

KFZ-VERSICHERUNG

Das Printmagazin des VersicherungsJournals



Seite 4

Versicherungs-
trifft neue Kfz-Technik

SEITE 12

Neues Auto,
„Assistance“ inklusive

SEITE 16

Wo Makler im Kfz-Geschäft
Schlaglöcher sehen

SEITE 18

Der Handel als
Engpassfaktor im Kfz-
Versicherungsgeschäft

SEITE 21

Neuwagenzulassungen
im Rückwärtsgang

SEITE 22

Zahlen und Daten

VersicherungsJournal.at

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

VON EXPERTEN
VERSICHERT
VAV ///
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 „Blechschaten“ 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



Test Kfz-Versicherer

1. PLATZ
TRANSPARENZ & KOMFORT

Teilkategorie im Test 09/2021
16 Anbieter; 2 x 1. Platz; 869v.a05928

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!



Die Lockerungen der Corona-Maßnahmen haben es uns ermöglicht, unser Experten-Panel für das VersicherungsJournal Spezial wieder „live“ abzuhalten. Bei einem Round Table mit hochrangigen Branchen-

experten diskutierten wir aktuelle Entwicklungen der Kfz-Versicherung, wobei wir uns im ersten Teil mit dem Gewerbebetrieb beschäftigten. Wir wollten wissen, wie interessant Unternehmen für Kfz-Versicherer sind, ob die Versicherer für sich auch Chancen im Bereich Leasing sehen und welche Entwicklungen sie im Zusammenhang mit dem veränderten Nutzungsverhalten – Stichworte Online-Handel oder Homeoffice – erwarten.

Ebenfalls Thema unseres Gesprächs war die Frage, ob das „Internet of Things“ Fahrzeuge sicherer oder unsicherer macht und wie es um die Versicherbarkeit von Schäden steht, die von Cyberkriminellen ausgelöst werden. Schließlich fragten wir, welche Möglichkeiten Versicherer sehen, um die „neue“ Mobilität zu unterstützen und ob es Pläne gibt, aus der Versicherung von fossil betriebenen Fahrzeugen auszusteigen oder Prämien zu erhöhen. Die interessantesten Aussagen der Teilnehmer lesen Sie ab **Seite 4**.

Dass Technik Autos sicherer machen kann, ist unbestritten. Sicherheitsgurte, Airbags oder Antiblockiersysteme sind längst zur Selbstverständlichkeit geworden und haben dafür gesorgt, dass die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten oder Verletzten zurückging. Immer mehr solcher nützlichen „Helferlein“ gibt es in modernen Autos, und zum Teil sind sie auch gesetzlich vorgeschrieben. Welche Fahrassistenzsysteme für neu typisierte Fahrzeuge ab diesem Jahr verpflichtend sind, ist Thema unseres Beitrags ab **Seite 12**.

Darüber hinaus unterhielten wir uns mit zwei Versicherungsmaklern über ihre Sicht des Kfz-Geschäfts. Dabei ging es darum, wie die Kfz-Versicherung für Versicherungsvermittler rentabler werden kann und wo sie Problemzonen sehen. Ihre Einschätzungen finden Sie ab **Seite 16**.

Dass nur Fahrzeuge versichert werden können, die auch verkauft wurden, betont Garanta-Vorstand Mag. Erwin Mollnhuber im Gespräch mit dem VersicherungsJournal ab **Seite 18**. Im Interview geht er unter anderem auf die Frage ein, welche Auswirkungen der Ukraine-Krieg auf die Kfz-Branche haben kann. Abgeschlossen wird dieses Magazin noch mit statistischen Zahlen und Daten zur Kfz-Versicherung und zum heimischen Kfz-Markt. Ich wünsche Ihnen wie immer eine interessante Lektüre.

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 2022 **Offenlegung nach §25 Mediengesetz:** Medieninhaber FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H. **Blattlinie:** VersicherungsJournal Spezial, kurz VJ, ist ein österreichweites 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: Olaf von Lieres (AdobeStock), S.3: VÖZ/Woody, S.4-5: Franz (AdobeStock), S.6: Brastock Images (AdobeStock), S.7: FinanzMedienVerlag, S.9: metamorworks (AdobeStock), S.10: Daniel Jedzura (AdobeStock), S.12: Benjamin Nolte (AdobeStock), S.16: Johann Berthold und Hans-Peter Krißmer, S.17: electriceye (AdobeStock), Seite 18: Scheinast, Seite 19: hedgehog94 (AdobeStock)

Versicherungs- trifft neue Kfz-Technik

Ein „Round Table“ über Veränderungen im Mobilitätsverhalten, Cyberangriffe auf vernetzte Autos, Versicherbarkeit „neuer“ Kfz-Risiken und Möglichkeiten der Versicherer, die Umstellung auf Elektro zu unterstützen.

Von Emanuel Lampert

„Kfz-Versicherung klingt eigentlich unglaublich fad“, leitet Versicherungsjournal-Herausgeber und Round-Table-Moderator **Marius Perger** die Diskussionsrunde provokant ein. Es klinge nach einem Geschäft, das man halt „mitnimmt“ oder am liebsten online erledigen lassen würde. Zugleich macht Kfz ein stolzes Fünftel aller Versicherungsprämien aus. Zwei Drittel der Neuzulassungen 2021 erfolgten laut Statistik Austria durch juristische Personen, bei reinen Elektrofahrzeugen sogar vier Fünftel. Wie interessant sind Unternehmen für Kfz-Versicherer?

Alexander Gorth leitet die Kfz-Abteilung bei der Ergo - und widerspricht, dass Kfz langweilig wäre: Es sei ein sehr interessantes Feld, auf dem sich die Ergo selbst besonders auf Klein- und

Mittelunternehmen konzentriere. Die Muki zielt auf ähnliche Kundengruppen, sie sei „eher auf Einzelvertragsbasis im kleineren Segment“ tätig, sagt **Stefan Boschitzko**, Bereichsleiter Versicherungstechnik. Tatsächlich ist Österreich ja ein Land der Kleinunternehmen, wo oft vielleicht nur ein oder zwei Autos im „Fuhrpark“ stehen. Sind diese Unternehmen auch für den mehr aufs Privatgeschäft ausgerichteten Versicherer von Interesse? „Absolut“, sagt Boschitzko, „weil wir natürlich auch Familienversicherer sein möchten“ - und jenen, die sich dann als Kleinunternehmer selbstständig machen, wolle man selbstverständlich „auch Lösungen anbieten“.

Laut dem Verband österreichischer Leasinggesellschaften werden rund 70 Prozent der von

Unternehmen angeschafften Fahrzeuge geleast. Wie interessant ist es für Versicherer, eine Kombination aus Versicherung und Leasing anzubieten?

„Das ist natürlich eine interessante Kombination“, sagt **Sergius Kahr**, Leiter der Abteilung Motor/Rechtsschutz bei der Generali, die in dieser Hinsicht mit Banken kooperiert. Die Finanzierung sei an sich aber eine „vorgelagerte Frage des Erwerbs“ des Fahrzeugs, betont Kahr. Deshalb sieht er die Dinge grundsätzlich nicht so gelagert, dass „der Versicherer der erste Ansprechpartner vor einem Autoerwerb ist“. Anders sei es, wenn schon eine feste Kundenbeziehung besteht.

Veränderungen in der Mobilität

Carsharing, Homeoffice, Videokonferenzen – was bedeuten Trends wie diese für die Kfz-Versicherung im Firmenbereich? VAV-Vorstandsmitglied **Christian Sipöcz** beobachtet eine starke Präsenz von Carsharingdienstleistern im urbanen Umfeld, eine Verringerung des Verkehrs im Großraum Wien und eine stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Er glaubt dennoch, dass es „weiterhin genug Anknüpfungspunkte“ für das Kfz-Versicherungsgeschäft gibt. Zunehmende Effekte bemerkt er im Zusammenhang mit Assistenzsystemen: Einerseits sinke durch sie die Schadenfrequenz. Andererseits verursache die Reparatur solcher Bauteile großen Aufwand. Es sei eine „Mixtur“ gegenläufiger Effekte, die einander teils aufheben.

Kahr rechnet nicht damit, dass sich die Mobilität im Firmenbereich signifikant reduzieren wird. „Die Digitalisierung ersetzt persönliche Meetings nicht, die Interaktion ist eine andere.“ Das KMU-Geschäft baue außerdem stark auf persönliche Beziehung auf. „Das erfordert natürlich auch ein Vor-Ort-Tätig-Sein. Daher kommt man aus meiner Sicht nicht daran vorbei, dass man mobil bleibt.“ Nicht zuletzt müsse man nach Gewerbearten unterscheiden: Ein Installateur könne einen Rohrschaden schließlich nicht „digital“ reparieren.

