfahrten. Die „Top drei“ der häufigsten Einsatzgründe waren streikende Batterien, gefolgt von Elektronikproblemen und mechanischen Gebrechen. In 94 Prozent der Fälle sei es gelungen, das Problem direkt vor Ort zu beheben.

Schwerpunkte Dezember und August

Besonders in der Urlaubssaison war die ARBÖ-Pannenhilfe gefordert. Die einsatzstärksten Monate

seien der Dezember mit rund 10.500 Einsätzen und der August mit rund 9.500 Hilfeleistungen gewesen.

Auch beim ÖAMTC verursachte der Dezember die meisten Einsätze (70.181). Dahinter liegen August (58.986) und Juli (58.387). Die wenigsten Einsätze gab es im Februar (46.115). Einsatzreichster Tag des Jahres war der 13. Dezember mit 4.927 Einsätzen.

„Die Sommermonate sind für die Pannenhilfe eher eine Herausforderung, da die Hitzetage zunehmen und damit mehr Einsätze zu verzeichnen sind“, sagt **Gerhard Samek**, Leiter der ÖAMTC-Pannenhilfe, in einer Veröffentlichung des Clubs.

„Neben einem einsatzstarken Sommer ist aber auch der Dezember grundsätzlich ein Monat mit sehr vielen Pannenhilfen – geprägt durch das Einkaufsgeschehen mit der damit verbundenen Mobilität.“ Gerade der Dezember 2022 habe mit einer kälteren Wetterphase begonnen, allgemein sei eine Winterkälte 2022 aber ausgeblieben, „was zum Teil den Rückgang der Einsätze erklärt“, so Samek. ■

muki®

DIE VERSICHERUNG OHNE WENN UND ABER

Der beste Rat von Allrad bis Zweirad.

Aktuelle muki Kfz-Aktionen:

- Zweitwagenbonus
- Bestandskundenrabatt
- erweiterter Berufsgruppenrabatt



**Über
30 Jahre
muki**

Ihr starker Partner
in den Sparten:

Gesundheitsvorsorge



Unfallvorsorge

Kfz-Versicherung

Haushalt/Eigenheim

Gewerbeversicherung

**muki Versicherungsverein
auf Gegenseitigkeit**
4820 Bad Ischl Wirerstr. 10
Telefon: 05 0665-1000

 www.muki.com
 [muki-versicherung](#)
 [muki_versicherung](#)



Immer weniger Neuzulassungen

Österreichs Kfz-Bestand ist zuletzt nur noch geringfügig gewachsen. Die Anzahl neuer Zulassungen nimmt seit Jahren ab. Relativ stark entwickeln sich, von niedrigem Niveau aus, E-Fahrzeuge.

Von Emanuel Lampert

Seit 2020 steht ein 7er vorne: Damals überschritt die Anzahl der in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeuge die Sieben-Millionen-Marke. Ende 2022 waren 7,27 Millionen zugelassen. Gegenüber dem Vorjahr war das allerdings nur noch ein marginaler Zuwachs um 0,75 Prozent. Von 2020 auf 2021 war der Bestand um 1,64 Prozent gewachsen, wie Daten der Statistik Austria zeigen.

Mehr als zwei Drittel (70,9 Prozent) aller Kfz waren 2022 Personenkraftwagen, 5,15 Millionen an der Zahl (+0,33 Prozent). Zweitgrößte Gruppe unter den Kfz waren mit einem Anteil von 12,3 Prozent oder 892.711 Stück Zweiräder; ihre Anzahl hat im Jahresvergleich etwas stärker zugenommen, um 2,36 Prozent. Der Rest des Bestandes verteilt sich auf Lastkraftwagen (7,61 Prozent) und sonstige Kfz (9,25 Prozent).

51,5 Prozent der Pkw Diesel, 42,6 Prozent Benzin

Ein näherer Blick auf die Pkws und die Art ihres Antriebs zeigt, dass Benzin (inklusive Flex-Fuel) 42,6 und Diesel 51,5 Prozent unter den Personenkraftwagen ausmachen. Während die Anzahl der Benzin nahe konstant blieb (-0,1 Prozent gegenüber 2021), ging jene der Diesel-Pkws um 2,4 Prozent zurück, nachdem sie bereits 2021 um 1,6 Prozent gesunken war.

