

KFZ-VERSICHERUNG

Eine Sonderpublikation des VersicherungsJournals



SEITE 4

Das Umfeld ändert sich.
Die Kfz-Versicherung auch?

SEITE 10

Österreichs Verkehr
wird aufgemischt

SEITE 12

Kostentreiber, Kostenbremsen

SEITE 15

Ein Fahrzeug – viele Lenker

SEITE 18

Fährt die globale Konkurrenz
in den Markt?



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!



Mobilität - ein Begriff, der spätestens in der Lockdown-Zeit eine neue Bedeutung erhalten hat. Doch auch in Zukunft dürfte Mobilität - vor allem die individuelle - vor

weiteren massiven Änderungen stehen. Elektroautos, autonomes Fahren und Car-Sharing werden nicht zuletzt auch auf die Kfz-Versicherung Auswirkungen haben. Grund genug, uns in einem neuen VersicherungsJournal Spezial mit dem Thema auseinanderzusetzen.

Wieder musste unser geplanter Experten-Roundtable pandemiebedingt im virtuellen Rahmen stattfinden. Dazu haben wir Teilnehmer aus Versicherungen, Maklerschaft und ÖAMTC eingeladen, mit uns darüber zu diskutieren, ob das geänderte Mobilitätsverhalten insbesondere der jungen Generation neue Versicherungslösungen verlangt und ob die Kfz-Versicherung am Ende vielleicht einer umfassenden Mobilitätsversicherung Platz machen wird. Und noch zu einem weiteren Punkt ließen wir die Experten zu Wort kommen. Wir haben ihn „Big Data als Beifahrer“ genannt und wollten wissen, welche Rolle Daten bei Kfz-Versicherungsprodukten spielen könnten. Die Ergebnisse dieser Diskussion lesen Sie in unserer Titelseite ab Seite 4.

Möglichen Problemen rund um autonomes Fahren widmen wir uns im Beitrag „Österreichs Verkehr wird aufgemischt“ ab Seite 10. Denn wenn in den nächsten Jahrzehnten fahrerlose Autos gleichzeitig mit traditionell von Menschen gelenkten Fahrzeugen unterwegs sein werden, sind Versicherungsfälle vorprogrammiert. Wir sind der Frage nachgegangen, ob die Assekuranzen darauf vorbereitet sind und was das für Schadenverläufe und Prämien bedeuten könnte.

Apropos Prämien: immer mehr neue, teure Technik, aber auch neue Risiken - Stichworte Cybercrime oder brennende Akkus - treiben die Kosten der Versicherer nach oben. Ob diese durch erhöhte Sicherheit kompensiert werden können, haben wir einige Anbieter gefragt. Die Antworten lesen Sie ab Seite 12.

Neue Haftungsfragen betrachten wir ab Seite 15: Neben dem Fahrzeughalter könnten in „smarten“ Fahrzeugen auch Hard- und Softwarehersteller, Infrastrukturbetreiber oder Mobilfunkanbieter zur Verantwortung gezogen werden. Und ab Seite 19 beleuchten wir noch die Frage, ob Kfz-Versicherung in diesem Umfeld zum Geschäft für große internationale Konzerne wird und was das für lokale Versicherer bedeuten könnte. Ich darf Ihnen wieder eine spannende Lektüre wünschen.

Marius Perger, Herausgeber

Impressum

Herausgeber und Verleger: FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H., 1180 Wien, Gentzgasse 15 **Für den Inhalt verantwortlich:** Marius Perger und Klaus Schweinegger; für namentlich gekennzeichnete Artikel der jeweilige Autor **Produktion:** FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H., 1180 Wien, Gentzgasse 15 **Druck:** Print Alliance HAV Produktions GmbH, 2540 Bad Vöslau, Druckhausstraße 1 **Anzeigenpreise:** Es gilt der Werbetarif 2020 **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: Dumrongsak Songdej, S.2.: Jakub Jirsak, S.4: metamorworks, S.6: pikselstock, S.8: AndSus, S.11: zapp2photo, S.12: chesky, S.15: lev dolgachov, S.16: Quils, S.20: Visual Generation (alle AdobeStock), S.5: Christian Sipöcz: privat, Günther Weiß: Katharina Schiffel, Philipp Wassenberg: Philipp Lipiarski, Oliver Schmerold: ÖAMTC/Hörmandinger, Christoph Berghammer: Manuel Horn, Robert Kühberger: Christian Husar, Sergius Kahr: Lukas Lorenz

Das Umfeld ändert sich. Die Kfz-Versicherung auch?

Neue Formen der Mobilität(sversicherung), Telematiktarife, mögliche Auswirkungen von Corona auf die Kfz-Versicherung: Dazu haben wir beim „virtuellen Round Table“ Fachleute aus Versicherungsindustrie, Maklerschaft und ÖAMTC befragt. *Von Emanuel Lampert*



Klimawandel und geänderte Einstellungen, vor allem der jüngeren Generation, forcieren die Nutzung von Fahrrädern, Öffis, Car-Sharing, Fahrgemeinschaften – nebeneinander und parallel zum eigenen Fahrzeug. Verlangt dies nach neuen Versicherungslösungen? Wie könnten diese aussehen? Werden sie bestehende Kfz-Versicherungen ergänzen, verändern, ersetzen?

Einen steigenden Bedarf an Versicherungslösungen für neue Mobilitätsmodelle wie „Mitfahrbankeerln“ oder Mobilitätsbörsen ortet VAV-Vorstand

Christian Sipöcz. Eine Fahrradversicherung wiederum müsse österreichweit, nicht mehr nur am Wohnort schützen; ein neues Angebot könnte sich von einer Motorrad-Kasko ableiten, „da moderne Fahrräder, insbesondere E-Bikes, einen ähnlichen Versicherungsbedarf haben“. In puncto Kfz-Versicherung „werden zusätzliche Versicherungslösungen geboten sein“.

