



Versicherungs- trifft neue Kfz-Technik

Eine Expertenrunde über Veränderungen im Mobilitätsverhalten, E-Autos und neue Risiken.

Emanuel Lampert, „Kfz-Versicherung klingt eigentlich unglaublich fad“, leitet **Börsen-Kurier**-Herausgeber und Round-Table-Moderator **Marius Perger** die Diskussionsrunde provokant ein. Es klinge nach einem Geschäft, das man halt „mitnimmt“ oder am liebsten online erledigen lassen würde. Zugleich macht Kfz ein stolzes Fünftel aller **Versicherungsprämien** aus. Zwei Drittel der Neuzulassungen 2021 erfolgten laut Statistik Austria durch juristische Personen, bei reinen Elektrofahrzeugen sogar vier Fünftel. Wie interessant sind Unternehmen für Kfz-Versicherer?

Alexander Gorth leitet die Kfz-Abteilung bei der Ergo und widerspricht, dass Kfz langweilig wäre: Es sei ein sehr interessantes Feld, auf dem sich die Ergo selbst besonders auf Klein- und Mittelunternehmen konzentriere. Die Muki zielt auf ähnliche Kundengruppen, sie sei „eher auf Einzelvertragsbasis im kleineren Segment“ tätig, sagt **Stefan Boschitzko**, Bereichsleiter **Versicherungstechnik**. Tatsächlich ist Österreich ja ein Land der Kleinunternehmen, wo oft vielleicht nur ein oder zwei Autos im „Fuhrpark“ stehen. Sind diese Unternehmen auch für den mehr auf Privatgeschäft ausgerichteten Versicherer von Interesse? „Absolut“, sagt Boschitzko, „weil wir natürlich auch Familienversicherer sein möchten“ und jenen, die sich dann als Kleinunternehmer selbstständig machen, wolle man selbstverständlich „auch Lösungen anbieten“.

Laut dem Verband österreichischer Leasinggesellschaften werden rund 70 % der von Unternehmen angeschafften Fahrzeuge geleast. Wie interessant ist es für Versicherer, eine Kombination aus **Versicherung** und Leasing anzubieten?

„Das ist natürlich eine interessante Kombination“, sagt **Sergius Kahr**, Leiter der Abteilung Motor/

konferenzen - was bedeuten Trends wie diese für die Kfz-Versicherung im Firmenbereich? VAV-Vorstandsmitglied **Christian Sipöcz** beobachtet eine starke Präsenz von Carsharingdienstleistern im urbanen Umfeld, eine Verringerung des Verkehrs im Großraum Wien und eine stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Er glaubt dennoch, dass es „weiterhin genug Anknüpfungspunkte“ fürs Kfz-Versicherungsgeschäft gibt. Zunehmende Effekte bemerkt er im Zusammenhang mit

Assistenzsystemen: Einerseits sinke durch sie die Schadenfrequenz. Andererseits verursache die Reparatur solcher Bauteile großen Aufwand. Es sei eine „Mitur“ gegenläufiger Effekte, die einander teils aufheben.

Kahr rechnet nicht damit, dass sich die Mobilität im Firmenbereich signifikant reduzieren wird. „Die Digitalisierung ersetzt persönliche Meetings nicht, die Interaktion ist eine andere.“ Das KMU-Geschäft baue außerdem stark auf persönlicher Beziehung auf. „Das erfordert natürlich auch ein Vor-Ort-Tätigsein. Daher kommt man aus meiner Sicht nicht daran vor-bei, dass man mobil bleibt.“ Nicht zuletzt müsse man nach Gewerbeantrag unterscheiden: Ein Installateur könne einen Rohrschaden schließlich nicht „digital“ reparieren.

Onlinehandel und die „letzte Meile“

Stichwort Onlinehandel: Vieles wird inzwischen online bestellt, die

„letzte Meile“ ist dann aber eben doch stark „Kfz-lastig“. Sind Lieferdienste ein Segment, das Chancen für Versicherer bereithält? **Günther Weiß**, CEO der HDI Versicherung in Österreich, erwartet hier zumindest in den nächsten Jahren keine großen Bewegungen: Wenn es eine merkliche Verringerung des Verkehrs gibt, dann, vor dem Hintergrund von Homeoffice-Arbeitsmodellen, eher im Privatbereich.

