

Mobilität

Was Kfz-Versicherer
derzeit herausfordert

Was auf Österreichs
Straßen passiert

Wie das Autofahren
der Zukunft aussehen wird



Der beste Rat von Allrad bis Zweirad.

Besondere Vorteile in der muki Kfz-Versicherung

- Zweitwagenbonus
- Bestandskundenrabatt
- erweiterter
Berufsgruppenrabatt
- und vieles mehr



muki Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit

4820 Bad Ischl, Wirerstr. 10
Telefon: 05 0665-1000

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



öGVS | Gesellschaft für
Verbraucherstudien GmbH

Q
öGVS.at

trend.

Qualitätstest: Tarife,
Transparenz & Komfort, Service

1. PLATZ
HAFTPFLICHT-TARIF

KFZ-Versicherer

Teilkategorie im Test 03/2025
17 Anbieter, öGVS.at/7979

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Die Kfz-Versicherung gilt gemeinhin als ein Versicherungsprodukt mit überschaubarer Komplexität und vergleichsweise geringem Beratungsbedarf im Vertrieb. Betrachtet man jedoch die aktuellen Entwicklungstrends und fasst den Begriff Mobilität weiter, könnte sich dieses Bild schon bald grundlegend verändern.

Für das VersicherungsJournal haben Branchenexperten erörtert, welche Rolle Preise in der Kfz-Versicherung künftig spielen, wie sich Digitalisierung und Künstliche Intelligenz auf Risiko- und Haftungspotenziale auswirken und welchen Einfluss der veränderte Mobilitätsmix auf Versicherungs- und Assistance-Produkte hat. Das Fazit: In Zukunft wird es zunehmend entscheidend sein, Produkte zu entwickeln, die unterschiedliche Fortbewegungsarten und deren Risiken abdecken. Auch On-Demand-Lösungen, die kurzfristigen Versicherungsschutz für einzelne Fahrten oder bestimmte Zeiträume bieten, dürften an Bedeutung gewinnen.

Welche Entwicklungen sich konkret auf Österreichs Straßen zeigen, welche Unfallarten auftreten und wie häufig diese sind, beleuchtet ein weiterer Beitrag, der sich eingehend mit dem Unfallgeschehen im Straßenverkehr auseinandersetzt. Darüber hinaus widmen wir uns der Frage, wie das Autofahren der Zukunft aussehen könnte – denn die Mobilität steht vor einem tiefgreifenden Wandel. In einem aktuellen Beitrag hat die Wirtschaftskammer Steiermark dazu mit zwei Experten der TU Graz gesprochen.

Autonomes Fahren, Simulation und neue Geschäftsmodelle: Erfahren Sie, wie Künstliche Intelligenz die Mobilität verändert – und wo ihre Grenzen liegen. In Bezug auf die Elektromobilität befindet sich Österreich derzeit im europäischen Mittelfeld. Firmenwagen könnten sich dabei als entscheidender Hebel für die weitere Entwicklung erweisen.

Ich darf Ihnen wieder eine interessierte Lektüre wünschen!

Was Kfz-Versicherer derzeit herausfordert	4
5 Fragen zur Kfz-Versicherung – 3 Anbieter im Überblick	10
Was auf Österreichs Straßen passiert	12
Wie das Autofahren der Zukunft aussehen wird	16
Wie KI die Mobilität verändert	18
Elektromobilität: Österreich im europäischen Mittelfeld	19



**KLAUS SCHWEINEGGER,
HERAUSGEBER**

IMPRESSUM

Herausgeber und Verleger: FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H., 1180 Wien, Gentzgasse 15 **Für den Inhalt verantwortlich:** Klaus Schweinegger; für namentlich gekennzeichnete Artikel die jeweilige Autorin bzw. der jeweilige Autor **Produktion:** FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H., 1180 Wien, Gentzgasse 15 **Druck:** maxmedia gmbh, Kärntner Ring 5-7, 1010 Wien **Anzeigenpreise:** Es gilt der Werbetarif 2026 **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 – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Versicherungskonzernen sowie der freie und gebundene Versicherungsvertrieb **Bilder:** S.1: ID Anuphon (AdobeStock), S.3: VÖZ/Woody, S.4: Zac Ong (AdobeStock), S.5 von oben nach unten: Muki, Andreas Kraus, Martina Draper, Zurich Österreich, S.7: Benjamin Nolte (AdobeStock), S.10 wie S.5, S.12: Daria (AdobeStock), S.15: Kzenon (AdobeStock), S.17: Blue Planet Studio (AdobeStock), S.18: Alex Shuper (unsplash), S.19: SpeedShutter(AdobeStock)

Was Kfz-Versicherer derzeit herausfordert

Für das VersicherungsJournal erörterten Branchenexperten die Fragen, welche Rolle Preise in der Kfz-Versicherung spielen, wie sich Digitalisierung und KI auf Risiko- und Haftungspotenziale auswirken und wie der veränderte Mobilitätsmix Versicherungs- und Assistance-Produkte beeinflusst.

Von Marius Perger



Steigende Arbeitslosigkeit, Inflation und wirtschaftliche Unsicherheit rücken auch Preise von Versicherungen in den Fokus. Gleichzeitig kämpfen Versicherte mit höheren Schadenkosten. Das **VersicherungsJournal** befragte Branchenexperten, wie es um die Preissensibilität der österreichischen Kunden steht, welche Rolle Kfz-Prämien beim Versicherungswechsel spielen und welche Einflussfaktoren es für die Preise von Kfz-Versicherungen gibt.

„Wirtschaftlich herausfordernde Zeiten verstärken aus unserer Erfahrung den Wunsch nach individueller Absicherung. Gleichzeitig machen Ausgaben für Versicherungen einen relevanten Kostenfaktor für viele Haushalte aus“, erläutert **Sergius Kahr**, Leiter der Abteilung Motor/Rechtsschutz bei der Generali Versicherung.

Auch **Hubert Sprosec**, Vorstandsmitglied und Chief Underwriting Officer Retail bei der Zurich Versicherung Österreich, sieht die aktuelle wirtschaftliche Lage als Grund dafür, dass Konsumenten die Kosten ihrer Versicherungen stärker hinterfragen. Besonders im Kfz-Bereich zeige sich eine hohe Preissensibilität, für viele bleibe der Preis das entscheidende Kriterium.

Er bemerke dies täglich, sagt **Michael Holzer**, Versicherungsmakler und Vermögensberater. Jeder Kunde wolle einsparen, und man werde als Versicherungsmakler immer wieder nach dem günstigsten Angebot gefragt. Auch Hinweise, dass günstig nicht unbedingt gut bedeute, würden nicht helfen.

Der Preis allein sei allerdings selten ausschlaggebend, betont **Thomas Ackerl**, Vorstandsvorsitzender des muki Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit. Zwar sei die Preissensibilität in Österreich traditionell hoch und nehme in wirtschaftlich angespannten Zeiten weiter zu, zentrale Entscheidungskriterien würden aber Verlässlichkeit im Schadenfall und die Erreichbarkeit bleiben.

Es geht um mehr als nur den Preis

Für Versicherer gewinne ein präzises und differenziertes Pricing daher zunehmend an Bedeutung, so Sprosec. Es ermögliche, profitable Marktsegmente gezielt anzusprechen und gleichzeitig ein überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis sicherzustellen.

