

# KFZ-VERSICHERUNG

Das Printmagazin des VersicherungsJournals



## Seite 4

Rentabilität,  
Rundumschutz, Risikowandel

## SEITE 12

Elektrisch, vernetzt,  
automatisiert

## SEITE 16

„Ich bin's, deine Straße“

## SEITE 20

Mit Allianzen zu neuen  
Versicherungsmodellen

TOP  
PREIS

TOP  
LEISTUNG

TOP  
SERVICE

VON EXPERTEN  
VERSICHERT  
**VAV III**  
VERSICHERUNGEN

TIL SCHWEIGER IN

# DIE NUMMER 1

**KFZ-VERSICHERUNGEN VOM TESTSIEGER  
ÖGVS BRANCHENCHAMPION 2021 „PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNIS“**

Für alle, die besser fahren wollen: mit ausgezeichneten  
Produkten zu dauerhaft günstigen Preisen und  
hervorragendem Kundenservice.

Mehr Infos unter [www.vavpro.at](http://www.vavpro.at)

ÖGVS | Gesellschaft für  
Verbraucherstudien GmbH



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

Im Vergleich zu Unternehmen  
Befragung 02/2021, qualitatstest.at

**News**

# Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!



Sechs Branchenexperten haben wir diesmal zu unserem virtuellen Roundtable eingeladen, um mit ihnen über aktuelle Entwicklungen in der Kfz-Versicherung zu diskutieren. Dabei ging es einmal darum,

warum die Sparte für manche Versicherungsvermittler zunehmend uninteressant zu sein scheint, während Fahrzeugindustrie, Handel und Online-Anbieter dieses Geschäft für sich entdeckt haben. Wir fragten deshalb nach, wie die Kfz-Versicherung für Berater wieder attraktiver werden könnte.

Thema unserer Diskussion war es auch, wie ein perfekter Rundumschutz für Autofahrer aussehen kann und welche Angebote dazu von Versicherern kommen sollten. Und schließlich ging es darum, wie sich die Risiken durch den technologischen Wandel verändern und wie Versicherer und Berater darauf reagieren können. Die Highlights unserer Diskussion haben wir ab Seite 4 zusammengefasst.

Mit der Zukunft des Automobils beschäftigen wir uns ab Seite 12. Wir haben uns bei einigen bedeutenden Herstellern umgehört und ihre Pläne für die nächsten Jahre in Erfahrung gebracht.

Elektrisch, vernetzt und automatisiert werden die Fahrzeuge sein, mehr oder weniger rollende Computer, deren Software bei Bedarf über das Netz aktualisiert werden kann. Und auch die Internetgiganten dürften dabei eine Rolle spielen.

Ein wesentlicher Pfeiler für die Automatisierung des Verkehrs ist die Infrastruktur, also in erster Linie die Straße. Autobahnen und Schnellstraßen werden deshalb mit einem speziellen WLAN ausgerüstet. Mehr Effizienz und mehr Sicherheit sollen die neuen Technologien bringen. Dass es aber auch neue Risiken gibt, lesen Sie in unserem Beitrag „Ich bin's, deine Straße“ ab Seite 16.

Es ist offensichtlich, dass diese neue Mobilitätswelt auch nach neuen Versicherungslösungen verlangt. Wir haben uns angesehen, welche Besonderheiten es beispielsweise bei der Versicherung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen gibt und wie Batteriehersteller ihre Leistungsgarantie absichern können. Warum die Versicherungsbranche dabei auch auf Partner aus IT, Kfz-Industrie und Maschinenbau setzt, ist Thema unserer Story „Mit Allianzen zu neuen Versicherungsmodellen“ ab Seite 20.

Ich hoffe, mit diesem breiten Themenangebot wieder Ihr Interesse geweckt zu haben und wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

**Marius Perger, Herausgeber**

---

## Impressum

**Herausgeber und Verleger:** FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H., 1180 Wien, Gentzgasse 15 **Für den Inhalt verantwortlich:** Marius Perger und Klaus Schweinegger; für namentlich gekennzeichnete Artikel der jeweilige Autor **Produktion:** FinanzMedienVerlag Ges.m.b.H., 1180 Wien, Gentzgasse 15 **Druck:** Print Alliance HAV Produktions GmbH, 2540 Bad Vöslau, Druckhausstraße 1 **Anzeigenpreise:** Es gilt der Werbetarif 2021 **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: Phovoir (AdobeStock), S.5: Christoph Plamberger, Klaus Ranger, Lukas Lorenz/Generali, VAV, Philipp Lipiarski, Katharina Schiffl, S.6: Suchada Toemkraisri, S. 8: rh2010, S.10: David Schunack, S.12: unlimit3d, S.18: Blue Planet Studio, S.20: m.mphoto (alle AdobeStock), S.16: Asfinag

# Rentabilität, Rundumschutz, Risikowandel

Ob die Kfz-Versicherung noch ein attraktives Geschäft ist, wie sich die Umwälzungen in Technik und Mobilitätsverhalten auf sie auswirken, ob Versicherungen die „besseren Autofahrerclubs“ sind – dazu beziehen sechs Branchenexperten Stellung. *Von Emanuel Lampert*

**Z**u wenig Return on Aufwand? So mancher Vermittler findet die Kfz-Sparte zunehmend uninteressant. Umgekehrt verkaufen Fahrzeuganbieter die Versicherung gerne gleich dazu. Und auch Online-Versicherungsanbieter mischen mit. Warum diese unterschiedlichen Zugänge? Was können Berater von den anderen Anbietern lernen, wie kann Kfz für sie wieder attraktiv werden? Spielt die Sparte als „Türöffner“ noch eine Rolle bzw. kann sie diese wieder gewinnen?

Die Interessenlage sei naturgemäß unterschiedlich, sagt HDI-Vorstandsvorsitzender **Günther Weiß**, „da die Fahrzeugindustrie alle mit dem Autokauf verbundenen Bereiche nutzt, um Zusatzeinnahmen zu erzielen, Daten zu generieren und den Markt so weit wie möglich zu dominieren“. Für die Versicherer sei das Kfz-Geschäft momentan rentabel, für Vermittler sei es wichtig und ein bedeutendes Instrument der laufenden Kundenkommunikation, das die Kundenbindung stärkt und Cross-Selling ermöglicht. Man könne die Sparte nach wie vor als „Türöffner“ sehen.

Aus Sicht von Muki-Vorstandschef **Thomas Ackerl** beschränkt sich die Attraktivität der Kfz-Versicherung für Fahrzeughersteller bzw. -verkäufer auf die Kundenbindung: engerer Kundenkontakt ein Fahrzeugleben lang. „Diesen Vorteil sollten sich Makler und Berater nicht entgehen lassen, denn Cross-Selling-Effekte ergeben sich für sie genauso, wenn nicht noch stärker.“ Mit einem einfachen und gesetzlich vorgeschriebenen Produkt wie der Kfz-Haftpflicht erreiche man ein umfangreiches Marktsegment und könne auf den „Türöffner“-Effekt setzen. Vergleichsportale sieht er eher in einer unterstützenden Rolle für Versicherer: Wenn der Erstkontakt über ein „simples,

vergleichbares Produkt“ erfolge und die Wahl dank attraktiver Prämie auf ein Unternehmen fällt, könne dieses mit Servicequalität auch vom Abschluss in weiteren Sparten überzeugen.

