

VJ
spezial

Ausgabe 26 / Frühjahr 2024

KFZ- VERSICHERUNG

Mobilität 2040

Kippt die EU das
Verbrenner-Aus für Pkw?

Fast schon disruptiv



VersicherungsJournal.at



GARANTA
VERSICHERUNG

Unterwegs in Richtung Zukunft.

Mit viel Erfahrung und
klarem Blick für die Zukunft
bieten wir verlässlichen Schutz
für jede Lebenslage.

**Persönlich und vertrauensvoll –
gestern, heute, übermorgen.**



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Mobilität wird künftig multimodal sein, der motorisierte Individualverkehr dabei aber weiterhin eine große Rolle spielen. Wie auch immer wir uns künftig von A nach B bewegen werden: Versicherungsschutz wird wichtig bleiben.

In Vorbereitung zu dieser Ausgabe unseres Magazins haben wir deshalb bei einem Round Table mit Branchenexperten aktuelle Entwicklungen in der Kfz- und Mobilitätsversicherung diskutiert. Wir wollten wissen, welchen Stellenwert Versicherungsprodukte abseits von Haftpflicht und Kasko haben und wie man Bewusstsein für die Wichtigkeit beispielsweise einer Lenker- oder einer Kfz-Rechtsschutzversicherung schaffen kann.

In einer zweiten Runde ging es dann um die Frage, welche Möglichkeiten Versicherer für eine möglichst vollständige Absicherung der gesamten Mobilität sehen, ob dies überhaupt notwendig ist, ob man zukünftig Sachen oder Menschen versichern wird und ob das alles preislich darstellbar und für Kunden leistbar bleibt.

Viel diskutiert im Rahmen des Kampfes gegen den Klimawandel ist derzeit das Verbot von Verbrennungsmotoren in neuen Pkw. Während die EU im Sinne ihres „Green Deals“ auf E-Autos setzt, mehren sich Stimmen, das geplante Verbrenner-Aus zu kippen. Wir sehen uns den Stand der Diskussion an und beschäftigen uns außerdem mit dem „Mobilitätsmasterplan“ des Umweltministeriums.

Allerdings: Das Auto bleibt gefragt, und auch wenn der Trend zum E-Auto anhält, werden auch in Österreich vorwiegend Verbrenner neu zugelassen. In unserem Beitrag lassen wir dazu Zahlen sprechen.

Verkehrsunfälle stellen die unerfreulichste Seite der Mobilität dar. Und sie kosten die Versicherungswirtschaft viele Milliarden. Wir beschäftigen uns deshalb mit Ängsten, Unfallursachen und der teilweise fehlenden Absicherung im Fall des Falles.

Und schließlich gehen wir noch auf eine geplante EU-Verordnung ein, die für Ängste unter Oldtimer-Freunden sorgt. Wir haben versucht herauszufinden, ob alten Fahrzeugen wirklich die Zwangsverschrottung droht.

Wie immer darf ich Ihnen wieder eine interessierte Lektüre wünschen.

Fast schon disruptiv	4
Kippt die EU das Verbrenner-Aus für Pkw?	10
Das Auto bleibt gefragt	12
Ängste und Unfallgründe, Absicherung und Lücken	16
Mobilität 2040	20
Unsicherheiten bei geplanter EU-Verordnung	24



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 2024 **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: KI-generiert (AdobeStock), S.3: VÖZ/Woody, S.4: Valerii Apetroaiei (AdobeStock), S.6: Richard Tanzer, S.11: Sergey Kelin (AdobeStock), S.16: Joerch (AdobeStock), S.18: Milan Vasicsek/riskms@o2active.cz (AdobeStock), S.21: upixa (AdobeStock), S.22: Monkey Business Images (AdobeStock), S.24-25: Marc/KI-generiert (AdobeStock)

Fast schon disruptiv

Haftpflicht und Kasko sind die Klassiker – aber welchen Stellenwert haben eigentlich die „Zusatzprodukte“ aus dem Kfz-Versicherungsbiotop? Aus der Lebensversicherung kennt man hybride Produkte – ließe sich ähnliches auch auf die Kfz-Versicherung übertragen? Sechs Fachleute diskutierten am Round Table.

Von Emanuel Lampert



Kfz-Haftpflicht, Kfz-Kasko – das sind die „üblichen Verdächtigen“ beim Autoversichern. Wie sieht es aber mit sonstigen Deckungen wie Insassenunfall-, Lenker- oder Rechtsschutz aus? Die Meinungen über die Notwendigkeit solcher Zusatzprodukte sind ja durchaus durchwachsen, stellte *VersicherungsJournal*-Herausgeber und Round-Table-Moderator **Marius Perger** eingangs fest. Wie wichtig sind sie, wie groß ist die Marktdurchdringung?

„Die Insassen- bzw. Lenkerversicherung hat aus unserer Sicht einen sehr hohen Stellenwert“, hielt **Sergius Kahr**, Leiter der Abteilung Motor/Rechtsschutz bei der Generali, fest. Wenn man einen Unfall erleidet, an dem ein anderer schuld ist, greife die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners; wenn man selbst der Verursacher ist, sehe die Sache anders aus. Daher sei die Insassenversicherung, insbesondere für den Lenkerplatz, wichtig. Nun könne in einem solchen Fall zwar auch eine private Unfallversicherung hilfreich sein. Mit der Insassenunfallversicherung könne man aber den Lenkerplatz unabhängig von der Person, die dort sitzt, absichern. Die Generali biete in diesem Bereich mit dem „Sicherheitspaket“ eine Gesamtlösung an, die auch Rechtsschutz und Assistance umfasse; damit erreiche sie „eine relativ hohe Durchdringung in all diesen Zusatzelementen“.

Die Sensibilisierung hinsichtlich solcher Zusatzabsicherungen „ist richtig und wichtig“, meinte HDI-Vorstandschef **Thomas Lackner**. Abseits der Kasko, der Lackner aufgrund steigender Sachwerte tendenziell wachsende Bedeutung beimisst, hält er den Rechtsschutz für eine wichtige Sparte, da sich das Streitverhalten ändere. Die Insassen- bzw. Lenkerversicherung genieße bei Kunden „wenig Awareness“. Hinzu komme: In einer Zeit generell steigender Haushaltskosten denke man darüber nach, welche Versicherungen man als nötig erachtet. „Da fallen dann gewisse Produkte wahrscheinlich durch den Rost.“ Lackner sieht deshalb zwar „noch Potenzial“, aber auch eine Notwendigkeit, über die Lenkerabsicherung aufzuklären.

Hohe Lebenshaltungskosten, geringes Produktinteresse

Apropos Teuerung: Ist die Kasko den Österreicherinnen und Österreichern deswegen weniger wichtig geworden? Oder gar noch wichtiger? Im aktuellen Umfeld sei es „schwieriger geworden“, sagte **Sabine Berg**, Leiterin der Kfz-Sparte der Wiener Städtischen. Das Auto werde aber „nach wie vor als sehr wichtig empfunden“, es sei ja auch wichtig für den Weg zum und vom Arbeitsplatz, weshalb auch weiterhin kaskoversichert werde – wenngleich

allenfalls früher als bisher von Voll- auf Teilkasko oder Parkschadenversicherung umgestiegen werde. Mit reduziertem Versicherungsumfang unterwegs zu sein, sieht sie kritisch – zumal nicht nur an potenzielle Unfälle gedacht werden müsse, sondern auch an Unwetterschäden, etwa durch Hagel.

Wenn „Zusatzversicherungen“ abseits von Haftpflicht und Kasko als „überflüssig“ empfunden werden, so dürfte das kein rein Kfz-versicherungsspezifisches Thema sein, vermutete Garanta-Geschäftsführer **Erwin Mollnhuber**. Ganz generell sei Versicherung wohl nicht nur ein „Low“- sondern ein „No interest Product“. In der Haftpflicht spiele das zwar keine Rolle, weil sie ohnehin verpflichtend sei. Darüber hinaus bedürfe es aber der Aufklärung im Rahmen der Beratung, insbesondere auch über die Insassenunfallversicherung. Wenn man bedenke, dass nur jede dritte Österreicherin bzw. jeder dritte Österreicher privat unfallversichert ist, bekomme die Insassenunfallversicherung umso mehr Gewicht.

Gerade im Firmen- und Flottengeschäft könnte eine Lenkerversicherung doch eigentlich besonders gefragt sein, kann es doch dort öfters vorkommen, dass unterschiedliche Fahrer am Steuer sitzen, stellte Perger in den Raum. Die Ergo registrierte hier, berichtete **Patrick Rechberger**, Leiter des Makler- und Agenturvertriebs, eine starke Kasko-Nachfrage. Sonstige Produkte wie etwa eine Lenkerversicherung würden hingegen eher nicht aktiv nachgefragt. Wenn solche abgeschlossen werden, dann im Regelfall, weil die Beraterin oder der Berater darauf aufmerksam gemacht hat. Durchaus „verstärkte Nachfrage im Firmensegment“ festzustellen sei aber im Rechtsschutz, zumal bei Verkehrsunfällen eher selten „nicht gestritten wird“.

Wie verhalten sich die Kundinnen und Kunden, wenn sie online Kfz-Versicherungen einkaufen? Wird da eher über das „Pflichtprogramm“ hinausgegangen? Nein, sagte VAV-Vorstandsmitglied **Christian Sipöcz**. Gewählt werde, was dringend gebraucht wird. „Das ist eine Kfz-Haftpflicht, eine Kasko.“ Und in der Kasko sei ein Trend zu bemerken, dass „ein bisschen mehr aufs Geld“ geschaut wird. Tendenzuell werde auch vermehrt zu höheren Selbsthalten gegriffen. Zusätzlich werde höchstens ein Verkehrsrechtsschutz gewählt.

Motivation zu Beratung und Abschluss

Den Vertrieb von Insassenunfallversicherungen, meinte Rechberger, könnte man forcieren, indem man in der Beratung darauf hinweist, dass sie für eine geringe Summe eine verschuldensunabhängige Leistung erbringe. Eine



Unter der Leitung von Herausgeber Marius Perger (zweiter von links) diskutierten (v.l.n.r.) Mag. Sergius Kahr (Generali), DI Christian Sipöcz (VAV), Mag. (FH) Sabine Berg (Wiener Städtische), Mag. Erwin Mollnhuber (Garanta), Ing. Thomas Lackner (HDI) und Patrick Rechberger MSc MBA (Ergo)

Rechtsschutzversicherung ist für ihn ohnehin „ein Must-have, wenn man in ein Fahrzeug steigt“.