HDI-Vorstandsvorsitzender **Günther Weiß** geht aus heutiger Sicht davon aus, dass sich in den nächsten fünf bis zehn Jahren an der Kfz-Versicherung

Unsere Fachleute aus der Versicherungsbranche



**Dipl.-Ing.
Christian Sipöcz**
Mitglied des
Vorstandes, VAV



Günther Weiß
Vorstands-
vorsitzender, HDI



**Dr. Philipp
Wassenberg**
Vorstands-
vorsitzender, Ergo



**Dipl.-Ing.
Oliver Schmerold**
Direktor, ÖAMTC



**Komm.-Rat Christoph
Berghammer**
Versicherungs-
makler



**Mag. Robert
Kühberger**
Abteilungsleiter
Produktmanage-
ment Privat-
geschäft, VAV



Mag. Sergius Kahr
Leiter der Abtei-
lung Motor/Rechts-
schutz, Generali

DAS KFZ-VERSICHERUNG SPEZIAL KOSTENLOS FÜR DAS BÜRO:

Sie können dieses Heft (max. 3 Stück, so lange der Vorrat reicht – höhere Auflagen auf Anfrage) gerne für Ihre Mitarbeiter oder ausgewählte Kunden kostenlos bestellen. Wenden Sie sich bitte unter Angabe Ihrer Postadresse und der Stückanzahl an den Verlag:
info@versicherungsjournal.at

nichts ändern wird. „Allerdings werden die Vielfalt und die Variabilität stärker zunehmen, da Scoring-Systeme ‚exakter‘ werden.“

Künftig gilt es, meint Ergo-Vorstandschef **Philipp Wassenberg**, zunehmend teils völlig verschiedene Fortbewegungsformen zu kombinieren. „Modelle für einzelne Menschen pro gefahrenem Kilometer, egal mit welchem Fortbewegungsmittel“, Gemeinschaftslösungen für Gruppen von Menschen, die in einigermaßen homogenen Pools ein ähnliches Mobilitätsverhalten aufweisen, oder Versicherungen, „die jeweils mit dem angebotenen Fahrzeug mitwandern, egal, von wem sie bewegt werden“, wären denkbar. Bei vollautonomen Fahrzeugen werde man auch reine Produkthaftpflichtmodelle der Hersteller sehen. Außerdem sei es per „On Board Devices“ oder Handy möglich, je nach Risiko der gewählten Fortbewegungsart und persönlicher Risikoneigung zu versichern.

Vielerorts könne man das Mobilitätsverhalten bereits variantenreicher gestalten und an die jeweilige Situation anpassen, sagt ÖAMTC-Direktor **Oliver Schmerold**. „Der Trend geht in die Richtung, dass die Zahl der reinen ‚Mono-Mode‘-Nutzer zusehends abnimmt.“ An Stelle des Verkehrsmittels werde vielmehr der „mobile Mensch“ versichert sein müssen: „Statt an Halterversicherungen, insbesondere Kfz-Haftpflichtversicherungen, wird man verstärkt an

Nutzerversicherungen arbeiten müssen.“

Für Versicherungsmakler **Christoph Berghammer** ist auf Kundenseite noch kein Bedürfnis nach Absicherung für „neue Mobilität“ zu spüren. An die Versicherer gerichtet merkt er an, Autos würden „immer teurer, und daher benötigen wir für Fahrzeuge mit hohem Wert auch Kaskodeckungen mit niedrigem Selbstbehalt, vielleicht auch Zeitwertkasko. Zusätzlich brauchen wir in der Kasko vernünftige Angebote für Elektrofahrzeuge.“

Effekte von Corona

Corona hat Homeoffice und Videokommunikation gefördert und das Reiseaufkommen reduziert. Ändert dies das Mobilitätsverhalten nachhaltig? Nimmt der Individualverkehr ab – oder aus Angst vor Ansteckung in öffentlichen Verkehrsmitteln zu? Entstehen veränderte Anforderungen an Versicherungen im Allgemeinen, und können sich Auswirkungen auf Kfz-Versicherungen ergeben?

Neue Mobilitätsformen werden „sicher zunehmen“, meint Weiß. Ein eigenes Kfz sei aber, gerade jetzt, „immer noch sehr attraktiv“. Er vermutet, dass Homeoffice, Webinare und „elektronische Meetings“ künftig größeren Stellenwert haben, eine stark spürbare Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten erwartet er aber nicht.

Einige Experten seien der Ansicht, dass Corona das Mobilitätsverhalten langfristig verändert, sagt **Robert Kühberger**, Abteilungsleiter Produktmanagement Privatgeschäft in der VAV. „Die berufliche Reisemobilität wird auch nach Aufhebung der Reisebeschränkungen zurückgehen. Stichwort: Videokonferenzen.“ Mehr Homeoffice könne zu weniger Stoßverkehr, Angst vor Ansteckung andererseits zu mehr Individualverkehr führen. Versicherungen müssen an diese mögliche Veränderung angepasst werden, so Kühberger, „beispielsweise treten die Themen Cyberdeckung bei Nutzung von Privatcomputern als Arbeitsgeräte oder technische Versicherungen für Notebooks immer mehr in den Vordergrund.“

Wassenberg hält kurz- und mittelfristig Infektionskurven, Impfstoffverfügbarkeit, Politik und kulturelle Vorlieben einzelner Länder für wesentliche Faktoren der weiteren Entwicklung. Die Nutzung der Öffis wird sich seiner Ansicht nach langfristig eher auf Vorkrisenniveau einpendeln, weil sie dem Bedürfnis „nach preiswerter, zuverlässiger und schneller Fortbewegung“ dienen. Ziemlich sicher werde



der Berufspendlerverkehr „wegen bleibend höherer Homeoffice-Zahlen“ leicht abnehmen. Vermutlich werde es auch nachhaltig weniger geschäftliche Flugreisen geben.

Der Individualverkehr biete besseren Schutz vor Infektionen als öffentliche Verkehrsmittel, gibt **Sergius Kahr**, Leiter der Abteilung Motor/Rechtsschutz bei der Generali, zu bedenken. Darüber hinaus sei mit einer noch größeren Vielfalt an „gleichberechtigt genutzten“ Verkehrsmitteln vom Auto bis zum Scooter zu rechnen. „Versicherungen werden mehr Absicherungsmöglichkeiten für diese Verkehrsteilnehmer anbieten. Die Kfz-Versicherung wird dabei weiterhin der Eckpfeiler dieses Sicherheitsnetzes sein.“

Schmerold erwartet, dass sich arbeitsbedingte Wege „vielleicht um 15 bis 20 Prozent“ reduzieren werden. Auswirkungen auf Kfz-Versicherungen sieht er „maximal da, wo es vermehrt zu Fahrgemeinschaften

kommt – Ride-Hailing – und der Insassenversicherungsschutz eine wesentliche Rolle spielt“.