Die Ergo geht davon aus, dass die Verkehrsfrequenz homeofficebedingt etwas sinken wird, sagt Gorth. „Andererseits wird keiner sein Auto verkaufen, nur, weil er zwei Tage Homeoffice hat.“ Und: In Folge der Pandemie seien „die Fahrschulen wieder voll“ gewesen, man habe angesichts der Pandemie dann wohl doch nicht unbedingt in der Straßenbahn sitzen wollen, sondern lieber auf Individualverkehr vertraut. Es sei also ein sehr dynamisches Feld - „und die Paketbotenbranche ist in den letzten zwei Jahren explodiert“.

Das Mobilitätsverhalten auf



Stefan Boschitzko, Prokurist und Bereichsleiter Versicherungstechnik des muki Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit

dem Land unterscheidet sich von jenem in der Stadt, man ist stärker aufs Auto angewiesen. Spielt verändertes Nutzungsverhalten in den räumlichen Kerngebieten der in Bad Ischl ansässigen Muki eine Rolle? „Der Griff zum Elektroauto ist da“, sagt Boschitzko. Es werde aber vorrangig für kleinere Erledigungen im näheren Umfeld verwendet und sei noch nicht so stark verbreitet wie etwa in Wien. Damit sich das ändert, müsste ein Umdenken stattfinden, zumal sich auch das Fahrverhalten ändern würde, längere Fahrten müssten aufgrund der Reichweite von E-Autos etwas anders geplant werden. Auch neue Schadenbilder, derer man sich bewusst werden müsse, spricht Boschitzko an - wenn etwa ein erst wenige Monate altes E-Auto wegen eines Unfalls, bei dem der Akku in Mitleidenschaft gezogen wurde, „fast schon ein Totalschaden“ sein kann.

Versicherungstechnisches Risiko ausschlaggebend

Was die Auswirkungen geänderten Nutzungsverhaltens auf die Versicherer betrifft, baut Sipöcz auf den etablierten VAV-Typklassen, der nach Marke, Type und Modelle unterscheidet. Ob Verbrenner oder „Elektro-Cityflitzer“ oder Elektro-SUV: „Wir bilden das ganz normal je nach Schaden, Erfahrung und Schadenbedarf in unserem System und Tarif ab.“ Gorth schlägt in dieselbe Kerbe: „Das **versicherungstechnische Risiko** ist für den Kfz-Versicherer maßgeblich.“ Die am Tisch vertretenen Häuser haben auch eigens auf Elektrofahrzeuge zugeschnittene Deckungskomponenten kreiert, auch die Ergo hat ein neues „Elektropaket“ am Start. Das E-Auto biete, natürlich eine Chance, einen neu entstehenden **Versicherungsbedarf** abzudecken“, erläutert Gorth.

„Wir werden natürlich unsere Tarife auch in der Zukunft schaden- und bedarfsorientiert kalkulieren“, unterstreicht auch Kahr. Dazu werde man „Jahr für Jahr“ verfolgen müssen, wie sich etwa die Schadenfrequenz oder die Reparaturkosten entwickeln. Anders als ein einfacher mechanischer Klappspiegel beispielsweise könne ein Rückspiegel bei hochtechnisierten Fahrzeugen schließlich einen vierstelligen Euro-Betrag kosten.

Für Weiß spielen mehrere Faktoren mit, darunter der Aspekt Produkthaftpflicht oder der Umstand,

dass es neue Player wie Tesla Insurance gibt. „Das verändert auch den Markt.“ Größere Aufmerksamkeit werde außerdem der Entwicklung des Kaufverhaltens zu widmen sein: Wenn die Kaufkraft schrumpfe, dann auch die Anzahl der Fahrzeuge.

