

VERSICHERUNGEN

Horrender Unsinn

Reparaturkosten-Versicherungen für Kraftfahrzeuge blieben erfolglos. Zweifelhafte Angebote verderben den Versicherern das Geschäft.

Aibert Spreng, Honda-Händler in Frankfurt, zerbricht sich über den Konkurrenten „pausenlos den Kopf“. Kollege Georg Zöllner ist schon weiter: „Was der macht, ist eine Art Kundenfang.“

Der Fänger hat einiges zu bieten. 15 Prozent Rabatt gibt die Automobil-Handels-Treuhand GmbH an Frankfurts Mainzer Landstraße auf fabrikneue Honda-Autos. Und damit das Geschäft so richtig auf Touren kommt, bekommen Treuhand-Kunden auch noch eine üppige Garantieerklärung — wahlweise bis zu fünf Jahren oder 100 000 Kilometer.

Bei diesem Angebot könne es nicht mit rechten Dingen zugehen, meint Konkurrent Spreng: „Ich weiß nicht, wie der das bringt.“

Er wird es nicht mehr lange bringen. Die European Honda kündigte dem Händler den erst im November 1976 geschlossenen Liefervertrag zum Jahresende auf. Die Gründe allerdings mag Honda-Verkaufsleiter Wolfgang Murrmann („Es gab Spannungen“) nicht erläutern.

Auch Autoverkäufer Wolfgang Nie-meier von der Automobil-Handels-Treuhand wird wortkarg, wenn es um sein Garantie-Angebot geht: „Das ist unser Betriebsgeheimnis.“

An seinem Geheimnis ist nicht viel Geheimnisvolles. Die Treuhand GmbH hat sich für ihr Garantieverprechen den Rückhalt einiger Versicherungsunternehmen gekauft, die im Bedarfsfall einspringen.

Diesen Beistand allerdings kann sich der Kunde auch selber besorgen. Etlliche Autohändler verkaufen inzwischen sogenannte Kfz-Reparaturkosten-Versicherungen.

Gegen eine Prämie von beispielsweise 320 Mark bei einem Neuwagen im Wert von 15 000 Mark bezahlt die Versicherung nach Ablauf der einjährigen Werksgarantie weitere 24 Monate lang fällige Reparaturrechnungen — allerdings nur für bestimmte Teile des Wagens. Die Standard-Versicherung ist auf Motor, Getriebe und Differential zugeschnitten; Lenkung, Bremssystem oder Lichtmaschine können nur gegen Aufpreis versichert werden.

Doch trotz mancher Werbemillion kam das Geschäft mit der Angst vor hohen Werkstattrechnungen nicht recht in Gang. „Wir haben Ärger damit“, gibt etwa Eckart von Uckermann

vom Gesamtverband der Versicherungswirtschaft zu. Auch die Albingia, die wie ihr Konkurrent Gerling aus dieser Prämienquelle schöpfen wollte, wird ihrer neuen Sparte nicht froh: „Das erwartete Geschäft ist nicht eingetreten“, meint der Albingia-Kfz-Experte Hans-Werner Richter.

Selbst beim Marktführer, der Garanta AG, verblühte die Hoffnung. Vorstandsmitglied Jochen Fütterer klagt, insbesondere die Neuwagenversicherungs-Policen seien kaum an den Autofahrer zu bringen. Nach seiner Schätzung ließen sich bislang allenfalls 40 000 der rund 20 Millionen westdeutschen Autohalter anwerben — obgleich die Versicherungskonzerne alle Adres-



Honda-Händler Murrmann
„Das ist unser Betriebsgeheimnis“

sen gespeichert haben und mit guten Provisionen locken.

Die Garanta zum Beispiel, an der neben Versicherungsgesellschaften auch der Verband des Kraftfahrzeughandels beteiligt ist, zahlt den Autohändlern für jeden Abschluß zehn bis fünfzehn Prozent der Jahresprämie.

„Wir haben ein negatives Image“, weiß Albingia-Richter. Karl-Hermann Eschmann, Geschäftsführer des Automobilclubs von Deutschland (AvD), sieht es pragmatischer: „Der Autofahrer bezahlt für eine Leistung, die er nicht bekommt.“ Vor allem wegen der „schwammigen Versicherungsbedingungen“ lehnt der AvD-Jurist Reparaturkosten-Versicherung ab.