Auch wenn Pricing im Wettbewerb eine große Bedeutung habe, seien jene Anbieter nachhaltig erfolgreich, die Preis und Leistung in ein glaubwürdiges Gleichgewicht bringen, ergänzt Ackerl. Dabei müssten aber auch die Interessen der Vertriebspartner mitgedacht werden.

Und schließlich müsse sich die Risikoabdeckung am persönlichen Bedarf orientieren, so Kahr. Preise seien nur eingeschränkt vergleichbar, sie würden sich immer



Thomas Ackerl
Vorstandsvorsitzender
muki Versicherung



Michael Holzer
Versicherungsmakler
und Vermögensberater



Sergius Kahr
Leiter der Abteilung Motor/
Rechtsschutz
Generali Versicherung



Hubert Sprosec
Vorstandsmitglied und
Chief Underwriting Officer Retail
Zurich Österreich

aus den individuellen Bedürfnissen und dem jeweiligen Risikoprofil ergeben. Zentrales Unterscheidungsmerkmal sei dabei die Beratung, die eine individuelle Abklärung ermögliche, welcher Schutz notwendig, welches Eigenrisiko tragbar und welche Absicherung sinnvoll ist.

Trend zum Versicherungswechsel?

Die zentrale Rolle der Prämienhöhe für einen Versicherungswechsel betonen Sprosec und Ackerl, und auch für Makler Holzer spielt die Höhe der Prämie „natürlich“ eine Rolle: „Gerade in Zeiten wie diesen, wo viele Kunden jeden Euro umdrehen müssen, bevor sie diesen ausgeben.“

Es gebe allerdings auch andere Wechselgründe, so Ackerl: Unzufriedenheit im Schadenfall oder der Wunsch nach besserer Beratung. Auch moderne Services wie App-Lösungen, digitale Schadenverfolgung und benutzerfreundliche Kundenportale würden die Wahrnehmung des Gesamtpakets und damit die Wechselbereitschaft beeinflussen, ergänzt Sprosec.

Verstärkt werde die Wechselbereitschaft auch durch die Vergleichsplattformen, durch die die Transparenz des Marktes wesentlich gestiegen sei, so Sprosec. Kritisch sieht Ackerl allerdings, dass sie oft nur den Preis abbilden, nicht aber andere Leistungsdetails.

Maßgeblich sei letztlich, welche Risiken in welchem Umfang abgesichert werden sollen und welche Erwartungen Kunden an Produktqualität, persönliche Beratung und Serviceleistung insbesondere im Schadenfall haben, ist Kahr überzeugt: „Diese Aspekte finden in Vergleichsportalen, die primär Prämien gegenüberstellen, bislang zu wenig Berücksichtigung.“

Vergleichsportale würden auch nur dieselben Produkte wie Makler anbieten, betont Holzer: „Nur bekommt der Kunde bei uns noch die persönliche Beratung, kann uns direkt erreichen und weiß, mit wem er spricht.“

Was das Pricing beeinflusst

Traditionell basiere das Pricing in der Kfz-Versicherung auf Faktoren wie Fahrzeugtyp, Region, Schadenhistorie oder jährlicher Kilometerleistung, erläutert Sprosec. Aber auch Reparaturkosten, Ersatzteilpreise, die zunehmende Komplexität moderner Fahrzeuge sowie individuelle Risikomerkmale spielen eine Rolle, so Ackerl.

Künftig werden auch wirksame Assistenz- und Sicherheitssysteme für das Pricing relevant sein, erwartet Kahr. Dafür brauche es jedoch valide Erfahrungsdaten aus den Kfz-Systemen. Diese Daten würden derzeit bei den Herstellern liegen, die das Fahr- und Nutzungsverhalten ihrer Kunden bereits seit Jahren erfassen. Eine breitere Nutzung

werde durch offene Fragen zur Datenhoheit ausgebremst. Wünschenswert wäre, dass fahrzeug- und nutzungsbezogene Daten in anonymisierter Form als Grundlage für künftige Pricing-Systeme von Versicherungen zur Verfügung stehen.

Neue Datenquellen etwa zu Fahrverhalten oder Nutzungsmustern könnten künftig eine noch risikogerechtere Tarifierung ermöglichen, sofern sie datenschutzkonform und für Kunden transparent eingesetzt werden, sagt Ackerl. Er erwartet branchenweit eine schrittweise Entwicklung hin zu stärker individualisierten Modellen, „wobei Vertrauen und Freiwilligkeit zentrale Voraussetzungen bleiben“.

In vielen Ländern würden diese Informationen bereits genutzt – vor allem über sogenannte Telematik-Systeme, die Fahrzeugsensorik mit digitalen Auswertungen verbinden, betont Sprosec. Neben einer individuellen Tarifierung eröffne Telematik aber auch zusätzliche Services, etwa Sicherheitsanalysen, Hinweise auf riskante Fahrmuster, automatisierte Unfallmeldungen oder technische Fahrzeugdiagnosen. Diese regelmäßige Interaktion könnte das Fahrverhalten positiv beeinflussen und sowohl Sicherheit als auch Schadenkosten verbessern.

Und Holzer erwartet, dass die in Kfz generierten Daten in Zukunft einen Einfluss auf das Pricing der Versicherer haben werden; dann würden wohl die Vergleichssysteme der Makler auch diese Daten berücksichtigen, um entsprechende Angebote darstellen zu können.

Herausforderung neue Assistenzsysteme

Heutige Fahrzeuge sammeln aber nicht nur Daten, sie verfügen auch über immer mehr digitale Komfortfunktionen. Dies könne bereits heute dazu beitragen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, betont Sprosec. Assistenzsysteme würden dabei unterstützen, kritische Situationen frühzeitig zu erkennen, gleichzeitig würden intelligente Diagnosesysteme helfen, das Fahrverhalten bewusster zu gestalten und Wartungsbedarfe rechtzeitig sichtbar zu machen.

Durch die Assistenzsysteme würden aber auch neue Potenziale bei der Haftung und den Kosten entstehen, sagt Ackerl: „Wenn ein Sensor bei einem Bagatellschaden beschädigt wird, treibt das die Schadenkosten in die Höhe. Zudem stellt sich die Frage der Haftung bei Softwarefehlern.“ Auch die Verlagerung hin zu teil- und vollautonomen Funktionen verändere die Haftungsfrage, betont Sprosec: „Je mehr ein Fahrzeug eigenständig entscheidet, desto stärker rücken Hersteller und Softwareanbieter in den Fokus.“



Kahr erinnert aber daran, dass die Verantwortung, das Fahrzeug auch mit diesen hochtechnisierten Standards sicher zu beherrschen, beim Fahrzeugnutzer verbleibe. Moderne Autos könnten zwar Unfälle verhindern, seien jedoch komplexer in der Bedienung und würden mitunter eine trügerische Sicherheit vermitteln, Unfälle und Fahrfehler ausgleichen zu können.

Auswirkungen auf Versicherungen

Versicherer würden sich zunehmend damit beschäftigen, wie sie auf die technologischen Veränderungen im Fahrzeugbereich reagieren können, so Sprosec. Es gebe in der Branche Überlegungen, wie digitale Fahrzeuginformationen künftig in Risiko- und Bewertungsprozesse einfließen könnten. Ebenso werde diskutiert, wie Versicherungsschutzmodelle weiterentwickelt werden können, um den wachsenden Einfluss von Software, Konnektivität und unterschiedlichen Verantwortlichkeiten zwischen Fahrern,

Herstellern und Technologieanbietern angemessen abzubilden.