„Die Autoindustrie“, sagt auch Ergo-Vorstandschef **Philipp Wassenberg**, „sieht durch die Platzierung ‚eigener‘ Kfz-Versicherungen zunächst die Möglichkeit zur Erhöhung der Kundenbindung, nämlich durch das Schaffen eines einfachen und unkomplizierten Kauf- und Zulassungserlebnisses.“ Zudem habe sie „schon lange die Chancen auf ein Zusatzeinkommen durch die Versicherungsprovisionen“ erblickt. „In der individuellen Beratungsleistung beim Versicherungsprodukt liegen ihre Stärken jedoch gerade nicht“, meint er. Kfz sei nicht für alle Versicherungsberater uninteressant: „Zwar generieren andere Sparten teilweise höhere Provisionen bei weniger Antragsaufwand“, so Wassenberg, „das Kauf- und Anmeldeerlebnis ist jedoch bei sehr vielen Kunden nach wie vor hoch emotional belegt, und empathische Berater nutzen diese positive Stimmung für weitere notwendige, aber vielleicht emotional weniger spannende Bedarfe rund um die Versicherung.“

## „Zugang zu ausbaufähigen Kundenbeziehungen“

Für **Sergius Kahr**, Leiter der Abteilung Motor/Rechtsschutz der Generali, zeigt die Pandemie den Stellenwert des Kfz als „sichere individuelle und unverzichtbare Fortbewegungsform“. Die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge nehme auch stetig zu. Die Kfz-Versicherung bleibe damit ein stabiler Kundenkontaktpunkt. Cross-Selling decke im Autohandel den „logischen“ Standardbedarf zum Zeitpunkt des Autokaufs ab – der „Vorteil der persönlichen professionellen Beratung“ liege indes in der →

## Unsere Fachleute aus der Versicherungsbranche



**Thomas Ackerl**

Muki

Vorsitzender des  
Vorstands



**Mag. Alexander Gimborn**

Österreichischer  
Versicherungsmaklerring ÖVM

Vizepräsident



**Sergius Kahr**

Generali Versicherung AG

Leiter der Abteilung  
Motor/Rechtsschutz



**Dipl.-Ing. Christian Sipöcz**

VAV Versicherungs-AG

Vorstandsmitglied



**Dr. Philipp Wassenberg**

ERGO Versicherung AG

Vorstandsvorsitzender



**Günther Weiß**

HDI Versicherung AG

CEO

### **DAS KFZ-VERSICHERUNG SPEZIAL KOSTENLOS FÜR IHR BÜRO:**

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

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



individuellen Bedarfsabdeckung. „Es stimmt, dass die ‚Türöffnerfunktion‘ für den Beziehungsaufbau nicht mehr so zentral ist wie vor 30 Jahren, da heute das erste Auto oft später angeschafft wird“, sagt Kahr. Dennoch sei die Autoversicherung eine hochfrequente Kontaktmöglichkeit und biete „Zugang zu ausbaufähigen Kundenbeziehungen“. Immerhin stelle sich die Frage der Kfz-Versicherung bei jedem Fahrzeugwechsel neu.

**Christian Sipöcz**, Vorstandsmitglied der VAV, zeichnet ein positives Bild: Die VAV vertriebe ihre Kfz-Produkte fast ausschließlich über Makler und Agenten, „und dort merken wir besonders in den letzten Jahren einen weiterhin steigenden Zufluss an Neugeschäft“. Kfz sei nach wie vor der „Türöffner“. Von anderen Anbietern lernen könne man im Hinblick auf die technologische Unterstützung, zum Beispiel in der Verarbeitung, und im Hinblick auf Prozesse und Effizienz.

***Die Unterstützung im Schadensfall gemäß § 28 Z. 6 MaklerG wird mehr und mehr etwas kosten müssen, wenn die Versicherungen hier nicht nachziehen.***

***(Alexander Gimborn, Versicherungsmakler)***

**Alexander Gimborn** ist ÖVM-Vizepräsident und Versicherungsmakler in Salzburg. Nach seinen Ausführungen sieht die Rentabilität aus der Vermittlerperspektive nicht rosig aus. Die Provisionen seien „derart niedrig, dass man, ausgehend von einer Pkw-Haftpflichtprämie von brutto 30 Euro pro Monat, eine Provision von ungefähr 1,80 Euro pro Monat, brutto vor Steuer, bekommt. Nachdem in diesem ‚Entgelt‘ auch die Unterstützung im Versicherungsschadensfall inkludiert sein sollte, ist die Frage der betriebswirtschaftlichen Komponente wahrhaftig nicht mehr zu stellen, oder?“

Lernen könne der Berater daraus, sich als Knowhow-Dienstleister zu positionieren und so Kunden zu gewinnen und zu halten. Unterstützung im Schadensfall gemäß § 28 Z. 6 Maklergesetz werde aber „mehr und mehr etwas kosten müssen, wenn die Versicherungen hier nicht nachziehen“.

In der Kasko seien die Kostenszenarien noch wesentlich herausfordernder. „Von unseren versicherten Firmenfuhrparks läuft der Großteil der Kaskoversicherungen als ‚Sanierung‘, das heißt die ursprünglich angebotenen Prämien hielten der Schadensquote ex post betrachtet nicht stand und mussten erhöht werden.“

Onlineabschlüsse seien heute zwar leicht zu erledigen; der Kunde ohne Beratung wünsche sich „rechts unten“ die günstigste, um nicht zu sagen niedrigste Prämie. Aber: „Zehn von zehn unserer Kunden entscheiden sich ad hoc nicht für die gesetzliche Kfz-Haftpflichtversicherungssumme von derzeit 7,6 Millionen Euro, sondern für die maximale Versicherungssumme von 25 bzw. 30 Millionen Euro“, sagt Gimborn und folgert: Die „menschliche Komponente“ bleibt unersetzbar.

### **Ist Versicherung der „bessere Autofahrerclub“?**

Notfallhilfe, Rückreise-Service, Schadenmanagement – Assistance-Pakete werden auch in der Kfz-Versicherung angeboten. Allerdings besteht oft eine Mehrfachabsicherung, etwa via Autofahrerclub oder Kreditkarte. Sind Versicherer die „besseren“ Autofahrerclubs? Was sollte ein möglichst perfekter Rundumschutz umfassen und was davon sollten Versicherer anbieten? Welche weiteren Leistungen – eventuell auch in Kombination mit anderen Versicherungsprodukten sind denkbar?

„Versicherer sind nicht die ‚besseren‘ Autofahrerclubs, sondern stellen die Grundlage des Versicherungsschutzes inklusive entsprechender Ergänzungen dazu dar“, sagt Sipöcz. Zum Rundumschutz gehöre neben der Absicherung etwaiger Schäden Dritter auch die Deckung von teilweise selbstverschuldeten Schäden am eigenen Fahrzeug oder von Fahrzeuginsassen. „Versicherer zeichnen sich besonders in der Schadenabwicklung aus“, denn gerade in der Kfz-Sparte gebe es zahlreiche Vereinbarungen etwa mit Kfz-Werkstätten, die viele Extras böten, zum Beispiel

Hol- und Bringservice, Reinigung, Leihwagen oder Selbstbehaltsnachlass.

Assistance sei zweifelsfrei nicht das Kerngeschäft des Kfz-Versicherers, gehöre aber zu jenem der Clubs, meint Weiß. Seine Conclusio: Versicherer sollen sich auf Versicherung, Clubs auf Assistance konzentrieren, „da auch dem Kunden und den Vermittlern in der Transparenz der Angebotsvergleiche geholfen wäre, sodass der Kunde nicht Leistungen mehrfach bezahlt, ohne einen relevanten Nutzen daraus zu ziehen“. Den perfekten Rundumschutz könne es

somit generell nicht geben, „da die klare Trennung der Bereiche Assistance und Versicherung zur Kosteneffizienz beim Kunden führt und er somit maßgeschneidert nach seinen Bedürfnissen die Produkte kaufen kann“.