Damit beim Abschluss der „klassischen“ Kfz-Versicherungsprodukte die weniger auf dem Radar befindlichen Absicherungen nicht „verlorengehen“, ist in der Beratung – etwa durch Schulungen und Weiterbildung – und auf Kundenseite eine dahingehende Sensibilisierung nötig, „dass auch diese Mitnahmeprodukte durchaus hohe Wichtigkeit haben“, so Lackner.

Bewusstsein zu schaffen, ist auch für Berg das Stichwort, denn an den Kosten werde es eher nicht scheitern: „Eine Insassen- bzw. Lenkerunfallversicherung ist nicht teuer“, betonte sie. Es gehe also um die Sensibilisierung, „dass man sich für ein paar Euro im Monat selbst etwas Gutes tut“.

Kahr glaubt, dass es erforderlich sei, eine „Brücke“ zu schaffen: von der Vorstellung, dass ein Gegenstand versichert wird, hin zu dem Gedanken, dass ein Mensch

versichert wird, nämlich man selbst oder die Person, die man das Fahrzeug lenken lässt – ergänzt durch einen Rechtsschutz, der zur finanziellen Absicherung hinzutritt. Kahr würde darin einen „Bestandteil der Finanzbildung“ sehen.

Sipöcz unterstrich: Die Beratung muss immer bedarfsgerecht sein. Das könne auch heißen, dass eine Kundin oder ein Kunde bewusst auf weitergehenden Versicherungsschutz verzichtet, wenn eine sonst nicht weiter hinderliche Delle am Fahrzeug nicht als störend empfunden wird. Deckung anzubieten und zu bewerben sei eine Sache; die Entscheidung, was versichert wird, treffe aber letzten Endes die Kundin und der Kunde.

Hybride Mobilitätsversicherung?

Mit dem Auto oder dem Fahrrad zum Bahnhof, dann mit dem Zug in die nächste Stadt, dort in den Bus oder auf den Leihroller umgestiegen – das Mobilitätsverhalten ändert

sich, es wird „hybrid“. Wäre es da nicht angezeigt, fragte Perger, den Menschen für die Risiken über die gesamte Mobilitätskette abzusichern, anstatt etwa einzelne Fahrzeuge zu versichern?

„Ich glaube, wir sind in einer Transformationsphase“, antwortete Lackner. Pauschalaussagen werde man nicht treffen können. Nicht zuletzt, weil es „ein deutliches Stadt-Land-Gefälle“ gebe, was den Mobilitätsmix betrifft. Die künftige Entwicklung könnte dahin gehen, dass man „Mobilität kauft, wie man sie braucht“, von Herstellern oder sonstigen Anbietern, schätzte Lackner. Beispiel: Für den Ausflug am Wochenende nimmt man sich ein Cabrio, für einen Transport am nächsten Tag einen Kastenwagen. Da laute dann die Frage: Welche Produkte bieten wir zukünftig an? Es stelle sich auch die Frage, inwieweit sich in einem solchen Szenario Risiken ändern oder verlagern. Für die klassischen Versicherungssparten hat diese Entwicklung nach Lackners Dafürhalten das Potenzial, „fast

schon ein bisschen disruptiv“ zu sein. „Damit müssen wir uns sicherlich auch intensiver beschäftigen.“

Die schon angeschnittene Frage „Versichere ich die Sache oder die Person?“ bedeute ein „grundsätzliches Umdenken“, mit dessen weiterer Entwicklung man sich noch tiefer auseinandersetzen werde müssen, sagte Berg. Auch sie sieht einen klaren Unterschied zwischen Stadt und Land; Autofahren sei in der Stadt „nicht mehr so attraktiv“. Ganz wegzudenken sei es aber trotzdem nicht, weil man mitunter schlicht darauf angewiesen sei – gerade, wenn ein Fahrzeug gebraucht wird, um etwa zum nächsten Bahnhof zu gelangen.

Was die derzeitigen Versicherungsmodalitäten angeht, sieht Berg ein Problem darin, dass z.B. oft davon ausgegangen werden dürfte, dass man das Fahrrad „eh in der Haushaltsversicherung“ gegen Diebstahl versichert hat. Welche Folgen ein Unfall mit Rad, E-Bike, Roller hat und welche Haftungsrisiken in Bezug auf →

Werbung



Neu:
Mit Werk-
stattbonus
10% Kasko-
Rabatt!



Sicher unterwegs sein. Den Kopf frei haben.

MobilER GO! Die flexible Kfz-Versicherung. Mit so viel Schutz, wie Sie brauchen. Starke Leistungen im Bausteinsystem. Serienmäßig: Top-Konditionen und umfassender Schutz für E-Autos.

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

¹ Werkstattbonus: Bei Abschluss einer Kaskoversicherung mit vertraglicher Bindung an das ERGO Partnerwerkstatt-Netzwerk erhalten Sie 10% Rabatt auf die Kasko-Prämie und im Schadenfall Premium-Service bei reduziertem Selbstbehalt. Der Kaskoschaden muss zuerst über die ERGO Website, die ERGO Kundenzone oder den Versicherungsberater gemeldet und das Fahrzeug in einer von ERGO vorgeschlagenen Partnerwerkstatt repariert werden. Andernfalls fallen 10% der Reparaturkosten an, zusätzlich zu den vertraglich vereinbarten Selbstbehalten.



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

ERGO

geschädigte Dritte damit einhergehen, dürfte aber nicht immer bewusst sein, glaubt Berg und plädierte auch hier für Sensibilisierung.

Starke Veränderungen habe es in den letzten Jahren bereits im Bereich der Elektromobilität gegeben, hielt Rechberger fest und sprach von neuen Arten von Schäden. „Der Klassiker ist das gestohlene Ladekabel.“ Vor ein paar Jahren wäre derlei noch gar kein Thema gewesen, ebenso wie etwa Akkuentersorgungskosten.

Wie viel Absicherung ist leistbar?

Wie viel Absicherung kann man überhaupt verkaufen, was ist leistbar? Grundsätzlich sei jetzt schon vieles abgedeckt, hielt Kahr fest. Abgesehen von der Fahrzeug- sei jedenfalls eine Haushaltsversicherung mit breiter Privathaftpflichtversicherung wichtig: So könne man auch die Haftung in anderen Bereichen der Mobilität absichern, egal, ob man auf einem Scooter – sei es der eigene, sei es ein geliehener – unterwegs ist, auf dem Fahrrad oder als Fußgänger. „Das ist zumutbar, es kostet auch kein Vermögen.“ Zusammen mit einer Rechtsschutzversicherung sei damit der eine Teil abgedeckt, der andere betreffe die „persönlichen“ Versicherungen „wie Kranken- und Unfallversicherung – und auch Lebensversicherung, wenn man Familie hat“. All diese Elemente gelte es zu bewerten, grundsätzlich sei das aber je nach Umfang leistbar.

Trotzdem, so Perger, tauchten immer wieder Deckungslücken auf. Er wies auf einen aktuellen Fall hin, in dem ein Einkaufswagen davongerollt war, ein fremdes Auto beschädigt und schließlich Meinungsverschiedenheiten über die Versicherungsdeckung aufgeworfen hatte (www.vjournal.at/-23018.php). Ist also eine „Rundumversicherung“ nötig? Besteht Nachfrage nach so etwas?

Wenn man sich ansieht, was letzten Endes vor Gericht ausgefochten wird, dann handle es sich nur um wenige

Einzelfälle, antwortete Mollnhuber. Er bezweifelt, dass es „sich mit der Prämie ausgehen wird“, wollte man jeden solchen Einzelfall versichern. Aus seiner Sicht geht es darum, eine Basisabdeckung zu haben, die das Wesentliche zu einem günstigen Preis umfasst; weitere Deckungen könne man dann auf Wunsch mit zusätzlichen Bausteinen einschließen. Deckungen, die strittig waren, werde man wohl, „wenn es irgendwie geht“, in jeweils neue Produktgenerationen einzubauen versuchen. Aber „alles“ abzudecken, und das auch noch möglichst günstig, „das geht sich nicht aus“.

„All in“ sei nicht immer das optimale Produkt, fügte Lackner hinzu – zumal die Versicherungsvertriebsrichtlinie (IDD) fordere, die Wünsche und Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden zu eruieren. Ein „All-risk-Paket“, in dem „alles“ versichert ist, sei also auch nicht das, was sich der Gesetzgeber wünscht.

Solche fix geschnürte All-in-Pakete habe es früher einmal in gewissen Konstellationen gegeben, mit der IDD sei das aber passé, pflichtete Sipöcz bei. Und als Besitzer eines älteren Fahrzeugs wolle man ja auch nicht zwingend eine Kaskoversicherung mitabschließen müssen, wie es in einem „holistischen Ansatz“, der alles abdeckt, der Fall wäre. Für Versicherer als wirtschaftlich handelnde Unternehmen gelte überdies: „Wir können nicht alles zum niedrigsten Preis versichern.“ ■

Hinweis: In einem dritten Schwerpunkt befasste sich der Round Table mit dem Themenkomplex Prävention, Verkehrserziehung und -sicherheit sowie dem Beitrag der Versicherungswirtschaft dazu. Einen Bericht darüber lesen Sie demnächst auf versicherungsjournal.at.

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 Mitarbeitenden oder ausgewählte Kundinnen und Kunden kostenlos bestellen.

Bei Interesse wenden Sie sich bitte unter Angabe Ihrer Postadresse und der gewünschten Stückanzahl unter

info@versicherungsjournal.at

an den Verlag. Bitte teilen Sie uns unter dieser Adresse auch etwaige Wünsche bezüglich Adressänderung oder Abbestellung des Magazins mit.



Ideal für
Klein-, Mittel-
und größere
Unternehmen

DIE BETRIEBSVERSICHERUNG DER ALLIANZ

Mein Unternehmen.

Die neue Gewerbe-Lösung.

Für jede Situation der passende Versicherungsschutz:

Von Sach über Betriebsunterbrechung bis zur Haftpflicht.

JETZT NEU: Auch für größere Unternehmen, mit erweiterten Deckungen und erhöhten Versicherungssummen.