Corona habe die Verkehrsfrequenz und diese die Unfallzahlen verringert, resümiert Berghammer. Solange es keine Impfung gebe und Sorge vor Ansteckung bestehe, würden Bus und Bahn von vielen gemieden. „Es kommt aber wieder der Alltag, es wird sich wieder normalisieren.“ An Auswirkungen auf die Kfz-Versicherung glaubt er nicht.

Big Data als Beifahrer

Die Sammlung und Auswertung großer Datenmengen ermöglicht eine immer individuellere Anpassung des Versicherungsprodukts. Vorsichtiger Fahrer könnten „belohnt“, risikoreichere „bestraft“ werden, auch unabhängig von einem tatsächlichen Schadenverlauf. Welche Daten sollten Versicherer erhalten? Wie individuell kann und darf ein Versicherungsprodukt sein? Liegt die Zukunft in „Pay as you drive“?

Werbung

TOP
PREIS

TOP
LEISTUNG

TOP
SERVICE



TIL SCHWEIGER IN
KASKO ROYALE

MOBILITÄT BRAUCHT SICHERHEIT: AM BESTEN MIT DEN VAV KFZ-VERSICHERUNGEN

Mobil zu sein gehört zu unserem Alltag. Mit der VAV KFZ-Versicherung haben Sie die Gewissheit, dass ein „Blebschaden“ keine Kopfschmerzen mehr macht und selbst größere Schäden optimal abgesichert sind.

Mehr Infos unter www.vavpro.at



Datensammlung werde sicher verstärkt zum Thema, sagt Weiß. Telematiktarife könnten die Haftpflichtprämien senken – wobei sich die Frage nach dem Datenschutz stelle, zumal sich der Lenker vom Versicherer überwachen lassen müsste. Dafür sei aber „keine große Bereitschaft und Nachfrage bei unseren Kunden“ zu sehen. „Die Überwachung des Kunden ist für uns auch in Zukunft kein Thema.“

Wassenberg schreibt „algorithmischem Pricing“ eine „große Zukunft“ zu – was das Kollektivprinzip allerdings zunehmend stresse. „Pay as you drive“ gebe es in verschiedenen Formen bereits seit über 15 Jahren, bleibe aber „logischerweise nur für absolute Wenigfahrer“ interessant. Der Versicherung des Kollektivs, so Wassenberg, fehlen zudem diese Prämien für die Vielfahrer, die, wie auch die Politik, ein komplett risikobasiertes Kilometermodell nicht akzeptieren würden. „Zu viele blieben sonst unversicherbar.“

Das Prinzip der kollektiven Risikoübernahme lasse Individualisierung nur bedingt zu, bestätigt Kahr. Schadenerwartung und -verlauf seien bis dato im Bonus-Malus-System abgebildet; „Pay as you drive“-Telematikmodelle „finden weniger Akzeptanz und lassen daher nur wenig Spielraum für

eine Preisdifferenzierung“. Service- oder Defektinformationen würden als sinnvoll erachtet. „Darüber hinaus aber wünscht der Konsument als Fahrer und Nutzer seines Fahrzeugs keinen Eingriff in seine Privatsphäre.“

Würde eine Überwachung des Fahrers dessen Freiheit bedrohen? Wo das individuelle Verhalten die Risikowahrscheinlichkeit beeinflusst, hält Schmerold darauf abgestimmte Tarife für gerechtfertigt. „Das mag bei einer Kfz-Versicherung noch ungewohnt sein, bei einer Unfall- oder Krankenversicherung ist es aber bereits völlig normal.“ Das Bonus-Malus-System sei ein erster Schritt in diese Richtung gewesen. „Wenn das dank moderner Technologie künftig flexibler und somit auch treffsicherer möglich ist, dann ist das positiv.“

Berghammer sieht Individualisierung bereits jetzt verwirklicht, indem nach Postleitzahl, Alter, Stadt und Land etc. unterschieden wird. Wünschen sich Kunden eine möglichst individuelle Versicherung, besonders bei der Prämienhöhe? „Alle wollen eine Versicherung, die möglichst wenig kostet“, sagt Berghammer. Über die Bereitschaft, für Prämienvorteile Daten preiszugeben, will er zwar nicht spekulieren.

„Wir raten aber Kunden, Daten nicht herzugeben. Ich bin da eher vorsichtig.“

Kein Assistenzeinsatz?

Wie gehen Versicherer damit um, wenn Fahrer bestimmte Assistenten, etwa zur automatischen Einhaltung des Tempolimits, bewusst nicht verwenden? Zu Assistenzsystemen seien in den gängigen Versicherungsbedingungen noch keine spezifischen Regelungen vorgesehen, erklärt Sipöcz. Denn die Tarife seien noch nicht entsprechend ausgelegt, zudem gebe es diverse juristische Fragestellungen „wie zum Beispiel die Rechtmäßigkeit von Regressen etc. im Falle der Nichtverwendung“.

Die Verantwortung, in jeder Lage das Fahrzeug zu kontrollieren, bleibe jedenfalls beim Lenker, betont Kahr. Das bewusste Deaktivieren von Assistenzfunktionen könne rechtliche Folgen haben. Je breiter

Assistenzsysteme implementiert sind, desto gravierender sei die Deaktivierung. Wer etwa ABS ausschalten lässt, handle grob fahrlässig. „Grundsätzlich gehen wir aber davon aus, dass der Lenker eine vernünftige Entscheidung hinsichtlich der Assistenzfunktionen seines Fahrzeugs trifft und die Versicherung somit den Schutz gegenüber dem Lenker und Dritten sicherstellt.“

Wassenberg hält fest, Regelungen zu Vorsatz, grober Fahrlässigkeit und Gefahrerhöhung gebe es in Gesetzen und Bedingungen seit jeher. Nach einem Unfall Fahrzeugdaten auslesen zu können, mache den Hergang teils erheblich transparenter. Die Versicherungsfragen würden damit meist aber eher komplexer als einfacher. Letztlich müsse man diese Fälle immer einzeln begutachten, der Mensch als Fahrer bleibe „im Zentrum unserer Aufmerksamkeit als Versicherer“.