Im Firmenvertrieb ist direkter Kontakt gefragt

Inwieweit spielt Onlinevertrieb bei Unternehmen eine Rolle? Dass die Kfz-Versicherung von Firmenkunden „online abgeschlossen wird so wie im Privatkundenbereich, sehen wir im Moment nicht“, sagt Sipöcz. Der Eindruck der VAV sei, dass Unternehmen gerne alles aus einer Hand wollen. Wenn dann schon die Fahrzeuge versichert sind, spreche man als nächstes natürlich über Gebäude, Haftpflicht und sonstiges, was es im Betrieb zu versichern gibt.

„Wir sehen, dass Firmenkunden tendenziell eher maklerbetreut sind“, sagt Gorth; hier stehe im Fokus, dass der Makler einen „sehr userfreundlichen Zugang zum Versicherer“ hat. „Persönliche Betreuung steht im Vordergrund“,

ckerangriffs. Hierfür stehe ein besonderer **Versicherungsbaustein** zur Verfügung.

Weiß ist der Ansicht, dass Assistenzsysteme die Sicherheit grundsätzlich erhöhen. Sollten sich aber Sicherheitsprobleme ergeben und das Fahrzeug entwendet werden, so sei ein Diebstahl ohnehin kaskogedeckt. Einen Anknüpfungspunkt zur Kaskoversicherung sieht er im Wesentlichen auch nur darin, dass es sich der Versicherte im Fall des Falles erspart, sich mit einem Hersteller über Produkthaftungsfragen auseinanderzusetzen zu müssen, sondern „seinen eigenen Schaden erledigt“ bekomme.

Stichwort Obliegenheiten: Wenn man eine an sich unverdächtige App, etwa ein Spiel, installiert, es aber einem Hacker gelingt, über diese App Zugriff auf das Smartphone zu erlangen - könnte das eine Obliegenheitsverletzung sein, die zur Leistungsfreiheit des Versicherers führt? „In der Regel bildet hier die grobe Fahrlässigkeit die Grenze“, sagt Gorth. Man werde bei der Installation einer solchen App schwer argumentieren können, dass kein vernünftig denkender Mensch getan hätte. „Ich sehe das also nicht als Fall der groben Fahrlässigkeit.“ Boschitzko schließt sich dem an, mit der Anmerkung, dass der **Versicherungsnehmer** jedoch sehr wohl verpflichtet sein sollte, Apps für sein Fahrzeug immer auf dem Laufenden zu halten.

Das Cyberrisiko

Der Ukraine-Krieg hat Cybergefahren wieder stärker ins Blickfeld gerückt. Ist zu erwarten, dass Fahrzeuge von nicht zwangsläufig kriegsbedingten - Cyberangriffen betroffen sein könnten? Etwa, dass ein Staat Chaos anrichtet, indem Autos manipuliert werden? Sipöcz hält ein solches Szenario für unwahrscheinlich, besonders, da bislang die wenigsten Autos autonom fahren können. Angriffsflächen sähe er eher dort, wo es Hacker beispielsweise um Geld geht. Die VAV sei aber angesichts der schwierigen Risikomodellierung zurückhaltend, was Cyberversicherungen angeht.

Der Ergo-Konzern beschäftige sich momentan quer durch die Sparten „sehr intensiv“ auch mit Cyberrisiken, berichtet Gorth. Ein Schwerpunkt sei freilich das Gewerbe. Gorth führt dazu ein Beispiel an: Ein Hacker legt in einem Hotel die Schließanlage lahm, alle Zimmer werden geöffnet. An ähnliche Risiken könnte man bei einer Firmenflotte denken. Welche Risiken sich abzeichnen, welcher neue **Versicherungsbedarf** entsteht und wie man ihn abdecken kann, sei Gegenstand der Überlegungen.

Für Kahr gilt es das Risiko dergestalt abzudecken, dass der Geschädigte bei der Wiederherstellung unterstützt wird. Massenphänomene wie etwa Kriegsführung abzudecken, wäre aber schwierig. Krieg selbst wäre grundsätzlich ohnehin eher als Ausschlussgrund zu qualifizieren.

