



Das Umfeld ändert sich - die Kfz-Versicherung auch?

Unser „virtueller Experten-Round-Table“ zum Thema Mobilität der Zukunft.

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 „Mitfahrbancken“ oder Mobilitätsbörsen ertotet 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“.

Der HDI-Vorstandsvorsitzende **Günther Weiß** geht aus heutiger Sicht davon aus, dass sich in den nächsten fünf bis zehn Jahren an der Kfz-Versicherung nichts ändern wird. „Allerdings werden die Vielfalt und die Variabilität stärker zunehmen, da Scoring-Systeme ‚exakter‘ werden.“



VAV-Vorstand **Christian Sipöcz**

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 Ver-

sicherungen, „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.“



HDI-Vorstandsvorsitzender **Günther Weiß**

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 Individualver-



Foto: AdobeStock / meamovworks

kehr 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 ge-



Versicherungsmakler **Christoph Berghammer**

nutzten“ 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 %“ reduzieren werden. Auswirkungen auf Kfz-Versicherungen sieht er „maximal da, wo es vermehrt zu Fahrgemeinschaften kommt - Ride-Hailing - und der In-sassenversicherungsschutz 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.



Ergo-Vorstandschef **Philipp Wassenberg**

Foto: Ergo / Philipp Liparisti



OAMTC-Direktor
Oliver Schmerold

„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“?

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 se-



VAV-Abteilungsleiter
Robert Kühberger

hen. „Die Überwachung des Kunden ist für uns auch in Zukunft kein Thema.“

Wassenberg schreibt „algorithmisches Pricing“ eine „große Zukunft“ zu - was das Kollektivprinzip allerdings zunehmend stresse. „Pay as you drive“ gebe es in verschiedenen Formen bereits seit mehr als 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 Versiche-

rung, 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 Assistenzersatz?

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“.



Generali-Abteilungsleiter
Sergius Kahr