„Unsere Assistance- und Zusatzleistungen nehmen einen immer größeren Stellenwert ein“, sagt Kahr. Clubs ersetzen wolle man deswegen keinesfalls, sondern Ergänzungen anbieten. Beispielsweise biete die Generali mit dem „eKfz-Sicherheitspaket“ ergänzenden Schutz für das Ladegerät und Spannungsschäden während des Ladevorgangs an. Im Rahmen der Kaskoversicherung könne die Absicherung des Selbstbehalts für ein alternativ genutztes Carsharing-Fahrzeug abgeschlossen werden. „Relevante Erweiterungen stellen auch der Kfz-Europaschutz oder die Reparaturkostenversicherung dar.“

### **Konkurrierende Angebote**

„Von unseren Kunden hören wir, dass die Deckung durch die Kreditkartenversicherung wegen besonderer Voraussetzungen und Ausschlüsse meist mit einer gewissen Unsicherheit verbunden ist“, so Ackerl. Und gegenüber dem Autofahrerclub habe die Assistance der Versicherung den Vorteil, dass Schäden direkt abgerechnet werden.

Zweckmäßigerweise decke Assistance alles ab, was direkt oder indirekt mit einem Kfz-Schaden zusammenhängt, seien es etwa Pannenhilfe,

***Das Kauf- und Anmeldeerlebnis ist bei sehr vielen Kunden nach wie vor hoch emotional belegt, und empathische Berater nutzen diese positive Stimmung für weitere notwendige, aber vielleicht emotional weniger spannende Bedarfe rund um die Versicherung.  
(Philipp Wassenberg, Ergo)***



Übernachungskosten, Weiter- oder Rückfahrt, Transport und Verwahrung des Fahrzeugs, im Extremfall Verschrottung. Dazu gehörten auch Reiseinformation und Schadenaufnahme rund um die Uhr. „Die Muki-24h-Nothilfe bieten wir um zwei Euro im Monat an - vielfaches Feedback unserer Kunden bestätigt uns, dass dies die Mitgliedschaft im Autofahrerclub ersetzt.“ Zusätzlich gebe es eine Cross-Selling-Möglichkeit, die der Kombination etwa mit Unfall- und Krankenvorsorge zusätzliche Attraktivität verleihe.

Ob Versicherer die besseren Autofahrerclubs wären, hängt für Wassenberg davon ab, welche Leistungen im Einzelfall nötig und sinnvoll sind. Kleinere Reparaturen und §-57a-Überprüfungen etwa würden üblicherweise nicht vom Versicherer erbracht. „Sind aber Leistungen wie Pannenhilfe,

Abschleppen oder Rechtsberatung für den Kunden die vorrangigen Aspekte, sind die Assistance-Pakete der Versicherungen im Preis-Leistungs-Verhältnis jedenfalls eine sehr interessante Alternative zu den Leistungen der Automobilclubs.“

Ein Vorteil der Versicherung sei es, maßgeschneiderte Pakete anbieten zu können. Mit einer umfangreichen Beratung im Vorfeld habe die Versicherung „viel bessere Möglich-

keiten, den Bedarf der Kunden individuell zu verstehen und zu decken, als dies teure Standardlösungen anderer Anbieter tun können“.

Für Gimborn ist Fakt, dass umfassender Rundumschutz im Falle eines Unfalls „mehr als wichtig ist“. Gerade bei Schäden im Ausland komme „täglich eine unglaubliche Logistik im Sinne des Kunden“ zum Einsatz. Eine internationale Deckung aus einer Reiseversicherung „mit weit mehr als

***Unsere Assistance- und Zusatzleistungen nehmen einen immer größeren Stellenwert ein.  
(Sergius Kahr, Generali)***

200.000 Euro Deckung“ sei, wegen begrenzter Leistungen der Sozialversicherung, „existentiell wichtig“. Angesichts der potenziellen Spitalskosten gehe hier „so manchem Kreditkartenanbieter oder Krankenzusatz- bzw. Unfallversicherer in Summe schnell einmal ‚die Luft aus‘“. In Zeiten wie diesen sei eine jährliche Reiseversicherung mit einer Versicherungssumme von einer Million Euro empfehlenswert.

### **Auswirkungen neuer Risikofaktoren**

Neue Produkte wie Elektro- und Wasserstoffautos, neue Dienste wie autonomes Fahren und neue Nutzungsmuster wie Carsharing und Fahrgemeinschaften: Wie reagieren Versicherer und Berater darauf? Welche Auswirkungen wird das auf die Versicherungskunden haben? Kommen andere, neue Risiken auf die Kfz-Versicherung zu?

Ackerl ortet einen deutlichen Trend zur weiteren Differenzierung von Tarifierungsmerkmalen, „über Scoringtarife und weitere geeignete Instrumente werden die Versicherungsunternehmen sich voraussichtlich bemühen, die gesamte Risikosituation in den Blick zu nehmen“, sodass der Versicherer das Kundenverhalten spartenübergreifend besser einschätzen kann.

Der Einfluss geänderten Mobilitätsverhaltens und neuer Antriebsarten kann auf Seiten der Versicherer durch statistische Methoden „sehr gut erfasst und entsprechend berücksichtigt werden“, erklärt Sipöcz. „Insgesamt führen diese Effekte zu einer stärkeren Differenzierung der Produktgestaltung in Kfz.“ Dementsprechend werde in der Zukunft jeder Kfz-Versicherungsnehmer „einen maßgeschneiderten Preis“ angeboten bekommen.

Was autonomes Fahren betrifft, erwarte die HDI „in näherer Zukunft keine Änderung“, sagt Weiß, denn dieser Bereich entwickle sich nur langsam. Bei den umweltpolitisch forcierten Elektro- und Hybrid-Autos wiederum seien schon jetzt ein stärkerer Trend bei Neuzulassungen erkennbar und spezielle Versicherungstarifmerkmale im Markt vorhanden. „Hier wird die Entwicklung im Schadenverhalten abzuwarten sein.“

Was die Entwicklung der Mobilität generell angeht, habe Carsharing bis dato nur im urbanen Bereich „eine sichtbare, wenn auch noch geringe Bedeutung“ und den Markt bislang wenig verändert, werde aber in den größeren Städten weiterhin eine Rolle spielen. Im Mobilitätsverhalten klaffen Stadt und Land auseinander, so Weiß. Laut Prognosen bis 2050 werde der Anteil der Pkw im Privatbereich im großstädtischen Bereich pro Einwohner abnehmen. Der Grad der Veränderung hänge dabei von der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und politischen Maßnahmen in Bezug auf die Möglichkeit der Kfz-Nutzung im städtischen Raum ab.

Bei der „Topline“ des Fahrzeugbaus, einem relativ kleinen Segment moderner Hightech-Fahrzeuge, steigere sich die Komplexität mit jeder künftig angestrebten Verknüpfung weiterer Systeme,

zum Beispiel anderer Fahrzeuge, Verkehrssteueranlagen oder Navigationssysteme, sagt Kahr. Künftige Tarife für diese Zielgruppe würden diese zusätzlichen Risiken

abbilden müssen. Das gelte auch für autonome Fahrzeuge. Bis vollständig autonome Kfz unterwegs sind, werde es aber wohl noch einige Jahre dauern, die jetzige Form des Versicherungsschutzes daher „noch sehr lange bestehen“.

Die Antriebsart ändere das Fahrerrisiko nicht, hält Kahr fest; und die Risikoerhöhung – etwa der leisen E-Fahrzeuge im Stadtverkehr oder deren große Beschleunigungskraft – verflache mit dem Lerneffekt relativ rasch. „In der Kaskoversicherung verschieben sich Schadenbilder an Fahrzeugen, auch dieser Effekt pendelt sich in der Risikobetrachtung mittelfristig aus.“ Mehr Einfluss habe die rasche Weiterentwicklung von Sensorik und integrierter Hightech-Elektronik im Fahrzeugbau. Diese treibe die Kosten einer vormals einfachen Reparatur einer Stoßstange „in luftige Höhen“.