Ackerl geht davon aus, dass die Branche ihre Produktbedingungen anpassen und die Vernetzung im Schadenmanagement mit Werkstätten und Experten, die diese Technik reparieren können, vorantreiben wird. Für den Kunden könnte das gegebenenfalls höhere Prämien bei Neuwagen, aber jedenfalls auch mehr Sicherheit bedeuten.

Neue Risiken

Die zunehmende Vernetzung moderner Fahrzeuge bringt in vielen Bereichen spürbare Vorteile mit sich, kann jedoch auch neue potenzielle Angriffspunkte eröffnen, sagt Sprosec. Ackerl nennt dazu als Beispiele „Keyless-Entry-Diebstähle“ durch Signalverstärkung, den Zugriff auf Fahrzeugdaten oder das Lahmlegen von Fahrzeugen per Software.

Dies habe auch Auswirkungen auf die Art und Komplexität von Schäden, so Sprosec. Die Ursachenanalyse

werde anspruchsvoller, es müsse sorgfältig geprüft werden, ob ein Fehler am System, ein cyberbedingter Einfluss oder menschliches Verhalten zugrunde liegt; digitale Forensik gewinne in diesem Zusammenhang an Bedeutung.

Darüber hinaus erfordere die hochkomplexe Fahrzeugelektronik in Kombination mit programmierter Datenanwendung und sensorbasierter Systemsteuerung regelmäßige Updates, ergänzt Kahr. Die damit verbundene laufende Fernwartung berge neben dem Risiko fehlerhafter Programme auch die Gefahr von unbefugtem Fernzugriff, Manipulationen oder kriminellen Eingriffen.

Künstliche Intelligenz

Die KI eröffne in der Schadenbearbeitung zahlreiche neue Möglichkeiten, betont Sprosec: „Sie kann eingereichte Fotos analysieren, Schäden rasch einschätzen und Abläufe insgesamt erheblich beschleunigen. Durch intelligente Mustererkennung lassen sich potenziell auffällige Schadenmeldungen schneller erkennen, und automatisierte Prozesse unterstützen eine effiziente und reibungslose Bearbeitung.“ Der menschliche Faktor bleibe aber unverzichtbar: Die finale Entscheidung im Schadenfall werde weiterhin bewusst von qualifizierten Experten getroffen.

Für Muki liegt die Chance in der Effizienz und der Betrugsbekämpfung, so Ackerl. Das halte letztlich die Prämien für alle ehrlichen Kunden stabil. Auch in seinem Unternehmen würden Schadenregulierer KI als Werkzeug nutzen, die endgültige Entscheidung aber nach menschlicher Prüfung treffen. Ackerl: „Das sichert Vertrauen.“

Ein Risiko sieht er darin, dass Kriminelle KI nutzen, um Schäden zu manipulieren oder Deepfakes zu erstellen. „So entstehende neue Herausforderungen können die Prüfung einzelner Fälle erschweren“, erläutert Sprosec. Und automatisiert erzeugte Betrugsversuche würden die Komplexität zusätzlich erhöhen. Es sei deshalb

notwendig, bestehende Betrugserkennungs- und Sicherheitsmaßnahmen weiterzuentwickeln.

Positiv betrachtet sei davon auszugehen, dass der Einsatz von Künstlicher Intelligenz zu lernenden, sich kontinuierlich verbessernden Fahrzeugprogrammierungen führt und damit langfristig die Sicherheit von Fahrzeugen erhöht, zeigt sich Kahr dennoch optimistisch.

Versicherungen im neuen Mobilitätsmix

Der Mobilitätsmix – Pkw bzw. Motorrad oder Moped, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel und zu Fuß gehen – dürfte sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten vor allem in den Städten wesentlich geändert haben. Wir wollten von den Experten wissen, wie das Versicherungs- und Assistance-Angebote verändert.

Die zunehmende Verdichtung des Verkehrs führe zu einer Verlangsamung des motorisierten Individualverkehrs, geht Kahr auf die Entwicklung ein. Gleichzeitig würden neue Risikofelder durch die Zunahme des motorisierten und nicht motorisierten einspurigen Verkehrs entstehen. Klare Regeln seien notwendig, um ein sicheres Mit- bzw. Nebeneinander der verschiedenen Mobilitätsformen zu gewährleisten und allen Verkehrsteilnehmenden Sicherheit zu geben. Dies sei eine zentrale, vor allem politisch zu gestaltende Zukunftsaufgabe.

Ein verändertes Mobilitätsverhalten habe natürlich auch Einfluss auf Versicherungs- und Assistance-Angebote, so Sprosec. Kunden würden flexible Lösungen erwarten, die sich an ihren individuellen Bedürfnissen orientieren, egal ob sie mit dem eigenen Auto, öffentlichen Verkehrsmitteln oder innovativen Mobilitätsangeboten unterwegs sind.

Weil der Mobilitätsmix insbesondere im urbanen Raum vielfältiger wird, greife ein reiner Fokus auf das eigene Auto zu kurz, betont Ackerl. Kunden würden heute Mobilitätsgarantien erwarten, die auch alternative

Das VersicherungsJournal Spezial auch digital lesen

Besuchen Sie dazu unsere Homepage unter [versicherungsjournal.at](https://www.versicherungsjournal.at)



Verkehrsmittel einbeziehen, wenn das eigene Fahrzeug ausfällt. Assistance-Leistungen würden sich daher vom reinen Abschleppen hin zur Mobilitätslösung entwickeln. Die Versicherungsbranche müsse ihre Produkte modularer gestalten, ein Kunde möchte vielleicht sein Auto versichern, aber auch Schutz beim E-Scooter oder Leihfahrrad haben.

Mittlerweile gebe es aber bereits spezielle Angebote im Bereich der Radversicherungen, die es früher so nicht gegeben hat, was aus Sicht des Maklers zu begrüßen sei, ergänzt Holzer.

Ein Blick in die Zukunft

Gesetzliche Anpassungen würden nicht immer eindeutige Verbesserungen der Verkehrssicherheit bringen, zeigt sich Kahr kritisch. Die Mehrheit der Bevölkerung wünsche sich Wahlfreiheit in ihrer individuellen Mobilität; das betreffe auch die Möglichkeit, motorisierte Fahrzeuge

weiterhin nutzen zu können. Stattdessen werde vielfach der Fokus auf weitgehend regelungsfreie oder nur schwach elektrisch motorisierte Verkehrsteilnehmende gelegt.

Versicherer sollten sich auf eine stärker vernetzte und multimodale Mobilität einstellen, so Ackerl. Ziel müsse es sein, passende Lösungen anzubieten, die sich an den tatsächlichen Lebensrealitäten der Kunden orientieren. Es gebe einen Trend zu „Car-as-a-Service“, Besitzmodelle würden sich ändern, weshalb flexiblere, nutzungsabhängige Versicherungsmodelle nötig seien.

