

AssCompact

Das Fachmagazin für Risiko- und Kapitalmanagement

ÖSTERREICH

Anzeige

Dialog:
Lebensversicherungs-AG

BU – Top-Geschäftschance für unabhängige Vermittler

AssCompact-Webinar am 14.05.von 13 bis 14.30 Uhr

[>> zur Anmeldung](#)



07. Mai 2020

Das sagen Österreichs Kfz-Versicherer zum Thema Prämienhöhungen

Sind Prämienhöhungen die einzige logische Folge für die Preis-Explosion bei Kfz-Reparaturen? Oder gibt es Alternativen? Das ist heute Thema unseres Kfz-Schwerpunkts, das im Fokus eines geplanten Roundtables stehen sollte. Der Roundtable musste wegen des Corona-Virus abgesagt werden. An seiner Stelle luden wir die Teilnehmer zu einer Interviewrunde auf Distanz ein, die wir auszugsweise diese Woche täglich im AssCompact Newsletter veröffentlichen.

Bei jährlich 535.000 Kfz-Haftpflicht- und 850.000 Kaskoschäden beträgt das Leistungsvolumen der Österreichischen Kfz-Versicherer schon heute an die 2,5 Mrd. Euro! Sind steigende Prämien die logische Folge oder gibt es dazu Alternativen?

Thomas Ackerl (Vorstandsdirektor muki Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit): Bei branchenweit steigenden Prämien wird es immer einzelne Gesellschaften geben, die sich unter Branchenniveau Marktanteile sichern. Neben attraktiven Prämien setzt muki wie bisher auf Servicequalität und hervorragende Schadensregulierung – dafür sind wir bekannt. Auch die vielen Auszeichnungen in den vergangenen Jahren, insbesondere im Kfz-Bereich, bestätigen dies. Eine rasche Schadensabwicklung wirkt sich auch positiv auf den Zeit-/Kostenfaktor unserer Vertriebspartner aus; mein Qualitätsanspruch ist „über den Schaden macht man das Geschäft“.

Andreas Gruber (Leiter Schaden Unfall Privatkunden der Helvetia Versicherungen AG): Im vorigen Punkt haben Sie die steigenden Reparaturkosten angesprochen. In der Vergangenheit hat sich die Schadenfrequenz – speziell in der Kfz Haftpflicht – kontinuierlich verbessert. Heute hat ein Kfz Haftpflichtversicherter im Durchschnitt alle 15 Jahre einen Kfz Haftpflichtschaden. Diese gesunkene Schadenfrequenz hat größere Prämienhöhungen durch die gestiegenen Reparaturkosten kompensieren können. Ich glaube allerdings, dass wir hier langsam die Talsohle erreichen und diese Kompensation wegfallen wird. Damit wären Prämienhöhungen die logische Folge.

Bernhard Lackner (Vorstandsdirektor der Niederösterreichischen Versicherung AG): Alle Produkte werden im Sinne des POG Prozesses hinsichtlich Bedürfnisse der Kunden, Zielmarkt und Wirtschaftlichkeit sehr genau einem Monitoring unterzogen. Bei Abweichungen werden Produktadaptierungen vorgenommen. Im Bereich KFZ Kasko Versicherung führt der höhere Schadenbedarf unweigerlich zu höheren Prämien. Höhere Selbstbehaltsvarianten für den Kunden wären ein Mittel, die Prämien geringer zu halten!

Christoph Marek (Vorstand Allianz Elementar Versicherungs-AG): Wir sehen uns am Kfz-Markt mit steigenden Ersatzteilpreisen und steigenden Stundensätzen konfrontiert. Wichtig ist aber, unseren Kunden gemeinsam eine bestmögliche Reparatur und Service zum fairen Preis zu ermöglichen. Deshalb bieten wir unseren Kunden alternative Lösungen an, wie zum Beispiel eine Sofortentschädigung, eine Reparatur in einem unserer geprüften Partnerbetriebe oder auch alternative Reparaturmethoden.

Wolfgang Petschko (Vorstand der DONAU Versicherung AG): Mobilität ist für unsere Gesellschaft ein sehr wichtiger Wert. Gerade die hinter uns liegende Phase zeigt deutlich, was die Einschränkung der Mobilität bedeutet. Menschen wollen und müssen mobil sein. Die Kfz-Versicherung ist ein Teil davon, der diese Mobilität ermöglicht und das damit verbundene Risiko des Einzelnen tragbar macht. Dass sich die Prämien auch maßgeblich an der Entwicklung der Leistungen orientieren, liegt auf der Hand. Jeder kann durch sein individuelles Verhalten dazu beitragen, dass die Kosten dafür sich in Grenzen halten. Selbstbehalte und die Zusammenarbeit mit einem effizienten Netzwerk aus Werkstätten können beitragen, die Kosten abzufedern.