### **Auch eine Frage der Machbarkeit**

Gimborn meint, dass die Regierung das Thema E-Mobilität „nicht zu Ende gedacht“ hat. Beispiel Wohnungseigentümergeinschaft: Nicht nur müsse diese ihr Okay für das Aufladen in der Garage geben, auch führe die Installation von drei bis fünf

***Ich sehe einen deutlichen Trend zur weiteren Differenzierung von Tarifierungsmerkmalen.  
(Thomas Ackerl, Muki)***



sogenannten Wall-Boxes „schnell einmal zur infrastrukturellen Grenze“. Die Installation einer Box mit einer Ladekapazität von 50 oder mehr Kilowatt „sollte bei dem Bestandsversicherer unter der Beachtung des § 23 ff. VersVG (Risikoerhöhung/Feuerversicherung) schriftlich angezeigt werden“, lautet Gimborns „dringende Empfehlung“.

Als Folge gesellschaftspolitischen Wandels wird Mobilität in Zukunft seiner Ansicht nach neu gedacht werden müssen. „Die Prämieinnahmen für die Kfz-Versicherungen werden sich bis 2050 drastisch reduzieren. Carsharing oder ‚Offis‘, also die Durchmischung vom Individualverkehr und öffentlichem Verkehr, werden eine zentrale Bedeutung erhalten.“ Sicher ist er sich, dass Telematik-Versicherungstarife „Zukunft haben und zeitgemäß sein werden“. Haftungsrechtlich wird sich seiner Einschätzung nach selbst auf Stufe fünf des autonomen Fahrens nichts ändern,

es sei denn, der Gesetzgeber ändere die Haftung grundlegend.

Produkte, Nutzungsmuster und Rechtsvorschriften hatten und werden auf die zu versichernden Risiken Einfluss haben, sagt Wassenberg. Gurtpflicht, Alkoholobergrenzen oder Mehrphasenführerschein, Airbags, ABS, ESP oder Fahrassistenzsysteme, Automatisierung des Fahrzeugs und straßenbautechnische Maßnahmen wie Kreisverkehre und schockabsorbierende Leitplanken – all das habe erhebliche Effekte auf Unfallaufkommen und -kosten. Neben neuen Risiken entstünden auch immer wieder risikomindernde technische und regulatorische Lösungen. Wegen der „ungeheuren Vielfalt der Risiken“ sei die Ergo davon überzeugt, „dass allein wegen in Zukunft vollautonom fahrender Fahrzeuge die Kfz-Versicherung in absehbarer Zeit so einfach nicht zur Produkthaftungsversicherung der Autohersteller mutieren wird“.

**muki**<sup>®</sup>

DIE VERSICHERUNG OHNE WENN UND ABER

# Der beste Rat von Allrad bis Zweirad.

Die muki Kfz-Versicherung  
- bestens eingestellt auf Mobilität.

**muki - Ihr „hervorragender“  
Versicherungspartner“**



- Gesundheitsvorsorge
- Unfallvorsorge
- Kfz-Versicherung
- Haushalt/Eigenheim
- Gewerbeversicherung

**Über  
30 Jahre  
muki**

Ihr starker Partner  
in den Sparten:

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

- [www.muki.com](http://www.muki.com)
- [muki-versicherung](#)
- [muki\\_versicherung](#)

# Elektrisch, vernetzt, automatisiert

Das Wörtchen „disruptiv“ hört man in Versicherungskreisen schon seit längerem. Nicht minder trifft es wohl auf die Kfz-Industrie zu. Dort geizt man nicht mit weitreichenden Ankündigungen für die nächsten Jahre. *Von Emanuel Lampert*



Mit Spannung und geladen sollen Fahrzeuge in Zukunft zunehmend unterwegs sein. Der VW-Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 über alle Marken hinweg 70 reine E-Modelle auf den Markt zu bringen, zusätzlich etwa 60 Hybridfahrzeuge. Bis 2030 peilt der Auto-Riese an, den Anteil reiner E-Autos am Absatz in Europa auf über 70 Prozent zu heben.

Der E-Umstieg reicht über das Fahrzeug selbst hinaus: „Bis 2030 wollen wir gemeinsam mit Partnern insgesamt sechs Zellfabriken in Europa in Betrieb nehmen und so Versorgungssicherheit garantieren“, sagte **Thomas Schmall**, Vorstand für den Geschäftsbereich Technik der Volkswagen AG und Vorstandsvorsitzender von Volkswagen Group Components, vor kurzem. Seine Vorgabe:

Kosten und Komplexität der Batterie senken, Reichweite und Performance steigern. „Damit wird die E-Mobilität endgültig erschwinglich und zur Hauptantriebstechnologie.“

Kostenvorteile verspricht sich VW vor allem von der „Einheitszelle“, die ab 2023 eingeführt werden und 2030 in bis zu 80 Prozent aller E-Fahrzeuge des Konzerns verbaut werden soll. Zusätzliche Einsparungen erwartet man sich durch Recycling. „Das Ziel ist ein closed-loop mit mehr als 90 Prozent Wiederverwertung.“

Bis 2025 will der Konzern im Verbund mit Partnern wie BP außerdem rund 18.000 öffentliche Schnellladepunkte in Europa betreiben. Das entspreche einer Verfünfachung des Schnellladenetzes gegenüber heute und rund einem Drittel des für 2025 prognostizierten Gesamtbedarfs auf dem Kontinent. Vor wenigen Wochen bekundeten auch BMW Group und Daimler Mobility ihre Absicht, künftig gemeinsam mit BP die Lademöglichkeiten auszubauen. BP beabsichtigt, bis 2030 weltweit ein

Netz von über 70.000 öffentlichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu betreiben; in Europa sind es Stand Ende März 8.700. „Unser Ziel ist es, das Laden so schnell, einfach und zuverlässig wie das Tanken an der Zapfsäule zu machen“, so **Richard Bartlett**, der bei BP für den Bereich „Future mobility & Solutions“ verantwortlich zeichnet.

Ganz ausgedient haben die konventionellen Antriebe übrigens trotzdem noch nicht: „Wir brauchen den Verbrenner noch auf bestimmte Zeit, aber so effizient wie möglich“, sagt **Ralf Brandstätter**, Vorstandsvorsitzender der Marke VW. Die nächste Generation der „Kernprodukte“ bekomme deshalb auch „die neueste Generation der Plug-in-Hybrid-Technik, mit bis zu 100 Kilometern elektrischer Reichweite“.

### Laufende Updates fürs Auto

Auch im Auto der Zukunft spielt Digitalisierung eine zentrale Rolle. Speerspitze im eigenen Haus soll dabei die „ID.“-Familie sein. Ab Sommer 2021

## Die fünf Stufen der Fahrzeugautomatisierung im Überblick

**Stufe 0:** Der Fahrer fährt selbst, er überwacht die Assistenzsysteme und lenkt, bremst und beschleunigt selbst, je nach Sicherheitserfordernis. Hilfssysteme nehmen lediglich Warnfunktionen wahr und bieten Unterstützung „für den Moment“; Beispiel: ein Assistent, der vor dem Verlassen der Fahrspur warnt.

**Stufe 1:** Assistiert. Wie Stufe 0, aber Hilfssysteme können bei der Lenkung oder beim Bremsen/Beschleunigen aktiv werden. Beispiele: Spurhalteassistent, Abstandsregeltempomat.

**Stufe 2:** Teilautomatisiert. Wie Stufe 1, mit dem Unterschied, dass der Assistent bei Lenkung und Bremsen/Beschleunigen tätig wird.