Künftig werde es immer wichtiger, Produkte zu entwickeln, die verschiedene Fortbewegungsarten und deren Risiken abdecken, glaubt auch Sprosec: On-Demand-Lösungen, die kurzfristigen Schutz für einzelne Fahrten oder bestimmte Zeiträume bieten, würden vermutlich an Bedeutung gewinnen. Sprosec abschließend: „Grundsätzlich geht es darum, Mobilität möglichst sicher und unkompliziert zu machen.“ ■

Werbung



HIER  JETZT

UNTER DEN FLÜGELN DES LÖWEN

**WEIL UNS DAS
LEBEN BEWEGT.**

Mit unserer Kfz Versicherung sind Ihre Kund_innen sicher unterwegs. Jetzt informieren.

generali.at

5 Fragen zur Kfz-Versicherung -

	Welchen Stellenwert nimmt die Kfz-Sparte in Ihrem Angebot ein?	Was sind die Besonderheiten Ihrer Kfz-Tarife im Allgemeinen?
<p>Thomas Ackerl</p>  <p>Vorstandsvorsitzender muki Versicherung</p>	<p>Die Kfz-Sparte hat bei uns einen sehr hohen Stellenwert und bildet das klare Rückgrat unseres Unternehmens. Rund 68 Prozent unseres gesamten Vertragsbestandes entfallen auf das Kraftfahrzeuggeschäft. Diese starke Positionierung unterstreicht unsere langjährige Expertise und unsere klare Ausrichtung als kompetenter Kfz-Versicherer.</p>	<p>Wir bieten einen optimalen Deckungsumfang zu leistbaren Prämien. Wesentliche Vorteile: der komplette Verzicht auf Umstufung bei Kasko-schäden, eine attraktive Zweitwagenregelung, die interne Stufenübernahme und besondere Rabatte für Bestandskunden.</p> <p>Tarifierung mittels differenziertem Scoring-system, das Leistung, Fahrzeugalter, Alter des Versicherungsnehmers, Bonus-Malus-Stufe, Zulassungsbezirk und Antriebsart berücksichtigt. Dadurch können wir sehr zielgenaue und faire Prämien gestalten.</p>
<p>Sergius Kahr</p>  <p>Leiter Abteilung Motor/ Rechtsschutz Generali Versicherung</p>	<p>Die Kfz-Sparten haben bei der Generali Versicherung einen hohen Stellenwert. Die Absicherung des Autos ist häufig der erste Kontaktpunkt zwischen Kundinnen und Kunden und der Versicherung und markiert den Beginn einer langfristigen Kundenbeziehung. Die strategische Ausrichtung der Generali ist es, ihren Stakeholdern als lebenslange Partnerin zur Seite zu stehen. Vor diesem Hintergrund nimmt die Kfz-Sparte eine Schlüsselrolle im Produktangebot ein.</p>	<p>Unsere Kfz-Tarife sind modular aufgebaut und ermöglichen eine individuelle, bedarfsgerechte Absicherung. Neben der gesetzlichen Haftpflichtversicherung bieten wir einen Kasko- und Insassenunfallschutz sowie unterschiedliche Lösungen in den Bereichen Assistance und Verkehrsrecht inklusive optionaler Zusatzbausteine. Das vielfältige Angebot stellt sicher, dass für unterschiedliche Lebens- und Nutzungssituationen passgenaue Versicherungslösungen zur Verfügung stehen.</p>
<p>Hubert Sprosec</p>  <p>Chief Underwriting Officer Retail Zurich Österreich</p>	<p>Die Kfz-Sparte hat bei Zurich einen sehr hohen Stellenwert. Ein wesentlicher Anteil unseres Gesamtbestands stammt aus dem Kfz-Geschäft. Vor allem im Bereich unserer eigenen Vermittler gilt Kfz häufig als Einstiegssparte und bildet damit eine wichtige Basis für den weiteren Ausbau der Kundenbeziehung.</p>	<p>Maßgeschneiderte Prämien- und Produktlösungen für unterschiedliche Fahrzeugtypen und Spezialrisiken, etwa bei sehr hohen Listenpreisen oder hoher Motorleistung. Individuelle Deckungskonzepte speziell für KMU und Großkunden. Spezielle E-Auto-Deckung. Smart & Easy Repair Service für alle Kasko-Kunden: Organisation der gesamten Schadenabwicklung – von der Abholung über die Reparatur bis zur Rückbringung des Fahrzeugs, Leihauto auf Wunsch. Zusätzlich Reduktion des vereinbarten Selbstbehalts um 100 Euro.</p>

- 3 Anbieter im Überblick

Gibt es Produktfeatures, die von Ihren Vertriebspartnern und Versicherungsmaklern besonders geschätzt werden?	Welche Angebote an Vertriebsunterstützung, Angebotssoftware und Schulungen haben Sie für Ihre Vertriebspartner im Bereich Kfz-Versicherung vorgesehen?	Haben Sie in letzter Zeit Anpassungen an Ihrem Produkt vorgenommen oder sind für heuer welche geplant?
<p>Unsere Vertriebspartner sprechen mit echten Menschen und nicht mit KI-Systemen. Als regionaler Versicherer mit Sitz im Herzen des Salzkammerguts pflegen wir eine Unternehmenskultur geprägt von persönlicher Erreichbarkeit, flachen Hierarchien und echter Handschlagqualität – dem typischen muki-Spirit. Unsere Partner loben die starken Cross-Selling-Möglichkeiten mit anderen Sparten, die sehr fairen Regelungen bei der Übernahme von Verbands- und internen Stufen sowie die bewusste Einfachheit und Übersichtlichkeit unserer Produkte.</p>	<p>Wir bieten unseren Vertriebspartnern ein umfassendes und sehr persönlich ausgerichtetes Betreuungskonzept. Dazu gehören eine professionelle Schnittstellenanbindung, regelmäßige muki-Roadshows sowie eine fundierte IDD-Fortbildungsreihe. Unsere Vertriebsdirektorinnen und -direktoren denken stark vertriebsorientiert und sorgen für schnelle Entscheidungen und Rückmeldungen. Das Zusammenspiel zwischen Innen- und Außendienst ist bei uns vorbildlich.</p>	<p>Ja, wir entwickeln unser Kfz-Angebot kontinuierlich weiter. Für das Jahr 2026 sind zwei wesentliche Maßnahmen geplant: Ab dem 7. April 2026 starten wir eine attraktive Frühlingsaktion für die Kfz-Haftpflichtversicherung solo. Außerdem bringen wir im Herbst 2026 einen neuen, vollständig überarbeiteten Kfz-Tarif auf den Markt, mit dem wir unser Angebot noch moderner und marktgerechter gestalten werden.</p>
<p>Vertriebspartnerinnen und Vertriebspartner schätzen insbesondere den KMU-Tarif für Klein-LKWs, das eKfz-Sicherheitspaket ohne Bonus-Malus-System, den umfassenden Europaschutz sowie die Möglichkeit, auch Fahrzeuge mit höherem Listenpreis zu versichern. Diese Features ermöglichen zusätzliche Flexibilität und erweitern die Beratungsmöglichkeiten im Kundengespräch.</p>	<p>Unsere Stärke liegt in der persönlichen Betreuung vor Ort, in der hohen Service- und Beratungsqualität sowie der effizienten Schadenabwicklung. Ergänzt wird dies durch gut erreichbare regionale Vertragsabteilungen und unser benutzerfreundliches Verkaufssystem eVP+. In unserem Verkaufssystem wird auch die automatische Einspielung der Zulassungsdaten im geführten Berechnungsprozess besonders geschätzt. Dadurch wird eine fehlerfreie Übernahme von Versicherungsnehmer- und Fahrzeugdaten ermöglicht.</p>	<p>In diesem Jahr haben wir unsere bestehenden Kfz-Produkte weiter optimiert. Mit Wahloptionen wie dem E Sicherheitspaket sowie dem KMU-Schutz bieten wir maßgeschneiderte Lösungen für E Mobilitätsnutzer und kleine sowie mittlere Betriebe – ein in dieser Form einzigartiges Angebot am Markt.</p>
<p>Sehr positiv hervorgehoben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smart & Easy Repair mit 100 Euro Ersparnis beim Selbstbehalt. • Unbegrenzte Freischäden bei Wahl des entsprechenden Bausteins: Damit bleibt die Bonusstufe 0–6 erhalten – unabhängig von der Anzahl der Autohaftpflicht-Schäden. 	<p>Zur Unterstützung unserer Vertriebspartner stellen wir moderne und einfach nutzbare Tools bereit: Vereinfachte Vorschadenbegutachtung mittels Web-Applikation – ohne Registrierung und bequem über jedes Smartphone. Mit wenigen Fotos kann ein Fahrzeug schnell und unkompliziert auf Vorschäden geprüft werden.</p> <p>Einfache Tarifberechnung im Maklernetz sowie über Schnittstellen zu allen gängigen Vergleichsplattformen.</p>	<p>Mit 30. März 2026 haben wir eine moderate Prämienanpassung vorgenommen, um weiterhin einen verlässlichen und marktgerechten Versicherungsschutz sicherzustellen. Darüber hinaus senken wir die Prämien für Privatkunden im Bereich Krafträder sowie L6- und L7-Fahrzeuge gezielt – sowohl in der Autohaftpflicht als auch in der Autokasko. Damit gestalten wir den Versicherungsschutz in diesen Segmenten noch attraktiver und unterstützen insbesondere Kundinnen und Kunden mit diesen Fahrzeugkategorien.</p>