Onlinehandel und die „letzte Meile“

Stichwort Onlinehandel: Vieles wird inzwischen online bestellt, die „letzte Meile“ ist dann aber eben doch stark „Kfz-lastig“. Sind Lieferdienste ein Segment, das Chancen für Versicherer bereithält? **Günther Weiß**, CEO der HDI Versicherung in Österreich, erwartet hier zumindest in den nächsten Jahren keine großen Bewegungen: Wenn es eine merkliche Verringerung des Verkehrs gibt, dann, vor dem Hintergrund von Homeoffice-Arbeitsmodellen, eher im Privatbereich.

Die Ergo geht davon aus, dass die Verkehrsfrequenz homeofficebedingt etwas sinken wird, sagt Gorth. „Andererseits wird keiner sein Auto verkaufen, nur, weil er zwei Tage Homeoffice hat.“ Und: In Folge der Pandemie seien „die Fahrschulen wieder voll“ gewesen, man habe angesichts der Pandemie dann wohl doch nicht unbedingt in der





Straßenbahn sitzen wollen, sondern lieber auf Individualverkehr vertraut. Es sei also ein sehr dynamisches Feld – „und die Paketbotendienstbranche ist in den letzten zwei Jahren explodiert“.

Das Mobilitätsverhalten auf dem Land unterscheidet sich von jenem in der Stadt, man ist stärker aufs Auto angewiesen. Spielt verändertes Nutzungsverhalten in den räumlichen Kerngebieten der in Bad Ischl ansässigen Muki eine Rolle? „Der Griff zum Elektroauto ist da“, sagt Boschitzko. Es werde aber vorrangig für kleinere Erledigungen im näheren Umfeld verwendet und sei noch nicht so stark verbreitet wie etwa in Wien. Damit sich das ändert, müsste ein Umdenken stattfinden, zumal sich auch das Fahrverhalten ändern würde: längere Fahrten müssten aufgrund der Reichweite von E-Autos etwas anders geplant werden. Auch neue Schadenbilder, derer man sich bewusst werden müsse, spricht Boschitzko an – wenn etwa ein erst wenige Monate altes E-Auto wegen eines Unfalls, bei dem der Akku in Mitleidenschaft gezogen wurde, „fast schon ein Totalschaden“ sein kann.

Versicherungstechnisches Risiko ausschlaggebend

Was die Auswirkungen geänderten Nutzungsverhaltens auf die Versicherer betrifft, baut Sipöcz auf den etablierten VAV-Typklassentarif, der nach Marke, Type und Modellen unterscheidet. Ob Verbrenner oder „Elektro-Cityflitzer“ oder Elektro-SUV: „Wir bilden das ganz normal je nach Schaden, Erfahrung und Schadenbedarf in unserem System und Tarif ab.“ Gorth schlägt in dieselbe Kerbe: „Das versicherungstechnische Risiko ist für den Kfz-Versicherer maßgeblich.“ Die am Tisch vertretenen Häuser haben auch eigens auf Elektrofahrzeuge zugeschnittene Deckungskomponenten kreiert, auch die Ergo hat ein neues „Elektropaket“ am Start. Das E-Auto biete „natürlich eine Chance, einen neu entstehenden Versicherungsbedarf abzudecken“, erläutert Gorth.

„Wir werden natürlich unsere Tarife auch in der Zukunft schaden- und bedarfsorientiert kalkulieren“, unterstreicht auch Kahr. Dazu werde man „Jahr für Jahr“ verfolgen müssen, wie sich etwa die Schadenfrequenz oder die Reparaturkosten →

Unsere Fachleute aus der Versicherungsbranche



Stefan Boschitzko

muki Versicherungsverein
auf Gegenseitigkeit

Prokurist /
Bereichsleiter
Versicherungstechnik



**Dipl.-Ing.
Christian Sipöcz**

VAV Versicherungs-AG

Vorstandsmitglied



**Mag.
Alexander Gorth**

ERGO Versicherung AG

Leiter Kfz-Abteilung



Günther Weiß

HDI Lebensversicherung AG

CEO



Mag. Sergius Kahr

Generali Versicherung AG

Leiter der Abteilung
Motor/Rechtsschutz

DAS KFZ-VERSICHERUNG 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 Mitarbeiter 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.

entwickeln. Anders als ein einfacher mechanischer Klappspiegel beispielsweise könne ein Rückspiegel bei hochtechnisierten Fahrzeugen schließlich einen vierstelligen Euro-Betrag kosten.

Für Weiß spielen mehrere Faktoren mit, darunter der Aspekt Produkthaftpflicht oder der Umstand, dass es neue Player wie Tesla Insurance gibt. „Das verändert auch den Markt.“ Größere Aufmerksamkeit werde außerdem der Entwicklung des Kaufverhaltens zu widmen sein: Wenn die Kaufkraft schrumpfe, dann auch die Anzahl der Fahrzeuge.

Im Firmenvertrieb ist direkter Kontakt gefragt

Inwieweit spielt Onlinevertrieb bei Unternehmen eine Rolle? Dass die Kfz-Versicherung von Firmenkunden „online abgeschlossen wird so wie im Privatkundenbereich, sehen wir im Moment nicht“, sagt Sipöcz. Der Eindruck der VAV sei, dass Unternehmen gerne alles aus einer Hand wollen. Wenn dann schon die Fahrzeuge versichert sind, spreche man als nächstes natürlich über Gebäude, Haftpflicht und sonstiges, was es im Betrieb zu versichern gibt.

„Wir sehen, dass Firmenkunden tendenziell eher maklerbetreut sind“, sagt Gorth; hier stehe im Fokus, dass der Makler einen „sehr userfreundlichen Zugang zum Versicherer“ hat. „Persönliche Betreuung steht im Vordergrund“, stellt Boschitzko fest. Auch einem Kleinunternehmen werde nicht ein Standardprodukt angeboten, sondern ein individuelles Offert gelegt.

Auto vernetzt – Gefahren auch?

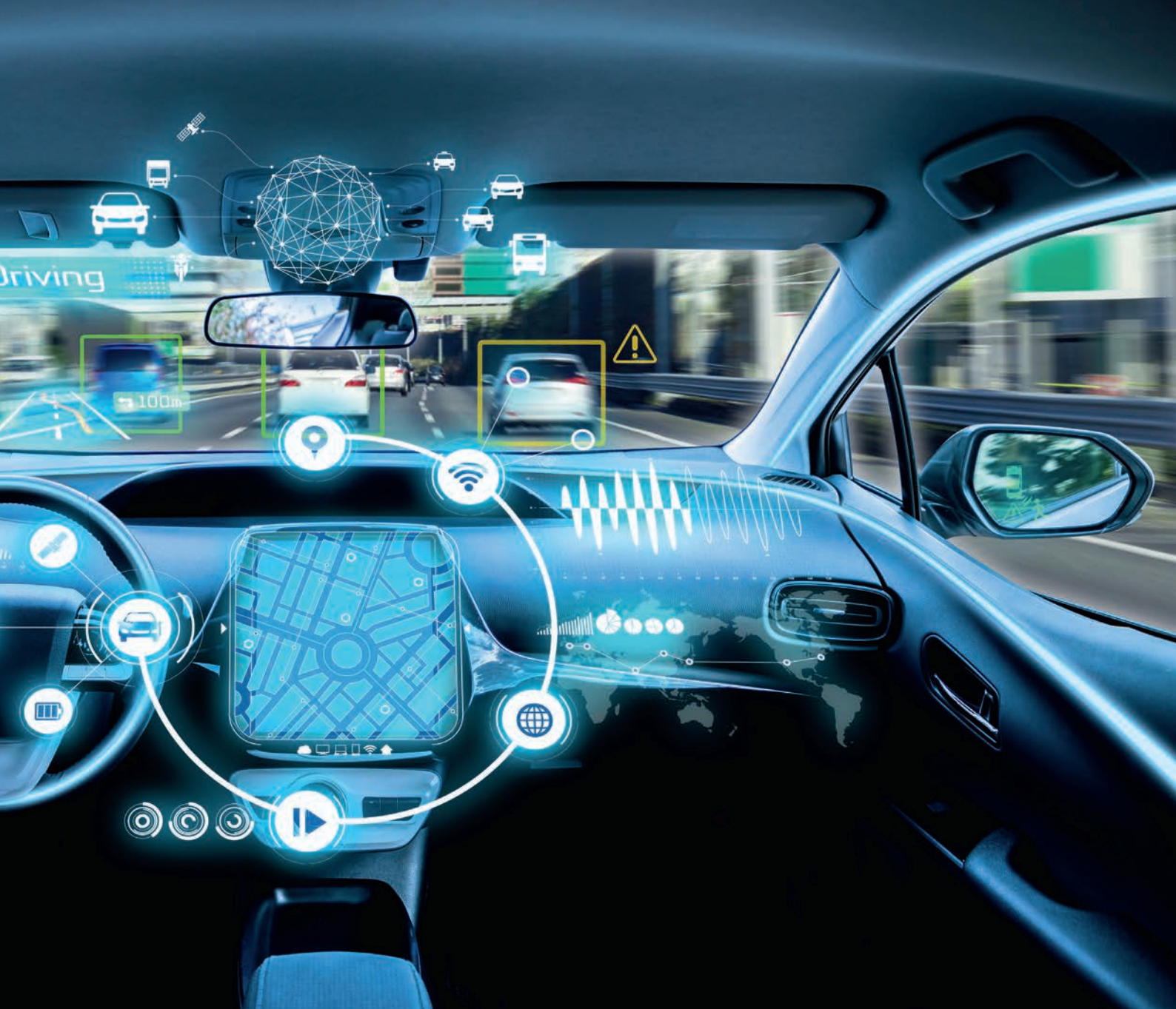
Bei neuen, „vernetzten“ Fahrzeugen bieten Apps die Möglichkeit, den Standort anzuzeigen, es zu öffnen und zuzusperren, das Licht ein- und auszuschalten und andere Sicherheits- und Komfortfunktionen. Werden Fahrzeuge durch solche Assistenten sicherer oder unsicherer? Einerseits steigern sie die Sicherheit, meint Gorth. Andererseits resultierten gerade die häufigsten Unfallursachen aus der Technik, nämlich der Benutzung von Infotainmentsystemen und Handys am Steuer.