Werbung



Einfach losfahren. Alles andere läuft von selbst.

Sicher Mobil. Die Kfz-Versicherung mit Gratis-Service Kfz Pflaster für Kasko-Kunden und Top-Haftpflichtdeckung: bis zu 30 Millionen Euro.

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

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

ERGO

Österreichs Verkehr wird aufgemischt

Vom autonomen Fahrer bis zum autonomen Fahrzeug: In einer Übergangsphase werden verschieden automatisierte Fahrzeuge nebeneinander unterwegs sein – nach Schätzungen womöglich bis etwa zum Jahr 2050. Wie gehen Versicherer damit um? *Von Emanuel Lampert*

Der Gelehrte unterscheidet sechs verschiedene Stufen der Automatisierung. Eigentlich fünf. Denn Stufe 0 heißt: gar keine Automatisierung. Stufe 5 heißt: Das Auto macht alles selbst. Assistenten wie etwa jene zum automatischen Einparken, Abstand- oder Spurhalten sind den Stufen 1 und 2 zuzuordnen. Von Stufe 5 sind wir noch ein gutes Stück entfernt, noch mehr von einem kompletten Austausch „konventioneller“ durch autonome Fahrzeuge. Und für eine Weile dürften sehr unterschiedlich automatisierte Fahrzeuge unterwegs sein.

Diese „Mischphase“ gebe es bereits, sagt die Donau. Auf die Absicherung des einzelnen Versicherungsnehmers habe das keine Auswirkung. „Wir beobachten auf Marken und Typen bezogen die Auswirkungen, die wiederum die Prämiengestaltung beeinflussen.“

Sergius Kahr, Leiter der Abteilung Motor/Rechtsschutz bei der Generali, macht darauf aufmerksam, dass es hierzulande fünf Millionen Pkws gibt. „Deren Durchschnittsalter beträgt acht Jahre. Neu zugelassen werden jährlich rund 330.000 Fahrzeuge. Es dauert daher viele Jahre bis Jahrzehnte, bis es zu einer größeren Durchmischung von nicht-autonom, teil-autonom und autonom fahrenden Fahrzeugen kommt.“

Die Generali nimmt deshalb an, dass die jetzige Form des Versicherungsschutzes für zugelassene Fahrzeuge „noch sehr lange besteht“. Gleichwohl erwähnt Kahr, dass die Generali Group in Italien bereits mit dem Angebot von Telematiksystemen Know-how in der Analyse von Fahrzeugnutzungsdaten erworben habe.

Aus Sicht der Uniqa wird die Mischphase „wohl die größte Herausforderung“ im künftigen Straßenverkehr sein. Ein verstärkter Fokus werde etwa auf Produkthaftpflicht oder Absicherung gegen

Cyberrisiken liegen. Noch zu schaffende gesetzliche Rahmenbedingungen müssten dann in die Produktentwicklung einfließen. „Erste wichtige Erfahrungen“ sammle die Uniqa durch die Versicherung von Pilotversuchen.

Erst einmal mehr statt weniger Risiko

Teils seien Autos schon jetzt zu selbstständigen Aktionen in der Lage, trotzdem verpflichte das Gesetz den Lenker aber nach wie vor einzugreifen, um einen Unfall zu verhindern, merkt die Städtische an. „Komplett autonomes Fahren wird sicher nicht im nächsten Jahrzehnt möglich sein“, meint Vorstandsdirektorin **Doris Wendler**. „Die Technik in den Autos wird zwar vorhanden sein, aber die notwendigen Rahmenbedingungen wie Infrastruktur, GPS-Ausbau und WLAN werden nicht so weit sein.“ Für die Mischphase rechnet sie nicht mit ab-, sondern zunehmender Unfallgefahr.

Auch HDI-Vorstand **Günther Weiß** erwartet keine kurzfristigen Umbrüche: „Disruptive Szenarien mit weitgehender Vermeidung aller Unfallszenarien werden in den nächsten 10 bis 15 Jahren für unrealistisch gehalten.“ Die Einführung erfolge zunächst auf Autobahnen. Komplexere Umgebungen, etwa Landstraßen, würden später folgen – aber „einen weitaus größeren Anteil in den Unfallstatistiken“ ausmachen.

Mischverkehr und noch zu geringe Durchdringung des Bestandes mit relevanten Assistenzsystemen, so Weiß, führen, zumindest bis 2030, zu einem Ansteigen des gesamten Kaskoschadenaufwandes. „Ist die schadenverhütende Wirkung von ABS und ESP unstrittig, gelingt ein solcher Nachweis bei (Ein-)Parkhilfen derzeit nicht. Die Level-2-3-Assistenzsysteme haben noch eine zu geringe Marktdurchdringung und werden als gefährliche Stufe der Automatisierung gesehen.“



Schub für autonomes Auto durch Car-Sharing?

Die Zürich glaubt, dass Car-Sharing die Entwicklung zum selbstfahrenden Auto rapide beschleunigen wird, weil sich dieses anfangs für Privatpersonen kaum rechnen werde. „Interessant ist für uns als Versicherungsbranche, was die Auswirkungen auf unser Geschäft sein werden. Die Frage ist, wie viele Unfälle bei autonomem Verkehr noch passieren und wie teuer diese in Zukunft sein werden.“ Das „große Thema“ werde sein, die Haftungsfrage zu klären, also ob Fahrer oder Hersteller bei einem Unfall haften.

Aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen sei die Nutzung autonomer Fahrzeuge in Österreich aktuell noch eingeschränkt, kommentiert die Allianz. Welche Herausforderungen sich in der Zukunft genau stellen werden, hänge nicht nur von

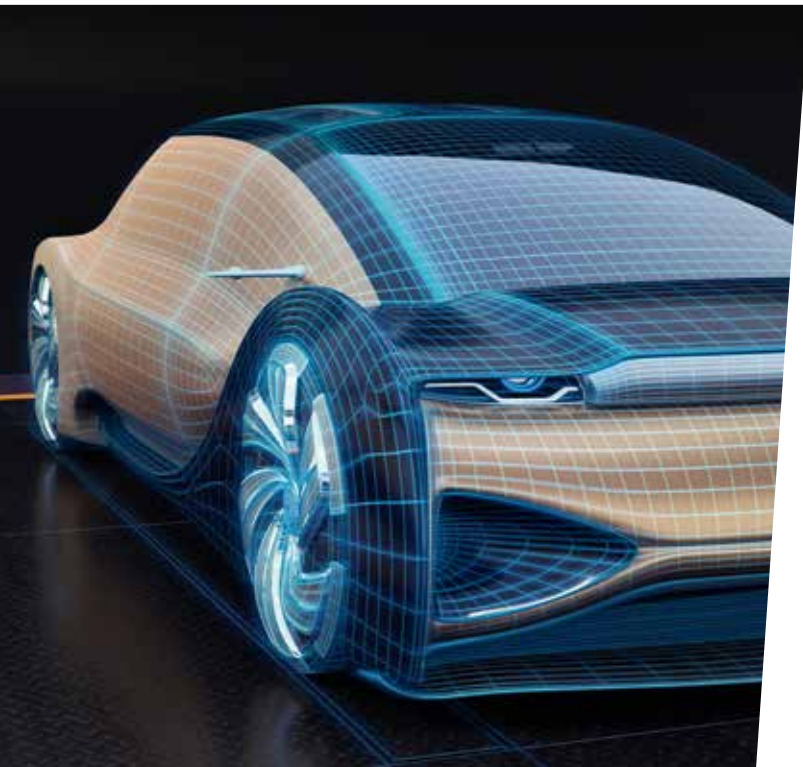
den technischen Möglichkeiten, sondern auch von der Gesetzgebung ab.

„Als Kfz-Haftpflichtversicherer tarifieren wir auch heute schon unter Bezugnahme auf die statistisch spezifische Risikosituation der konkreten Fahrzeugmodelle (Typklassen)“, teilt die Ergo mit. Insofern sei der Autonomielevel jeweils bereits in den Fahrzeugklassen inkludiert. „Diesen Weg gehen wir auch weiterhin. Dadurch sehen wir der Entwicklung gelassen entgegen.“

Die Grawe misst dem Kfz-Haftpflichtversicherer „gerade in der zukünftigen Mischphase“ besondere Bedeutung bei, da er die verschiedenen Arten der Haftungen und die Grade des Verschuldens im Falle eines Verkehrsunfalls zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern „zuordnen und bewerten“ könne. ■

Kostentreiber, Kostenbremsen

Inwieweit treiben teure neue Technologien rund ums Kfz die Schadenkosten nach oben, inwieweit machen sie Fahren im Gegenzug sicherer? Und inwieweit entstehen neue Risiken – Stichwort Cybergefahren oder brennende Akkus? Von Emanuel Lampert



Neuere Technologie senkt die Schadenhäufigkeit, macht Schäden im Schnitt aber auch teurer, stellen die von uns befragten Versicherer meist fest. „Eine Entwicklung, die wir schon viele Jahre sehen und die auch weiter anhalten wird“, wie die Städtische sagt. Die Gesamtreparaturkosten seien von Jänner 2019 bis Jänner 2020 um 4,58 Prozent gestiegen.

Mit der technischen Ausstattung nehmen auch Ersatzteilpreise und Stundensätze zu, so die Allianz: „Ein Scheinwerferglas beispielsweise ist heute kein ‚Kleinglasschaden‘ mehr, da in den Scheinwerfern viele technische Details stecken.“ Selbst Schäden an Windschutzscheibe oder Stoßfängern werden durch die verbaute Sensortechnik immer teurer, lässt die Ergo wissen. „Die Werkstattkosten steigen gegenüber der Preisentwicklung des VPI in den letzten Jahren überproportional stark an.“

Teure Technologie

Die Generali bestätigt: „Was bisher einige hundert Euro gekostet hat, geht nun in die tausenden.“ Mittel- bis langfristig werde sich die Schadenfrequenz nur geringfügig verändern, Schadenaufwände werden im Einzelfall aber mit Sicherheit steigen. Ein neues Schadenszenario werde die Vernetzung bei (teil)autonomen Fahren bringen. „Wenn etwas schief läuft, wird der Lenker zum Passagier und kann nur mehr schwer korrigieren.“

Negative Nebeneffekte ortet auch die HDI: Der Lenker fühle sich besser geschützt, lasse sich aber etwa durch Telefonieren, Navigieren oder SMS leichter ablenken. Aktuelle Schadenfälle zeigten auch, „dass oftmals die bessere technische Ausstattung durch höhere Geschwindigkeit ausgehebelt wird“. Die Ersatzteilpreisentwicklung wirke sich „dramatisch auf den Schadensatz in der Kaskoversicherung“ aus. Momentan schlugen sich negative Faktoren neuer Technologien, etwa die Entsorgung bei E-Fahrzeugen, „überhaupt nicht“ in den Tarifen nieder. „Auch die Ablenkungssysteme wie Routing, Telefonie etc. werden großteils nicht in den Tarifen berücksichtigt.“ Die Branche beginne aber bereits zu reagieren. „Auf Dauer ist der negative Trend in der Kfz-Kaskoversicherung nicht haltbar.“

Die Uniqa spricht von teureren Reparaturen, auf das Schadengeschehen habe der technologische Fortschritt aus aktueller Sicht indes nur geringen Einfluss. „Eine Auswirkung auf die Prämienentwicklung erwarten wir kurzfristig nicht.“ Eine geringere Schadenhäufigkeit sollte den höheren Durchschnittsschaden kompensieren, so die Uniqa.

Elektromobilität

Was E-Fahrzeuge betrifft, sieht die Zürich höhere Reparaturkosten und erhöhtes Brandrisiko. Bisher seien Fahrzeugbrände ein Nischenthema gewesen, so die Ergo. Sie würden aber mit dem Einzug neuer Batterietechnik zunehmend virulent – auch außerhalb

rein batteriebetriebener Kfz, zum Beispiel durch immer öfter verwendete 48V-Bordnetze.

Die Grawe erwartet, dass E-Mobilität die nächsten Jahre an Fahrt aufnimmt, damit verbunden sei die Problematik von Batteriebränden oder Schäden am Fahrzeug mit der Nutzung von Stromtankstellen. Das damit einhergehende Schadenpotenzial werde „über kurz oder lang“ in die Tarife einfließen.