Was auf Österreichs Straßen passiert

Unfallarten und Häufigkeiten, Ursachen und besondere Gefahrensituationen – ein Überblick über das Unfallgeschehen im Straßenverkehr.

Emanuel Lampert



Verkehrsunfälle werden in Österreich seit 1961 systematisch erfasst. Der ÖAMTC hat diesen Zeitraum analysiert: Bis Ende 2024 wurden bei 2,74 Millionen Verkehrsunfällen mit Personenschaden 3,59 Millionen Menschen verletzt, 87.308 starben.

Das Unfallgeschehen konnte seither eingedämmt werden. 1961 kam es bei einem Kfz-Bestand von 1,43 Millionen noch zu 42.653 Unfällen mit 56.491 Verletzten und 1.640 Toten. Das „schwärzeste Jahr in puncto Verkehrssicherheit“ sei 1972 mit 2.948 Toten gewesen. 2024 ereigneten sich bei einem deutlich größeren Kfz-Bestand von 7,43 Millionen 37.117 Unfälle mit 45.995 Verletzten, darunter 7.774 Schwerverletzte, und 351 Toten, zeigen Daten der Statistik Austria.

Ablenkung und Vorrangverletzungen

Häufigste Ursache ist Ablenkung. Eine zentrale Rolle spielt dabei das Smartphone: Pro Stunde schreiben Österreichs Autofahrende durchschnittlich 120.330 Nachrichten, berichtete das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) 2025 und rechnete vor: Bei 50 km/h und zwei Sekunden Ablenkung werden stündlich rund 3.369 Kilometer „im Blindflug“ zurückgelegt, bei fünf Sekunden 8.303 Kilometer. Auch Telefonieren, Musikhören und soziale Netzwerke lenken Aufmerksamkeit auf das Smartphone.

Je lauter die Musik ist, je stärker Außengeräusche abgeschirmt sind, umso größer die Gefahr, warnt ÖAMTC-Verkehrspsychologin Marion Seidenberger: „Andere Verkehrsteilnehmer und Warnsignale wie Hupen und Klingeln können nur noch eingeschränkt wahrgenommen werden.“ Unachtsamkeit bzw. Ablenkung seien 2024 mit 32,7 Prozent die häufigste Unfallursache gewesen. Danach folgten laut Statistik Austria Vorrangverletzungen (23,6 Prozent) und nicht angepasste Geschwindigkeit (13,2 Prozent); Alkohol bzw. Drogen am Steuer waren für etwa 6,9 Prozent ursächlich.

Zu wenig Sichtbarkeit

Zu wenig hören, ist das eine, zu wenig (ge)sehen (werden), das andere. Dass es häufig an Sichtbarkeit mangelt, verdeutlicht eine ÖAMTC-Erhebung vom Oktober 2025. Darin wurden bei Dämmerung und Dunkelheit 10.432 Verkehrsteilnehmende an Kreuzungen und Bahnhofsvorplätzen erfasst.

71 Prozent der Fußgänger waren dunkel gekleidet, nur 9 Prozent trugen Reflektoren. Von den Radfahrern waren 62 Prozent dunkel angezogen, 25 Prozent ohne Licht unterwegs, 15 Prozent nutzten reflektierendes Material. Auf E-Scootern fuhren rund 60 Prozent dunkel gekleidet,

27 Prozent ohne Licht; jede und jeder fünfte verwendete reflektierendes Material oder eine Warnweste. Auch manchem Pkw fehlte Erleuchtung: 1,4 Prozent fuhren ohne Abblendlicht, bei weiteren 3,3 Prozent war zumindest ein Frontscheinwerfer oder Rücklicht defekt.

Dabei erhöht mangelnde Sichtbarkeit gerade in der dunklen Jahreszeit das Unfallrisiko, betont der VCÖ auf der Basis von Daten der Statistik Austria: Bei Pkw-Insassen war die Anzahl der tödlichen Unfälle 2024 bei Dämmerung oder Dunkelheit im November und Dezember fast doppelt so hoch wie im Schnitt der anderen Monate, bei Fußgängern sogar viereinhalbmal so hoch. Die Zahl der Schwerverletzten war bei Pkw-Insassen um rund 70 Prozent höher als im Schnitt der anderen Monate, bei Fußgängern mehr als doppelt so hoch.

Zu viel Licht

Dunkelheit ist ungünstig, zu viel Licht auch – vor allem, wenn die Sonne tief steht. „Besonders tückisch sind Situationen, in denen man nach Kurven oder bei Tunnelausfahrten aus dem Schatten in gleißendes Licht fährt“, sagt Seidenberger. Denn das Auge brauche Zeit, um sich wieder anzupassen. „In dieser Phase ist das Unfallrisiko besonders hoch.“

2024 passierten 1.720 Unfälle mit Personenschaden bei blendender Sonne: 416 Personen wurden schwer verletzt, 17 starben, führt der ÖAMTC Daten der Statistik Austria an. „Ab April stiegen die Zahlen der Unfälle bei blendender Sonne schlagartig an – von 57 im März auf insgesamt 192 im darauffolgenden April“, so Seidenberger.

Wildunfälle, Schnee und Eis

Vor einem anderen Risiko, nämlich Wildunfällen, wird meist im Herbst nachdrücklich gewarnt – wenn die Dämmerung, in der Wildtiere besonders aktiv sind, in die Zeit des Berufsverkehrs rückt, wie der ÖAMTC betont. 2024 wurden bei 314 Wildunfällen mit Personenschaden 374 Personen verletzt, eine getötet.

Der Winter kommt mit seinen eigenen Risiken: Bei Tempo 50 verlängere sich der Anhalteweg bei winterlichen Fahrverhältnissen fast auf das Dreifache – von rund 21 Metern bei trockener auf rund 58 bei Schneefahrbahn, bei Glatteis sogar auf rund 75, gibt der VCÖ zu bedenken. Bei Tempo 80 nehme er von knapp über 40 Metern bei trockener auf fast 140 Meter bei Schneefahrbahn und auf rund 180 bei Glatteis zu.