Sven Rabe (Vorstandsvorsitzender der VAV Versicherungs-AG): Die Treiber der Versicherungsprämie sind ja die Entwicklungen beim Durchschnittsschaden und der Schadenhäufigkeit. Gerade bei der Schadenhäufigkeit sehen wir z. B. durch verbesserte Assistenzsysteme einen dämpfenden Effekt. Allerdings führt die Ablenkung durch Smartphone & Co. zu einem Anstieg der innerstädtischen Unfälle. Eine nachhaltige Verringerung der Schadenhäufigkeit würde also den Prämienanstieg bremsen. Durch den Einsatz von Kooperationspartnern im Schaden können wir bereits heute eine Senkung des Schadenaufwands realisieren. Aktuell prüfen wir die Einführung eines werkstattgebundenen Tarifs als Kundenalternative.

Michael Schlögl (Prokurist der Wiener Städtischen Versicherung AG): Bei der Prämienentwicklung sehe ich aufgrund der vergangenen Erfahrungen eine ähnliche Entwicklung mit moderat steigenden Prämien, außer die Umwelteinflüsse (Unwetter, Hagel) ändern sich dramatisch.

Josef Stockinger (Generaldirektor der Oberösterreichischen Versicherung AG): Unser österreichisches System bringt für den Kunden gutes Service (Schadenszession), ist aber insgesamt sehr teuer. Spezialindizes bilden die übermäßig steigenden Reparaturkosten ab. Auf Dauer wird sich aber ein so teures System nicht halten können. Alternativen wären die Verwendung von günstigen Nachbauteilen (siehe Generika bei Medikamenten!) und die Limitierung des Arbeitsstundensatzes im Versicherungsvertrag. Daneben die Forcierung der Reparaturkostenablässe nach deutschem Vorbild.

Philipp Wassenberg (Vorstandsvorsitzender der ERGO Versicherung AG): Ein Blick ins Jahr 2040 ist wahrlich ein Blick in die Glaskugel. Zwar sind Trends erkennbar, dass der Grad an autonomem Fahren jedes Jahr höher wird, aber wie schnell und in welche Richtung es letztendlich geht, darin sind sich nicht einmal Verfasser unterschiedlicher Studien einig, die sich tiefgehend mit der Materie befassen. Anzunehmen ist, dass es einen Prozentsatz „x“ an vollautonom fahrenden Kfz geben wird. Inwieweit diese Kfz dann mit schwierigen Bedingungen wie Nebel, Schnee, schlechten Sichtverhältnissen zurechtkommen, bleibt abzuwarten. Denn auch aktuelle Fahrzeuge mit Autonomisierungsgrad Level 2 haben aufgrund technischer Limitierungen noch immer genau dann Schwierigkeiten mit der Verkehrserkennung, wenn es auch für den Menschen besonders hilfreich wäre (z. B. bei Nebel, Nässe und Dunkelheit). Ein weiteres Problemfeld stellt das Zusammenspiel zwischen voll-, teil- und nichtautonomen Fahrzeugen dar, die zum Teil völlig

unterschiedlichen Normen, Impulsen und Emotionen gehorchen und sich damit per se nicht so leicht „vertragen“. So sind abgegrenzte Zonen in Städten denkbar, die nur noch für vollautonome Fahrzeuge (Level 5), also ohne eingreifende Fahrer, befahrbar sind. Hier ist davon auszugehen, dass die Produkthaftpflicht des Fahrzeugs die klassische Halterhaftpflicht ablöst.

Gleichzeitig ist das „Universum“ Mobilität auch unabhängig davon in einem Wandel. Da hier noch viele bisher unbekannte Faktoren mitspielen, lässt sich eine Auswirkung auf die Schadenquote nicht seriös prognostizieren. Trotzdem gehen wir davon aus, dass sich auch in 20 Jahren noch Verkehrsunfälle ereignen werden und Versicherer gefragt sind, um zumindest die finanzielle Seite erlittener Schäden auszugleichen.

Günther Weiß (Vorstand der HDI Versicherung AG): In der Kasko-Versicherung sind leider steigende Prämien hier die Folge, vor allem da dies nicht eine kurze temporäre Entwicklung ist, sondern dies in den nächsten Jahren sich fortsetzen wird. – die Prämienhöhung entspricht einer inflationstechnischen Anpassung.

Morgen im AssCompact NL: Wie die Kfz-Versicherer sich unter dem Gesichtspunkt „Autonomes Fahren“ Mobilität in 20 Jahren vorstellen...