Die batteriebetriebenen Pkws erlebten im Jahresvergleich einen Zuwachs um 44,0 Prozent auf 110.225 Stück, nach einer Zunahme um 72,0 Prozent bereits im Jahr davor; am gesamten Pkw-Bestand haben sie demzufolge einen Anteil von 2,14 Prozent. Auch der Kreis der Hybridfahrzeuge vergrößerte sich: Das Segment Benzin/Elektro wuchs um ein gutes Drittel (+36,1 Prozent) auf 148.284, die Kombination Diesel/Elektro verzeichnete einen Anstieg um etwa die Hälfte auf 41.402 (+47,9 Prozent).

Seit 2017 laufend weniger Pkw-Neuzulassungen

Die zuvor genannten Zahlen deuten bereits auf zweierlei hin. Erstens: Bei den Pkw-Neuzulassungen ist es in den letzten Jahren abwärts gegangen. Wurden 2017 noch 353.320 Pkws neu zugelassen, so sank die Zahl danach Jahr für Jahr: 2020 fiel sie auf 248.740, 2021 auf 239.803 und 2022 schließlich auf 215.050. Innerhalb von fünf Jahren bedeutet das einen Rückgang um beachtliche 39,1 Prozent.

Zweitens: Unter den Pkw-Neuzulassungen spielen die alternativen Antriebsarten eine deutlich größere Rolle als im Bestand. Von den Neuzulassungen waren nur 36,5 Prozent Benzin und 22,4 Prozent Diesel, rein batteriebetrieben 15,9 Prozent. Benzin/Elektro-Hybridfahrzeuge hatten 18,9 Prozent Anteil am Neuzulassungsmix, Diesel/Elektro-Hybridfahrzeuge 6,2 Prozent.

Betrachtet man die Summe aller Kfz-Neuzulassungen, also unter Einschluss von Zweirädern, Lkws und sonstigen Kfz, so war diese Gesamtzahl bis auf 2021 seit 2017 durchgängig rückläufig: Sie lag 2022 mit 305.332 um ein Drittel (33,2 Prozent) unter dem Wert von 2017 (457.174).

Kfz-Gebrauchtzulassungen unter 1.000.000 gefallen

Bei den Zulassungen gebrauchter Kfz verlief die Kurve über die vergangenen Jahre nicht ganz einheitlich. 2013 überschritt ihre Anzahl die Marke von einer Million, fiel 2014 nochmals kurz darunter, übersprang sie aber 2015 wieder – und blieb dann darüber, um bis 2018 weiter auf 1.069.490 zu klettern. 2022 wurde sie, erstmals nach 2014, wieder sechsstellig: Gegenüber 2021 (1.096.177) schrumpfte sie um 13,1 Prozent auf 952.580.

Auch beim größten Segment unter den Gebrauchtzulassungen, den Pkws (78,8 Prozent), wurde letztes Jahr eine lange gehaltene Marke wieder unterschritten. Nachdem ihre Anzahl 2011 über



die 800.000 gestiegen war und 2018 mit 874.827 einen Höhepunkt erreichte, verringerte sich die Stückzahl 2022 gegenüber dem Vorjahr um 13,8 Prozent auf 751.011. Dass es weniger Gebrauchtzulassungen gab, ist schon eine Weile her, zuletzt 2007 (745.566).

Pkw-Dichte ist zurückgegangen

Österreichs Bevölkerung wächst kontinuierlich. Anfang 2023 hatte das Land nach vorläufigen Daten 9,11 Millionen Einwohner. Ein Jahr zuvor waren es 8,98 Millionen gewesen. Zusammen mit einer rückläufigen Entwicklung der heimischen Pkw-Flotte ergibt sich daraus eine sinkende Pkw-Dichte.

„So gab es zum Stichtag 31.12.2022 auf 1.000 Einwohner 566 Pkw (572 am 31.12.2021)“, berichtete die Statistik Austria im Februar. Den höchsten Motorisierungsgrad unter den Bundesländern

wiesen das Burgenland mit 679 Pkws pro 1.000 Einwohner auf. Danach folgten Niederösterreich (655), Kärnten (654), Oberösterreich (639), die Steiermark (621) und Salzburg (569). Unter dem Bundesschnitt lagen Tirol (547), Vorarlberg (542) und Wien (366).