UND: Viele bisher anfragepflichtige Deckungen stehen nun standardmäßig im Produkt zur Verfügung.

- ✓ Optimaler Versicherungsschutz für Unternehmen bis € 10 Mio. Jahresumsatz.
- ✓ 1.216 Betriebsarten versicherbar.
- ✓ Sehr viele neue Deckungen fix inkludiert.
- ✓ Spezialdeckungen bzw. -summen optional versicherbar.
- ✓ Verkürzter Antragsprozess.
- ✓ Optimierter Antrags- und Polizzendruck.
- ✓ Vereinfachtes Bedingungsnetzwerk.

→ MEHR INFORMATIONEN BEI IHREM/IHRER KEY ACCOUNT MANAGER:IN

Änderungen, Irrtümer und Druckfehler vorbehalten.

Allianz Elementar Versicherungs-Aktiengesellschaft, Sitz: 1100 Wien, Wiedner Gürtel 9 – 13,
Telefon: 05 9009-0, Telefax: 05 9009- 70000. Eingetragen im Firmenbuch des Handelsgerichts Wien
unter FN 34004g. www.allianz.at. (T23_02/24)



ALLIANZ.AT/MEINUNTERNEHMEN

Kippt die EU das Verbrenner-Aus für Pkw?

Auf EU-Ebene mehren sich die Stimmen, die eine Abkehr vom Verbot fordern.

Von Andreas Dolezal

Eigentlich ist das EU-weite Aus für Verbrennungsmotoren in neuen Personenkraftwagen ab dem 1. Jänner 2035 beschlossene Sache. Die entsprechende EU-Verordnung ist – „im Einklang mit den ehrgeizigen Klimazielen der Union“ – seit Mai 2023 in Kraft. Das Verbot sei ein wichtiger Schritt in Richtung Null-Emission-Mobilität, freute sich der damalige EU-Kommissionsvizepräsident Frans Timmermans.

Die Zukunft gehört aus Sicht der EU-Kommission den Elektro-Autos. Dennoch hat sie zeitgleich mit dem Verbot – sozusagen als Hintertürchen, um die Kritiker zu besänftigen – festgelegt, dass dieses im Jahr 2026 auf seine Wirksamkeit hin überprüft wird. Wirklich in Beton gemeißelt ist das Verbrenner-Aus also noch nicht. Auch die etwa 250 Millionen Pkw mit Benzin- und Dieselmotoren, die derzeit auf Europas Straßen unterwegs sind, genießen Bestandsschutz und dürfen (wie alle bis 2034 neu zugelassenen Verbrenner-PKW) über das Jahr 2035 hinaus betrieben werden.

Zuspruch der Käufer schwindet

Jahrzehntelang setzte die Autoindustrie auf Verbrennungsmotoren. Der Erfolg gibt ihnen grundsätzlich Recht. Mit ihren Benzin- und Dieselmotoren gelten europäische Hersteller als Weltmarktführer. Den Trend zum Elektro-Auto, vor allem zu kleinen und leistbaren, haben sie jedoch zu spät erkannt. Chinesische Hersteller laufen ihnen, in Europa sowie im wichtigen Absatzmarkt China, den Rang ab. Im Rest der Welt spielen Elektro-Autos ohnehin eine untergeordnete Rolle.

Von den in Österreich verkauften E-Autos finden nur etwa 20 Prozent private Käufer. Der überwiegende Anteil geht an Firmen bzw. deren Mitarbeiter, die von Steuervorteilen profitieren. Dieser Markt scheint jedoch gesättigt. Ohne steuerliche Vorteile sind E-Autos für die breite Masse an Autofahrern augenscheinlich zu unattraktiv.

Oder, trotz Förderungen, schlichtweg zu teuer. Oftmals mangelt es auch an der erforderlichen Ladeinfrastruktur, besonders in Städten. Neuerdings häufen sich Berichte über hohe Reparaturkosten von E-Autos. Alles in allem schwindet der Zuspruch.

Kehrtwende der Politik

Übereinstimmenden Berichten zufolge nannte Martin Weber, Vorsitzender der Europäischen Volkspartei EVP, das Verbot für Verbrennungsmotoren einen schweren industriepolitischen Fehler, von dem China profitiere. Seiner Ansicht nach soll die Entscheidung nach den Europawahlen „geheilt“ werden.

Sogar EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen betonte im Februar 2024, dass sowohl Technologie-Offenheit als auch Wahlmöglichkeiten für Verbraucher weiterhin bestehen sollen. Ebenso solle die Industrie weiterhin wählen können, in welche Mobilität der Zukunft sie investiert. Diese Kehrtwende ist umso erstaunlicher, als die Basis für das Verbrenner-Aus, Europas visionärer Grüner Deal, aus der Feder der Kommissionspräsidentin stammt und das Leuchtturmprojekt ihrer Amtszeit werden sollte.

Wahlgeplänkel oder echter Meinungsumschwung?

Im Vorfeld der nahenden Europawahlen hat die EU-Kommission bereits einigen Berufs- und Interessengruppen Zugeständnisse gemacht, beispielsweise den Bauern und zuletzt großen Unternehmen mit dem Entschärfen der EU-Lieferketten-Richtlinie. Die neu aufkeimende Diskussion über das Verbrenner-Aus reiht sich hier nahtlos ein.

Wie viel davon echter Meinungsumschwung ist, oder ob es nur Lippenbekenntnisse sind, die bei der Wahl Stimmenanteile retten sollen, bleibt abzuwarten. Standort- und industriepolitisch wäre ein Überdenken des Verbrenner-Verbots gerechtfertigt. ■



Das Auto bleibt gefragt

Die Entwicklung des Kfz-Bestands, der Zulassungen und der Lenkberechtigungen: Österreich präsentiert sich weiter als Land, das Wert auf motorisierte Mobilität legt, gerade auch mit dem eigenen Pkw.

Von Emanuel Lampert

Die großen Autokonzerne der Welt sind 2023 in Summe gut gefahren, zumindest auf den ersten Blick: Hohe Neuwagenpreise und ein Absatzwachstum von sieben Prozent bescherten „Rekordumsätze und -gewinne“, berichtet EY. Die im April veröffentlichte Analyse des Beratungsunternehmens basiert auf Zahlen von BMW, Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mazda, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Renault, Stellantis, Suzuki, Tesla, Toyota und (ohne Joint-Venture-Gesellschaften in China) Volkswagen. Untersucht wurde jeweils das Gesamtgeschäft der Gruppen samt etwaiger Finanzdienstleistungen.

Der Gesamtumsatz stieg demnach um 13,7 Prozent auf 2,05 Billionen Euro, der Gewinn um 15,3 Prozent auf 176,09 Milliarden Euro. Es gibt aber ein Aber: Ein wichtiger Grund für das dicke Plus sei ein schwacher Yen gewesen, der den Japanern zusammen plus 22 Prozent Umsatz und plus 65 Prozent Gewinn brachte. Für die deutschen Hersteller habe es zusammen hingegen „nur“ sieben Prozent mehr Gewinn gegeben, für die US-Konzerne insgesamt gar einen Gewinnrückgang von 29 Prozent. Und: Im vierten Quartal trübte sich das Bild ein; der globale Umsatz sei nur noch um neun Prozent gestiegen, der Gewinn um fünf Prozent geschrumpft.

2023 habe sich denn auch deutlich herauskristallisiert, sagte Axel Preiss, Leiter Advanced Manufacturing & Mobility bei EY, „vor welchen Herausforderungen der Markt steht“. Dazu gehört EY zufolge unter anderem eine schwächelnde Konjunktur: Der Neuwagenabsatz 2023 (etwa 66 Millionen Pkw) sei weit unter Vor-Pandemie-Niveau (2019: knapp 76 Millionen) geblieben. Preiss: „Eine Verbesserung der Konjunktur, die die Nachfrage ankurbeln könnte, ist derzeit nicht absehbar.“ Auch seien die aktuellen Gewinne fast ausschließlich Verbrennern zu verdanken. „Bis die Branche mit Elektroautos echtes Geld verdient, wird es noch dauern“, so Preiss.

Ihm zufolge versuchen derzeit immer mehr Hersteller, den Verkauf mit Preissenkungen, Rabattaktionen, Finanzierungsangeboten und Sondermodellen anzukurbeln. „Es geht wieder zurück zu altbewährten Wegen – Differenzierung über den Preis, auch im Elektrosegment.“

Österreich: 2023 wieder mehr Pkw-Neuzulassungen

Und in Österreich? Nachdem die Anzahl der Pkw-Neuzulassungen laut Statistik Austria 2022 noch um 10,3 Prozent gesunken war, machte das vergangene Jahr diese Delle mit einem Plus von 11,2 Prozent auf 239.150 Stück fast komplett wieder wett. Nichtsdestoweniger blieb 2023 um 27,4 Prozent unter dem Niveau von 2019.

Für alternative Antriebe meldet die Statistik Austria spürbaren Schub: 47.621 rein elektrisch betriebene Pkw wurden neu zugelassen (+39,4 Prozent gegenüber 2022). Merklich mehr Neuzulassungen gab es auch bei Hybrid-Pkw (Benzin-Hybrid: 52.967; +30,1 Prozent; Diesel-Hybrid: 14.619; +8,9 Prozent). „Dem langjährigen Trend entsprechend“, entwickelten sich dagegen die Neuzulassungen bei den klassischen Verbrennern rückläufig: Bei Benzinern sank ihre Anzahl auf 77.354 (-1,5 Prozent), bei Diesel-Pkw auf 46.568 (-3,2 Prozent).

Die großen Treiber der Elektro-Pkw-Neuzulassungen waren juristische Personen, Firmen und Gebietskörperschaften: Auf sie entfielen 79,4 Prozent, die restlichen 20,6 Prozent auf private Halter. Diesel-Pkw wurden zu 19,6 Prozent, Benzin-Pkw zu 43,3 Prozent von Privaten neu zugelassen.