Generell müsse jedes zugelassene Fahrzeug gesetzliche Sicherheitsanforderungen erfüllen, unterstreicht die VAV. Speziell bei Elektroautos heiße dies, dass die elektrischen Komponenten „eigensicher“ ausgelegt sein müssen. Bei einem Unfall würde dann die Batterie automatisch von den anderen Hochvoltkomponenten und den Hochvoltkabeln getrennt.

Vernetzungsrisiken

„Alles, was vernetzt ist, stellt potenzielle Risiken dar“, kommentiert die Städtische den Einzug des

Internets ins Auto. Unerwünschte Zugriffe könnten Fahrzeuge lahmlegen oder fehlsteuern. Noch gebe es kaum Schäden durch „moderne“ Kriminalität und somit keine Auswirkungen auf die versicherungsmathematischen Tarifmodelle. „Wir beobachten jedoch, ob sich diese Gefahren in Zukunft verändern.“

Jede Verknüpfung moderner „Hightech“-Fahrzeuge mit anderen Fahrzeugen, Verkehrssteueranlagen, Navigationssystemen etc. steigere die Komplexität, merkt die Generali gegenüber dem VersicherungsJournal an. „Systemstörungen können durch Softwarefehler oder aufgrund krimineller Eingriffe auftreten. Das bedeutet, dass neue Risiken entstehen, die in der Verantwortung des Fahrzeugnutzers bleiben. Daher werden künftige Versicherungstarife auch diese Risiken abbilden müssen.“

Neue Gefahren wie etwa das Abfangen des Fernbedienungssignals oder das Hacken der Kfz-Software „schlagen im Moment noch nicht auf die

Werbung

**KFZ
VERSICHERUNG**

**BRINGT IHR GESCHÄFT
UND KUNDEN IN FAHRT.**

Mehr auf wuestenrot.at/kfz

- Haftpflicht bis 20 Mio. EUR
- Freischaden inklusive und 3 Jahre Prämiengarantie*
- Alle Vorteile auch für junge Lenker
- Gutschein für Pickerlüberprüfung

wüstenrot

SO SCHNELL KANN'S GEHEN

*Für Neuabschlüsse und bei Fahrzeugwechsel

WÜSTENROT GRUPPE
Wüstenrot Versicherungs AG | Alpenstraße 61 | 5020 Salzburg
Irrtum, Änderungen und Druckfehler vorbehalten

Gestaltung von Tarifen durch“, sagt die Grawe. Für autonomes Fahren gebe es de facto noch keine kommerziellen Verwendungsmöglichkeiten; andere technische Möglichkeiten, um zum Beispiel ein Fahrzeug zu stehlen oder in eines „einzubrechen“, ohne Einbruchsspuren zu hinterlassen, nehmen laut Grawe deutlich zu, „weshalb die Versicherungswirtschaft schon seit geraumer Zeit mit Sorge diese Entwicklung genauestens beobachtet“.

Die HDI meldet in Bezug auf abgefangene Schließsystemsignale und damit verbundene Kfz-Diebstähle eine „unauffällige“ Entwicklung. Zu Cyber Risiken gebe es noch zu wenige bekannte Fälle, um eine fundierte Aussage zu treffen, heißt es von der Zürich. Die Ergo berichtet, „dass Kriminelle bereits auf den Zug der Zeit aufgesprungen“ seien. „Vom Bedrohungsszenario eines Hackerangriffs auf ein autonomes Kfz sind wir zwar noch ein wenig entfernt,

was die versicherungstechnischen Auswirkungen anbelangt, aber das ist schon ein reales und beängstigendes Szenario.“

Für die Donau sind nicht alle „neuen Gefahren“ eine Frage der Kfz-Versicherung. Einige Fälle hätten zwar medial Beachtung gefunden, für Erkenntnisse im Hinblick auf Schäden sei es jedoch zu früh. Beim autonomen Fahren zeichneten sich noch Fragen ab, die individuelles Handeln von Programmfehlern abgrenzen.

Sollte ein Hackerangriff zu einem Unfall führen, gäbe die Haftpflichtversicherung grundsätzlich Deckung, stellt die Uniqa fest. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Technologien wie E-Mobilität oder (teil)autonome Fahrzeuge „müssen jedoch noch geschaffen und präzisiert werden. Derzeit scheint es so, dass der technologische Fortschritt die legislativen Umsetzungen überholt. ■

Werbung

VERSICHERUNGSJOURNAL **spezial**

Themen und Erscheinungstermine 2020

- Betriebliche Altersvorsorge (September)
- Altersvorsorge (Oktober)
- Gewerbeversicherung (November)



Anzeigenkontakt

Mag. Manfred Sadjak
m.sadjak@versicherungsjournal.at
Tel.: 0664 / 516 01 72

Ein Fahrzeug – viele Lenker

Im automatisierten Fahrzeug sitzt gewissermaßen ein ganzes „Lenkerkollektiv“ am Steuer. Wer haftet da im Schadensfall? Wird die klassische Kfz-Versicherung zum Auslaufmodell? *Von Emanuel Lampert*



Die Anzahl der „Beteiligten“ in der Kfz-Versicherung ist an sich überschaubar: Im Wesentlichen sind es Halter und Versicherer. Wenn nach „Phone“ und „Home“ auch Autos „smart“ werden sollen, kommen dann einige dazu? Der Infrastrukturbetreiber, der die in oder an den Straßen verbauten Sensoren und Installationen instand hält? Der Autohersteller, der die Hardware im Auto einbaut? Der IT-Anbieter, der die Software beisteuert? Der Navi-Dienst, der über die Route entscheidet? Der Mobilfunkbetreiber, der den Datenfluss zwischen Autos, Diensten und Leit-systemen sicherstellt? So viele „Lenker“ und zugleich ein Fahrer, der immer mehr zum Passagier wird – wer ist da im Schadensfall wofür verantwortlich? Was heißt das für die Kfz-Versicherung? Wird sie zum Auslaufmodell, von der Produkthaftung verdrängt?

Aus Sicht der Grawe ist das beim jetzigen Stand der Entwicklung des autonomen Fahrens nicht klar zu beantworten. Sie vermutet aber, dass sich an der klassischen Kfz-Haftpflichtversicherung und ihrer Einordnung durch den Gesetzgeber in absehbarer Zeit nicht viel ändern wird. Von der „Haftung im Nachgang“, wenn mangelhafte Software, elektronische Straßeninfrastruktur, irrende Navis oder ähnliches zum Schaden führen, werde der unmittelbar Geschädigte dank Kfz-Haftpflichtversicherung wenig spüren. Noch sei daher nicht zu erkennen, dass sie anderen Haftpflichtarten weichen müsste.