Was, wenn ein Handy gehackt und so das Auto entwendet wird? Ist das in der Kasko versicherbar? An sich ist das nichts anderes als Diebstahl durch Abfangen des Signals eines Funkschlüssels, sagt Kahr. „Dann ist es ein Diebstahl, und es ist



versichert.“ Denkbar sei, dass bestimmte Vorfälle vermehrt auftreten. Ferneingriffe seien möglich, die meisten Risiken seien aber abgedeckt. „Normalen“ Kaskorisiken schwer zuordenbar seien Ferneingriffe in die Software oder Funktionsunfähigkeit des Fahrzeugs aufgrund eines Hackerangriffs. Hierfür stehe ein gesonderter Versicherungsbaustein zur Verfügung.

Weiß ist der Ansicht, dass Assistenzsysteme die Sicherheit grundsätzlich erhöhen. Sollten sich aber Sicherheitsprobleme ergeben und das Fahrzeug entwendet werden, so sei ein Diebstahl ohnehin kaskogedeckt. Einen Anknüpfungspunkt zur Kaskoversicherung sieht er im Wesentlichen auch nur darin, dass es sich der Versicherte im Fall des Falles erspart, sich mit einem Hersteller über Produkthaftungsfragen auseinandersetzen zu



müssen, sondern „seinen eigenen Schaden erledigt“ bekomme.

Stichwort Obliegenheiten: Wenn man eine an sich unverdächtige App, etwa ein Spiel, installiert, es aber einem Hacker gelingt, über diese App Zugriff auf das Smartphone zu erlangen – könnte das eine Obliegenheitsverletzung sein, die zur Leistungsfreiheit des Versicherers führt? „In der Regel bildet hier die grobe Fahrlässigkeit die Grenze“, sagt Gorth. Man werde bei der Installation einer solchen App schwer argumentieren können, dass das kein vernünftig denkender Mensch getan hätte. „Ich sehe das also nicht als Fall der groben Fahrlässigkeit.“ Boschitzko schließt sich dem an, mit der Anmerkung, dass der Versicherungsnehmer jedoch sehr wohl verpflichtet sein sollte, Apps für sein Fahrzeug immer auf dem Laufenden zu halten.

Das Cyberrisiko

Der Ukraine-Krieg hat Cybergefahren wieder stärker ins Blickfeld gerückt. Ist zu erwarten, dass Fahrzeuge von – nicht zwangsläufig kriegsbedingten – Cyberangriffen betroffen sein könnten? Etwa, dass ein Staat Chaos anrichtet, indem Autos manipuliert werden? Sipöcz hält ein solches Szenario für unwahrscheinlich, besonders, da bislang die wenigsten Autos autonom fahren können. Angriffsflächen sähe er eher dort, wo es Hackern beispielsweise um Geld geht. Die VAV sei aber angesichts der schwierigen Risikomodellierung zurückhaltend, was Cyberversicherungen angeht.

Der Ergo-Konzern beschäftige sich momentan quer durch die Sparten „sehr intensiv“ auch mit Cyberrisiken, berichtet Gorth. Ein Schwerpunkt sei freilich das Gewerbe. Gorth führt dazu



ein Beispiel an: Ein Hacker legt in einem Hotel die Schließanlage lahm, alle Zimmer werden geöffnet. An ähnliche Risiken könnte man bei einer Firmenflotte denken. Welche Risiken sich abzeichnen, welcher neue Versicherungsbedarf entsteht und wie man ihn abdecken kann, sei Gegenstand der Überlegungen.

Für Kahr gilt es das Risiko dergestalt abzudecken, dass der Geschädigte bei der Wiederherstellung unterstützt wird. Massenphänomene wie etwa Kriegsführung abzudecken, wäre aber schwierig, Krieg selbst wäre grundsätzlich ohnehin eher als Ausschlussgrund zu qualifizieren.

Wäre es denkbar, dass ein Hacker Autos massenhaft gleichzeitig anhält und so Geld erpressen will? Weiß sähe hier eher Clouds oder Hersteller als Einfallstore für Hacker denn die Fahrzeuge selbst – und Cyberbedrohungen bei Firmen, „das ist ja nichts, was es nicht schon gibt“. Er führt außerdem die Vielfalt in der Kfz-Industrie ins Treffen: Bei einer Vielzahl von Produkten, Produzenten und Clouds könne man nicht die Mobilität eines ganzen Landes ausschalten. Dass bei den genutzten Smartphone-Betriebssystemen sehr viel weniger Vielfalt herrscht, macht die Sache aus Weiß' Sicht nicht problematischer: Um auf diesem Weg breiten Schaden anzurichten, „müssten Sie beim Handy letztendlich die Schnittstellen aller lahmlegen“.

Können Versicherer „Elektro“-Schub geben?

Die Uniqa hat kürzlich bekanntgegeben, dass sie im Rahmen einer Kooperation mit dem ÖAMTC in Ladestationen für Elektrofahrzeuge investiert hat. Welche Möglichkeiten gibt es für Versicherer, die Umstellung auf Elektrobetrieb zu unterstützen?

Tariflich, indem man Elektrofahrer belohnt oder „E-Pakete“ schnürt, sagt Boschitzko. Die HDI hat an ihrem Standort Ladestationen errichtet, die auch den Mitarbeitern zur Verfügung stehen. Investitionsmöglichkeiten in entsprechende Infrastrukturprojekte böten sich immer wieder, das sei aber Sache des Konzerns, so Weiß.

Kahr weist auf das Angebot der Generali für Elektrofahrzeuge hin. Dazu gehöre auch Assistance: „Ein Elektroauto muss anders abgeschleppt werden als ein herkömmlich fossilbetriebenes Fahrzeug“, illustriert er den spezifischen Hilfeleistungsbedarf Strombetreibener. Dass die Generali zu einer „neuen OMV“ werde und ein Elektrizitätsnetz anbiete, „ist noch nicht wirklich eine Vision“.

Ökologisch steuern muss der Staat

Tagtäglich hört man, dass die Zeit für Klimaschutzmaßnahmen eng wird. Versicherer trennen sich vom Kohlesektor – könnten sie ähnliche Klimamaßnahmen in der Mobilität treffen, etwa, dass sie keine Verbrenner mehr versichern oder die Prämien für diese erhöhen? In einem gewissen Rahmen erachtet Kahr Maßnahmen als möglich. Der Generali-Tarif enthalte als Anreiz einen „CO₂-Nachlass“ für Umweltfreundlichkeit. Fahrzeuge „prohibitiv“ nicht zu versichern, sei aber „ein Ding der Unmöglichkeit“, zumal von den 5,1 Millionen Pkw in Österreich nahezu alle Verbrenner seien.

