



SONDERTHEMA Kfz-Versicherung

Kfz-Versicherung – Pandemie-Auswirkungen, Zukunft und Entwicklungen...

Interview mit Walter Kupec (Chief Insurance Officer Schaden/Unfall der Generali [Versicherung AG](#)), Kurt Möller (Vorstandsmitglied der Zürich [Versicherungs-Aktiengesellschaft](#)), Dipl.-Ing. [Christian Sipöcz](#) (Vorstandsmitglied der [VAV Versicherungs-AG](#)) und Günther Weiß (Vorstandsvorsitzender der [HDI Versicherung AG](#))

Wie wirkt sich die Corona Pandemie aus Ihrer Sicht bisher auf die Sparte Kfz aus?

Walter Kupec: Auf einen milden Winter folgte der erste Covid-19-Lockdown. Das führte zu einem einzigartigen Rückgang um ca. 20% der Kfz-Schadenanzahl im ersten Halbjahr 2020 gegenüber dem Vorjahr. Ab dem Sommer hat sich die Schadenfrequenz wieder normalisiert. Der Durchschnittschaden stieg im Jahresvergleich um knapp 8% deutlich an. Das Jahr schloss bei den Pkw-Neuzulassungen mit einem Minus von fast 25% ab. Viele Fahrzeugbesitzer verschoben ihren Fahrzeugwechsel und blieben bei ihren „alten“ Fahrzeugen. Die „Auto“-Mobilität hat durch die Pandemie wieder Boden gewonnen und fand sogar im städtischen Bereich wieder höhere Akzeptanz. Zurückzuführen ist dies auf das Meiden öffentlicher Verkehrsmittel, die vor einer Infektion weniger Schutz bieten.

Kurt Möller: Es gibt interessante Dynamiken. Während der Lockdowns, vor allem des ersten, gab es deutlich weniger Verkehr und daher weniger Unfälle. Manche Firmenkunden haben, wenn sie nicht den gesamten Fuhrpark nutzen konnten, die Kennzeichen hinterlegt. Und auch Privatpersonen haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Viele arbeiten im Home Office. Gleichzeitig sehen wir einen Trend, wieder mehr mit dem Kfz ins Büro zu fahren und Öffis zu meiden. Wie sich diese Entwicklungen langfristig auswirken, ist derzeit schwer abschätzbar.

Dipl.-Ing. Christian Sipöcz: Die Auswirkungen der Corona Pandemie waren sowohl im Neugeschäftsbereich als auch in der Schadenentwicklung in Kfz spürbar. Von Mitte März bis Mitte April 2020 durften aufgrund der seitens der Bundesregierung angeordneten Schließung der Kfz-Zulassungsstellen Fahrzeuge nur in Ausnahmefällen zugelassen werden (u.a. für systemrelevante Berufsgruppen wie z.B. im medizinischen Bereich). Zusätzlich fand ein genereller Rückgang der Konjunktur, Produktionsstopps einzelner Autohersteller sowie ein allgemeines Absinken der Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge in Österreich statt. Diese Auswirkungen hat man in der [Versicherungsbranche](#) bei der Neugeschäftsproduktion speziell im Bereich Kfz gemerkt.

Die Schadenentwicklung in Kfz war letztes Jahr heterogen. Während des ersten Lockdowns von Mitte März bis Mitte April letzten Jahres waren insgesamt weniger Fahrzeuge auf Österreichs Straßen unterwegs. Dies hatte auch Auswirkung auf die Kfz-Schadenentwicklung. Nach der Öffnung im April hat sich die Lage der Schadenmeldungen in Kfz sehr schnell

wieder auf ein normales Niveau eingependelt. Zusätzlich hat es in den Sommermonaten vereinzelt Unwetter gegeben, wovon insbesondere lokale Hagelereignisse den Kfz-Bereich getroffen haben. Insgesamt lag die Kfz-Schadenentwicklung im letzten Jahr trotz der Covid-19 Pandemie sehr nahe an einem durchschnittlichen Schadenjahr im Kfz-Bereich.