Leichtes Plus bei Gebrauchten

Als „leicht positiv“ beschreibt die Statistik Austria die Bewegung bei den Pkw-Gebrauchtzulassungen: 757.981 Stück bedeuten plus 0,9 Prozent gegenüber 2022. Auch hier gilt: Es wurden weniger Benziner (inklusive Flex-Fuel: 283.553; -1,1 Prozent; Anteil: 37,4 Prozent) und Diesel

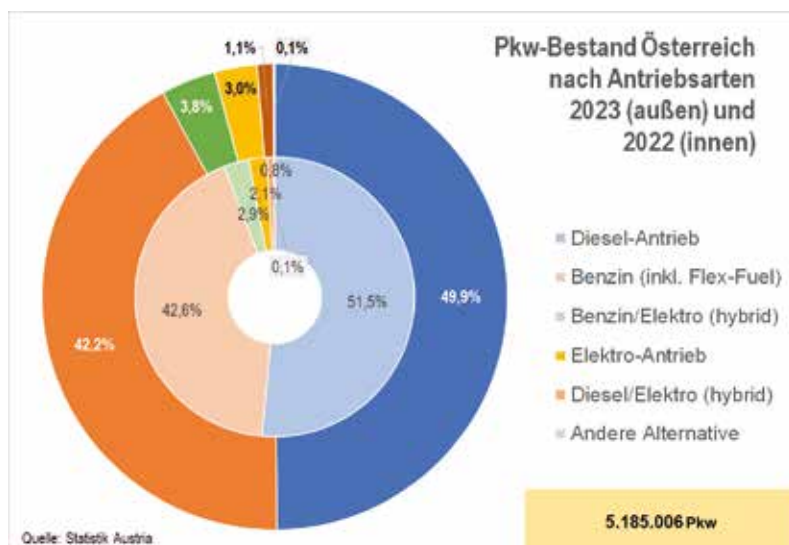
(408.718; -0,8 Prozent; Anteil: 53,9 Prozent) zugelassen. Klar nach oben zeigte die Kurve – freilich von niedrigem Niveau aus – für alternativ betriebene Gebrauch-Pkw. So gab es zweistellige Zuwachsraten sowohl für Elektro (19.336; +15,2 Prozent; Anteil: 2,6 Prozent) als auch Benzin- (33.327; +24,9 Prozent; Anteil: 4,4 Prozent) und Diesel-Hybride (12.403; +50,3 Prozent; Anteil: 1,6 Prozent).

Kfz-Bestand wächst weiter

Alles in allem waren Ende 2023 bundesweit 7,340 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen (+1,0 Prozent gegenüber 2022). Die drei größten Kategorien waren Pkw (5,185 Millionen; +0,7 Prozent), Motorräder (Klasse L3e; 636.786; +3,2 Prozent) und Lkw mit bis zu 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (Klasse N1; 507.996; +1,9 Prozent).

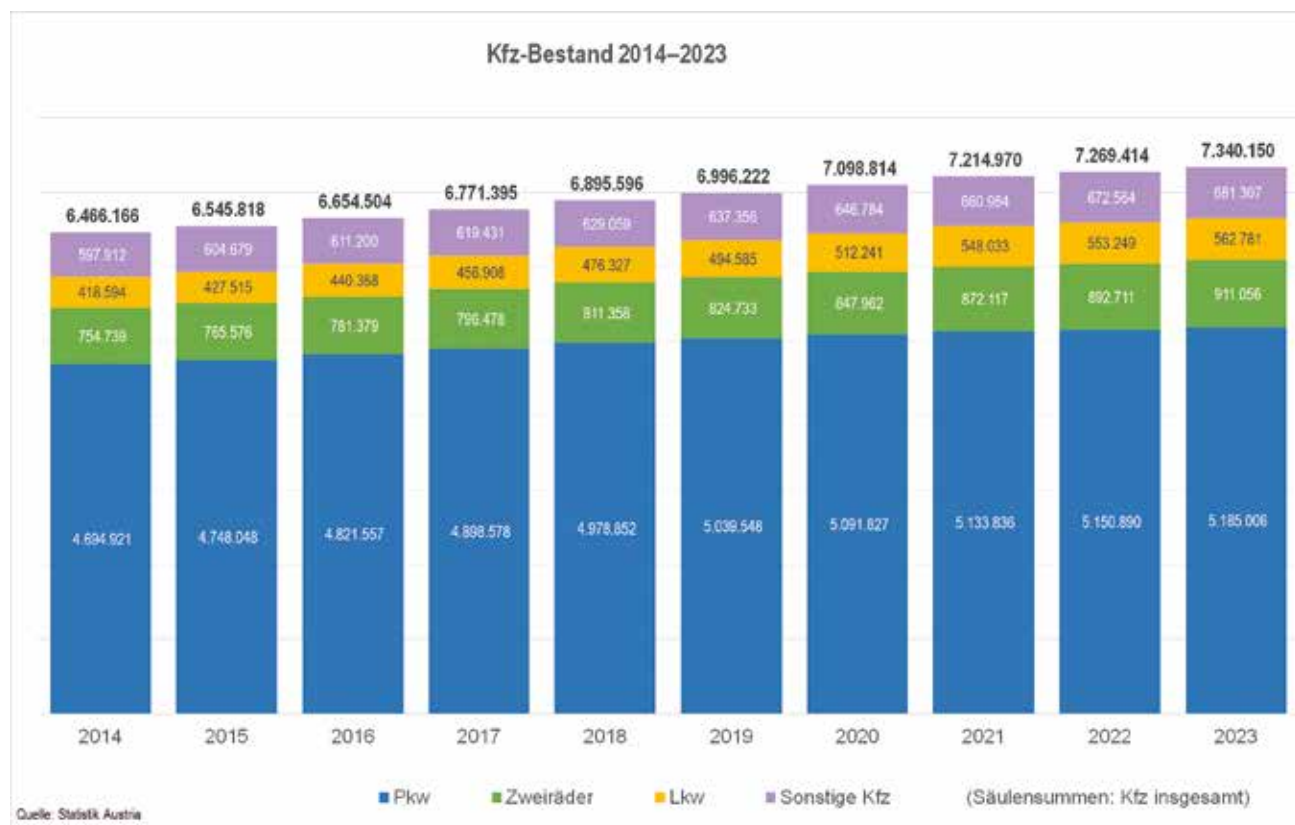
Führerscheine und Lenkberechtigungen

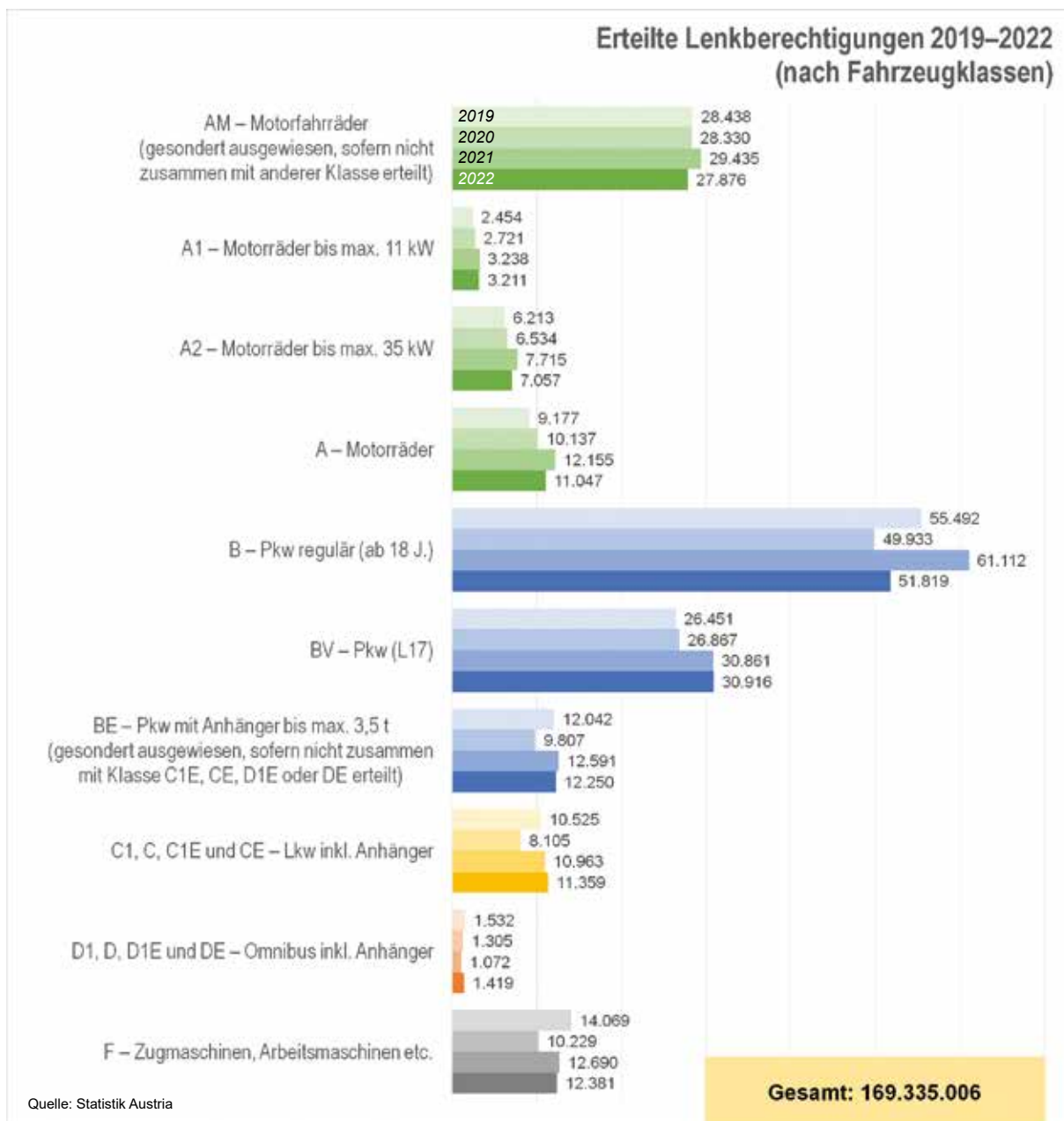
Wie steht es um das Interesse an Führerscheinen? 2022 – neuere Daten hat die Statistik Austria noch nicht



veröffentlicht – wurden über alle Fahrzeugklassen hinweg 154.974 ausgestellt. Das sind zwar um sieben Prozent weniger als 2021, aber mehr als vor der Pandemie (2019: 151.477).

Der „reguläre“ Erwerb von B-Führerscheinen ab dem Alter von 18 Jahren ging 2022 um 15 Prozent auf 51.819 zurück und erreichte den zweitniedrigsten Wert seit Beginn der digitalen Aufzeichnungen 2006. Den niedrigsten Wert hatte es im Coronajahr 2020 gegeben (49.933).