**Stufe 3:** Bedingungsautomatisiert. Unter bestimmten Bedingungen fährt das Fahrzeug selbsttätig. Die Assistenten fahren dann, nicht der „Fahrer“. Wenn das Assistenzsystem es verlangt, muss der Fahrer aber übernehmen. Beispiel: Stauassistent.

**Stufe 4:** Hochautomatisiert. Wie Stufe 3, ein Übernehmen durch den Fahrer ist aber nicht mehr nötig. Beispiel: ein lokales, fahrerloses Taxi.

**Stufe 5:** Autonom. Das Fahrzeug kann unter jeglichen Bedingungen, ohne Eingreifen eines Fahrers selbstständig operieren.

sollen ID.3 und ID.4 im Zwölf-Wochen-Rhythmus Updates „over the air“, kurz „OTA“, beziehen können. Das Auto könne so mit neuen Funktionen und Individualisierungsmöglichkeiten ausgestattet werden. „Over-the-Air-Updates werden künftig auch im Auto das neue Normal sein. Mit ihnen halten wir alle ausgelieferten ID-Modelle über Jahre auf dem Softwarestand von Neuwagen“, so **Thomas Ulbrich**, Vorstand für technische Entwicklung bei VW.

Als Leuchtturmprojekt gilt eine Limousine, die VW ab 2026 auf die Straße bringen will und autonomes Fahren für viele ermöglichen soll: „Trinity“ soll zum geplanten Serienstart Level 2+ erreichen und technisch für Level 4 bereit sein. Künftige Modelle wie dieses werden mit erheblich weniger Varianten produziert, die Hardware weitgehend vereinheitlicht, kündigt VW an. Die Komplexität in der Fertigung nehme dadurch deutlich ab.

Die Weiterentwicklung des Autos zum „softwarebasierten Produkt“ schaffe die Voraussetzungen für neue, datenbasierte Geschäftsmodelle. So will VW zusätzliche Erlöse in der Nutzungsphase generieren: für Lade- und Energiedienstleistungen, softwarebasierte Funktionen, die der Kunde individuell dazubuchen kann, oder auch für automatisiertes Fahren.

### **Rollende Computer**

Es überrascht nicht, dass Software auch bei BMW ein Herzstück im Fahrzeug der Zukunft ist. „Viele Leuten ist vielleicht nicht bewusst, dass unsere Autos heute über 50 bis 60 Recheneinheiten verfügen“, sagt **Jochen Kurbjuweit**, BMW Senior Manager Remote Software Upgrade. „Darunter sind auch einige Hochleistungscomputer, die so gut wie alles messen, steuern und regulieren – vom Navigationssystem bis zum Lenkrad.“ Dieses komplexe System profitiere von kontinuierlichen Verbesserungen, eben von OTA-Updates. Neben der Möglichkeit, laufend neue Funktionen zu integrieren – zum Beispiel Drittanbieter-Apps für Streamingdienste oder einen Warnassistenten für

potenziell gefährliche Kurven –, könne man so auch Fahrzeugrückrufe vermeiden, wenn sich Reparaturen via OTA-Update erledigen lassen.

Updates erlauben es, „eine Software-Aktualisierung so nahtlos wie möglich durchzuführen, und zwar genau so, wie man das von anderen Geräten wie Smartphones bereits kennt“, sagt Kurbjuweit. Ein typisches Aktualisierungspaket ist nach Angaben von BMW etwa 800 MB groß. Nach dem Herunterladen dauere die Aktualisierung – während der das Betriebssystem des Fahrzeugs deaktiviert ist – um die 20 Minuten.

***Künftig wird die individuelle Konfiguration des Fahrzeugs nicht mehr über die Hardware beim Kauf festgelegt. Vielmehr kann der Kunde Funktionen jederzeit „on demand“ über das digitale Ökosystem im Auto hinzubuchen.***

***(Ralf Brandstätter, Vorstandsvorsitzender der Marke VW)***

### **„Neue Klasse“**

Im Übrigen spart auch BMW nicht mit Superlativen, wenn es um die Zukunft geht: Mitte März kündigten die Bayern an, in den kommenden Monaten „die ersten Vorreiter einer weitreichenden Technologieoffensive“ auf die Straße rollen zu lassen, ab Mitte des Jahrzehnts soll eine neue

Generation von Modellen eine „umfassende Neuausrichtung“ einläuten. „Elektrisch, digital, zirkulär“ sollen die nächsten Jahre werden, sagte **Oliver Zipse**, Vorstandsvorsitzender der BMW AG.

So sieht der Zeitplan aus: Bis Ende 2021 wird die BMW Group nach eigenen Angaben eine Flotte von deutlich über zwei Millionen Fahrzeugen auf der Straße haben, die OTA-upgegradet werden können. Bis 2025 soll der Absatz vollelektrischer Modelle im Schnitt um deutlich mehr als 50 Prozent pro Jahr wachsen. Insgesamt werde das Unternehmen bis Ende 2025 rund zwei Millionen vollelektrische Fahrzeuge ausgeliefert haben.

2025 gehe es dann in eine neue „Phase der Transformation“, und zwar in Gestalt der „Neuen Klasse“: Eine auf elektrische Fahrzeuge ausgelegte Aerodynamik, eine neue E-Antriebsgeneration mit neuem Hochvoltspeicher-Konzept und optimiertem Zelldesign „zielt bei Reichweite und Herstellkosten auf das Niveau modernster Verbrennungsmotoren“, ergänzt durch Fahrerassistenzsysteme und hochautomatisiertes Fahren.

Für 2030 rechnet die BMW Group damit, dass mindestens die Hälfte ihres weltweiten Absatzes aus vollelektrischen Fahrzeugen bestehen wird. Insgesamt will sie in den nächsten rund zehn Jahren etwa zehn Millionen vollelektrische Fahrzeuge ausliefern.

### Android nimmt in Ford Platz

Bei Ford hebt man hervor, dass das vernetzte Auto Kunden Vorteile in Form „smarterer“ Versicherung und Wartung bringen könnte. Fahrzeugdaten zu teilen, indem eine offene Plattform dafür genutzt wird, könne neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnen.

Ford hat dazu 2020 zwei entsprechende Kooperationen bekannt gemacht, in deren Rahmen „neutrale Server“, also von Ford selbst unabhängige

Datenplattformen, Drittanbietern Zugang zu fahrgenerierten Daten gewähren können sollen. Den Drittanbietern biete dieser Zugang die Möglichkeit, Ford-Fahrern individuell personalisierte Dienste und Produkte zu offerieren, wobei die Fahrzeugeigner entscheiden, ob, mit wem und zu welchem Zweck sie ihre Fahrzeugdaten teilen. Solche Angebote könnten etwa „vorausschauende Wartung“, Pannenhilfe und nutzungsbasierte Versicherung sein.

Im Februar 2021 gab Ford außerdem eine Kooperation mit dem IT-Giganten Google bekannt, die 2023 anlaufen und die Transformation von Ford in Richtung vernetzte Automobilität beschleunigen soll. Im Zuge dessen sollen auch Android und Google-Anwendungen in Ford-Fahrzeuge integriert werden. ■

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](https://ergo-versicherung.at/makler)

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

**ERGO**

# „Ich bin's, deine Straße“

Der Begriff „Verkehrsfunk“ dürfte in den nächsten Jahren eine neue Bedeutung bekommen. Neue Technologien sollen mehr Effizienz und Sicherheit sowie weniger Unfälle und Schäden bringen. Ganz ohne neue Risiken geht es aber auch nicht. *Von Emanuel Lampert*



Wenn Autos autonom oder zumindest „automatisierter“ werden sollen, sind dazu mehrere Komponenten nötig. Ein wesentlicher Pfeiler ist die Infrastruktur, die sich unmittelbar um das Auto herum befindet: die Straße. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag) hat 2020 einen, wie sie sagt, „nächsten großen Schritt hin in Richtung autonomes Fahren“ in Angriff genommen. Damit Infrastruktur und – entsprechend ausgestattete – Fahrzeuge künftig „schnell und sicher“ miteinander kommunizieren können, werden

Autobahnen und Schnellstraßen mit einem speziellen WLAN ausgerüstet.