Die meistverbreiteten Pkw-Marken

Mehr als zwei Drittel (69,1 Prozent) des Pkw-Bestandes verteilten sich auf die zehn meistverbreiteten Marken. VW ist mit 20,0 Prozent die häufigste Automarke vor Audi (7,6 Prozent). Auf den weiteren Plätzen: BMW (6,6 Prozent), Skoda (6,5), Mercedes (5,8), Ford (5,7), Opel (5,2), Seat (4,3), Renault (4,0) und Peugeot (3,4).

Die am häufigsten anzutreffenden Marken unter den Pkw mit Elektroantrieb waren Tesla (18.685 oder 17,0 Prozent Anteil), VW (15,4 Prozent), Renault (10,9), BMW (8,6) und Hyundai (6,3). ■

Was wurde aus den Telematiktarifen?

Einst wurde mit ihnen geworben, dann wurde es recht still um sie. Zurzeit richtet sich der Fokus eher auf die Elektromobilität. Wir haben Allianz, Generali und Uniqa befragt.

Von Emanuel Lampert

Mit der „Safeline“ brachte die Uniqa 2007 ein Assistenzsystem auf den Markt, das Dienste wie eine automatische Unfallmeldung, eine Ortung bei Diebstahl und einen Notfallknopf im Auto umfasste, ebenso einen Umweltbonus für Wenigfahrer. Im Laufe der Jahre überarbeitete der Versicherer die Safeline. Der Leitgedanke: Wer sein Fahrverhalten nach bestimmten schadenvermeidenden Aspekten ausrichtet, wird belohnt. Das Konzept: Wer eine Kfz-Haftpflichtversicherung mit Safeline abschließt, bekommt eine „Telematik-Box“ mit Crash-Sensor, Notfallknopf und Ortungsfunktion ins Auto, wobei die Funktionen via App genutzt werden können.

Für eine risikoreduzierende Fahrweise konnte man auf diese Weise Punkte sammeln, die nicht nur für „Goodies“, beispielsweise Getränke an Tankstellen, eingesetzt werden konnten – man hatte so auch die Möglichkeit, „Freikilometer“ zu sammeln, mit denen man im nach Kilometerleistung gestaffelten Kfz-Tarif in günstigere Prämienklassen vorrücken konnte. Jungen Fahrern im Alter von bis zu 25 Jahren wurde noch die Möglichkeit zum Freikilometer-Sammeln geboten, wenn sie in der Nacht auf Samstag oder auf Sonntag das Auto stehen liessen und damit unfallträchtige sogenannte „Disco-Fahrten“ vermieden. Etwas später wurde die Safeline nochmals überarbeitet, mit einem Fokus auf handyfreier Fahrzeit statt auf handyfreien Kilometern – der Grundgedanke des Produkts blieb aber derselbe.

Uniqa: Fokus derzeit auf IT-Umstellung

Gibt man heute den Begriff Safeline in die Suchmaschine seines Vertrauens ein, so gelangt man rasch zur Website der Uniqa-Tochter Call us

Assistance International, auf deren Homepage die Information zu finden ist, dass seit 1. September 2020 keine neuen Safeline-Serviceverträge mehr abgeschlossen werden; für Bestandskunden bleiben die Services weiterhin aufrecht. Insgesamt habe man über die Laufzeit des Produkts mehr als 100.000 Kunden serviciert, so die Uniqa zum **VersicherungsJournal Spezial**. Da es nicht mehr verkauft wird, sinke die Anzahl der aufrechten Verträge laufend.

Durch die verschiedenen Schwerpunkte, die in dem Tarif im Laufe der Zeit gesetzt wurden, habe man „umfangreiche Erfahrungen auf diesem Gebiet gesammelt“, sagt **Peter Humer**, Vorstand Kunde & Markt Österreich bei der Uniqa Insurance Group AG. Aktuell biete die Uniqa aber keinen solchen Tarif an, „da der Fokus derzeit auf der technischen Umstellung der IT-Landschaft liegt, um künftig weiterhin innovative Angebote zu ermöglichen“. Nach dieser technischen Umstellung, so Humer weiter, „werden die Erfahrungen und Erkenntnisse in Bezug auf Telematik neu evaluiert und aktuellen Entwicklungen gegenübergestellt“.