Dafür setzte sich der Trend zum „L17“-Führerschein fort, wenn auch nur mit einem marginalen Anstieg auf 30.916 (+0,2 Prozent) und damit auf den höchsten Wert seit 2006. „2022 erwarben somit bereits 37 Prozent der Pkw-Führerscheinneulinge die B-Klasse in Form eines L17-Führerscheins, vor zehn Jahren waren es nur 26 Prozent“, stellt die Statistik Austria fest.

Nicht zu verwechseln sind Führerschein und Lenkberechtigung: Der Führerschein kann bekanntlich Lenkberechtigungen für mehr als nur eine Fahrzeugklasse enthalten. Derer wurden 2022 insgesamt 169.335 erteilt. Das bedeutet zwar einen Rückgang um 6,9 Prozent gegenüber 2021, andererseits liegt der Wert deutlich über jenen der

Jahre davor (2020: 153.968; 2019: 166.393; 2018: 162.989). Das letzte Mal wurden 2014 mehr Lenkberechtigungen erteilt (169.815).

Wie groß das Interesse am eigenen Auto ist, wird im aktuellen „Mobilitätsbarometer“ von Europ Assistance erkennbar, für das im Dezember 2023 und Jänner 2024 in Österreich 1.000 Personen im Alter ab 18 Jahren befragt wurden. 86 Prozent gaben an, ein eigenes Auto zu besitzen, 27 Prozent der Haushalte haben mehr als eines. 71 Prozent der Autobesitzer ist ihr Fahrzeug so wichtig, dass sie auch in Zukunft an diesem Besitz festhalten möchten. 40 Prozent wollen „definitiv“ nicht auf das eigene Auto verzichten. ■

Mit unseren Partnern bleiben wir immer in Verbindung.



KR Gerhard Heine
Leitung Partnervertrieb

Unseren Partnern stehen wir österreichweit mit exzellentem Service zur Seite. Im persönlichen Gespräch, telefonisch und natürlich auch online.

#einesorgeweniger

Ihre Sorgen möchten wir haben.

WIENER
STÄDTISCHE
VIENNA INSURANCE GROUP

Ängste und Unfallgründe, Absicherung und Lücken

Knapp 35.000 Unfälle ereigneten sich 2022 im Straßenverkehr. Unachtsamkeit, Ablenkung, Vorrangverletzungen, Rotlichtmissachtung gelten als häufigste Ursachen. In der Kfz-Haftpflicht liefen 1,29 Milliarden Euro an Versicherungsleistungen auf, in der Kasko 1,51 Milliarden.

Von Emanuel Lampert

Das überrascht dann doch ein wenig: Laut einer Umfrage von Autoscout24 setzen sich rund neun von zehn österreichischen Autofahrern mit der einen oder anderen Sorgenfalte ans Lenkrad. Angstfrei zeigen sich bloß zwölf Prozent – und hier besonders die älteren Fahrer: Unter den 50- bis 65-Jährigen sagen 19 Prozent, generell keine Angst zu verspüren, wenn sie am Steuer sitzen. Unter den 18- bis 29-Jährigen geben sich lediglich sechs Prozent angstfrei.

In der von Innofact im Dezember 2023 unter 500 Personen im Alter von 18 bis 65 Jahren durchgeführten Umfrage gab mehr als die Hälfte (59 Prozent) an, Befürchtungen zu hegen, Fußgänger zu übersehen, die plötzlich auf die Straße springen. Es gibt auch Befürchtungen der Art, andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel nicht zu sehen (56 Prozent), einen Unfall mit einem Radfahrer zu haben (46 Prozent) oder einem Geisterfahrer zu begegnen (45 Prozent). Rund je ein Drittel sorgt sich



davor, dass man ein Tier überfahren oder ein Reifen plätzen könnte.

Unter Frauen seien derlei Befürchtungen häufiger anzutreffen als bei Männern, berichtet Autoscout24. Die Sorge vor einem Unfall mit einem Radfahrer teilen beispielsweise 53 Prozent der Frauen, aber nur 39 Prozent der Männer. Unterschiedlich ausgeprägt sind die Befürchtungen auch bei anderen Problemfeldern wie Tieren auf der Fahrbahn (Frauen: 40 Prozent; Männer: 23 Prozent) oder engen Parkhäusern (Frauen: 21 Prozent; Männer: 8 Prozent).

„Wer Kinder im Haushalt – und damit auch immer wieder im Auto – hat, hat verständlicherweise ebenfalls mehr Angst auf der Straße“, fügt Autoscout24 hinzu. „Für den höchsten Angstpegel unter den befragten Eltern sorgen wiederum die Fußgänger (69 Prozent), aber auch Geisterfahrer (57 Prozent).“

Die Angst vor der eigenen Vergesslichkeit ist derweil weit weniger verbreitet als jene vor anderen

Verkehrsteilnehmern: Nur vier Prozent fürchten sich davor, sich nicht mehr daran zu erinnern, wo sie ihr Auto abgestellt haben. Enge Parkhäuser bereiten in Summe ebenfalls vergleichsweise wenigen Befragten Kummer (14 Prozent), ähnliches gilt für Marderschäden (10 Prozent).

Knapp 35.000 Verkehrsunfälle

Tatsächlich ereignet haben sich im österreichischen Straßenverkehr zuletzt (2022) 34.869 Unfälle mit Personenschaden, geht aus Daten der Statistik Austria hervor. Der Kreis der einbezogenen Verkehrsarten wird hierbei weit verstanden: Er umfasst neben Kraftfahrzeugen gemäß Kraftfahrgesetz (§ 3) auch Straßenbahn, Eisenbahn, Fahrrad, Fußgänger und andere Verkehrsarten. Verletzt wurden bei diesen Unfällen 43.262 Personen, getötet 370.

Fast zwei Drittel aller Unfälle (64,7 Prozent) passierten im Ortsgebiet, 35,3 Prozent im Freiland. →

Werbung

**IMMER FÜR
SIE DA.**

Unsere regionalen Maklerbetreuer_innen sind für Sie da – mit Fachwissen und Herzblut – immer und überall.

UNS GEHT'S UM SIE





Unterscheidet man nach Art der Straße, geschahen 29,3 Prozent auf Landesstraßen B, 19,5 auf anderen Landesstraßen, 5,0 auf Autobahnen, 0,7 auf Schnellstraßen und die übrigen 45,4 Prozent auf sonstigen Straßen.

Unfallursachen

Bei den allermeisten Unfällen (88,8 Prozent) wurde ein Fehlverhalten beteiligter Personen als (vermutliche) Hauptursache identifiziert – ob Ortsgebiet (90,6) oder Freiland (85,6), macht dabei wenig Unterschied.

Worin bestand das Fehlverhalten? Bei drei von zehn Unfällen (29,3 Prozent von 34.869) waren Unachtsamkeit und Ablenkung im Spiel, fast ebenso oft Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern) und Missachtung roter Ampeln (25,2). Danach folgen

- nicht-angepasste Geschwindigkeit (13,4),
- fehlender Sicherheitsabstand (10,9),
- Missachtung von Ge- und Verboten (5,1) sowie
- Fehlverhalten von Fußgängern (2,7) und
- Überholmanöver (2,3).

Eine körperliche Beeinträchtigung war nur in jedem zehnten Fall maßgeblich (Alkohol, Drogen, Medikamente: 7,4 Prozent; Übermüdung: 1,2; gesundheitliche Beeinträchtigung: 1,5). Fahrzeugspezifische Gründe, sprich technische Defekte oder eine mangelnde

Ladungssicherung, galten in den wenigsten Fällen (1,0 Prozent) als Hauptursache.

Über 10.000 Fahrradunfälle

Was die Statistik Austria hervorhebt, ist das Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Radfahrern: Die Zahl der Verletzten sei auch 2022 weiter gestiegen und habe erstmals einen fünfstelligen Wert (10.871) erreicht.

33 Prozent aller verletzten Radfahrer waren mit einem E-Bike unterwegs, 2019 betrug der entsprechende Wert lediglich 18 Prozent. Das Durchschnittsalter der verletzten E-Biker betrug 46,5 Jahre und war damit niedriger als 2019 (53 Jahre). Etwas abgenommen hat auch der Verletzungsgrad der E-Biker: 2019 waren 31 Prozent aller verletzten E-Biker schwer verletzt, 2022 26 Prozent.

Beim Versichern sogenannter „Mikromobilität“ scheint es im Übrigen „Luft nach oben“ zu geben. Dies lässt sich aus dem „Mobilitätsbarometer“ von Europ Assistance ablesen. Das Institut Ipsos Public Affairs hat hierfür im Dezember 2023 und Jänner 2024 in mehreren EU-Staaten Personen ab einem Alter von 18 Jahren zu deren Mobilitätsgewohnheiten befragt, darunter auch 1.000 in Österreich.

70 Prozent hierzulande gaben zu Protokoll, mindestens ein Fahrrad zu besitzen. 63 Prozent haben ein „normales“, 24 Prozent ein Elektrofahrrad. Die Hälfte (50 Prozent) der

„Mikromobilitätsnutzer“ (Elektrofahrräder, Scooter etc.) gab an, für den Fall eines Unfalls in irgendeiner Form versichert zu sein.

2,8 Milliarden Euro Kfz-Versicherungsleistungen

Kfz-haftpflichtversichert waren 2022 nach Daten des Versicherungsverbandes (VVO) österreichweit 7,54 Millionen Risiken, kaskoversichert 3,17 Millionen; dazu kamen 1,63 Millionen Risiken in der Kfz-Insassenunfallversicherung.

Die weitaus meisten Schaden- und Leistungsfälle waren in der Kaskoversicherung zu verzeichnen, nämlich 854.805; in der Kfz-Haftpflicht waren es etwas mehr als halb so viele (469.187), in der Insassenunfallversicherung nur sehr wenige (414). In Euro ausgedrückt, beliefen sich die Versicherungsleistungen 2022 in der Kfz-Versicherung insgesamt auf 2,81 Milliarden. Davon entfielen 1,51 Milliarden auf die Kasko- und 1,29 auf die Haftpflichtversicherung.