Wäre es denkbar, dass ein Ha-



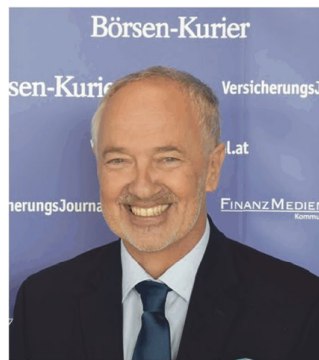
Alexander Gorth ist Leiter der Kfz-Abteilung bei der ERGO Versicherung AG

stellt Boschitzko fest. Auch einem Kleinunternehmen werde nicht ein Standardprodukt angeboten, sondern ein individuelles Offert gelegt.

Auto vernetzt - Gefahren auch?

Bei neuen, „vernetzten“ Fahrzeugen bieten Apps die Möglichkeit, den Standort anzuzeigen, es zu öffnen und zuzusperren, das Licht ein- und auszuschalten und andere Sicherheits- und Komfortfunktionen. Werden Fahrzeuge durch solche Assistenten sicherer oder unsicherer? Einerseits steigern sie die Sicherheit, meint Gorth. Andererseits resultierten gerade die häufigsten Unfallursachen aus der Technik, nämlich der Benutzung von Infotainmentsystemen und Handys am Steuer.

Was, wenn ein Handy gehackt und so das Auto entwendet wird? Ist das in der Kasko versicherbar? An sich ist das nichts anderes als Diebstahl durch Abfangen des Signals eines Funkschlüssels, sagt Kahr. „Dann ist es ein Diebstahl, und es ist versichert.“ Denkbar sei, dass bestimmte Vorfälle vermehrt auftreten. Feineregriffe seien möglich, die meisten Risiken seien aber abgedeckt. „Normalen“ Kaskorisiken schwerer zuzuordnen seien Feineregriffe in die Software oder in die Funktionsunfähigkeit des Fahrzeugs aufgrund eines Ha-



Sergius Kahr, Leiter der Abteilung Motor und Rechtsschutz bei der Generali Versicherung AG

Rechtsschutz bei der Generali, die in dieser Hinsicht mit Banken kooperiert. Die Finanzierung sei an sich aber eine „vorgelegte Frage des Erwerbs“ des Fahrzeugs, betont Kahr. Deshalb sieht er die Dinge grundsätzlich nicht so gelagert, dass „der Versicherer der erste Ansprechpartner vor einem Autoerwerb ist“. Anders sei es, wenn schon eine feste Kundenbeziehung besteht.

Veränderungen in der Mobilität Carsharing, Homeoffice, Video-



cker Autos massenhaft gleichzeitig anhält und so Geld erpressen will? Weiß sähe hier eher Clouds oder Hersteller als Einfallstore für Hacker denn die Fahrzeuge selbst - und Cyberbedrohungen bei Firmen, „das ist ja nichts, was es nicht schon gibt“. Er führt außerdem die Vielfalt in der Kfz-Industrie ins Treffen: Bei einer Vielzahl von Produkten, Produzenten und Clouds könne man nicht die Mobilität eines ganzen Landes ausschalten. Dass bei den genutzten Smartphone-Betriebssystemen sehr viel weniger Vielfalt herrscht, macht

die Sache aus Weiß' Sicht nicht problematischer: Um auf diesem Weg breiten Schaden anzurichten, „müssten Sie beim Handy letztendlich die Schnittstellen aller lahmlegen“.

Können Versicherer „Elektro“ Schub geben?

Die Uniga hat kürzlich bekanntgegeben, dass sie im Rahmen einer Kooperation mit dem ÖAMTC in Ladestationen für Elektrofahrzeuge investiert hat. Welche Möglichkeiten gibt es für Versicherer, die Umstellung auf Elektrobetrieb unterstützen?