2024 wurden bei winterlichen Fahrbedingungen 982 Menschen verletzt, sieben getötet, gibt der VCÖ Zahlen der Statistik Austria wieder. Da die Wintermonate relativ

mild waren, gab es weniger Unfälle. 2023 waren 1.513 Personen verletzt und 14 getötet worden.

Alkohol im Advent, Alkohol im Sommer

Ein anderes „Winterrisiko“ bringen (vor)weihnachtliche Feste, Punsch und Glühwein mit sich: Um Weihnachten steige die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen Alkohol im Spiel ist, weiß man beim KfV. Im Schnitt der Jahre 2022 bis 2024 liege der Dezember mit 8,5 Prozent der Unfälle unter Alkoholeinfluss über dem Jahresdurchschnitt von 7,6 Prozent.

2022 bis 2024 ereigneten sich jährlich rund 2.720 Alkoholunfälle mit 3.390 Verletzten und 28 Todesopfern, sagt Klaus Robatsch, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im KfV, und warnt: „Bereits bei 0,5 Promille verdoppelt sich das Unfallrisiko im Vergleich zum nüchternen Zustand“, bei 1,2 Promille sogar auf das Zwölfwache.

Die meisten Alkoholunfälle werden dennoch meist im Juli und August registriert, heißt es vom ÖAMTC. „2024 ereignete sich in diesen beiden Monaten zusammen gerechnet rund ein Viertel, 24 Prozent, aller alkoholbedingten Unfälle“, sagt Seidenberger. „Die Gefahren des Alkohols werden in geselligen Runden bei sommerlichen Temperaturen leider häufig vergessen oder verdrängt.“

Lebensgefährliche Autobahnmanöver

Unabhängig von der Jahreszeit gibt es auf Autobahnen und Schnellstraßen laut einer KfV-Erhebung von 2025 ein „Ärgernis Nummer eins“: knappes Auffahren und Drängeln. Viele Betroffene reagieren, indem sie kurz, aber kräftig bremsen: 24 Prozent der 1.055 Befragten haben derlei bereits häufig oder sehr häufig beobachtet. Dichtes Auffahren und Drängeln nehmen sogar 64 Prozent häufig oder sehr häufig wahr. Robatsch: „Zu geringer Abstand und absichtliches Abbremsen als eine Art ‚Erziehungsmaßnahme‘ sind verboten und lebensgefährlich.“

2015 bis 2024 ereigneten sich laut KfV auf Autobahnen und Schnellstraßen im Jahresschnitt 1.008 Auffahrunfälle mit 1.677 Verletzten und 14 Toten. 52 Prozent der Verletzungs- und 34 Prozent der Todesfälle im hochrangigen Straßennetz gehen auf Auffahrunfälle zurück. Im Ortsgebiet sind „nur“ 19 Prozent, im Freiland (ohne Autobahnen) 16 Prozent der Verletzten Opfer von Auffahrunfällen.

„Dooring“-Unfälle und unterschätzte E-Bikes

Ein Problem des langsameren Verkehrs sind Unfälle, die passieren, wenn Autotüren geöffnet werden, ohne vorher zu prüfen, ob sich jemand nähert: 2020 bis 2024 wurden laut

Verkehrsart (2024)	Verletzte	Getötete	Gesamt
Pkw	19.793	147	19.940
Fahrrad	10.061	32	10.093
Motorrad	4.468	83	4.551
Fußgänger	3.328	48	3.376
Moped	3.099	6	3.105
E-Scooter	2.095	7	2.102
Lkw bis 3,5 t	1.060	13	1.073
Omnibus	1.042	0	1.042
Straßenbahn	236	0	236
Lkw über 3,5 t	221	8	229
Mehrspuriges Kfz der Klasse L	146	0	146
Zug- und Arbeitsmaschine	142	6	148
Spiel-, Sportgerät	106	0	106
Scooter	104	0	104
Sonstige Verkehrsarten	87	1	88
Eisenbahn	7	0	7
Verkehrsart insgesamt	45.995	351	46.346

Quelle: Statistik Austria

Alter und Geschlecht (2024)	Verletzte	Getötete	Gesamt
Alter			
15–24 Jahre	10.529	49	10.578
25–34 Jahre	7.199	42	7.241
35–44 Jahre	6.340	55	6.395
45–54 Jahre	6.094	42	6.136
55–64 Jahre	5.950	39	5.989
65–74 Jahre	3.572	47	3.619
75–84 Jahre	3.070	4	3.074
85 Jahre und älter	2.556	47	2.603
85 Jahre und älter	629	26	655
Unbekanntes Alter	56	0	56
Geschlecht			
Männlich	26.548	270	26.818
Weiblich	19.413	81	19.494
Unbekannt (inkl. nicht-binär)	34	0	34
Gesamt			
Verletzte und Getötete insgesamt	45.995	351	46.346

Quelle: Statistik Austria



Statistik Austria bei 1.108 „Dooring“-Unfällen 1.110 Radfahrer verletzt, drei Personen starben sogar, so der VCÖ.

2024 waren laut Branchenverband VSSÖ 57 Prozent aller verkauften Fahrräder E-Bikes, 226.067 Stück. Deren Beliebtheit wirke sich auch auf das Unfallgeschehen aus, stellt das KfV fest: In jenem Jahr gab es mehr Todesfälle (20) mit E-Bikes als mit herkömmlichen Fahrrädern (12). KfV-Erhebungen zufolge handelt es sich bei E-Bike-Unfällen zu 79 Prozent um Alleinunfälle; Befragungen und Hochrechnungen für 2024 zeigten, dass 9.800 Personen nach E-Bike-Unfällen ins Spital mussten.

Robatsch erläutert anhand einer KfV-Erhebung unter 1.676 Personen mögliche Problemfelder: „58 Prozent der Befragten haben beim Umstieg vom Fahrrad auf ein E-Bike Probleme mit dem höheren Gewicht, 27 Prozent mit dem anderen Bremsverhalten und 26 Prozent mit dem höheren Tempo.“ Auch die Bedienung des Displays (26 Prozent), das Losfahren (23 Prozent), geringere Wendigkeit (19 Prozent) und hohe Beschleunigung bereiteten Schwierigkeiten. Besonders Ältere haben häufiger Probleme: 58 Prozent der mit E-Bikes Verunglückten sind 55 Jahre oder älter.

Verkehrsunfälle mit selteneren Fortbewegungsmitteln

Auch mit im Straßenverkehr weniger alltäglichen Fortbewegungsmitteln passieren immer wieder Unfälle. Das KfV hat dazu Zahlen der Statistik Austria ausgewertet.

2024 wurden acht Personen verletzt, die mit Pferden im Straßenverkehr verunglückt sind. Hinzu kamen Verletzte durch Unfälle mit Kutschen (16), Senioren- bzw. Invaliden-Mobilen (29), wobei eine Person mit einem solchen Fahrzeug starb, und elektrischen Rollstühlen (21). Das KfV spricht allerdings von einer hohen Dunkelziffer, weil es sich häufig um Alleinunfälle ohne Fremdverschulden handle, die in der Verkehrsunfallstatistik „nicht in der vollen Dimension“ aufscheinen. Vier Verletzte waren Einradfahrer.