Für 2023 hat der VVO noch keine Daten über Schadenvolumina in der Kfz-Versicherung veröffentlicht. Billiger ist die Schadenerledigung, Stichwort Inflation, aber jedenfalls nicht geworden. Das bestätigt nicht zuletzt ein Blick auf den Kfz-Haftpflicht-Versicherungsleistungspreisindex (KVLPI). Er bildet die durchschnittliche Preisentwicklung der wichtigsten Versicherungsleistungskomponenten ab, die in der Kfz-Haftpflichtversicherung entstehen. Der von der Statistik Austria regelmäßig für den VVO erstellte Index kann bei vertraglichen Prämienanpassungsklauseln als Maßstab für Prämienänderungen dienen.

Für die Zwecke des KVLPI wird 2016 als Basisjahr mit 100 Punkten angesetzt. Schon im Jahr 2022 hatte er sich um deutliche 7,3 Prozent deutlich nach oben bewegt und 123,2 Punkte erreicht. 2023 ging er noch einmal kräftig nach oben und stieg im Jahresschnitt um 8,2 Prozent auf 133,3 Punkte. Er legte damit auch stärker zu als die „normale“ Inflation nach VPI, die 7,8 Prozent betragen hatte. ■

Werbung



HDI

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

FAHR FREUDE

Nachhaltig unterwegs mit
starken Versicherungspaketen



IGWS | Gesellschaft für
Verbraucherstudien GmbH



**TOP
KUNDEN
ZUFRIEDENHEIT
KFZ-VERSICHERER**

TOP 5 von 20 Unternehmen
Befragung 02/2024, igws.at/77372

News

Mobilität 2040

Mobilität im Wandel: Aber wie? Seine Vorstellungen, wie sich Österreich in Zukunft fortbewegt, hat das zuständige Ministerium in einem „Mobilitätsmasterplan“ skizziert. Der motorisierte Individualverkehr spielt darin zwar immer noch eine bedeutende Rolle. Ein eigener Pkw oder Führerschein soll aber kein Muss mehr sein.

Von Emanuel Lampert

Jänner 2040, das Ziel ist erreicht: Wir gestalten unser Leben und Wirtschaften so, dass zukünftige Generationen ein gutes Leben in einer intakten Umwelt führen können, ohne dabei von Kohle, Öl, Erdgas oder Atomkraft abhängig zu sein. Der österreichische Weg zu einem nachhaltigen, klimaneutralen, sicheren, resilienten, gendgerechten, sozialen und wirtschaftsverträglichen Mobilitätssystem 2040 war erfolgreich.“

Mit diesen Worten leitet das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie seinen 2021 publizierten „Mobilitätsmasterplan 2030“ ein. Darin zeichnet es einen „Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor“ und beschreibt, wie es sich die Mobilität in Österreich 2040 – getreu dem Ziel der „Klimaneutralität 2040“ im Verkehrssektor – vorstellt und wie dieses Ziel zu erreichen wäre.

Individualverkehr stark, aber reduziert

Im Personenverkehr ortet das Ministerium „durch neue Technologien und Mobilitätsservices ein großes Potenzial für Verlagerungen von Pkw-Fahrten zu einer neuen Form der Multimodalität“.

Nach zurückgelegten Personenkilometern soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 70 Prozent 2018 auf 54 Prozent 2040 sinken, der öffentliche Verkehr von 27 auf 40 Prozent zulegen, die „aktive Mobilität“ – sprich Gehen und Radfahren – von 3 auf 6 Prozent, all dies „mit verbesserter Infrastruktur, besserer Angebotsqualität und den entsprechenden Rahmenbedingungen“.

Güterverkehr von der Straße auf die Schiene oder Wasserwege zu verlagern, wird auf kurzen bis mittleren Strecken als schwer – bzw. nur in spezifischen Marktsegmenten – möglich eingestuft. Unter anderem der Umstieg auf ein nachhaltiges Energiesystem lasse aber einen Rückgang schienenaffiner Transporte erwarten, etwa bei Mineralöltransporten. Die „Rollende Landstraße“ wiederum sei auch auf kurzen Strecken „effizient einsetzbar“ und auch für Kleinunternehmen geeignet.

Zu beachten sei, dass 80 Prozent der Transportleistungen im Schienengüterverkehr in Österreich grenzüberschreitende Verkehre betreffen. Wenn Österreich hier also „isoliert“ handelte, würde sich der „Modal Split“ weniger stark ändern als bei einem Vorgehen im „EU-Gleichklang“. In letzterem Fall könnte die Schiene von 31

Personenverkehr: „Modal Split“ nach Personenkilometern	2018	2040
Motorisierter Individualverkehr	70 %	54 %
Öffentlicher Verkehr	27 %	40 %
Aktive Mobilität (Gehen, Radfahren)	3 %	6 %

Quelle: BMK, Mobilitätsmasterplan 2030

Personenverkehr: „Modal Split“ nach Wegen	2018	2040
Motorisierter Individualverkehr	61 %	42 %
Öffentlicher Verkehr	16 %	23 %
Aktive Mobilität: Rad	7 %	13 %
Aktive Mobilität: zu Fuß	16 %	22 %

Quelle: BMK, Mobilitätsmasterplan 2030



Prozent der Tonnenkilometer auf 40 wachsen – was rund 35 Milliarden Tonnenkilometer entspräche –, im Alleingang nur auf 34 Prozent.

Verkehr vermeiden „ohne Verzicht“

Nach Angaben des Ministeriums ist der „Aufwand zur Deckung der Mobilitätsbedürfnisse in Form zurückgelegter Personenkilometer“ in den letzten 20 Jahren um mehr als 30 Prozent gestiegen, die Güterverkehrsleistung um mehr als 70 Prozent.

Um das bisherige Niveau bis 2040 annähernd zu halten, sei Verschiedenes nötig: Die Personenverkehrsleistung müsse annähernd konstant gehalten werden. „Durch das

Bevölkerungswachstum entspricht das einer leichten Reduktion der Verkehrsleistung von bisher 35,4 auf etwa 33,2 Kilometer pro Person und Tag.“ Und im Güterverkehr müssten Wirtschaftsentwicklung und Gütertransportaufwand entkoppelt werden. „Bei einem angenommenen Wirtschaftswachstum von 40 Prozent bis zum Jahr 2040 ist es das Ziel, dass die Güterverkehrsleistung nur moderat um bis zu 10 Prozent zunimmt.“

Gelingen soll das unter anderem mit entsprechender Raumplanung. Das bedeute eine langfristige Strukturtransformation, weshalb bereits jetzt Raumordnungs- und Verkehrsregelungen wichtig seien, „die frühzeitig verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen schaffen, um nicht durch weitere Zersiedelung Mobilitätswänge fortzuschreiben“. Ein weiterer Faktor: Investitionen – in Bahnverkehre mit überwiegend regionalem Nutzen, aktive Mobilität, Haltestellen, Park&Ride-Anlagen, Lärmschutz.

Verkehr vermieden werden könne auch durch Maßnahmen wie Attraktivierung von Ortszentren, Einfahrtsbeschränkungen oder den Ersatz der „monomodalen“ Verpflichtung zum Bau von Kfz-Stellplätzen durch die Umsetzung eines „multimodalen klimafreundlichen Mobilitätsmanagements“. Dem Arbeitsmodell

Güterverkehr: Modal Split nach Tonnenkilometern	2018	2040*
Straße	67 %	63 % (57 %)
Schiene	31 %	34 % (40 %)
Wasserstraße	2 %	3 %

* Maßnahmen nur in Österreich und (im EU-Gleichklang).
Quelle: BMK, Mobilitätsmasterplan 2030



„Homeoffice“ und der Nutzung von Videokonferenzen schreibt das Papier ebenfalls Potenzial zu, zur Verkehrsvermeidung beizutragen.

Im Güterverkehr sollen „koordinierte Lenkungsmaßnahmen auf europäischer sowie nationaler Ebene (zum Beispiel in Form einer Emissionsbepreisung), ein Fokus auf europäische Wertschöpfungsketten und effizienter Warenaustausch innerhalb Europas“ Warenströme regionalisieren und damit Transportdistanzen verringern. Von „innovativen Fertigungskonzepten“ wie etwa 3D-Druck, aber auch von „langlebigeren Produkten“ und einer „gut etablierten Reparatur- und Recyclingwirtschaft“ verspricht man sich eine Reduktion der Transportleistung. Infrastrukturausbau und europäische Kooperation sollen der Schiene größeres Gewicht verschaffen.

„Effizienter und ressourcenschonender“

„Klimaneutraler Personenverkehr ist durch die Verfügbarkeit von erneuerbarer Energie und Rohstoffen für die Energiespeicherung begrenzt und muss daher effizienter werden“, hält das Ministerium weiter fest. Mobilität im öffentlichen Verkehr (ÖV), mit Leihsystemen oder Taxis, sei „effizienter und ressourcenschonender“. Ein „umfassender Mikro-ÖV“ und „neuartige Car-Sharing-Systeme“ gelten dabei als Elemente, eine flächendeckende, „umfassende Mobilität“ zu schaffen, die ohne eigenen Pkw auskommt – oder auch durch ein „dem Bedarf angepasstes, günstiges und energieeffizientes E-Fahrzeug“ ergänzt werden kann.

Durch die Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr entstände „Platz für Radschnellwege und Spuren für den öffentlichen Verkehr“ sowie für Gehwege und Aufenthaltsflächen; ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau könnte die Verkehrssicherheit erhöhen und gleichzeitig Energieverbrauch und Lärm senken. Neue Schnellbuslinien sollen die Schiene entlasten und ergänzen.

Als „Erfolgsfaktoren“ für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs identifiziert das Dokument insbesondere kurze Gesamtreisezeiten, kurze Intervalle und „optimale“ Anschlüsse, auch verlängerte Betriebszeiten werden angeführt. Das „nicht an Fahrpläne gebundene“ Mobilitätsangebot – wie Bedarfsverkehre und Leihsysteme für Fahrräder und E-Fahrzeuge – soll „vervielfacht“ werden.

Mobilität teilen

Nicht jede Region könne sinnvoll mit klassischem ÖV abgedeckt werden. Daraus leitet das Ministerium die Notwendigkeit einer integrierten Planung von klassischem öffentlichem Verkehr, Mikro-ÖV und Angeboten wie Car-, Bike-, Cargobike-, Scooter- und Ride-Sharing ab. Mit einem Fahrschein sollen mehrere Verkehrsdienstleister, „von Mikro-ÖV bis Schienenfernverkehr“, genutzt werden können.