Günther Weiß: Im vergangenen Geschäftsjahr verzeichneten wir trotz Covid-19 Pandemie sowohl positive als auch negative Entwicklungen. Einerseits wirkte sich der Rückgang der Neuzulassungen bei der Umsatzentwicklung im Neugeschäft negativ aus, andererseits verzeichneten wir gute Schadensätze. Diese sind aber nicht nur auf die Pandemie zurückzuführen, sondern wurden auch sehr stark durch einen milden Winter und kaum Hagelereignisse oder Naturkatastrophen begünstigt.

Diese positiven Entwicklungen bei den Schadensätzen sind aber nur ein kurzfristiger Effekt. Mittelfristig werden Reparaturkosten und Ersatzteilpreise deutlich steigen, sodass der Druck auf die Schadenquoten zunimmt. Diese Entwicklungen lassen sich unter anderem anhand von Glasbruch- oder Trivialschäden wie z.B. an Stoßstangen beobachten. Aufgrund von verbauten Sensoren und Kamerasystemen, welche immer richtig kalibriert werden müssen, steigen die durchschnittlichen Aufwendungen bei Reparaturen oder Austausch um einen zweistelligen Prozentsatz. Auch Stoßstangen bestimmter Marken können in manchen Fällen selbst bei geringfügiger Beschädigung nicht repariert werden. Durch die sensiblen Sensoren (z.B. Spurwechselwarner) wird ein kompletter Austausch notwendig. Das vervielfacht die vergleichbaren Kosten und stellt auch durch Ressourcen- und Energieverschwendung einen fragwürdigen Umstand im Sinne der Nachhaltigkeit dar.

Norwegen ist der erste Staat mit einer E-Auto Quote über 50%. Wie schätzen Sie die mittelfristige Entwicklung in Österreich ein?

Walter Kupec: Norwegen ist ein wohlhabendes Land, das schon lange konsequent in eine elektrische Lade-Infrastruktur investiert. Zusätzlich wird der Umstieg von fossil betriebenen Fahrzeugen auf teure E-Fahrzeuge großzügig gefördert. In Österreich fehlt es sowohl an der Infrastruktur als auch an den Fördermitteln. So entwickelt sich die E-Mobilität hier nur langsam und wird zunächst im motorisierten Individualverkehr in Ballungszentren ihren Markt finden. Ohne massive gesetzliche Steuerungsmaßnahmen und bei der aktuellen Kostenvergleichssituation wird es eine elitäre Nische bleiben.

Kurt Möller: Die Entwicklung ist bei uns erst am Anfang. In Österreich war der Anteil an den Neuzulassungen mit rund 6% im Jahr 2020 deutlich höher als in den Vorjahren. Damit waren wir immer noch weit weg von den norwegischen Zahlen. Ich denke, dass mittelfristig auch in Österreich die Neuzulassungen von E-Autos weiter steigen werden. Voraussetzung ist, dass sich die Technologien weiterentwickeln, damit dies auch in unseren ländlichen Strukturen Anklang findet. Zusätzlich sollte bedacht werden, dass wir den Strombedarf aus erneuerbaren Energien produzieren können.

Dipl.-Ing. Christian Sipöcz: Ich persönlich rechne damit, dass der Trend hin zu mehr Elektro- aber auch Hybridfahrzeugen weiter andauern wird. Von den 50% sind wir in Österreich noch weit entfernt, aber die seitens der Bundesregierung gesetzten Fördermaßnahmen in diesem Bereich – keine bzw. geringere Normverbrauchsabgaben sowie teilweise Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer – und die schrittweisen Erhöhungen für emissionsstärkere Fahrzeuge werden den Trend weiter verstärken.

Günther Weiß: Derzeit rechnen wir mit einer eher langsamen Entwicklung, da die Situation in Österreich nicht mit jener in Norwegen vergleichbar ist. Dies liegt nicht zuletzt an den dortigen Förderungen. Zudem erfordert es einen weiteren Ausbau des Strom-Tank-Netzes, um die Anschaffung und Nutzung eines E-Autos zu attraktivieren.

Wie reagieren Sie als Versicherer auf diese Entwicklung?