Einen Tarif, der „belohnt“, indem er sich am CO₂-Ausstoß bzw. an der Antriebsart orientiert, hat die HDI ebenfalls im Programm, die Einflussmöglichkeiten der Versicherer hält Weiß dennoch für begrenzt: „Ich glaube nicht, dass jemand ein

Elektroauto kauft, weil wir als Versicherer irgendeinen Rabatt anbieten.“ Und er ortet noch zwei andere limitierende Faktoren: die noch begrenzte Reichweite der Fahrzeuge und die Zeitspanne, die der Auf- und Ausbau des Elektrotankstellennetzes noch benötigen wird.

Man dürfe nicht vergessen, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung eine Pflichtversicherung ist, betont Sipöcz. Solange es in Österreich noch Verbrenner gebe, werde man den Kunden auch entsprechenden Schutz geben. Zudem gebiete die Versicherungsvertriebsrichtlinie (IDD) einen „maßgeschneiderten Beratungsprozess“ und eine faire Prämie, nicht aber, mit „Bestrafungseffekten“ zu arbeiten. Die Versicherer sieht Sipöcz deshalb „nicht in der Vorreiterrolle“, sondern „das muss ganz klar vom Gesetzgeber kommen“. Teils sei das über die motorbezogene Versicherungssteuer schon initiiert worden.

Den „Steuerungshebel“ betätigt die Republik bereits, sagt Gorth und meint damit die „CO₂-Bestrafung“ in den Regelungen zur motorbezogenen Versicherungssteuer und zur Nova. Die Ergo setze auf „Belohnung“ auf Produktebene. Wenn der Versicherer grün investiere, sei das aber ein „wesentlich größerer Hebel“, als beim einzelnen Kfz anzusetzen.

Die Kapitalveranlagung ist auch für Boschitzko einer der wirksamsten Ansatzpunkte für Versicherer. Und mit Blick auf die Zeitpläne großer Hersteller ergänzt er: „Die Verbrenner werden uns wahrscheinlich noch sehr lange erhalten bleiben.“ Im Übrigen kommt Boschitzko das „S“ in ESG, also das soziale Element, meistens zu kurz. „Wenn wir als Versicherer jetzt Kunden mit Verbrenner bestrafen würden, bei steigenden Lebensmittel-, Sprit-, Energiepreisen, passt das in die Zeit überhaupt nicht hinein.“ ■

Werbung



Bis 30.6.2022:
1 Monatsprämie
geschenkt &
1 Baum
gepflanzt!



MobilER GO! Einfach. Sicher. Elektrisierend.

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

Neu: „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.
Modecenterstraße 17, 1110 Wien

ERGO

Neues Auto, „Assistance“ inklusive

Neue Kraftfahrzeuge sollen in Zukunft wieder ein Stück „hilfreicher“ sein. Dafür sorgt eine EU-Verordnung, die bald weitere Assistenten auf die Straße bringt.

Von Emanuel Lampert



Assistance wird auf den Straßen der Europäischen Union bald noch größer geschrieben. Gemeint ist hier allerdings nicht der aus der Versicherungswelt bekannte Begriff, vielmehr geht es um im Fahrzeug integrierte Fahrassistenzsysteme. Derer soll es in Zukunft einige mehr geben. Basis dafür ist die EU-Verordnung „über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern“ (eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32019R2144). Die Verordnung mit dem hier ohnehin nicht in voller Schönheit wiedergegebenen Namen enthält Regelungen für Fahrzeuge der Klassen M, N und O, stammt vom November 2019 und bringt demnächst einige Neuerungen ins Rollen. Sie gelten „überwiegend ab 2022 für neu typisierte Autos und ab 2024 für alle Neuwagen“, stellt der Autofahrerclub ÖAMTC dazu fest.

Den Hintergrund für die Aufrüstung der Ausrüstung im Kfz erklärt die Verordnung selbst in ihren einleitenden Bemerkungen: In den letzten

Jahrzehnten hätten Entwicklungen in Sachen Fahrzeugsicherheit erheblich dazu beigetragen, dass die Zahl derer, die bei Verkehrsunfällen getötet und schwer verletzt werden, insgesamt zurückgegangen sei. „Allerdings starben im Jahr 2017 auf den Straßen der Union 25.300 Menschen, und diese Zahl ist seit vier Jahren konstant geblieben.“ Darüber hinaus gebe es bei Zusammenstößen im Straßenverkehr jährlich 135.000 Schwerverletzte. „Die Union sollte ihr Möglichstes tun, damit es im Straßenverkehr weniger oder gar keine Unfälle und Verletzungen mehr gibt.“

Zum Erreichen dieses Ziels sollen neue Assistenzsysteme beitragen. So heißt es in der Verordnung weiter: „Durch den technischen Fortschritt bei hochentwickelten Fahrzeugsicherheitssystemen werden neue Möglichkeiten eröffnet, die Zahl der Getöteten und Verletzten zu senken. Um die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten so gering wie möglich zu halten, muss eine Reihe neuer Technologien eingeführt werden.“

Neue Helferlein

Grundsätzlich müssen Kraftfahrzeuge der Klassen M, N und O nach den neuen Vorschriften künftig mit den sieben folgenden, wie es in der Verordnung heißt, „hochentwickelten Fahrerassistenzsystemen“ ausgestattet sein.

1. Intelligenter Geschwindigkeitsassistent: Der Fahrer muss über den Beschleunigungsregler oder gezielte Rückmeldungen darauf aufmerksam gemacht werden können, wenn er das Tempolimit überschreitet. Diese Rückmeldungen beruhen auf Informationen, „die durch die Beobachtung von Straßenschildern und Signalen, aufgrund von Infrastruktursignalen oder Daten elektronischer Karten oder beidem gewonnen und im Fahrzeug bereitgestellt werden“.

Es muss aber erstens für den Fahrer möglich sein, die vom System angeforderte Geschwindigkeit zu überschreiten, und zweitens, das System abzuschalten, wobei „weiterhin Informationen zur Geschwindigkeitsbeschränkung gegeben werden“ dürfen. Die Forderungen nach Abschaltbarkeit und optischem Feedback seien vom EU-Parlament aufgenommen worden, was deshalb notwendig sei, „weil eine fehlerfreie Funktion der Verkehrszeichenerkennung noch nicht gewährleistet werden kann“, sagte ÖAMTC-Cheftechniker **Thomas Hametner** bei der seinerzeitigen Beschlussfassung der Verordnung.

2. Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrre: Darunter ist eine standardisierte Schnittstelle „zur Erleichterung der Nachrüstung mit alkoholempfindlichen Wegfahrsperrren“ zu verstehen.

3. Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit: Dieses bewertet die Wachsamkeit des Fahrers durch eine Analyse der Fahrzeugsysteme und warnt den Fahrer, wenn nötig. Bei der Entwicklung des Systems wurden laut ÖAMTC zuerst Kameras eingesetzt, die die Augenbewegungen des Fahrers überwachten. Verschiedene Faktoren wie etwa Brillen hätten die Erkennung aber erschwert. „Mittlerweile werden bei den meisten Systemen die Lenkbewegungen analysiert, die bei Müdigkeit ein erkennbares Schema aufweisen.“

4. Warnsystem bei nachlassender Konzentration: Der Fahrer wird dabei unterstützt, sich weiterhin auf die Verkehrssituation zu konzentrieren, und gewarnt, wenn er abgelenkt ist. Wie für den Müdigkeitsassistenten gilt auch hier, dass Daten, kurz gesagt, nur aufgezeichnet →

Werbung

BIS 20% SPAREN*

ROT IST UMWELTBEWUSST

SICHERHEITSSPECIALS FÜR KLIMAFREUNDLICHE AUTOS

- UmweltAktiv-Bonus für wenig CO₂-Ausstoß, Neuwagen sparen bis zu 20% Haftpflichtprämie
- eKfz-Sicherheitspaket für Elektroautos
- Kaskovariante Elektropius inklusive Schutz nach Cyberangriff

GENERALI

GENERALI.AT/PARTNER

UNS GEHT'S UM SIE

* Gilt für Pkw/Kombi und Wohnmobile bis 3,5t Gesamtgewicht ab Erstzulassung 1.10.2020. Mit CO₂-Ausstoß bis 120 g/km 10% Rabatt, CO₂-Ausstoß bis 100 g/km oder Antriebsart Elektro 20% Rabatt.

und vorgehalten werden dürfen, wie es der Einsatzzweck des Assistenten erfordert.