Der Unfall- bzw. Schadenprävention widme man aber „weiterhin große Aufmerksamkeit“. Neben beratenden Maßnahmen biete auch der Vorteilsclub „MyUniqa plus“ Motivation zur Schadenfreiheit, indem er selbige finanziell belohne. In der Kfz-Versicherung gebe es, je nach Bonusstufe und Versicherungssumme, zusätzlich die Möglichkeit, einen Freischadengutschein zu generieren. „Nachhaltige Mobilität“ soll ein Prämienbonus für E-Autos in der Kfz-Haftpflicht ebenso fördern wie ein auf die Bedürfnisse der E-Mobilität abgestimmter Deckungsumfang; das reiche bis zur Haushalts- und Eigenheimversicherung, wo auch

Versicherungsschutz von Wallboxen Teil des Angebots sei.

Allianz: Nachfrage nicht entsprechend gegeben

Die Allianz Elementar Versicherungs-AG hat etwas später, 2015, ebenfalls ein Telematik-Produkt auf den Markt gebracht, sowohl im Gewerbebereich als auch für Privatpersonen, beispielsweise zur Diebstahlsicherung oder mit Hilfe von Crashesensoren zur Soforthilfe nach Unfällen. „Was wir jedoch feststellen ist, dass die Nachfrage nach derartigen Produkten seitens der Kunden noch nicht in entsprechendem Ausmaß gegeben ist“, resümiert die Allianz gegenüber dem **VersicherungsJournal Spezial** die gemachten Erfahrungen. Die Stückzahl war entsprechend begrenzt, insgesamt habe die Allianz im Bereich der Telematikprodukte „Abschlüsse im mittleren dreistelligen Bereich“ verzeichnet.

„Deshalb bieten wir (aktuell) keine Telematik-Produkte an. Wir haben das Thema jedoch am Radar und nutzen in Anbetracht künftiger Entwicklungen auch das Know-how des Konzerns.“ Was Anreize für ein umsichtiges Fahrverhalten angeht, hat die Allianz vor, sich künftig „noch stärker auf E-Fahrzeuge“ zu fokussieren. Aktuell will der Versicherer unter anderem mit einem Prämien-nachlass zum Abschluss einer Elektroauto-Versicherung animieren.

Generali: Keine breite Zustimmung zu Fahrdatenaufzeichnung

Wie steht die Generali zum Thema Telematiktarife? **Sergius Kahr**, Leiter der Abteilung Motor/Rechtsschutz der Generali Versicherung AG, sieht in Österreich „aktuell keine breite Zustimmung“ der Versicherungsnehmer, Fahrdaten aufzeichnen →

Werbung



MobilER GO! Einfach. Sicher. Elektrisierend.

MobilER GO! Die flexible Kfz-Versicherung. Starke Leistungen im Bausteinsystem. Mit Top-Service und unbürokratischem Schadenmanagement.

Jetzt mit „Elektro Plus“ Leistungspaket mit spezieller Deckung für E-Autos und bis zu 17 % weniger Prämie.¹

Nähere Infos bei Ihrem Makler- und Agenturbetreuer
ergo-versicherung.at/makler

¹ Gilt für die Kasko-Versicherung eines E-Autos im Vergleich zu einem Diesel-Pkw gleicher Typklasse.

Werbung.
Ein Produkt der ERGO Versicherung AG.
Modècenterstraße 17, 1110 Wien

ERGO



zu lassen, die Schlüsse auf das Fahrverhalten und individuelle Prämienberechnungen ermöglichen.

„Telematiktarife berücksichtigen bei der Prämienkalkulation sowohl die individuelle Kilometer-Laufleistung als auch das persönliche Fahrverhalten. Das lässt sich aus unserer Sicht jedoch nur bedingt erfassen“, führt die Generali weiter aus. Grundsätzlich seien Fahrzeuge – ungeachtet der Lenker – versichert, das bedeute, dass zum Beispiel bei der Verwendung eines Fahrzeugs in der Familie mehrere individuelle Nutzerprofile abgebildet werden müssten. „Je nach Tiefe wären komplexe Abrechnungslogiken die Konsequenz.“

Darüber hinaus ortet die Generali noch eine andere praktische Hürde: Jeder Fahrzeugnutzer – neben dem Versicherungsnehmer – müsse nämlich einer Datenaufzeichnung gesondert zustimmen.