Das System trägt den Namen „C-ITS“. Das Kürzel steht für „Cooperative Intelligent Transport Systems“ und steht im Endausbau für ein Netz aus österreichweit bis zu 525 WLAN-Boxen, auch „Straßeneinheiten“ genannt. Ihr Zweck ist es, wichtige Informationen an WLAN-taugliche Fahrzeuge zu senden. Die WLAN-Technologie sei „ausgereift und sicher“, wurde die Entscheidung für diesen Funkstandard 2019 begründet. Ein späterer

Einsatz anderer Technologien, wie zum Beispiel von 5G, sei deshalb aber nicht ausgeschlossen, wurde betont.

### **Kommunikation in verschiedene Richtungen**

C-ITS soll möglich machen, dass sozusagen jeder mit jedem kommunizieren kann: Die Straße sendet Informationen aus, die von technisch dafür ausgerüsteten Fahrzeugen verarbeitet werden können. Der Informationstransfer stelle dabei keine Einbahnstraße dar, denn umgekehrt können auch von Fahrzeugen Informationen an die Straße bzw. die Asfinag gesendet werden, um auf diese Weise andere Verkehrsteilnehmer „noch besser mit Updates entlang der Strecke versorgen zu können“.

Wie **Jacqueline Erhart**, Programm-Managerin für kooperatives, vernetztes und automatisiertes Fahren auf der Asfinag-Website schreibt, greife beim Datenfluss vom Auto Richtung Infrastruktur die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), „und es wird mit speziellen Schutzmaßnahmen sichergestellt, dass die Daten vor der Verwendung vollständig anonymisiert werden und kein Rückschluss auf personenbezogene Daten möglich ist“. Dritte Kommunikationsvariante: Die Fahrzeuge tauschen sich direkt miteinander aus.

### **Straße informiert Bordcomputer**

Die Asfinag spricht von einer Reihe von Vorteilen, die C-ITS den Lenkern bringe. „So können von der Asfinag vorzeitig Informationen zum Beispiel über Fahrstreifensperren, Baustellen, Tempolimits, Pannen oder Unfälle entlang der Strecke direkt ins Fahrzeug gesendet und dort via Bordcomputer angezeigt werden.“ Schon heute gebe es vernetzte Fahrzeuge, die diesen Kommunikationsstandard unterstützen. Größter Vorteil von mehr, rechtzeitiger und gesicherter Information sei „ein deutliches Plus an Verkehrssicherheit“.

Im Oktober vergangenen Jahres gab die Asfinag bekannt, dass die Vergabe für die Ausrüstung der Autobahnen erfolgt ist, das Gesamtvolumen des Rahmenauftrags wurde mit 14,5 Millionen Euro angegeben. „Wir setzen eine neue Technologie ein, die in Europa mit Betreibern in 18 Mitgliedsstaaten und Automobilherstellern abgestimmt und von uns erprobt ist“, sagte **Bernd Datler**, Geschäftsführer der Asfinag Maut Service GmbH, aus diesem Anlass. „Mit dem C-ITS-Rollout gewinnen wir eine

eigene, unabhängige Infrastruktur, um uns direkt mit Fahrzeugen zu vernetzen und zukünftige Anwendungen von der Elektromobilität bis hin zum hochautomatisierten Fahren unterstützen zu können.“

### **Mehr Effizienz, mehr Reaktionsmöglichkeiten**

Erhart wiederum weist darauf hin, dass das System für mehr Effizienz im Verkehr Sorge. „Es werden „die technischen Grundlagen geschaffen, die langfristig den Verkehr flüssig und den Emissionsausstoß gering halten.“ Das System ermögliche Fahrzeug oder Lenker, rechtzeitig auf allfällige problematische Verkehrssituationen oder Wetterwarnungen zu reagieren. Zudem könne C-ITS „bestimmten Fahrzeugen auch Vorrang geben, denn mit dem System ist eine Priorisierung möglich“. Einsatzfahrzeuge könnten dann rascher und der öffentliche Verkehr effizienter durch die Stadt navigiert werden, wenn Ampeln zum Beispiel „intelligent“ geschaltet werden, so Erhart.

### **Der Zeitplan**

2021 werden 150 Straßeneinheiten in Betrieb genommen, wie die Asfinag dem VersicherungsJournal Spezial mitteilt. Sie befinden sich hauptsächlich entlang der Westautobahn, im Raum Wien und an den Grenzübergängen.

Der Produktivstart ist mit dem zweiten Quartal 2022 geplant. „Ab diesem Zeitpunkt werden wir Gefahrenwarnungen für Baustellen, Ereignisse und Verkehrsinformationen direkt ins Fahrzeug senden können, sofern das Fahrzeug C-ITS unterstützt.“ Parallel dazu, so die Asfinag, befinden sich bereits mit C-ITS ausgestattete Warnleitanhänger im Einsatz, die im Baustellenbereich zur Absicherung eingesetzt werden. Der Ausbau im gesamten Autobahnnetz erfolgt sukzessive: „Pro Jahr kann mit einem Wachstum von etwa 100 Straßeneinheiten gerechnet werden.“

### **Die nächste Generation**

In der nächsten Generation der C-ITS-Dienste soll laut Erhart nicht mehr die reine Gefahrenwarnung im Vordergrund stehen, sondern konkrete Anleitungen und Orientierungshilfen für automatisierte Fahrzeuge.

Wann ist ungefähr damit zu rechnen, dass Dienste in Betrieb gehen, die über Gefahrenwarnungen



hinausgehen, die also den Weg für hochautomatisiertes und autonomes Fahren ebnen? „Anwendungsfälle, die über die Gefahrenwarnung hinausgehen, zum Beispiel Infrastruktur-Support für automatisiertes Fahren, werden frühestens ab 2024 angeboten werden - hier ist auch noch Standardisierungs- und Harmonisierungsarbeit in Europa zu leisten“, so die Asfinag.

### **Auswirkungen auf das Unfallgeschehen**

Inwieweit kann C-ITS zur Senkung der Unfallzahlen beitragen? Das lasse sich quantitativ nicht ermitteln, da noch nicht ausreichend Installationen und Fahrzeuge vorhanden sind, um dies für ein gesamtes Infrastrukturnetzwerk auszuwerten, ist in der im Juni 2016 vom Verkehrsministerium veröffentlichten Broschüre „C-ITS-Strategie Österreich“ zu lesen.

„Je nach Art der Unfälle geht man derzeit - bei Ausstattung aller Fahrzeuge - von einer Senkung zwischen acht Prozent (im Autobahnumfeld) und 60 Prozent bis 80 Prozent (bei Kollisionen an Kreuzungen im städtischen Raum) durch den Einsatz von C-ITS aus“, ist dem Dokument weiter zu entnehmen.

### **Schadenverringering durch Assistenzsysteme**

Weniger optimistisch fällt eine Prognose des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) aus dem Jahr 2017 aus, was das Schadensminderungspotenzial bloßer Fahrerassistenzsysteme betrifft. Betrachtet wurden hier also nicht vernetzte Verkehrssysteme, sondern Assistenten, die auf niedrigerer Automatisierungsstufe arbeiten: Notbremsassistent, Park- und Rangierassistent, Spurwechselassistent, Spurhaltesystem sowie Abstandsregeltempomat.

Assistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen machen Autofahren zwar sicherer, schreibt der GDV, verhindern aber in der Praxis weniger Schäden als in der Theorie. Der Verband kommt in der Studie nämlich zu dem Schluss, dass der Schadenaufwand in der Kfz-Versicherung nur langsam sinken werde. Die Analyse prognostiziert, je nach Verbreitungstempo automatisierter Fahrzeuge und ausgehend vom Basisjahr 2015, eine Schadenreduktion um rund acht bis 15 Prozent bis zum Jahr 2035. Rein auf Pkw-Schäden bezogen, wird in der Prognose mit einer Bandbreite von -9,9 bis -21,5 Prozent in der Kfz-Haftpflicht- und von -2,8 bis -7,5 Prozent in der Kaskoversicherung gerechnet.

Zu den Gründen für die prognostizierte langsame Entwicklung zählt zum einen, dass sich diese Systeme erst nach und nach im Straßenverkehr etablieren werden. Zum anderen könne aufgrund der verbauten Fahrassistenztechnik so manche Reparatur entsprechend teurer ausfallen und damit der Kostenverringerung entgegenwirken: „In der Kfz-Haftpflichtversicherung werden die Reparaturkosten bis 2035 dadurch um knapp drei bis knapp acht Prozent, in der Kaskoversicherung um rund vier bis 10 Prozent steigen“.

### Potenzielle neue Risiken

Für die Analyse nicht seriös zu quantifizieren und daher in den Zahlen unberücksichtigt geblieben seien zwei erkennbare Entwicklungen. Zum einen ist da der Umstand, dass die Automobilhersteller

und Zulieferer „ihre Systeme kontinuierlich verbessern, was sich positiv auf ihre Effizienz und den Nutzungsgrad auswirken wird“.

Zum anderen gibt das Papier zu bedenken, dass sich durch die Möglichkeiten des automatisierten bis autonomen Fahrens nicht nur „alte“ Risiken reduzieren, sondern parallel dazu potenziell neue auftun: „Hacker-Angriffe auf vernetzte Fahrzeuge, falsche Interpretationen der Verkehrssituation, der Mischverkehr zwischen automatisierten und konventionellen Fahrzeugen, defekte Sensoren, Softwarefehler oder die mangelhafte Abstimmung zwischen Mensch und Maschine sind nur einige von zahlreichen Risiken, die mit der neuen Technik einhergehen.“ Ob und wie sich diese Gefahren tatsächlich realisieren, so das GDV-Papier, sei noch nicht absehbar. ■

Werbung

**BIS 20% SPAREN\***

**ROT IST UMWELTBEWUSST**

**SICHERHEITSSPECIALS FÜR KLIMAFREUNDLICHE AUTOS**

- UmweltAktiv-Bonus für wenig CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Neuwagen sparen bis zu 20% Haftpflichtprämie
- eKfz-Sicherheitspaket für Elektroautos
- Kaskovariante Elektropilus

**GENERALI**

**GENERALI.AT/PARTNER**

**UNS GEHT'S UM SIE**

\* Gilt für Pkw/Kombi und Wohnmobile bis 3,5t Gesamtgewicht ab Erstzulassung 1.10.2020. Mit CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 120 g/km 10% Rabatt, CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 100 g/km oder Antriebsart Elektro 20% Rabatt.

# Mit Allianzen zu neuen Versicherungsmodellen

Rückversicherer stellen sich auf die neue Mobilitätswelt mit neuen Produkten ein und setzen auch auf Kooperationen mit Partnern aus IT, Kfz-Industrie und Maschinenbau.

*Von Emanuel Lampert*



Alljährlich veröffentlicht der Rückversicherer Swiss Re seine „Sonar“-Analyse und beleuchtet dabei Risiken, die kurz- bis langfristig, mit größeren oder kleineren Auswirkungen auf die Welt im Allgemeinen und die Versicherungsbranche im Speziellen zukommen könnten. In der 2020er-Ausgabe betrifft eines davon das wasserstoffbetriebene Fahrzeug. Bei diesem reagiert der Wasserstoff in der Brennstoffzelle mit Sauerstoff und treibt

mit dem so erzeugten Strom den Elektromotor an. Die Technologie entwickle sich rasch, ermögliche emissionsfreie Mobilität und könne den Wandel zur kohlenstoffarmen Wirtschaft vorantreiben.

Versicherer werden Sicherheitsrisiken und Bepreisung genau unter die Lupe nehmen müssen, wenn es um das Underwriting für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge und Anlagen geht, so Swiss Re. An möglichen Risiken nennt das Papier

etwa Explosionsgefahr im Falle von Tanklecks und daraus folgende Schadenersatzforderungen oder Defekte an Tanks, die eine Produkthaftung auslösen könnten. In Summe stuft der Bericht die mit der Technologie verbundenen Risiken als gering ein.

### **Versicherung der Batterieleistung**

Als wichtigen Faktor für eine CO<sub>2</sub>-freie Energieversorgung sieht man bei Rückversicherer Munich Re die Versicherung von Batterieleistung. Das Unternehmen hat vor rund zwei Jahren eine Lösung dazu vorgestellt. Sie soll es Batterieherstellern ermöglichen, ihr Garantieverprechen gegenüber den Kunden abzusichern.

„Übersteigen etwa Reparatur- oder Austauschkosten von defekten oder leistungsschwachen Batteriemodulen eine vorab festgelegte Summe, übernimmt die Versicherung die weiteren Kosten“, erklärte Munich Re. Die Deckung könne optional so erweitert werden, dass ausgewählte Projekte und Anwender direkt geschützt sind, sodass der Versicherungsschutz selbst dann greift, wenn der Hersteller, der die Garantie abgegeben hat, im Garantiezeitraum insolvent werden sollte.

Das Angebot richtete sich zum Start an Großprojekte, wie sie zur Netzstabilisierung oder zum Lastspitzenausgleich genutzt werden. Inzwischen gibt es auch ein entsprechendes Produkt für Anwendungen im Bereich Mobilität.

### **„Risk Score“ für Assistenzsysteme**

Mit Risiken anderer Natur hat ein Werkzeug zu tun, das Swiss Re 2019 zusammen mit der BMW Group auf den Weg gebracht hat: der „ADAS Risk Score“. Bekanntlich unterstützen Fahrerassistenzsysteme – Englisch: „Advanced Driving Assistance Systems“, kurz ADAS – den Fahrer und helfen so, Unfälle zu vermeiden. Nun sei es für Versicherer allerdings schwierig zu wissen, welche ADAS-Funktionen in einem Fahrzeug installiert sind, welche Auswirkungen sie auf die Sicherheit haben und inwieweit Fahrer sie nutzen.

Genau hier kommt der „ADAS Risk Score“ ins Spiel, ein „fahrzeugspezifisches Versicherungsrating“, das es Erstversicherern ermögliche, Prämien unter Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Assistenzsysteme zu berechnen. Das System bringe Vorteile „für Versicherer, die ihre Portfolios optimieren können“, bewirbt Swiss Re die Vorzüge des Scores. Autohersteller wiederum würden profitieren, indem der Verkauf von mit ADAS ausgerüsteten Fahrzeugen unterstützt werde.

Im September 2020 meldete Swiss Re, mit Toyota Insurance Services/Toyota Insurance Management Europe sei ein weiterer Partner an Bord der „ADAS Risk Score“-Plattform, womit die Risikobewertung auf Toyota- und Lexus-Fahrzeuge ausgeweitet werden könne. Mittlerweile decke der ADAS Risk Score die meisten Automarken weltweit ab, so der Rückversicherer zum VersicherungsJournal Spezial.