5. **Notbremslicht:** Das ist ein Lichtsignal, das nachfolgenden Verkehrsteilnehmern anzeigt, dass ihr Vordermann mit einer „für die jeweiligen Straßenverhältnisse starken Verzögerung“ bremst. Die Funktionsweise beschreibt der ÖAMTC so: „Wird mit starker Verzögerung abgebremst, signalisiert das Auto mit pulsierenden Bremslichtern oder schnell aufleuchtender Warnblinkanlage die (Not-)Bremsung und warnt damit nachfolgende Fahrzeuge.“ Ausgelöst werde das Notbremslicht durch einen Verzögerungssensor oder das ABS.
6. **Rückfahrassistent:** Er informiert den Fahrer über hinter dem Fahrzeug befindliche Personen und Objekte. Offensichtlicher Zweck ist die Vermeidung von Zusammenstößen bei der Rückwärtsfahrt. Zum Einsatz kommen können hier „Technologien wie Radar, Kamera und Ultraschallsensoren oder eine Kombination daraus“, so der ÖAMTC.
7. **Ereignisbezogene Datenaufzeichnung:** Ihre Aufgabe besteht darin, kritische unfallbezogene Parameter und Informationen kurz vor, während und unmittelbar nach einem Aufprall anonymisiert aufzuzeichnen und zu speichern. Zu diesen Daten zählen laut der Verordnung Tempo, Abbremsen, Position und Neigung des Fahrzeugs, Zustand und Grad der Aktivierung der Sicherheitssysteme, das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene E-Call-System, Aktivierung der Bremsen und sonstige relevante Parameter für die bordseitigen aktiven Sicherheits- und Unfallvermeidungssysteme. Dieses System dient denn eigentlich auch nicht dem Fahrer direkt, sondern vielmehr der Gewinnung „genauerer, detaillierter Unfalldaten“. Diese Daten sind im Wesentlichen zur Analyse der Straßenverkehrssicherheit und der Bewertung spezieller Maßnahmen, also für die Unfallforschung gedacht.

Selbsttätige Notbremse und Notfall-Spurhalter

Neben diesen Anforderungen stellt die Verordnung auch noch ein paar andere, teils bereits bekannte. So dürfte vielen Besitzern jüngerer Autos bereits

das Reifendrucküberwachungssystem vertraut sein, das dem Fahrer bei Druckverlust in einem Reifen Bescheid gibt.

Auch für bestimmte Fahrzeugarten legt die Verordnung weitere Regeln fest. So müssen etwa Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Notbremsassistentensystemen ausgestattet sein, die – in einer ersten Phase – vor dem Kfz befindliche Hindernisse und bewegte Fahrzeuge erkennen, in einer zweiten Phase auch Fußgänger und Radfahrer. Sie sollen also eine Gefahrensituation selbstständig erkennen und das Fahrzeug abbremsen können.

Außerdem muss in diesen Fahrzeugen ein Notfall-Spurhalteassistent vorhanden sein. Er hat den Fahrer zumindest dann zu unterstützen, wenn das Fahrzeug die Fahrspur verlässt oder kurz davor ist, sie zu verlassen, und ein Zusammenstoß drohen könnte.

Technologie kostet

Nun kostet zusätzliche Technologie natürlich zusätzliches Geld: An Kosten für die neuen Systeme seien beim Neuwagenkauf „mehrere hundert Euro zu erwarten, was vor allem bei kleineren und günstigen Fahrzeugen ins Gewicht fällt“, hatte der ÖAMTC bei Entstehung der Verordnung die preislichen Dimensionen umrissen. Auf der anderen Seite: „Mit der gesetzlichen Vorgabe und dem Einsatz in Serienproduktion ist auf längere Sicht mit einer stetigen Kostenreduktion zu rechnen“, hatte Cheftechniker Hametner damals gemeint.

Sinken soll dank der elektronischen Assistenten natürlich ebenso die Unfallfrequenz. Inwieweit das auch zu kleineren Schadenvolumina führt, steht freilich auf einem anderen Blatt. Denn sollte ein solches System einer Reparatur bedürfen, kostet das freilich entsprechend. Immerhin sind die digitalen Helfer mehr als bloß ein Stück Blech. Der „Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Versicherungsleistungspreisindex“ (vjournal.at/-21812.php), der die Preisentwicklung der wichtigsten Leistungskomponenten in der Kfz-Haftpflichtversicherung abbildet, könnte also auch weiterhin über dem Verbraucherpreisindex (VPI) nach oben klettern. Sinn und Zweck der Verordnung ist aber eben auch nicht primär Kostenersparnis, sondern Unfallvermeidung und die Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer. ■

Neue Kfz-Tarife bei muki.

Aktuelle muki Kfz-Aktionen:

- Zweitwagenbonus
- Bestandskundenrabatt
- erweiterter Berufsgruppenrabatt



Sympathische Sicherheit aus dem Salzkammergut

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](#)



Wo Makler im Kfz-Geschäft Schlaglöcher sehen

Wie steht es um den Ertrag in der Kfz-Versicherungsvermittlung? Wo hat die Sparte Handlungsbedarf? „Kfz“ kann rentabel sein, sagen uns Versicherungsmakler, sollte aber einfacher werden und die Elektromobilität aus dem „Exotenstatus“ holen.

Von Emanuel Lampert

Das Kfz-Versicherungsgeschäft ist bekanntlich eine der größten Portionen in der Prämientorte der Versicherungswirtschaft: Im Jahr 2020 entfielen von insgesamt 18,04 Milliarden Euro an verrechneten Prämien 3,69 Milliarden Euro auf die Kfz-Sparte. Mit 20,5 Prozent war sie damit hinter der Lebens- (29,9 Prozent) und der Schadenversicherung (29,7 Prozent) das drittgrößte Segment vor Kranken- (13,3 Prozent) und Unfallversicherung (6,6 Prozent).

Mit diesem Volumen ist die Kfz-Versicherung auch für Vermittler eine bedeutende Größe – wengleich aus Maklerkreisen ambivalente Signale zu vernehmen sind, wenn es um „Kfz“ geht: Einerseits wird sie nicht als Geschäftszweig wahrgenommen, der übertrieben viel Ertrag abwürfe. Andererseits gilt sie nach wie vor auch als „Türöffner“, der den Weg in eine umfassendere Kundenbeziehung bahnen kann.

Die Frage der Rentabilität

Wir haben deshalb Versicherungsmakler zu zwei Aspekten des Kfz-Versicherungsvertriebs um ihre Meinung gebeten. Bei dem einen Aspekt geht es um die Frage des Ertrags: Wie rentabel ist das Kfz-



versicherungsgeschäft für die Vermittler? Wenn es rentabel ist, wie kann es das bleiben? Und wenn es das nicht ist, wie kann es rentabel werden?

„Für mich ist das Kfz-Geschäft nach

wie vor ein perfektes Einstiegsgeschäft“, sagt **Johann Berthold** von EFM Mannersdorf. „Durch das Maklerhonorar, das wir unseren Kunden im Rahmen unseres aktiven Versicherungscontrollings verrechnen, und das Folgegeschäft, wird Kfz rentabel für uns.“ Für wichtig hielt er, dass alle Versicherer eine Dunkelverarbeitung ermöglichen. Dadurch könnte viel Zeit eingespart werden, so Berthold.

„Die Kfz-Haftpflicht solo ist natürlich nicht rentabel“, sagt **Hans-Peter Krißmer** von EFM Imst. „Es ist rentabel, wenn bei mindestens 30 Prozent des Kfz-Geschäfts eine Kasko dabei ist und diese für zumindest



drei bis vier Jahre, bei Leasing auch länger, läuft.“ Ideal, so Krißmer, sei es auch, wenn der Kunde die Vollkasko- danach noch in eine Teilkaskoversicherung umwandle. „Da sind wir in der Beratung und bei der Terminvorlage gefragt. Wir machen den Kunden ab dem dritten Jahr aktiv auf die Möglichkeit des Umstiegs aufmerksam.“

Vereinfachungen erwünscht

Was wir von den Maklern außerdem wissen wollten: Gibt es im Vertrieb von Kfz-Versicherungen „Problemzonen“, oder sind Veränderungen – wie zum Beispiel ein allenfalls geändertes Kunden- oder Mobilitätsverhalten – festzustellen, auf welche ihrer Ansicht nach Versicherungsunternehmen oder auch Vermittler selbst reagieren sollten?