Bei Traktorunfällen im Straßenverkehr wurden 321 Personen verletzt oder getötet. 127 davon sind mit dem Traktor gefahren, die anderen Verletzten waren Unfallgegner. Verletzte gab es unter anderem auch bei Personen, die mit Micro-Car oder Mini-Quad (76), Tretroller bzw. Micro-Scooter (49) und Quad (46) unterwegs waren. ■

Wie das Autofahren der Zukunft aussehen wird

Elektrisch, vernetzt, autonom: Die Mobilität steht vor einem tiefgreifenden Wandel. In einem aktuellen Beitrag hat die Wirtschaftskammer Steiermark dazu mit zwei Fachleuten von der TU Graz gesprochen.

Von Brigitte Schweinegger

Der Umbruch kommt mit Wucht. Als VW Anfang 2026 ankündigte, bis 2030 zehntausende Stellen in Deutschland abzubauen, war das mehr als eine betriebswirtschaftliche Entscheidung. Die Branche steckt mitten in einer Transformation, die Geschäftsmodelle, Technologien und auch unser Verständnis von Mobilität grundlegend verändert. Der Gewinneinbruch vieler Hersteller im Jahr 2025 zeigt, wie schwierig dieser Übergang ist: etablierte Player kämpfen mit hohen Investitionen, neue Wettbewerber drängen auf den Markt.

Auch ein Blick nach Österreich bestätigt den Wandel, schreibt die Wirtschaftskammer Steiermark. Rund 285.000 Pkw wurden 2025 neu zugelassen – ein stabiler Wert, doch die Zusammensetzung verschiebt sich deutlich. Hybride dominieren mit knapp 40 Prozent, rein elektrische Fahrzeuge kommen bereits auf mehr als 20 Prozent. Der klassische Verbrennungsmotor prägt zwar weiterhin das Straßenbild, verliert aber kontinuierlich an Bedeutung. Die Mobilität wird vielfältiger und komplexer.

Kein eindeutiger Sieger bei den Antrieben

Wer glaubt, dass sich in wenigen Jahren ausschließlich Elektroautos durchsetzen werden, dürfte enttäuscht werden. Die Entwicklung verläuft weniger linear, als angenommen. Experten wie Helmut Eichlseder von der Technischen Universität Graz gehen davon aus, dass sich mehrere Technologien parallel etablieren werden. Eichlseder ist Professor am Institut für Thermodynamik und nachhaltige Antriebssysteme.

Elektroautos werden ihm zufolge weiter an Bedeutung gewinnen, vor allem im urbanen Raum. Gleichzeitig werden Hybridmodelle eine wichtige Brückenfunktion

übernehmen. Auch Range-Extender, bei denen ein kleiner Verbrennungsmotor die Batterie nachlädt, gewinnen an Relevanz. Im Schwerverkehr werden klassische Antriebe dominierend bleiben, ergänzt durch Wasserstofflösungen und alternative Kraftstoffe.

Der Succus: Die Zukunft der Mobilität ist damit kein einzelner Antrieb, sondern ein Nebeneinander unterschiedlicher Systeme – je nach Einsatzgebiet.

China setzt auf Pragmatismus

Während Europa politisch stark auf Elektromobilität fokussiert, verfolgt China einen breiteren Ansatz. Unter dem Begriff „New Energy Vehicles“ werden dort verschiedene Technologien zusammengefasst: batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Modelle mit Range-Extender. Entscheidend ist nicht die Technologie, sondern ihre Wirkung, so Prof. Eichlseder.

In China wird nicht ausgeschlossen, dass künftig auch synthetische Alternativen wie Methanol eine Rolle spielen. Europa hingegen setzt auf regulatorische Vorgaben und misst Emissionen primär am Auspuff.

Der Unterschied ist grundlegend: Während China technologieoffen agiert und sich an praktischen Lösungen orientiert, folgt Europa stärker politischen Zielvorgaben. Das hat Auswirkungen auf Innovation und Wettbewerbsfähigkeit.

Der lange Schatten des Bestands

Ein oft unterschätzter Faktor ist laut Eichlseder der globale Fahrzeugbestand. Weltweit sind rund 1,4 Milliarden Fahrzeuge unterwegs, jedes Jahr kommen 100 Millionen hinzu. Der Großteil wird mit fossilen Brennstoffen betrieben und bleibt rund zwei Jahrzehnte im Einsatz.

Selbst bei einem raschen Umstieg auf neue Technologien wird dieser Bestand die Emissionsbilanz noch lange prägen. Hier kommen synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) ins Spiel. Sie gelten als energieintensiv in der Herstellung, könnten aber eine Übergangslösung bieten, um bestehende Fahrzeuge klimafreundlicher zu betreiben. Ohne solche Ansätze ist es kaum realistisch, die globalen Klimaziele zu erreichen.

Autonomes Fahren rückt näher

Während die Diskussion um Antriebe oft ideologisch geprägt ist, schreitet ein anderer Bereich voran: das autonome Fahren. In Städten wie San Francisco oder Peking gehören fahrerlose Taxis bereits zum Alltag. Unternehmen wie Waymo treiben die Entwicklung mit Milliardeninvestitionen voran.

Auch Europa holt auf: In Hamburg testet die MOIA autonome Sammeltaxis; Ziel ist ein regulärer Betrieb noch vor dem Ende des Jahrzehnts. Für Martin Fellendorf von der TU Graz ist klar: Die Technologie ist weit genug, um in ausgewählten Bereichen eingesetzt zu werden. Die größere Herausforderung liegt in der Regulierung.

Autonome Fahrzeuge sind mit einer Vielzahl an Sensoren ausgestattet – von Radar über LiDAR bis zur hochauflösenden Kamera. Diese Systeme ermöglichen eine präzise Wahrnehmung der Umgebung. Offen bleiben die Fragen der Haftung, Sicherheit und gesellschaftlichen Akzeptanz, so der Professor am Institut für Straßen- und Verkehrswesen.

Weniger Auto, aber nicht ohne Auto

Das Auto wird nicht verschwinden. Es wird ein zentraler Bestandteil individueller Mobilität bleiben – insbesondere außerhalb urbaner Zentren. In Städten hingegen dürfte der private Autobesitz weiter zurückgehen. Sharing-Modelle, autonome Flotten und ein besser vernetzter öffentlicher Verkehr könnten den Individualverkehr reduzieren, ohne Mobilität einzuschränken.

Die Zukunft des Autofahrens ist damit kein Endzustand, sondern ein dynamischer Prozess. Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung greifen ineinander – und verändern, wie wir uns fortbewegen. Sicher ist: Das Auto der Zukunft wird ein anderes sein als das, das wir heute kennen. ■



Wie KI die Mobilität verändert

Autonomes Fahren, Simulation und neue Geschäftsmodelle – die Künstliche Intelligenz revolutioniert, stößt aber auch an Grenzen.

Von Brigitte Schweinegger

KI beschleunigt die Entwicklung autonomer Fahrzeuge, wie myscience.ch berichtet. Was vor 15 Jahren noch als Versuch auf Teststrecken begann, ist heute Realität. Fahrerlose Taxis sind in den USA und China im Einsatz. Unternehmen wie Waymo betreiben Robotertaxis, während Tesla eigene Systeme vorantreibt. Auch Europa bereitet den nächsten Schritt vor: Systeme der Automatisierungsstufe 3, bei denen Fahrende die Kontrolle abgeben können, sind zugelassen.