Als „Drehscheiben“ in der Stadt und auf dem Land hat das Ministerium „multimodale Mobilitätsknotenpunkte“ vor Augen: „Diese bieten eine erhöhte Umsteigequalität, verbesserte Fahrgastinformationssysteme, Abstellflächen für Sharing-Angebote und andere neue Mobilitätsdienstleistungen (zum Beispiel E-Taxis oder Mikro-ÖV), Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge und Abholterminals für Online-Bestellungen.“ Bestehende Park&Ride- und angrenzende Flächen könnten hierfür genutzt werden.

Fazit

Bislang hänge die Mobilität, gerade außerhalb der Ballungsräume, stark davon ab, ob man über ein Fahrzeug verfügt. Das anvisierte Konzept soll bewerkstelligen, dass unabhängig von Lebenslage, Wohnort, Alter und physischer wie psychischer Befähigung alle, auch ohne Führerschein und eigenem Pkw, „gleiche Chancen beim Zugang zu Mobilität“ haben. ■

Mobilität für eine neue Generation – mit 24/7 Schutz, für ein Leben in Bewegung.

Die Mobilitätsversicherung von Wüstenrot kann mehr. Mehr Fahrzeuge. Mehr Flexibilität. Mehr Assistance. Jetzt auch für E-Bike, Scooter und CO. In den vergangenen Jahren setzte Wüstenrot bereits erfolgreich zahlreiche Optimierungen in der Kfz-Versicherung um, mit der Mobilitätsversicherung wird nun dem wachsenden Mobilitätsbedarf der Kundinnen und Kunden Rechnung getragen.

Die Nachfrage nach umweltfreundlicher Mobilität steigt stetig an. Der aktuelle E-Bike Bestand in Österreich wird auf 1,1 Millionen Stück geschätzt. Rund 680.000 Menschen nutzen wöchentlich ein E-Bike. (Quelle: Statista) Generell sind immer mehr Menschen mit umweltfreundlichen Fahrzeugen wie Fahrrädern, Scootern oder Segways auf Österreichs Straßen unterwegs.

Für ein Leben in Bewegung

„Unser Ziel bei Wüstenrot ist es, Kundinnen und Kunden ein Leben lang zu begleiten und zu unterstützen. Um Ihnen bei der Absicherung ihrer Mobilität jederzeit zur Seite zu stehen, haben wir ein, am österreichischen Markt, einzigartiges Produkt geschaffen. Dieser Versicherungsschutz geht weit über die Leistungen einer klassischen Kfz-Versicherung hinaus und gilt auch für nicht kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge wie Fahrräder, E-Bikes, Scooter, Rollstühle, uvm.“, sagt Tobias Kohl, Chief Customer Officer.

Wüstenrot will mit der Mobilitätsversicherung die Vorreiterrolle am österreichischen Markt einnehmen. Die Versicherung ermöglicht es dem Kunden, nicht-kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge in einem ähnlichen Ausmaß wie Fahrzeuge mit Kennzeichen abzusichern, auch im Kasko- bzw. Teilkasko-Bereich. Im Vollkasko-Schutz sind etwa sowohl Vandalismus also auch Unfälle integriert. Die erweiterte Neuwertentschädigung kann optional eingeschlossen werden. Entscheidet sich der Kunde für eine Teilkasko-Versicherung sind standardmäßig Schäden bei Brand, Diebstahl, unbefugtem Gebrauch, Naturgefahren, Tierbisse und Wildwechsel abgedeckt. Darüber hinaus greift bei beiden Varianten die grobe Fahrlässigkeit, ein Schutz für Leasing- und Elektro-Fahrzeuge sowie eine Beitragsbefreiung für Sonderausstattung.

In jedem Vertrag können sowohl Pkw wie auch nicht-kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge eingeschlossen werden. Die neue Versicherung ermöglicht es aber auch Fahrzeuge ohne Kennzeichnungspflicht losgelöst vom Kfz abzusichern. Ein E-Bike, Scooter oder Rollstuhl kann dann auch ohne Vertrag für ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug abgeschlossen werden. Zusätzliche Fahrzeuge können, während der Vertragslaufzeit, jederzeit zum Vertrag hinzugefügt werden. Die Höhe der Prämie wird individuell, je nach ausgewähltem Fahrzeug berechnet.

Rund-um-die-Uhr Schutz

Im Falle einer Panne, eines Unfalls oder auch eines „Pilot Errors“ wie beispielsweise Falschtanken, Schlüsselverlust, leerer Batterie, etc. bietet Wüstenrot 24/7 rasche und kompetente Hilfe. Beim Eintreten eines Schadensfalls erhält der Kunde telefonische Ersthilfe und die Organisation eines Abschleppdienstes zur nächsten Markenwerkstätte, Kostenübernahme inklusive. „Mit den umfassenden, im Paket enthaltenen, Assistance-Leistungen bekommen unsere Kundinnen und Kunden schnelle und unbürokratische



Hilfe. Wüstenrot übernimmt mit seinen Partnern dabei die unmittelbare Hilfeleistung; von der Reparatur des versicherten Fahrzeugs vor Ort bis hin zur Organisation der Heim- bzw. Weiterreise.“, sagt Sascha Wetzstein, Leiter Customer & Products bei Wüstenrot. Ergänzende Leistungen wie Mietwagen, Hotel oder der Fahrzeugrücktransport aus dem Ausland können mit dem Premium-Assistance-Paket optional eingeschlossen werden.

Sorgenfrei im Schadensfall

Mit den Zusatzpaketen „Mobilitäts-Kasko“, „Mobilitäts-Rechtsschutz“ und „Mobilitäts-Unfallvorsorge“ können Kundinnen und Kunden den Versicherungsschutz noch erweitern. So beinhaltet die Mobilitäts-Kasko nicht nur das oben erwähnte Premium-Assistance-Paket sondern auch noch eine Neuwertentschädigung, ein Leihfahrzeug bei Reparatur für bis zu sechs Tage und einen Schutz bei Unfall (mit Selbstbehalt).

Der Mobilitäts-Rechtsschutz wird für alle im jeweiligen Vertrag versicherten Fahrzeuge abgeschlossen und erlaubt dem Kunden bzw. der Kundin nicht nur eine freie Anwaltswahl zum Loco-Tarif, sondern beinhaltet auch eine Ausfallsicherheit für Ansprüche aus Körperschäden bis € 40.000 und einen Lenker-Rechtsschutz und Lenker-Vertrags-Rechtsschutz.

Mit der Mobilitäts-Unfallvorsorge sind sowohl Lenker:innen als auch Insassen bzw. Aufsassen bei dauerhafter Invalidität, Unfalltod und Unfallkosten abgesichert. Wer vorsorgt, hat später nicht das Nachsehen – erst recht bei einem Unfall.

Tobias Kohl, Chief Customer Officer der Wüstenrot Gruppe

wüstenrot

Unsicherheiten bei geplanter EU-Verordnung

Wo liegt der Unterschied zwischen Oldtimern, Altautos und Schrott? Noch selten war die Zukunft des Automobils so unsicher wie heute. Das gilt erst recht für Gebrauchtwagen und Oldtimer.

Von Tibor Páztory

Vor kurzem geisterte eine Meldung durch „soziale“ Medien, die EU hätte Pläne, Oldtimerbesitzer zu enteignen und Zwangsverschrottungen vorzuschreiben. Der deutsche Bundestagsabgeordnete Carsten Müller (CDU),

rühriger Vorsitzender des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut (PAK) – der es seit gut zwei Jahrzehnten schafft, deutsche Parlamentarier aller Fraktionen von der Union bis zur Linken für seine Sache zu gewinnen – entlarvte dies

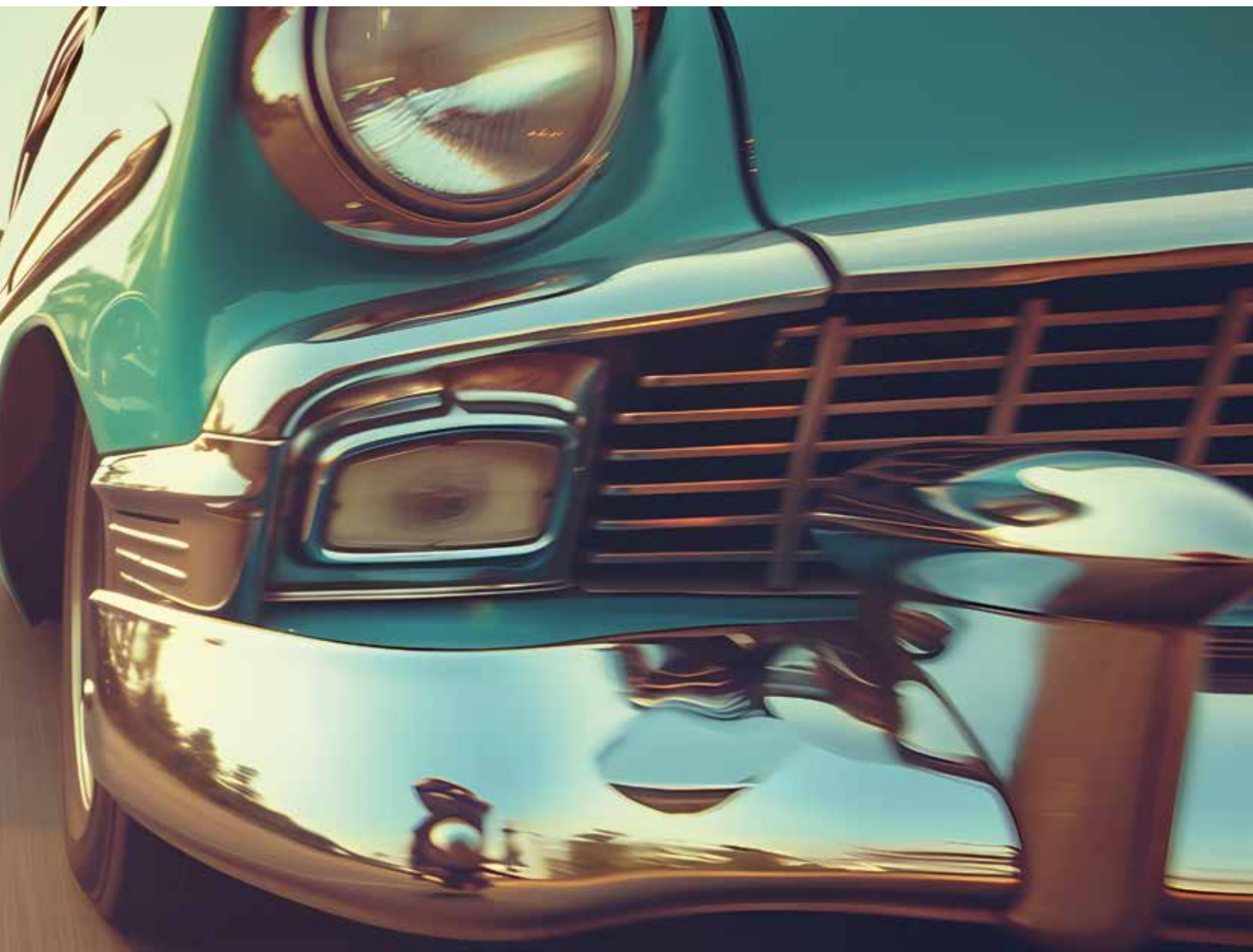


als gezielte Falschinformation aus den Reihen der AfD. „Die Fake-News lassen sich bis zum Ehemann der stellvertretenden AfD-Vorsitzenden Beatrix von Storch zurückverfolgen“, gab er der Fachzeitschrift Oldtimermarkt in deren Märzausgabe gegenüber zu Protokoll. Ziel solcher Desinformation sei es, die Politikverdrossenheit insbesondere der Europäischen Union gegenüber zu schüren.