„Leider geht der Trend eher dahin, dass das Kfz-Geschäft immer komplexer wird“, bedauert Berthold. „Mehr und mehr Daten werden für Berechnungen und die Antragsgestaltung notwendig. Hier wäre es auf jeden Fall wünschenswert, wenn in Zukunft Dinge vereinfacht werden würden.“

Unter einer solchen Vereinfachung könnte sich Berthold „eine wahre Innovation am Markt wie einen QR-Code am Zulassungsschein“ vorstellen. „Nach dem Scanvorgang könnten so alle wesentlichen Daten des Fahrzeugs in Sekunden eingespielt werden, um so für alle Beteiligten Prozesse zu vereinfachen, schneller zu machen und vor allem auch potenzielle Fehlerquellen zu minimieren.“

Krißmer führt „Automatisierungssysteme und Workflows bei Umstellungen, Kündigungen und in der Schadenabwicklung“ ins Treffen. „Der Kunde

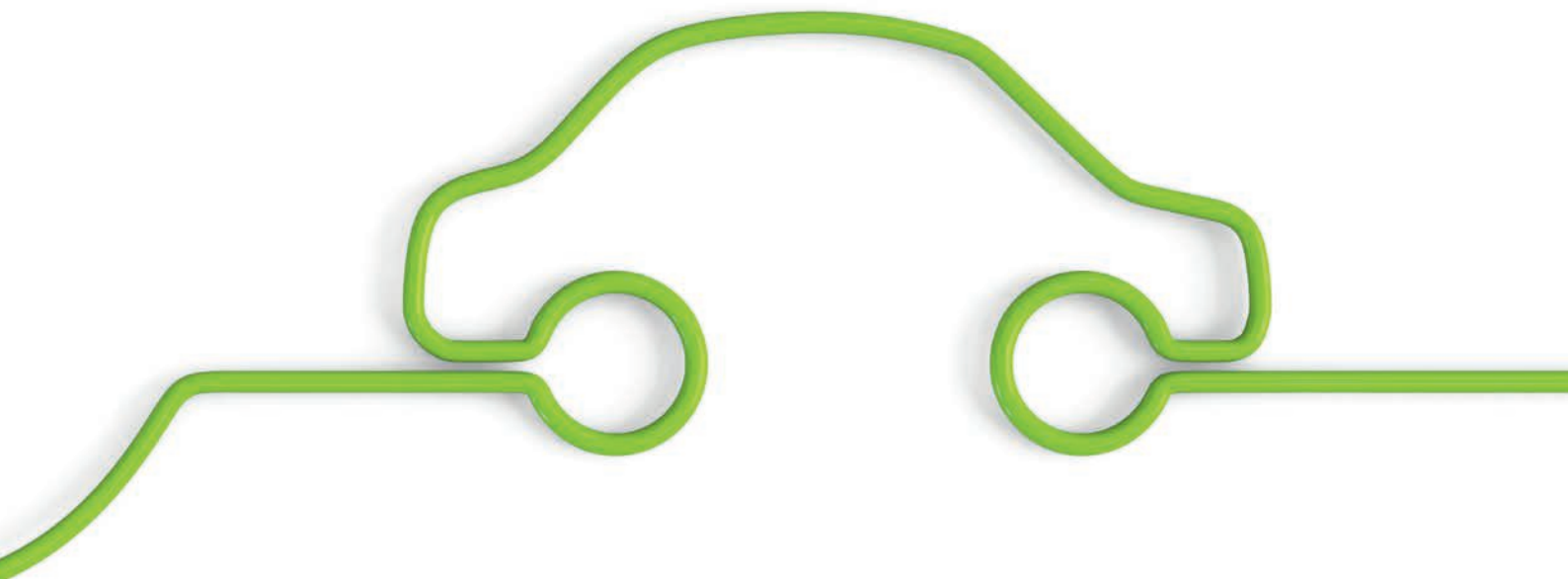
würde besonders im Schadenfall solche Systeme nutzen, wie zum Beispiel eine App, über die er die Schadennummer und Freigabe zur Reparatur etc. bekommt.“

Noch ein weiteres Beispiel führt Krißmer an: Wenn etwa der Makler mit dem Kunden vereinbart, dass die Vollkaskoversicherung automatisch ab dem vierten Versicherungsjahr oder nach Beendigung des Leasingvertrags auf eine Teilkaskoversicherung umgestellt werden soll, „müsste die Wiedervorlage den Vorgang über ein Mail beim Versicherer auslösen, und der Versicherer müsste zum ‚ursprünglich‘ vereinbarten Preis die Umstellung durchführen“.

E-Mobilität ist nichts Exotisches mehr

Ein weiterer Bereich, in dem aus Krißmers Sicht Handlungsbedarf besteht, ist die Elektromobilität. Das Geschäft müsse hier einfacher werden, aus dem „Exotenstatus“ herauskommen und dabei „gute Deckungsinhalte“ wie etwa für Batterieschäden bereithalten – ob es nun um Personen- oder Lastkraftwagen, Mopeds oder Pedelecs geht.

„Die Deckungen beim Versicherer sind noch sehr unterschiedlich, und wichtige Deckungen fehlen in manchen Tarifen“, fügt Krißmer hinzu. „Die Versicherer sollten in der Zwischenzeit die tatsächlichen Schadenpotenziale von E-Fahrzeugen einschätzen können und die Tarife entsprechend gestalten.“ Ebenso müsse die Deckung klar definiert werden, egal, ob es sich um eine gekaufte oder gemietete Batterie handelt. „E-Fahrzeuge sind nun keine Exoten mehr.“ ■



Der Handel als Engpassfaktor im Kfz-Versicherungsgeschäft

Versichert werden können nur Fahrzeuge, die auch verkauft wurden. Und gerade der Fahrzeughandel war eine Branche, die in den letzten beiden Jahren von externen Einflüssen negativ betroffen war. Das VersicherungsJournal sprach dazu mit Erwin Mollnhuber von der Garanta Versicherung.

Von Klaus Schweinegger

Ver sicherungsJournal: Herr Mollnhuber, die Garanta bezeichnet sich selbst als berufsständischer Versicherer. Wie kann man das verstehen?

Erwin Mollnhuber: Die Garanta war zu Beginn ihres Markteintritts in Österreich vor 33 Jahren als Branchenmakler des österreichischen Kfz-Gewerbes tätig. Heute entwickeln wir unsere Versicherungslösungen und Services gemeinsam mit



der Kfz-Wirtschaft. Dafür gibt es mit dem sogenannten Garanta-Beirat ein eigenes Gremium, das mit seinen 19 Mitgliedern aus der Kfz-Wirtschaft darauf achtet, dass die Interessen der Autohäuser und Werkstätten in den Tarifen und Abläufen berücksichtigt werden. Wir haben daher traditionell eine große Nähe zum Fahrzeughandel in Österreich. Diese Erfahrung möchten wir künftig verstärkt auch im Maklergeschäft einbringen.

VJ: Wie haben Sie und Ihre Autohauspartner die letzten beiden Jahre erlebt?

Erwin Mollnhuber: Den ersten großen Schock im Kfz-Handel gab es zu Beginn der Corona-Pandemie, im ersten Lockdown. Das war eine Situation, auf die niemand vorbereitet war. Im Frühjahr 2020 kam es zu Betriebsschließungen im Handel, nur mehr dringende Reparaturen waren möglich. Das hatte natürlich auch Auswirkungen auf den Absatz

im Privatsegment, auf Zulassungen und auf das Versicherungsneugeschäft.

Danach war es eher die Unsicherheit der Konsumenten, ausgelöst durch die wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie, die viele Menschen veranlasste, einen eventuellen Autokauf auf die lange Bank zu schieben. Dazu kam, dass im ersten Lockdown auch die Industrie ihre Produktion eingestellt hatte und es in manchen Bereichen erste Lieferengpässe gab.

VJ: Wie hat sich die Situation im zweiten Corona-Jahr verändert?

Erwin Mollnhuber: Nachdem die Menschen lernten, mit der Pandemie umzugehen, und unterstützt von speziellen Angeboten des Handels, setzte bei vielen die Lust auf ein neues Auto rasch wieder ein. Die volkswirtschaftlichen Daten waren 2021 Erfolg versprechend, Wachstum und Beschäftigung stiegen und es hatte den Anschein, als würde der Markt die Absatzrückgänge der ersten Corona-Monate rasch wieder aufholen können. Dennoch gab es Lieferschwierigkeiten bei einigen Modellen und die Chip-Krise, eine Folgewirkung der ersten Lockdowns, trug das ihre dazu bei. Nichtsdestoweniger sah man zuversichtlich in die Zukunft. Und dann kam der Ukraine-Krieg.