Walter Kupec: Unsere Erfahrung zeigt, dass die Risikosituation des Fahrverhaltens letztlich unabhängig von der Antriebsart eines Fahrzeugs ist. E-getriebene Fahrzeuge werden eher im Nahverkehr und in Ballungszentren eingesetzt. Das höhere städtische Unfallrisiko gleicht die niedrigere Laufleistung aus. Da der E-Fuhrpark in Österreich jünger und technisch aktueller ist, als fossil betriebene Fahrzeuge, ist der Sicherheitsstatus mit Assistance- und Kontrollsystemen höher. Das kann die Unfallgefahr positiv beeinflussen. Durch den Parallelauf als

zusätzliche Antriebsart wird sich jedoch dieser kleine Vorteil über die Zeit verflüchtigen.

Kurt Möller: Wir überwachen laufend die Entwicklungen in diesem Bereich und bieten unseren Kunden derzeit einen Nachhaltigkeitsbonus, wenn diese Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben nutzen. Bei entsprechenden Änderungen – auch gesetzlicher Natur – werden wir auch in unseren Tarifen reagieren.

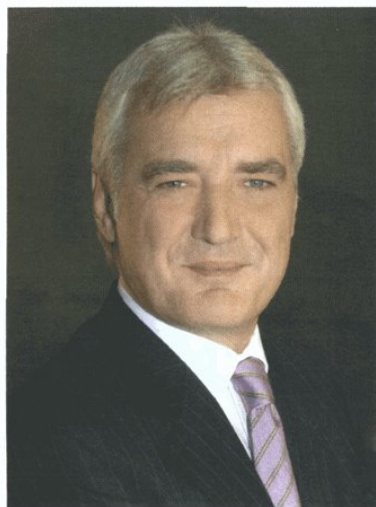
Dipl.-Ing. Christian Sipöcz: Die VAV hat als einer der wenigen Anbieter auf dem österreichischen Versicherungsmarkt einen Kfz-Typklassentarif in Verwendung. Dies bedeutet, dass sämtliche Fahrzeuge – auch Elektrofahrzeuge, wie auch bereits in der Vergangenheit – bei der VAV versichert werden können. Zusätzlich haben wir schon länger Prämiennachlässe für „Wenigfahrerinnen“ und „Wenigfahrer“ in unseren Kfz-Tarifen verankert. Das bedeutet, wir belohnen alle Versicherungsnehmerinnen und Versicherungsnehmer unabhängig von der Antriebsart, wenn sie wenig fahren, damit ökologischer unterwegs sind und die Umwelt schonen.

Günther Weiß: Die HDI Versicherung bietet einen 20% Umwelttrabatt auf die Haftpflichtprämie für Elektrofahrzeuge. Zusätzlich zeigen wir in unseren Informationsunterlagen die Vorteile von E-Mobilität auf. Diese beinhalten u.a. den Entfall der motorbezogenen Steuer für reine Elektrofahrzeuge sowie die kostenfreien Parkmöglichkeiten mit einer grünen Kennzeichentafel in den Kurzparkzonen vieler österreichischer Städte.

Was sagen Sie aus Versicherersicht zur Problematik der Lithiumbatterien bei einem Autobrand?

Walter Kupec: Die Lithiumbatterie ist eine Risikoquelle – im privaten Haushalt und im Fahrzeugbereich. Letztlich lernt eine Gesellschaft aber Gefahren einzuschätzen und mit ihnen umzugehen. Die Anforderung an Fahrzeughersteller und Typengenehmigungsverfahren zielen auf eine laufende Risikominimierung ab. Unfälle passieren, technische Pannen treten auf und das Kraftfahrzeug ist und bleibt eine gefährliche Maschine. Daher kennt der Gesetzgeber schon seit der Dampfmaschine des 19. Jahrhunderts besondere Haftungsbestimmungen für den jeweiligen Betreiber oder Nutzer und entsprechende Versicherungspflichten. Letztlich sind wir dafür da, dieses Restrisiko einzuschätzen und eine Risikoausgleich zu organisieren und abzusichern.