„Spannender“ sei da, ob im Regressweg andere Anspruchsgrundlagen wie die Produkthaftung herangezogen werden. Das werde „mit Sicherheit deutlich zunehmen, sich aber bis dahin hauptsächlich im Hintergrund abspielen“. Teil- oder vollautonomes Fahren werde die Bedeutung der klassischen



Kfz-Haftpflichtversicherung zurückdrängen, wenn der Gesetzgeber die Haftung neu verteilt. Das sei zurzeit aber nicht erkennbar. Stark diskutiert werde hingegen, wem die beim automatisierten Fahren anfallenden Daten gehören: dem Lenker, Halter, Versicherer, Kfz-Hersteller?

Kein Auslaufmodell

Die Ergo hält die Kfz-Haftpflichtversicherung für kein Auslaufmodell, denn sie biete sowohl bei

menschlichen als auch bei technischen Fehlern Schutz. Der Anteil der technisch bedingten Unfälle werde aber steigen: „Beim rein autonomen Fahren wird es fast nur noch fahrerunabhängige Unfälle geben, die man dann genauso gut auch über die Produkthaftung abbilden kann.“ Für Letztere erwartet die Ergo denn auch eine wachsende Rolle. Der Ball liege letztlich jedoch beim Gesetzgeber. Dass ein Versagen der Assistenzsysteme zum Unfall führt, geschehe im Übrigen schon heute. Beispiel: Das Notbremssystem setzt grundlos ein. In solchen Fällen greife die Haftpflichtversicherung. In Zukunft komme es potenziell zu mehr Regressszenarien mit Herstellern oder Importeuren aufgrund der Produkthaftung.

„Als Auslaufmodell sehen wir die klassische Kfz-Versicherung momentan nicht“, betont HDI-Vorstand **Thomas Lackner**. Autonomes Fahren werde „wohl noch länger nicht stattfinden“. Mehr Beteiligte im Rahmen eines Unfalls gebe es schon jetzt: Wenn autonomes Einparken nicht schadenfrei funktioniert hat, werde die Schuld gerne in der Technik vermutet. „Die ständig steigende Durchdringung der Rechtsschutzversicherung im Privatsegment und damit verbundene Rechtsstreitigkeiten ‚mit anderen Beteiligten‘ beschäftigen uns bereits heute und werden das in Zukunft noch mehr tun.“

Rechtlich lägen Primärverantwortung und Haftung grundsätzlich beim Fahrer bzw. Halter, stellt die Generali fest. Somit gälten Verschuldenshaftung des Lenkers und Halterhaftung. Solange der Gesetzgeber nichts ändere, bringe das autonome Fahren daher „grundsätzlich keine neuen Rechtsprobleme“. Zusätzliche Komplexität bei der Risikodeckung könne durch die Produkthaftung des Fahrzeug- oder (Teil-) Herstellers für Hard- und Software entstehen. „Diese Ebene öffnet einerseits Ansprüche des Lenkers bzw. Halters selbst für ihren Schaden, andererseits Regressansprüche für die Kfz-Versicherer nach Leistungserbringung. Gegenüber dem Status quo gebe es aber keine Haftungslücke.“

„Auch beim autonomen Fahren wird nach der Einschätzung von Experten ein Fahrzeughalter für die Betriebsgefahr haften“, so die VAV. Die individuelle Kfz-Haftpflichtversicherung werde deshalb „weiter unverzichtbar bleiben“. Nachhaltig verändern könne sich ihre Bedeutung erst, wenn der „Fahrer“ nur noch Passagier ist. Aber auch für die autonomen Fahrzeuge der Zukunft reiche die heutige Rechtslage aus: Wenn ein autonomes Auto einen Unfall verursacht,

werde der Kfz-Haftpflichtversicherer den Schaden regulieren und gegebenenfalls etwa beim Fahrzeughersteller oder einem Zulieferer Regress nehmen.

Kasko, Haftpflicht, Cyber, Produkthaftung

„Versicherungstechnisch unterscheiden wir nicht zwischen herkömmlichem Fahren und dem zukünftigen autonomen Fahren“, sagt die Städtische. Ob voll- oder teilautonom: Besitzer und Fahrer „müssen weiterhin abgesichert sein, das bedeutet, die Kasko- und Haftpflichtversicherung werden auch in Zukunft unverzichtbar sein“.

Fragen der Produkthaftung und Cyberrisiken werden an Bedeutung gewinnen, prognostiziert die Uniqa. Vieles sei jedoch noch offen, etwa hinsichtlich der Sorgfaltspflichten des Halters. „Zum jetzigen Zeitpunkt und ohne die rechtlichen Voraussetzungen zu

kennen, können wir nicht seriös abschätzen, ob das derzeitige Modell der Kfz-Haftpflichtversicherung bestehen bleibt oder ob und in welcher Form es einem Wandel unterliegen wird.“

Inwieweit sich die Kfz-Haftpflichtversicherung ändern wird, hänge letztlich vom Gesetzgeber ab, meint die Allianz. Und auch die Zürich sagt: Grundlegende Fragen wie etwa die Klärung der Haftung seien vom Gesetzgeber zu regeln; „andere Aspekte bieten Ansatzpunkte für den Versicherer“, so Vorstand **Kurt Möller**. Etwa, wo in der Wertschöpfungskette beim autonomen Fahren die Versicherung stehe: Wählt der Halter die Versicherung aus und schließt sie ab, oder trifft schon der Hersteller die Wahl und verkauft sie mit? „Fest steht, dass selbstfahrende Fahrzeuge die Art und Weise, wie wir Fahrzeuge versichern, erheblich verändern werden.“ ■

Werbung



**Lebenssituationen sind vielfältig.
Die Generali Kfz-Versicherung auch.**

Sprechen Sie mit uns über unsere Kfz-Versicherungspakete. Egal ob Panne oder Unfall, wir sorgen dafür, dass Sie und Ihre Kunden schnell weiterkommen. Im Fall der Fälle kümmern wir uns um alles: Insassenschutz, Sonderklasse und Invaliditätsleistung. So kommen Sie und Ihre Kunden sicher Daheim an.

www.generali.at/parnter



Unter den Flügeln des Löwen.