VJ: Wie hat der Krieg die Situation verändert?

Erwin Mollnhuber: Das ging dann sehr schnell. Bald gab es Betriebsschließungen in Russland oder der Ukraine und wir waren in Österreich auch davon betroffen. Einige Zulieferer mussten auf Kurzarbeit umstellen. Dazu kam die Preisexplosion bei den Rohstoffen und bei Energie, die die Inflation befeuerten und zu Verteuerungen bei den →



Endprodukten führten – ein äußerst ungutes Szenario für den Kfz-Handel.

Heute ist es so, dass die Lager vieler Händler leer sind. Kunden, die heute ein Auto kaufen, müssen ein halbes bis ein dreiviertel Jahr auf die Auslieferung warten. Dazu kommt, dass die Preisgarantien nur schwer abgegeben werden können. Gebrauchtwagen sind heute so teuer wie noch nie. Dies hat natürlich auch Auswirkungen auf den Kfz-Handel. So sind die Neuzulassungen bei den Pkw seit dem Jahr 2018 von rund 340.000 auf 240.000 zurückgegangen. Auch wenn es uns bei der Garanta gelungen ist, im Neugeschäft gegen den Trend zu wachsen, erklärt dies, warum der Versicherungsmarkt in diesem Segment rückläufig ist.

**„Corona-Lieferschwierigkeiten – Die Kfz-Branche steht vor gewaltigen Herausforderungen.“
(Erwin Mollhuber)**

VJ: Wie sieht die Zukunft aus?

Erwin Mollhuber: Derzeit gibt es noch zu viele Unsicherheitsfaktoren, um seriös sagen zu können, wann sich die Situation wieder nachhaltig verbessert. Wir müssen auch auf eventuelle weitere Lockdowns vorbereitet sein. Hier haben wir schon im Frühjahr 2020 gesehen, dass sich digitale Beratungs- und Abwicklungsprozesse in Zeiten von Kontaktverboten bewährt haben. Diese gilt es weiter auszubauen. Bis es aber eventuell so weit ist, und wann immer es die Situation zulässt, sollte man dem persönlichen Kundenkontakt den Vorrang geben und auf die Kundenpflege achten, damit man auf einer stabilen Kundenbeziehung aufbauen kann, wenn es wieder nach oben geht. ■

Werbung

**Caritas
& Du**
Wir helfen.

**Unterstützen Sie
jetzt die Nothilfe.**

Der Krieg nimmt kein Ende, das Leid von Millionen Menschen verschlimmert sich stündlich. Die Caritas bleibt vor Ort im Einsatz und versorgt die Menschen mit dem Nötigsten.

Mit 25 Euro spenden Sie ein Nothilfepaket. Ihre Spende sichert Überleben!

Caritas-Konto Erste Bank
Kennwort: Soforthilfe Ukraine
IBAN: AT23 2011 1000 0123 4560
BIC: GIBAATWWXXX

Foto: DANIEL LEAL/AFP picturedesk.com



www.caritas.at/ukraine

Neuwagenzulassungen im Rückwärtsgang

Einer Studie des Beratungsunternehmens EY zufolge schrumpften die Neuzulassungen von Pkw in der EU im März (im Vergleich zum Vorjahresmonat) um 21 Prozent, in Österreich um 30 Prozent. Gegenüber dem Vor-Pandemieniveau (März 2019) ergibt sich bei uns sogar ein Rückgang um 35 Prozent.

Neben der Chipkrise wirkten sich heuer erstmals auch die Folgen des Krieges in der Ukraine und das Fehlen wichtiger Zulieferteile aus, so Experte **Axel Preiss** von EY. Eine Besserung sei nicht in Sicht.

Dabei hätten die insgesamt schwierigen Rahmenbedingungen auch auf Nachfrageseite aktuell noch kaum Auswirkungen: „Steigende Inflation, stockende Konjunktur, extrem hohe Spritpreise – all diese Faktoren könnten sich mittelfristig auf die

Nachfrage auswirken, spielen aktuell aber für die Autobranche noch keine Rolle.“ Derzeit erscheine ein Rückgang der Neuzulassungen in der EU um etwa zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr realistisch, so Preiss. „Der EU-Neuwagenmarkt könnte 2022 auf einen neuen historischen Tiefstand fallen.“

Die Krise bremst zunehmend auch die Absatzdynamik auf dem Wachstumsmarkt für elektrifizierte Neuwagen, gerade bei Plug-in-Hybriden: In Österreich schrumpfte der Markt gegenüber März 2021 um 17 Prozent (davon reine E-Autos: -11 Prozent; Plug-in-Hybride: -30 Prozent). Nichtsdestoweniger kletterte der Marktanteil elektrifizierter Neuwagen hierzulande von 17,3 auf 20,4 Prozent. ■