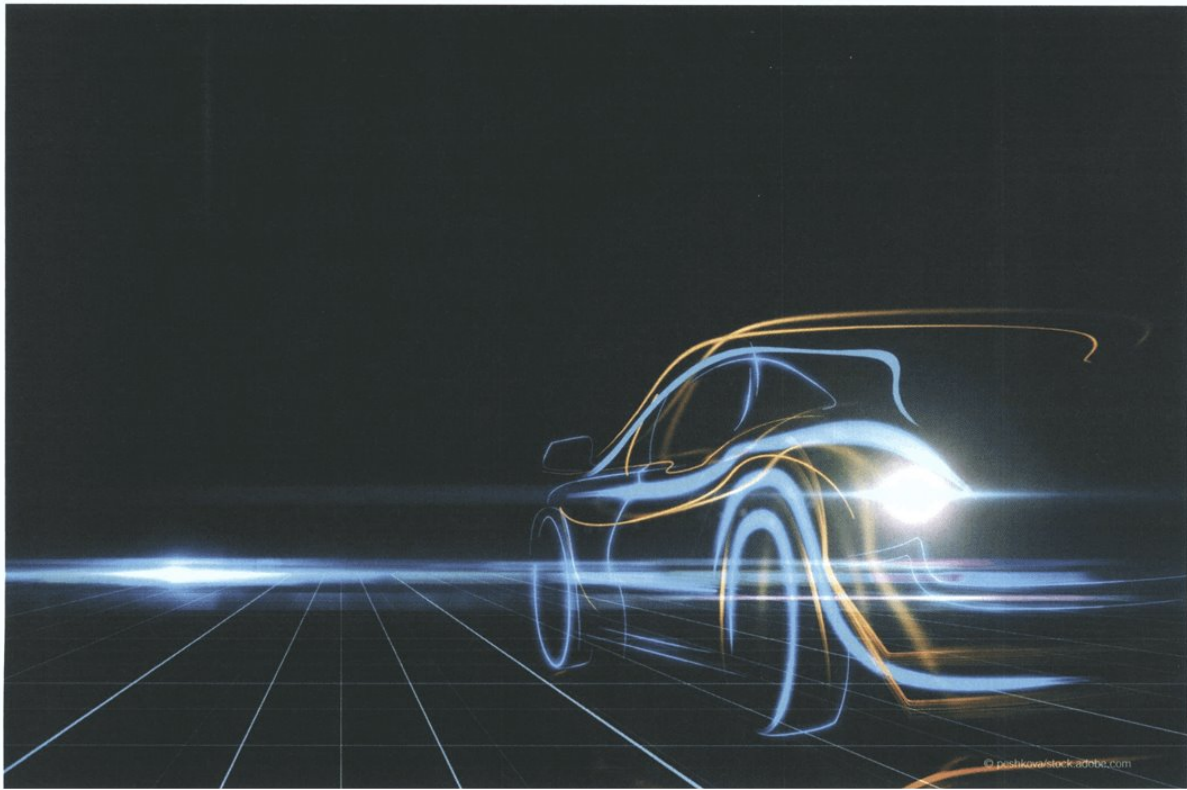
Kurt Möller: Beispiele von Batteriebränden zeigen, wie schwierig sich die Löscharbeiten gestalten. Wenn man von der Entsorgungsthematik und Folgeschäden absieht, ist davon auszugehen, dass sich die Risikoeinschätzung eines Kfz-Brandes ändern wird. ▶



Walter Kupec



Kurt Möller



Wichtig ist auch, wem die Batterie gehört und ob diese im Listenpreis enthalten ist. Denn das hat Auswirkungen auf die all-fällige Versicherungsleistung.

Dipl.-Ing. Christian Sipöcz: Der Autobrand ist in diesem Bereich tatsächlich ein wichtiges Thema. Nicht nur, dass die Aufgabe für die Feuerwehren bei der Löschung eines Elektrofahrzeuges eine deutlich größere ist (es wird z.B. mehr Löschwasser benötigt), auch die Brandlast, also das Material, das in Brand geraten kann, ist aufgrund der Konstruktionsweise der Elektrofahrzeuge anders als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren.