So hanebüchen diese Behauptung auch gewesen ist, konnte sie sich doch einen Entwurf der EU-Kommission zum Thema Recycling und Altfahrzeugentsorgung nutzbar machen, der viele Menschen verunsichert. Dabei ließen die Fake-News-Macher freilich aus, dass Oldtimer von dieser geplanten Verordnung ausdrücklich ausgenommen seien. Doch was versteht man unter „Oldtimer“? Diese Frage beschäftigt nicht nur den Parlamentskreis Automobiles Kulturgut, sondern stellt auch seit jeher eine Kernfrage der gesamten Oldtimerszene dar. Versicherungstechnisch und in zahlreichen Ländern auch steuerlich gelten Fahrzeuge ab einem Alter von 30 Jahren

als Oldtimer. Doch genügt diese Formel zur Definition? Mitnichten!

Sehen wir heute 30 Jahre zurück, landen wir im Jahr 1994. Aus diesem Jahr laufen noch unzählige VW Golf III auf den Straßen, ebenso die letzte Serie der beliebten Mercedes E-Klasse Baumuster 124, intern Mopf 2 genannt. Während sich Sammler beim Golf nur für Topexemplare interessieren, steigen die Preise beim Mercedes schon seit einer Weile. Wir können sogar um weitere 30 Jahre zurückgehen, zum Baujahr 1964: Hier zweifelt niemand am Oldtimerstatus sämtlicher noch existierender Fahrzeuge. Trotzdem werden für einen Opel Kadett A in gutem Zustand maximal 10.000 Euro bezahlt, obwohl Autos dieser Fahrzeugklasse, die seinerzeit als reine Gebrauchsgegenstände dienten, wegen ihres Wertverfalls (und nicht zuletzt auch oft aufgrund von deren Rostanfälligkeit) heute teilweise in geringeren Stückzahlen existieren als mancher zeitgenössische Ferrari (denn wer wirft schon einen Ferrari weg?).



Was sagt uns das? Nicht ein Gesetz schafft den Oldtimerstatus, sondern – nicht ganz überraschend – der Markt. Das heißt aber nicht, dass pekuniär nicht sehr wertvolle Fahrzeuge entsprechenden Alters als seinerzeitige „Helden des Alltags“ keines Schutzes als automobiles Kulturgut bedürfen. Die Altersgrenze ist jedoch variabel. Während Raritäten oft schon nach 20 Jahren oder sogar weniger als junge Oldtimer, sogenannte „Youngtimer“ gelten, braucht es bei manch anderem Fahrzeug eben etwas länger.

Genau an diesem Punkt greifen Autogegner und Umweltbewegte an, indem sie als Argument anführen, dass mit jedem Jahr neue Fahrzeuge als H-Kennzeichen würdig dazukämen. Zur Erklärung: das H-(= historisch)-Kennzeichen kann in Deutschland auf freiwilliger Basis für mindestens 30 Jahre alte Fahrzeuge in gutem und originalem Zustand erworben werden. Am Gesamtbestand aller zugelassenen Fahrzeuge machen diese Fahrzeuge nicht einmal ein Prozent aus, womit sie emissionsmäßig irrelevant sind. Im Falle einer Annahme obigen Gesetzesentwurfes durch das EU-Parlament besteht allerdings die Gefahr, dass nur solche mit H-Kennzeichen zugelassene Fahrzeuge als geschützt gelten könnten. Dies betrifft zwar nur Deutschland – in Österreich existiert kein H-Kennzeichen –, könnte aber auch weitere Märkte beeinflussen. Hier sind also noch einige Klärung und beinhartes Lobbying vonnöten, um jeglicher Form von Enteignung (und dazu zählen auch zulassungstechnische Stolpersteine oder gar Verbote) vorzubeugen.

Eines scheint jedoch klar: Prognosen über künftige Wertsteigerungen von Oldtimern sind noch mehr mit Vorsicht zu genießen als solche bei Wertpapieren. Hier wie da gilt die charttechnische Vorsicht, dass ein Gut, das im Wert bereits klar gestiegen ist, unter Umständen bereits als „teuer“ einzuschätzen ist und aus diesem wie anderen Gründen im Wert nicht automatisch weiter steigen muss. Bei historischen Fahrzeugen kommt allerdings noch als weiterer Faktor hinzu, dass die Versorgung mit Treibstoffen in mittlerer Zukunft keineswegs als gesichert zu betrachten ist, jedenfalls nicht zu leistbaren Preisen. Rein technisch gesehen, könnten Bio- und E-Fuel auch ältere Motoren betreiben, doch – zumindest bislang – nicht auf wirtschaftlich vertretbarer Basis.

So weit zu vom Markt als Oldtimer anerkannten Fahrzeugen. Doch was soll mit all den anderen Altfahrzeugen geschehen, die nicht mehr fahrtauglich sind und deren Reparatur sich wirtschaftlich nicht lohnt?

Eines ist klar: nicht jedes Fahrzeug kann aufgehoben werden, bis es zum Oldtimer reift. Für nicht mehr

fahrbereite Fahrzeuge existieren folgende Möglichkeiten: zerlegen und die Ersatzteile aufheben (lohnt sich nur bei Fahrzeugen, für die keine Ersatzteile mehr zu bekommen sind), zum Verwerter (auf Wienerisch liebevoll „Ausbandler“ genannt) bringen, verschrotten oder in Entwicklungsländer exportieren. Behält man sein nicht mehr angemeldetes Fahrzeug einfach, sollte man es nicht bzw. nicht in jeder Gegend vor dem Haus auf die Straße stellen, will man behördliche Probleme vermeiden, die bis zur Zwangsverschrottung reichen können. Doch auch auf eigenem Grund dürfen Behörden Austritt von Altöl und ähnliches monieren.

Für die Möglichkeit des Exports besteht tatsächlich ein Markt, vor allem in afrikanische Länder, in denen es Künstler gibt, die offensichtlich selbst geplatze Reifen noch „reparieren“ können. Und hier enthält besagter Entwurf der EU-Kommission tatsächlich Toxisches, da diesem zufolge nur mehr „verkehrssichere“ Fahrzeuge in Nicht-OECD-Staaten exportiert werden dürfen. Als Grund wird von den selbsternannten Heiligen, die diesen Entwurf verfasst haben, die Sorge um die Verkehrssicherheit in den Zielländern genannt, und selbstverständlich auch das allgegenwärtige Argument des Klimaschutzes. Hier handelt es sich wieder einmal um nichts anderes als eine Form des Ökokolonialismus und oberlehrerhafte Einmischung in die Lebensweisen anderer Völker, deren Angehörige sich nicht ohne weiteres ein „gutes“ neueres Fahrzeug leisten können.

Klimaschutztechnisch gesehen basiert die ach so gepriesene Verkehrswende sowieso auf einem Lügengebäude, zieht man die Emissionen eines Fahrzeugs über dessen gesamten Lebenszyklus in Betracht, demzufolge je nach Materialzusammensetzung bereits bei der Produktion so viel CO₂ emittiert wird wie beim Fahren über 100.000 bis 150.000 Kilometer. Hier ist, wohl gemerkt, von Verbrennerfahrzeugen die Rede. Bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen kommen für die Produktion der Batterie nochmals die CO₂-Emissionen für bis zu 80.000 Kilometer Betriebsäquivalent dazu.

Die klimaschonendste Maßnahme für eine Verkehrswende wäre es – von einem radikalen Ausbau öffentlicher Verkehrsnetze abgesehen – paradoxerweise, alte Autos so lange zu nutzen wie möglich und dabei so oft wie möglich stehen zu lassen und andere Verkehrsmittel (die eigenen Füße inkludiert) zu nutzen. Aber daran verdient niemand Geld, und die Automobilindustrie würde leiden, teilweise sogar zugrunde gehen. Stattdessen legt sich diese lieber mit lebensfremden Ökobolschewisten ins Bett und verbreitet Unwahrheiten ... ■

Der beste Rat von Allrad bis Zweirad.

Besondere Vorteile in der muki Kfz-Versicherung

- Zweitwagenbonus
- Bestandskundenrabatt
- erweiterter Berufsgruppenrabatt
- und vieles mehr

News | Gesellschaft für
Verbraucherstudien GmbH

**Branchen
Champion
2024**

**1. PLATZ
PREIS-LEISTUNGS
VERHÄLTNISS
KFZ-VERSICHERER**

Im Vergleich: 20 Unternehmen
Befragung 02/2024, ögvs.at/737

News

MARKTTEST

**QUALITY
AWARD
2023**

**TEST
SIEGER
PREIS-LEISTUNG**

MUKI

2023
Versicherungen

MARKETINSTITUT

ZIELGRUPPE BEVÖLKERUNG
MARKET RESEARCH TEST 03/23
www.market.at/studien/m2294

M/I

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

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



»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 „Blechscha-den“ 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

50 JAHRE
GEMEINSAM
STARK!
VAV III