Dies wäre aber aus rechtlicher Perspektive mit einer laufenden Aufklärungspflicht und Einverständniseinholung verbunden, so die Generali. „Wir beobachten die nationalen und internationalen Entwicklungen jedoch weiterhin sehr aufmerksam.“

Das Vehikel der Generali, das Fahrverhalten der Kunden zu „lenken“, ist die „Mobility App“. Sie soll den CO₂-Fußabdruck indirekt beeinflussen und das Fahrverhalten „optimieren“ helfen – ohne dass dies Auswirkungen auf die Risikobewertung oder die Prämienhöhe hätte. Die App prüft mit Hilfe der Smartphone-Sensoren das Mobilitätsverhalten und bewertet Fahrweise und Handyverzicht während der Fahrt mit einem Score. Honoriert wird eine „sichere und nachhaltigere Fahrweise“ dann mit Vergünstigungen und Verlosungen im Mobility Store. ■

Allianz 



jö

BEI
ABSCHLUSS
3.000 Ös
SAMMELN!*

ALLIANZ E-AUTO

Allianz E-Auto: Der Versicherungsschutz, der elektrisiert!

Als Vorreiter in punkto Nachhaltigkeit am österreichischen Versicherungsmarkt freuen wir uns über die Entwicklung der wachsenden E-Auto Zulassungen.

Daher profitieren Ihre Kund:innen – zum umfassenden Versicherungsschutz unserer 4 Kfz Pakete – von:



25% weniger Prämie für Ihr E-Auto als bei einem Benziner mit gleicher Motorleistung.**



Zurverfügungstellung eines **Elektro/ Hybrid Mietfahrzeuges** während Reparaturen



Organisation von **mobilem Aufladen oder Abschleppung (inkl. Kostenübernahme)** zur nächsten passenden Ladestation bei leerer Batterie



24/7 Notfallhilfe bei Pannen und Unfällen, einfaches digitales Vertrags- und Schadenmanagement!



Fragen Sie Ihre Maklerbetreuerin oder Ihren Maklerbetreuer und besuchen Sie allianz.at/makler

*Die jö Aktion gilt nur für Neuabschlüsse bis 30.06.2023 bei allen Vertriebskanälen der Allianz in Österreich für das Produkt Mein Kfz (für PKW und LKW bis 1 t Nutzlast sowie Privatpersonen). Versicherungsbeginn spätestens 31.12.2023. Die Gutschrift der Ös setzt eine gültige jö Karte voraus und erfolgt nach Ablauf der gesetzlichen Rücktrittsfrist für den aufrechten Versicherungsvertrag. Die Aktion ist pro jö Karte 2 x einlösbar. Eine Barabläse ist nicht möglich. Einlösecode: KF022.

**Gilt für Privatkunden und alle Modelle ausgenommen Tesla Modelle.

Die enthaltenen Informationen, insbesondere zu unseren Deckungen und Leistungen stellen nur einen Überblick dar. Wir, als Allianz Elementar Versicherungs-AG, übernehmen keine Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der enthaltenen Informationen. Aus dieser Seite erwachsen keine Rechtsansprüche – gleichgültig welcher Art. Irrtümer und Tippfehler sind vorbehalten. Vollständige Informationen entnehmen Sie bitte dem Antrag, der Polizza und den jeweiligen Versicherungsbedingungen.

Anzeige der Allianz Elementar Versicherungs-AG, Sitz: 1130 Wien, Hietzinger Kai 101–105, eingetragen im Firmenbuch des Handelsgerichts Wien unter FN 34004g, www.allianz.at. Wir bieten den Versicherungsnehmern vor Vertragsabschluss Beratung an. (T23_02/23)

ALLIANZ.AT

»HOCHSPANNEND, NICHT NUR FÜR E-AUTOS UND A-PROMIS.«

**VON EXPERTEN
VERSICHERT**
VAV III
VERSICHERUNGEN

SONDERN FÜR ALLE AUTOS UND FÜR ALLE KUNDEN: BESTER SCHUTZ VOM TESTSIEGER

Ob E-Fahrzeug oder herkömmliches Auto: Mit einer VAV Kfz-Versicherung haben Sie die Gewissheit, dass Ihnen ein „Blebschaden“ kein Kopfzerbrechen macht – und dass Sie selbst bei größeren Schäden optimal abgesichert sind. In drei verschiedenen Deckungsvarianten können Sie den Schutz für Sie selbst und Ihr Fahrzeug flexibel an Ihre Bedürfnisse anpassen. Dabei geht das Leistungsangebot der VAV Kfz-Versicherung weit über den üblichen Umfang hinaus. Der beste Beweis, dass gut versichert sein nicht teuer sein muss! Mehr Infos auf www.vav.at