Fortschritte und Grenzen der KI

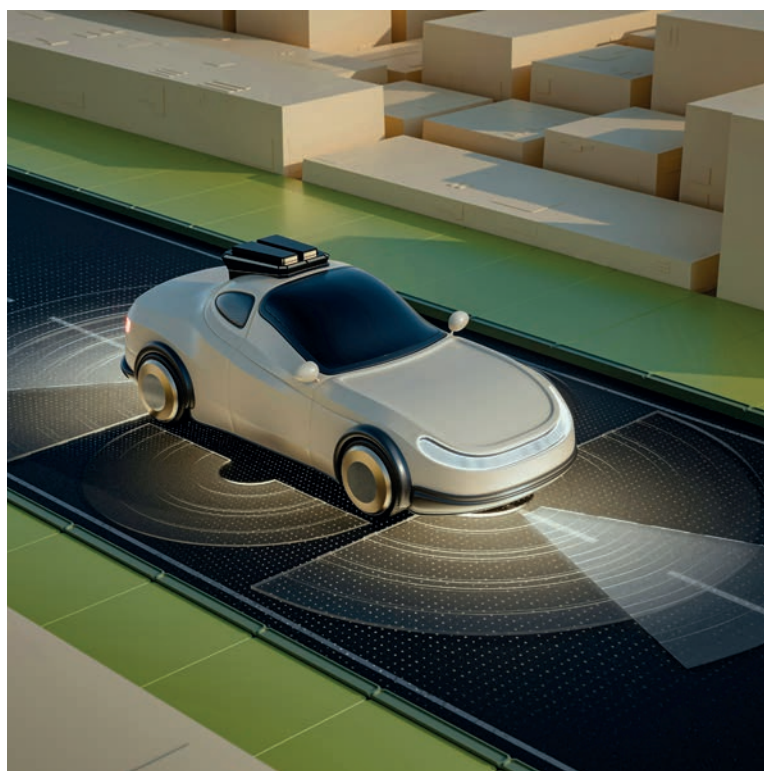
Laut Alexandre Alahi von der École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) spielen „World Models“ eine zentrale Rolle. Sie simulieren Verkehrssituationen und berechnen mögliche Reaktionen in Echtzeit. Dadurch lassen sich auch seltene oder gefährliche Szenarien virtuell testen und Systeme gezielt trainieren.

Trotz großer Fortschritte ist der Weg zur vollständigen Autonomie noch weit. Jede Stadt stellt eigene Anforderungen, von Infrastruktur bis Verkehrsverhalten. Systeme müssen flexibel genug sein, um unterschiedlichste Umgebungen zu verstehen und darauf zu reagieren.

Maschinen fehlt bislang ein entscheidender Vorteil des Menschen – die soziale Intuition im Straßenverkehr. Ziel der Forschung ist es, diese Kompetenzen technisch nachzubilden und in die Systeme zu integrieren.

Weniger Verkehr durch mehr Autonomie?

Langfristig könne KI nicht nur das Fahren verändern, sondern auch die Nutzung von Autos, wie Kenan Zhang, Professorin für Mobilitätsökosysteme an der EPF, ausführt. Sie sieht großes Potenzial in autonomen Flotten: „Robotertaxis könnten den Bedarf an privaten Fahrzeugen reduzieren und den Verkehr in Städten verringern“. Voraussetzung sei ein System, das genauso flexibel und zuverlässig ist wie der Individualverkehr.



Es entstünden neue Modelle der gemeinsamen Nutzung: Fahrzeuge wären nicht mehr dauerhaft im Besitz einzelner Personen, sondern würden je nach Bedarf eingesetzt und geteilt. Das könne die Auslastung erhöhen und Parkflächen reduzieren.

Mehr Sicherheit und Effizienz

KI-Systeme reagieren schneller als Menschen und sind nicht ablenkbar. Gleichzeitig ermöglichen datenbasierte Entscheidungen einen effizienteren Verkehrsfluss und geringeren Energieverbrauch. Dadurch könnten Unfälle deutlich verringert werden.

Noch ist offen, wann sich autonome Fahrzeuge flächendeckend durchsetzen. Klar ist: Künstliche Intelligenz wird die Mobilität grundlegend verändern. ■

Elektromobilität: Österreich im europäischen Mittelfeld

Firmenwagen könnten zum entscheidenden Hebel für die weitere Entwicklung werden.

Von Brigitte Schweinegger



Der Umstieg auf elektrische Antriebe gilt als zentral, um den Energieverbrauch im Verkehr zu senken. Österreich kommt im europäischen Vergleich nur langsam voran. Das zeigt eine Auswertung des VCÖ (Verkehrsclub Österreich).

Der Anteil von E-Pkw bei Neuzulassungen in Österreich liegt bei rund 21 Prozent. Damit befindet sich das Land im europäischen Mittelfeld. Andere Staaten sind weiter: In Nordeuropa haben Elektroautos bereits eine dominierende Stellung, allen voran Norwegen, wo 97 Prozent der neuen Pkw elektrisch betrieben sind. Auch Dänemark (82 Prozent) und Finnland (45 Prozent) weisen höhere Quoten auf als Österreich.

VCÖ drängt auf Maßnahmen

Dieser Vergleich zeigt klaren Handlungsbedarf. Der Verkehrssektor zählt zu den größten Energieverbrauchern, und ein langsamer Wandel erhöht Kosten und Abhängigkeiten. VCÖ-Experte Michael Schwendinger sieht politischen Nachholbedarf und fordert verlässliche Rahmenbedingungen für den Umstieg auf emissionsärmere Antriebe.

Firmenwagen als Hebel

Im Fokus stehen Firmenfahrzeuge: Ein Großteil der Neuwagen wird von Unternehmen zugelassen. Wer hier ansetzt, kann den Markt schneller verändern. Voraussetzung

dafür sind jedoch verlässliche steuerliche Rahmenbedingungen, die Investitionsentscheidungen erleichtern.

Der VCÖ kritisiert bestehende Fehlanreize. So ist die private Nutzung von Dienstwagen mit Verbrennungsmotor finanziell oft attraktiver als erwartet. Zudem fehlt ein Anreiz, die gefahrenen Kilometer zu reduzieren, da steuerliche Regelungen nicht zwischen Viel- und Wenigfahrern unterscheiden.

Ein Blick nach Dänemark zeigt, wie wirksam politische Maßnahmen sind. Dort haben steuerliche Instrumente den Kauf von Fahrzeugen mit fossilen Antrieben deutlich verteuert. Innerhalb kurzer Zeit wurden Elektroautos zur dominierenden Antriebsform bei Neuzulassungen.

Jetzt stellen sich die Weichen

Ein stärkerer Fokus auf Firmenwagen hätte einen langfristigen Effekt: Fahrzeuge aus Unternehmensflotten gelangen nach wenigen Jahren in den Gebrauchtwagenmarkt und werden für private Haushalte leistbarer. Zudem eröffnet die Kombination mit eigener Stromerzeugung – etwa durch Photovoltaik – Einsparpotenziale und reduziert die Abhängigkeit von Energieimporten.

Österreich steht vor einer Richtungsentscheidung. Ohne gezielte Maßnahmen droht das Land weiter zurückzufallen. Mit klaren Anreizen, insbesondere im Unternehmensbereich, könnte die Dynamik deutlich beschleunigt werden. ■

150
Jahre

ZURICH®

„Ich habe
150 Jahre
Wissen.
Für dich.“

Stephan, 28
Marketing

Unser Jubiläum macht dich sicher:
Nimm's einfach Zurich