VERSICHERUNGSJOURNAL spezial

CYBERVERSICHERUNG

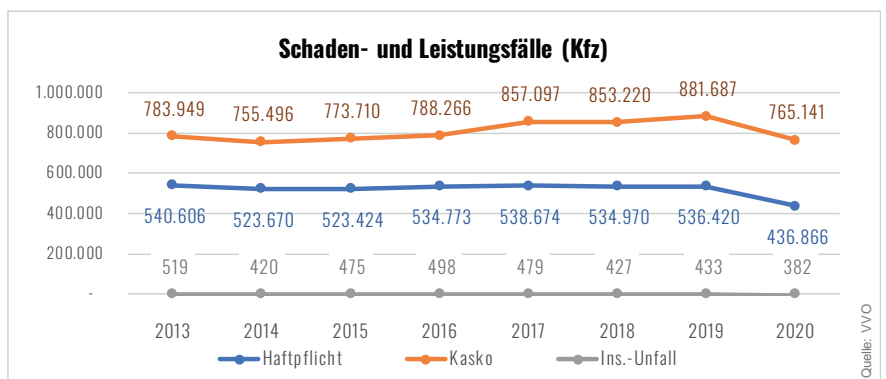
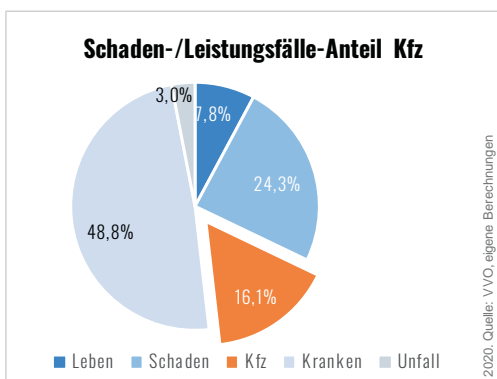
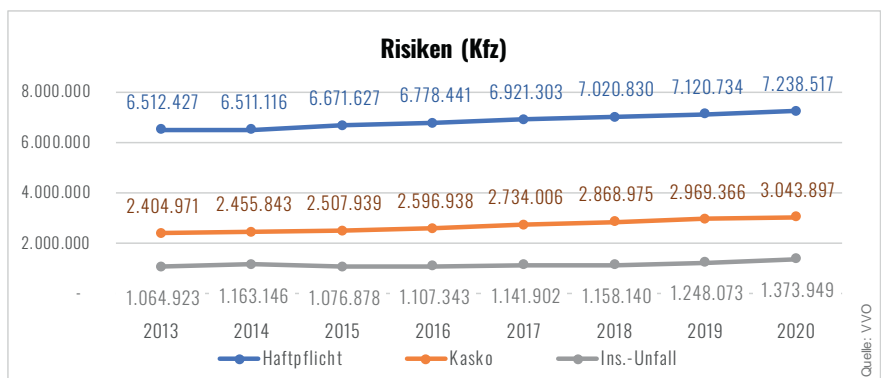
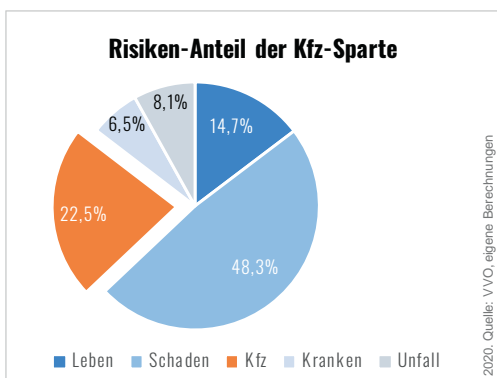
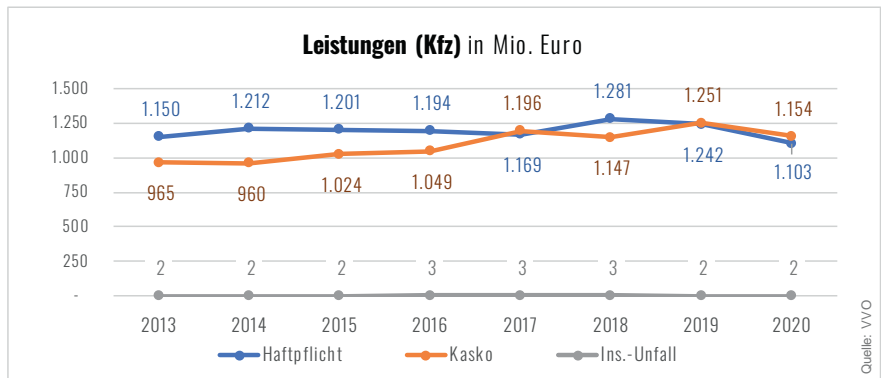
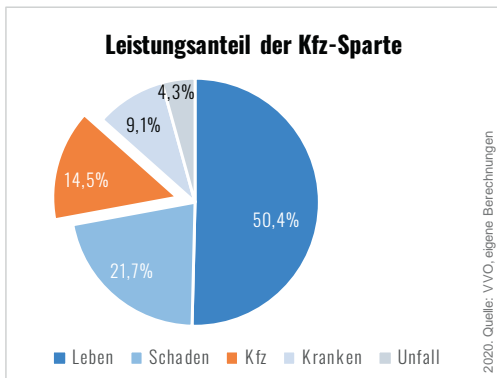
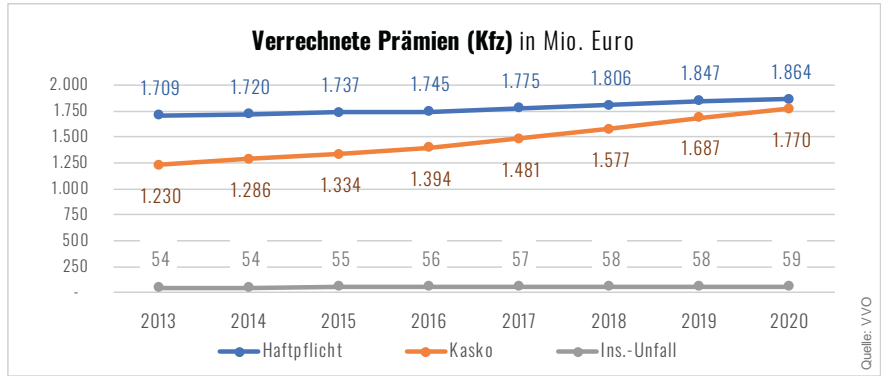
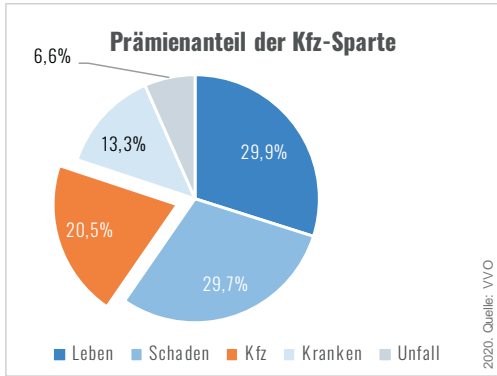
Erscheinungstermin Juni 2022

Anzeigenkontakt

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



Zahlen und Daten



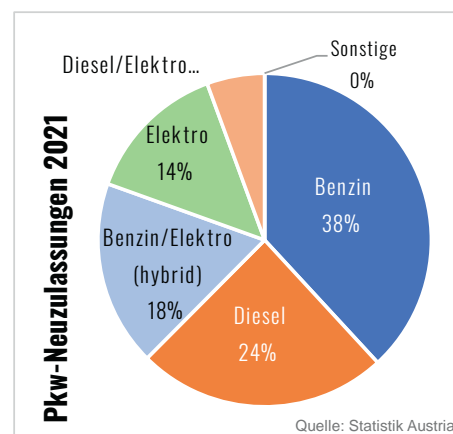
Kfz-Bestand	2018	2019	2020	2021	%*	
Pkw Kl. M1, davon ...	4.978.852	5.039.548	5.091.827	5.133.836	71,2	
Benzin (ohne Flex-Fuel)	2.133.470	2.173.771	2.190.388	2.192.128	42,8	30,4
Diesel	2.776.332	2.772.854	2.762.273	2.717.475	52,9	37,7
Benzin/Elektro (hybrid)	34.086	45.645	68.983	108.978	2,1	1,5
Elektro	20.831	29.523	44.507	76.539	1,5	1,1
Diesel/Elektro (hybrid)	2.463	6.172	14.378	27.996	0,5	0,4
Benzin Flex-Fuel	5.769	5.464	5.190	4.878	0,1	0,1
Benzin/Erdgas (bivalent)	3.177	3.144	2.978	2.801	0,1	0,0
Erdgas	2.365	2.602	2.753	2.654	0,1	0,0
Benzin/Flüssiggas (bivalent)	333	330	330	331	0,0	0,0
Wasserstoff (Brennstoffzelle)	24	41	45	55	0,0	0,0
Flüssiggas	2	2	2	1	0,0	0,0
Krafträder/Kfz, davon ...	847.355	860.758	884.493	909.542	12,6	
Motorräder Kl. L3e	534.643	549.769	570.760	592.688	8,2	
Motorfahrräder Kl. L1e	274.394	272.483	274.455	276.440	3,8	
Vierrädrige Kfz Kl. L7e	20.592	20.656	20.953	21.289	0,3	
Vierrädrige Leicht-Kfz Kl. L6e	11.886	11.524	11.290	11.208	0,2	
Motordreiräder Kl. L5e	2.541	2.816	3.163	3.532	0,0	
Kleinmotorräder Kl. L3e	2.321	2.481	2.747	2.989	0,0	
Dreirädrige Kl.-Krafträder Kl. L2e	978	1.029	1.125	1.396	0,0	
Omnibusse Kl. M2 und M3	10.037	10.148	10.064	10.136	0,1	
Lkw, davon ...	476.327	494.585	512.241	548.033	7,6	
Lkw bis 3,5 t Gesamtgewicht	422.745	440.582	458.253	493.387	90,0	6,8
Lkw über 12 t Gesamtgewicht	42.684	43.494	43.906	44.785	8,2	0,6
Lkw über 3,5 t bis 12 t Gesamtgew.	10.898	10.509	10.082	9.861	1,8	0,1
Weitere Kfz, davon ...	583.025	591.183	600.189	613.423	8,5	
Zugmaschinen	464.429	468.078	472.505	478.695	6,6	
Wohnmobile	28.022	30.136	32.725	36.482	0,5	
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen	24.193	26.274	28.101	30.855	0,4	
Sattelzugfahrzeuge	18.904	19.334	19.393	19.827	0,3	
Motor- und Transportkarren	12.389	12.434	12.523	12.584	0,2	
Erntemaschinen	9.825	9.732	9.598	9.498	0,1	
Sonstige Kraftfahrzeuge	25.263	25.195	25.344	25.482	0,4	
Kraftfahrzeug-Gesamtbestand	6.895.596	6.996.222	7.098.814	7.214.970	100	

* Anmerkung: Die Angabe in der ersten Spalte bezieht sich auf die Pkw/Lkw-Summe, jene in der zweiten auf den Gesamtbestand.

Alle Angaben gelten jeweils zum Jahresende für Österreich. - Quelle: Statistik Austria.

Pkw-Neuzulassungen	2018	2019	2020	2021
Benzin	184.150	176.706	107.771	91.478
Diesel	140.111	126.311	90.909	58.263
Benzin/Elektro (hybrid)	8.353	12.348	25.380	43.051
Elektro	6.757	9.242	15.972	33.366
Diesel/Elektro (hybrid)	1.048	4.157	8.287	13.545
Erdgas	110	421	386	70
Benzin/Erdgas (bivalent)	531	157	21	15
Wasserstoff (Brennstoffzelle)	7	19	14	14
Benzin/Flüssiggas (bivalent)	1	2	-	1
Gesamt	341.068	329.363	248.740	239.803

Quelle: Statistik Austria





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



FAHR FREUDE
Nachhaltig unterwegs mit
starken Versicherungspaketen