Tariflich, indem man Elektrofahrer belohnt oder „E-Pakete“ schnürt, sagt Boschitzko. Die HDI hat an ihrem Standort Ladestationen errichtet, die auch den Mitarbeitern zur Verfügung stehen. Investitionsmöglichkeiten in entsprechende Infrastrukturprojekte böten sich immer wieder, das sei aber Sache des Konzerns, so Weiß.

Kahr weist auf das Angebot der Generali für Elektrofahrzeuge. Dazu gehören auch Assistance: „Ein Elektroauto muss anders abgeschleppt werden als

ein herkömmlich fossilbetriebenes Fahrzeug“, illustriert er den spezifischen Hilfeleistungsbedarf Strombetriebener. Dass die Generali zu einer „neuen OMV“ werde und ein Elektronetz anbiete, „ist noch nicht wirklich eine Vision“.

Ökologisch steuern muss der Staat

Tagtäglich hört man, dass die Zeit für Klimaschutzmaßnahmen eng wird. Versicherer trennen sich vom Kohlesektor - könnten sie ähnliche Klimamaßnahmen in der Mobilität treffen, etwa, dass sie keine Verbrenner mehr versichern oder die Prämien für diese erhöhen? In einem gewissen Rahmen erachtet Kahr Maßnahmen als möglich. Der Generali-Tarif enthalte als Anreiz einen „CO₂-Nachlass“ für Umweltfreundlichkeit. Fahrzeuge „prohibitiv“ nicht zu versichern, sei aber „ein Ding der Unmöglichkeit“, zumal von den 5,1 Mio Pkw in Österreich nahezu alle Verbrenner seien.

Einen Tarif, der „belohnt“, indem er sich am CO₂-Ausstoß bzw. an der Antriebsart orientiert, hat die HDI ebenfalls im Programm, die Einflussmöglichkeiten der Versicherer hält Weiß dennoch für begrenzt: „Ich glaube nicht, dass jemand ein Elektroauto kauft, weil wir als Versicherer irgendeinen Rabatt anbieten.“ Und er ortet noch zwei andere limitierende Faktoren: die noch begrenzte Reichweite der Fahrzeuge und die Zeitspanne, die der Auf- und Ausbau



Dipl.-Ing. Christian Sipöcz, Vorstandsmitglied der VAV Versicherungs-AG

dem „das muss ganz klar vom Gesetzgeber kommen“. Teils sei das über die motorbezogene Versicherungssteuer schon initiiert worden.

Den „Steuerhebel“ betätigt die Republik bereits, sagt Gorth und meint damit die „CO₂-Bestrafung“ in den Regelungen zur motorbezogenen Versicherungssteuer und zur Nova. Die Ergo setze auf „Belohnung“ auf Produktebene. Wenn der Versicherer grün investiere, sei das aber ein „wesentlich größerer Hebel“, als beim einzelnen Kfz anzusetzen.

Die Kapitalveranlagung ist auch für Boschitzko einer der wirksamsten Ansatzpunkte für Versicherer. Und mit Blick auf die Zeitpläne großer Hersteller ergänzt er: „Die Verbrenner werden uns wahrscheinlich noch sehr lange erhalten bleiben.“ Im Übrigen kommt Boschitzko das „S“ in ESG, also das soziale Element, meistens zu kurz. „Wenn wir als Versicherer jetzt Kunden mit Verbrenner bestrafen würden, bei steigenden Lebensmittel-, Sprit-, Energiepreisen, passt das in die Zeit überhaupt nicht hinein.“

des Elektrotankstellennetzes noch benötigen wird.

Man dürfe nicht vergessen, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung eine Pflichtversicherung ist, betont Sipöcz. Solange es in Österreich noch Verbrenner gebe, werde man den Kunden entsprechenden Schutz geben. Zudem gebiete die Versicherungsvertriebsrichtlinie (IDD) einen „maßgeschneiderten Beratungsprozess“ und eine faire Prämie, nicht aber, mit „Bestrafungseffekten“ zu arbeiten. Die Versicherer sieht Sipöcz deshalb „nicht in der Vorreiterrolle“, son-



Günther Weiß ist CEO der HDI Versicherung AG