Günther Weiß: Das Sicherheitsthema „Fahrzeugbrand bei Autos mit Lithium-Ionen-Batterie“ wird nach wie vor unterschätzt und bisher nicht ausreichend wahrgenommen, obwohl diese Fahrzeuge eine stark steigende Tendenz in der Zulassungsstatistik aufweisen. Es fehlt an einheitlichen Standards der Hersteller für den Zugang zu den Akkus, Feuerwehren befinden sich im Neuland und es entstehen zumindest problematische Emissionen. Die Lage des Brandherdes, dessen Löschung eine erhebliche Dauer betragen kann, wird unterschätzt. Dies zeigt sich vor allem bei Brandherden an Orten wie engen Seitengassen in der Innenstadt oder Garagen, an denen ein Löscheinsatz in vielerlei Hinsicht eine echte Herausforderung ist, da es bei Lithiumbatterien ein entsprechend größeres Schadenpotenzial als bei herkömmlichen Verbrennern gibt.

Wie sehen Sie die Entwicklung des autonomen Fahrens und welche Auswirkung könnte das langfristig auf die Kfz-Sparte haben?

Walter Kupec: Autonome Fahrzeuge werden als Highend-Ausprägung der Hersteller angeboten. Daher sind diese Modelle nur im Neuzulassungsbereich in einem kleinen Bruchanteil zu finden. Es dauert daher viele Jahre bis Jahrzehnte, bis es zu einer größeren Durchmischung von nicht-autonom, teil-autonom und autonom fahrenden Fahrzeugen kommt.

Ohne staatliche Steuerung wird es – ähnlich wie bei der E-Mobilität – keine rasche Marktdurchdringung geben. Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass die jetzige Form des Versicherungsschutzes für zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge noch sehr lange bestehen bleibt.

Kurt Möller: Bis zu dem Zeitpunkt, wo autonomes Fahren zum Standard wird, wird es noch etwas dauern. Es müssen erst die gesetzlichen Rahmenbedingungen dazu geschaffen werden – und davon hängen viele Fragen ab. Zum Beispiel: Dürfen ab einem Zeitpunkt gesetzlich nur mehr autonom fahrende Kfz verkauft werden? Wer besitzt das Fahrzeug und wer ist Versicherungsnehmer? Endkunde, Hersteller oder ein Dritter? Weitere Fragen ergeben sich zur Infrastruktur und dem gemischten Verkehr, also wie lange konventioneller Verkehr und autonomes Fahren nebeneinander bestehen werden.

All das wird unsere Versicherungsansätze ändern. Zusätzlich wird die Schadenfrequenz langfristig sicherlich deutlich reduziert sein im Vergleich zum aktuellen Stand. Dieser Benefit wird aber durch wahrscheinlich erhebliche Reparaturkostensteigerungen kompensiert werden. In Europa wird die volle

Marktwirkung noch lange auf sich warten lassen, da die nationalen Flotten überwiegend aus älteren Fahrzeugen bestehen.

Dipl.-Ing. Christian Sipöcz: Es gibt bereits immer wieder Versuche auf Teststrecken, um die Entwicklung des autonomen Fahrens weiter voranzutreiben. Langfristig wird auch dieses Segment Eingang im Bereich KFZ finden. Die Frage wird – ähnlich wie bei den Elektrofahrzeugen – sein, wie schnell und mit welchem Anteil sich diese Art der Fortbewegung niederschlagen wird.

Günther Weiß: Derzeit erwarten wir eine eher langsame Entwicklung in diesem Bereich. Bis das autonome Fahren in Österreich einen bedeutenden Einfluss auf die Gestaltung von Kfz-Versicherungsprodukten nimmt, wird es noch viele Jahre dauern. Auch wenn sich diese neuen Technologie positiv auf die Schadenhäufigkeitsentwicklung auswirken wird, ist absehbar, dass die Durchschnittsschäden immer teurer werden, da noch spezifischere Ersatzteile benötigt werden. Die weiteren Entwicklungen in diesem Bereich sind auch sehr stark mit den technischen Errungenschaften in Kombination mit den gesetzlichen Regelungen verknüpft. Langfristig kann dies die Kfz-Sparte schwächen.