### **Movinx soll Mobilitätsversicherung digitalisieren**

Letzten Oktober hat Swiss Re die Gründung eines Joint Ventures mit Daimler Insurance Services verkündet: Movinx heißt das in Berlin ansässige gemeinsame Kind. Die Mission des als Versicherungsvermittler und Dienstleister geschaffenen Unternehmens ist

es, „die Automobil- und Mobilitätsversicherungsbranche mit einem vollständig digitalen Geschäftsmodell und flexiblen und kundenorientierten Produkten weiterzuentwickeln“. Versicherung soll ein integrierter Bestandteil des Fahrzeugkaufs sein.

Die Autoindustrie und der Motorfahrzeug-Versicherungssektor befänden sich in technologischer Hinsicht beispielsweise durch E-Mobilität und autonomes Fahren im Wandel, die Geschäftsmodelle seien in Veränderung begriffen, „etwa weg vom Besitzen hin zur Nutzung“. Das Versicherungswesen müsse sich anpassen, um mit diesen Entwicklungen und den damit einhergehenden Herausforderungen für Preisgestaltung und Schadenbearbeitung zurechtzukommen.

**Pravina Ladva**, Digital Transformation Officer von Swiss Re, beschrieb das Ziel damit, „ein Ökosystem zu schaffen, in dem die Versicherung die

***Die Versicherung von Batterieleistung ist ein wichtiges Puzzlestück für eine CO<sub>2</sub>-freie Energieversorgung.  
(Peter Röder, ehemals  
Vorstandsmitglied Munich Re)***

Einführung neuer Technologien wie fortschrittliche Fahrassistenzsysteme und autonome Fahrzeuge sowie neue Geschäftsmodelle im Mobilitätsbereich unterstützt“. Daimler Insurance Services, sagte deren CEO **Ingo Telschow**, steige damit „tiefer in die Wertschöpfungskette des Versicherungsgeschäfts ein“ und erhalte mehr Einfluss auf Produktentwicklung und Preisgestaltung.

Für die Kooperation mit weiteren Partnern ist man offen, sie sollen White-Label-Lösungen anbieten können. Die beiden Movinx-Teilhaber ließen auch wissen: „Anstatt sich mit vielen Versicherern auseinandersetzen zu müssen, hat der Hersteller mit Movinx einen länderübergreifenden Partner.“ Movinx werde mit lokalen Versicherern zusammenarbeiten, um den Endkunden Lösungen anzubieten. „Versicherer und andere Partner können die IT-Plattform nutzen und von zentralisierten Abläufen und automatisierten Prozessen profitieren, die durch künstliche Intelligenz unterstützt werden.“ Versicherer hätten den Vorteil, „dass sie keine maßgeschneiderten und sich schnell ändernden Versicherungsprogramme aufbauen müssen.“ Die ersten Versicherungsprodukte und -dienstleistungen sind für heuer in Frankreich geplant, Markteintritte in Europa, Amerika und Asien für die kommenden Jahre angepeilt.

### **„Digital Production as a Service“**

Ebenfalls vergangenen Herbst wurde eine Kooperation anderer Art bekannt. Munich Re hat dabei die Produktion im Auge und rief gemeinsam mit dem Sportwagenhersteller Porsche und mit MHP – letztere ist eine Porsche-Tochter und in der Management- und IT-Beratung, speziell im Bereich Mobility und Manufacturing, zu Hause – die Flexfactory GmbH ins Leben.

Deren erklärtes Ziel: die Fertigung von Kleinserien unterschiedlichster Produkte in der produzierenden Industrie flexibler und kosteneffizienter zu gestalten. Sie stellt keine eigenen

Produktionsanlagen, sondern Produktions-, Software- und Finanzmanagement-Expertise für die Fertigung sowie entsprechende Dienstleistungen zur Verfügung und unterstützt die Umsetzung des spezifischen Kundenprojekts – „Digital Production as a Service“ nennen das die Proponenten. „Die Finanzierungs- und Versicherungsmodelle sowie eine Performance-Garantie für die ausgeplante Produktion kommen von Munich Re“, erklärt der Versicherer. Zusätzlich steuere die Munich-Re-Tochter Relayr digitale Risikoanalyse via „Internet-der-Dinge“-Sensorik bei.

Der Bedarf an entsprechenden Lösungen sei groß: Hersteller aus verschiedensten Branchen mit einer hohen Variantenvielfalt – darunter die Automobilindustrie – stünden vor der Herausforderung, immer individueller werdende Kundenbedürfnisse zu berücksichtigen und Produktlebenszyklen zu verkürzen, ohne dabei betriebswirtschaftliche Risiken für die eigene Bilanz außer Acht zu lassen. Die Integration weiterer Technologiepartner auf der Flexfactory-Plattform ist „im Sinne eines offenen Produktionsökosystems mittelfristig denkbar und angestrebt“.

### **„Smartfactory as a Service“**

Bereits 2018 hatte Munich Re von einem „neuen Geschäftsmodell“ gesprochen, das nicht weniger leisten soll, als die Produktionsprozesse der Automobilindustrie zu „revolutionieren“. Der Rückversicherer hat dazu mit dem Augsburger Maschinen- und Industrieroboterbauer Kuka und der MHP „Smartfactory as a Service“ (SFaaS) aus der Taufe gehoben. Ziel: „die gesamte Wertschöpfungskette zu digitalisieren, einen durchgängigen Datenfluss in hoher Qualität umzusetzen und bisher unverbundene Bereiche und Systeme des Produktionsentwicklungsprozesses miteinander zu verschmelzen“. Aufgabe der SFaaS ist es, „selbstständig und flexibel“ unterschiedliche Produkttypen in beliebiger Stückzahl zu produzieren und damit nicht zuletzt „die sich

***Durch die Kooperation mit Swiss Re können wir die Transformation in einem sich verändernden Marktumfeld aktiv gestalten und das Versicherungsgeschäft voranbringen. Gemeinsam etablieren wir ein neues Geschäftsmodell und bauen eine Versicherungsplattform auf.  
(Ingo Telschow, CEO Daimler Insurance Services)***

verändernden Kundenansprüche nach individualisierten Produkten“ zu erfüllen.

Der Produktentwicklungsprozess könne so verkürzt, die Markteintrittszeit für neue Produkte um bis zu 30 Prozent verringert werden, wie es heißt. Das Modell mache auch eine flexible Kleinserienproduktion „wirtschaftlich umsetzbar“.

#### **Swiss Re: Strategische Allianz mit Microsoft**

Eine „strategische Allianz“ mit Microsoft hat vor einem Jahr Swiss Re gesucht. Im Fokus steht hier die Kombination des Risikowissens des Rückversicherers mit Cloud-Technologien sowie IoT- und KI-(künstliche Intelligenz)-Funktionen des

IT-Dienstleisters. Das Ansinnen: „die Art und Weise, wie Risiken prognostiziert, verwaltet und versichert werden, zu transformieren“.

Als erste Anwendungsbereiche nannte Swiss Re damals „vernetzte Fahrzeuge und Mobilität, industrielle Fertigung (Industrie 4.0) und Naturkatastrophen-Widerstandsfähigkeit“. Der Rückversicherer will so etwa das Verständnis von Automobilrisiken verfeinern, beispielsweise in Bezug auf das Sicherheitsverhalten eines Autos beim Einsatz neuester Fahrassistenztechnologien. In der Folge könne dies die Entwicklung neuer Versicherungsprodukte wie etwa Pay-as-you-drive-Polizzen ermöglichen. ■

# VERSICHERUNGSJOURNAL spezial

## RECHTSSCHUTZ

Erscheinungstermin: Juni 2021



### Anzeigenkontakt

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



> KFZ-Versicherung  
> [www.hdi.at/kfz](http://www.hdi.at/kfz)



FAHR FREUDE  
Starke Versicherungspakete  
rund um Ihr Kraftfahrzeug