GENERALI

Fährt die globale Konkurrenz in den Markt?

Die „Hauptdarsteller“ im autonomen Fahren sind Autohersteller, Software-Riesen, allenfalls auch Car-Sharing-Anbieter. Wird Kfz-Versicherung damit zum Geschäft für große internationale Konzerne? Könnten langfristig US- oder chinesische Versicherer in Europa auf den Plan treten? Wo bleiben dabei die lokalen Versicherer?
Von Emanuel Lampert

„Wir gehen davon aus, dass internationale Fahrzeugproduzenten, aber auch Plattformanbieter wie Google, Amazon und Co. auf ihre Kernkompetenzen fokussiert bleiben“, meint **Sergius Kahr**, Abteilungsleiter Motor/Rechtsschutz beim nach Marktanteilen größten Kfz-Versicherer Österreichs, der Generali. Gerade Kfz sei ein lokales Geschäft, die Rechtslage national geprägt, das Kundenverhalten von nationalen Wirtschaftsfragen und Verhaltenstraditionen abhängig. „US-amerikanische Konzerne haben bisher keine großen Ambitionen gezeigt, in den europäischen Retailmarkt einzusteigen. Das Gleiche gilt auch für chinesische Anbieter.“

Ein Onlineabschluss wiederum sei eine Option für einen kleinen Teil der Kunden, der sich inhaltlich gut auskennt und keine weiteren Erklärungen benötigt, so Kahr. Nachdem Fahrzeugkauf und Versicherungsabschluss in der Regel nur alle paar Jahre vorkämen, werde persönliche Beratung gewünscht. „Wir sind daher davon überzeugt, dass eine solche nicht wirklich ersetzt werden kann.“ Lokale Anbieter garantierten „nachhaltige Kundenbeziehungen“, fügt Kahr hinzu.

Auch Zürich-Vorstand **Kurt Möller** verweist auf je nach Land unterschiedliche rechtliche Auflagen und Spezifika – in Österreich zum Beispiel die Regelung der Kfz-Zulassung, des „Pools der notleidenden Risiken“ oder Wechselkennzeichen. „Solche Sonderfälle stellen eine gewisse Eintrittsbarriere für Versicherer aus anderen Märkten dar.“

Die Donau meint, dass auf mögliche neue Anbieter viel behördliche Regulierung zukäme. Die „Stärke der Kfz-Versicherung“ liege in der regionalen und lokalen Anbindung, insbesondere werde regionale Schadensabwicklung geschätzt und mache den Versicherer „zum persönlichen Ansprechpartner“ für die Kunden.

Internationalisierung nicht ausgeschlossen

Die Grawe schließt nicht aus, dass internationale Konzerne versuchen, in Österreichs Versicherungsmarkt Fuß zu fassen, sieht die Wahrscheinlichkeit dafür aber „eher als gering“ an. Auch beim EU-Beitritt sei befürchtet worden, dass ausländische Großkonzerne den heimischen Versicherungsmarkt quasi überrollen. „Diese Befürchtungen haben sich nicht bewahrheitet und werden auch für den Fall des autonomen Fahrens nicht Realität werden.“ Die Grawe glaubt, dass der heimische Kunde heimischen Versicherern treu bleibt, solange individuelle Betreuung und Flexibilität bei der Vertragserrichtung sowie Schadenabwicklung stimmen.

US-amerikanische Versicherer seien schon lange auf dem Markt, vor allem in der Betriebshaftpflicht und in Spezialsparten aktiv, chinesische momentan eher in der Rückversicherung im Wege von Beteiligungen, sagt HDI-Vorstand **Thomas Lackner**. „Als Erstversicherer erwarten wir kurz- und mittelfristig keine Aktivitäten am österreichischen Markt im Kfz-Bereich.“ Für das eigene Unternehmen sieht er Vorteile darin, dass es zum weltweit tätigen Talanx-Konzern gehört.

„Der europäische Versicherungsmarkt ist ein attraktiver, der natürlich auch von neuen Playern ins Visier genommen wird“, diagnostiziert die Allianz und weist auf ihre eigene internationale Aufstellung hin. Umgekehrt böten ausländische Märkte „viel Potenzial für heimische Unternehmen“.

Hürde Regulierung

Die Zunahme an Regulierung habe es kleinen und lokalen Versicherern auch ohne besondere neue Wettbewerbssituation „schon immer schwieriger gemacht, am Markt zu bestehen“, sagt die Ergo. Auf



der anderen Seite sei der bestehende Rechtsrahmen „bis dato offensichtlich ein Markteintrittshindernis für Player wie Google und Co.“. Noch sei diese Entwicklung nicht absehbar, langfristig sei das eingangs beschriebene Szenario aber „durchaus möglich“.

„Diese Entwicklungen beobachten wir in der mittel- und langfristigen Perspektive sehr genau“, sagt **Edith Entstrasser**, Leiterin Kfz bei der Uniqa. „Gleichzeitig ist die Qualität, die diese Tech-Giants ihren Kunden bieten, unsere Benchmark. Wenn Amazon, Google & Co. darüber nachdenken, ihr Geschäftsmodell in unsere Richtung zu erweitern, zwingen sie uns, unsere Produkte und Services neu vom

Kunden her zu denken.“ Die Uniqa arbeite daran, „Servicedienstleister“ zu sein, der in „Ökosystemen“ wie etwa Mobilität „mehr als nur die gewohnten Versicherungsprodukte“ anbiete.

„Digitalisierung und Globalisierung machen Produkte verfügbarer und vergleichbarer. Gleichzeitig etablieren sich neue Player mit spektakulären, kundenzentrierten Angeboten“, stellt die VAV fest. „Beides sind große Herausforderungen auch für den österreichischen Versicherungsmarkt.“ Ein Versicherer müsse unter diesen Bedingungen „exzellent aufgestellt“ sein, soll heißen: „bessere Services, bessere Qualität sowie innovative neue Produkte“ zu attraktiven Preisen. ■



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



FAHR FREUDE
Starke Versicherungspakete
rund um Ihr Kraftfahrzeug