Vor welchen Herausforderungen stehen Sie als VU in diesem Zusammenhang?

Walter Kupec: Neue Entwicklungen bringen neue Risiken. Wir sprechen von High-End-Produkten – einem relativ kleinen Segment moderner Hightech-Fahrzeuge mit hochkomplexen Systemen. Jede Verknüpfung mit weiteren Systemen, z.B. anderen Fahrzeuge, Verkehrssteueranlagen oder Navigationssystemen, steigert die Komplexität. Systemstörungen können durch Softwarefehler oder aufgrund krimineller Eingriffe auftreten. Diese neuen Risiken bleiben in der Verantwortung des Fahrzeugnutzers. Daher werden künftige Versicherungstarife für diese spezielle Zielgruppe auch diese zusätzlichen Risiken abbilden müssen.

Kurt Möller: Aktuell gibt es noch eine Reihe an Herausforderungen. So gibt es beispielsweise noch keine Namenskonventionen für die verschiedenen Funktionen des autonomen Fahrens. Jeder Hersteller hat seine eigenen Bezeichnungen. Autonom fahrende Autos sind im Allgemeinen teurer in der Reparatur als Fahrzeuge, die weniger Technologie enthalten. Die Technologie wird dazu beitragen, dass die Hauptursache für Kollisionen, das menschliche Versagen, reduziert wird. Langfristig erwarten wir daher, dass die Anzahl der Schäden zurückgeht und dies die höheren Schadenssummen kompensiert. Daten zu diesen Entwicklungen sind das A und O, um unsere Produklandschaft und IT-Systeme anzupassen und die richtige Preisposition zu finden.

Dipl.-Ing. Christian Sipöcz: Als Versicherer müssen wir uns mit der Thematik auseinandersetzen, welche Auswirkungen autonomes Fahren auf die Schadenfrequenz (evtl. rückläufig) und die Durchschnittsschäden (evtl. steigend, da komplexere Fahrzeuge und Reparaturkosten) haben wird. Zusätzlich wird sich auch die Frage stellen, wer im Falle eines Unfalls die Verantwortung trägt. Der Autohersteller aufgrund von Fehlern in der Software oder die Besitzerin bzw. der Besitzer des Autos?

Fahrzeuge, mit denen teilautomatisiert gefahren werden kann, sind auch heute schon auf den Straßen Österreichs unterwegs. Sowohl im privaten Bereich als auch bei betrieblicher oder gewerblicher Nutzung werden teil- oder hochautomatisierte Systeme bald zur Grundausstattung sämtlicher Fahrzeuge zählen. Manche Kfz-Hersteller planen, bis 2022 sämtliche Fahrzeuge zumindest teilautomatisiert auszustatten. Dabei fährt das Fahrzeug teilweise autonom, der Fahrer lenkt vor allem im innerstädtischen Bereich aber immer noch selbst. Ab 2035 soll für alle Fahrzeuge das autonome Fahren als Standard erreicht sein.

Rechtlich zeichnet sich teilweise eine Verlagerung der Haftung vom Lenker zum Hersteller bzw. Programmierer des Fahrzeuges ab. Aber auch beim autonomen Fahren wird nach der Einschätzung von Experten ein Fahrzeughalter für die Betriebsgefahr haften. Daher wird die individuelle Kfz-Haftpflichtversicherung weiter unverzichtbar bleiben. Der zukünftig voraussichtlich sinkenden Anzahl von Unfallschäden und damit geringeren Versicherungsprämien stehen aber neue Risiken, etwa der Ausfall von diversen Assistenzsystemen gegenüber.

Günther Weiß: Kurzfristig könnte die Bewältigung von höheren Schadenquoten durch Ersatzteil-Preissteigerungen eine Herausforderung darstellen. Langfristig benötigt es neue Versicherungskonzepte, die erst entwickelt werden müssen. ■



Dipl.-Ing. Christian Sipöcz



Günther Weiß