Branchenexperten meinen, daß artfremde Firmen ihnen das Geschäft ruiniert haben. Die Hersteller von Özu-

sätzen, die angeblich die Lebensdauer verlängern, bieten Autofahrern einen Reparaturkosten-Schutz an — unter der Bedingung, daß sie die Ölzusätze kaufen und in ihren Motor kippen. „Horrenden Unsinn“ nennt AvD-Eschmann diese Offerten der Additiv-Firmen. „Da haben wir fürchterlichen Ärger mit.“

In den Geschäftsbedingungen der Additan-Kfz-Garantie AG, Bodenfelde, zum Beispiel heißt es: „Die Additan bestimmt“, welche Öle und „gegebenfalls welche Öladditive“ verwendet werden dürfen.

Allenfalls 20 Prozent des Kaufpreises, höchstens 1500 Mark, überweist die Additan zum Beispiel an den Gebrauchtwagenkäufer, dessen Motor nach 43 000 Kilometern Totalschaden hat. Für diese schwache Leistung sind 300 Mark Jahresprämie fällig.

„Fährt einer gegen den Bordstein und vermurkst sich die Lenkung“, muß er ohnehin nach Eschmanns Erfahrung den Schaden selbst regeln: „Das ist versicherungstechnisch ein Unfall, und da zahlen die meisten nichts.“

Meist nur im Kleingedruckten finden sich auch andere Vorbehalte. Freihändig heißt es da etwa bei der Frankfurter Automobil-Treuhand: „Die durch zunehmende Fahrleistung des Kraftfahrzeuges bedingte reale Wertminderung wird im evtl. Schadensfall mit einer Eigner-Selbstbeteiligung ab dem dritten Jahr berücksichtigt.“

„Es wird Zeit, daß sich die Versicherungsaufsicht damit befaßt“, findet AvD-Eschmann. Auch Fütterer von der Garanta drängt das Berliner Aufsichtsamt, das „die Additiv-Firmen leider in einer ersten Beurteilung nicht als Versicherungen bezeichnet und damit nicht seiner Aufsicht unterstellt hat“ (Fütterer).

Horst Macht, Sprecher des Aufsichtsamts, beteuert dagegen, daß seine Behörde „einen Teil der Verträge“ überprüft habe. Vorsichtig referiert der Beamte das Amtsurteil: „Die Versicherungsbedingungen sind nicht der Weisheit letzter Schluß.“

BUNDESWEHR

Begelschterter Flieger

Darf ein Starfighter-Pilot der Bundeswehr nebenher ein Fitness-Center betreiben und sich als Bauträger betätigen?

Alle drei, vier Wochen hat Major Josef Kathan, 39, Strahlflugzeugführer beim Jagdbomber-Geschwader 34 in Memmingen, „Höchstbereitschaft direkt an der Maschine“, einem Starfighter. Binnen weniger Augenblicke muß er dann Helm auf- und Fliegerkombi anhaben, um, „wie bei den Raketenleuten auch“, voll einsatz-

fähig zu sein — 24 Stunden hintereinander, 100 Stunden in der Woche.

Am Dienstag letzter Woche zum Beispiel hatte der Major früh um neun Uhr Feierabend, als andere Leute gerade zur Arbeit gingen. Doch Kathan legte da erst richtig los: Zuerst schaute er im „Dr.-Miller-Park“ nahe der Josefs-Kirche vorbei, wo er „in sehr ruhiger Lage inmitten von altem Baumbestand“ als Bauträger „neun Häuser für höchste Ansprüche“ errichtet.

Dann verhandelte er in seinem Bauträger-Büro in der Dr.-Berndl-Straße mit etlichen Kaufinteressenten (drei Häuser sind schon verkauft), anschließend sah er in seinem eigenen Fitness-Center (drei Angestellte) nach dem Rechten, sodann diktierte er seiner Sekretärin im Bauträger-Büro Briefe. Nach dem Mittagstisch bei der Familie

Nach Paragraph 20 des Soldatengesetzes wird eine Nebentätigkeit dann versagt, wenn sie „die dienstlichen Leistungen oder andere dienstliche Belange beeinträchtigt“. Wann dies zutrifft, ist in der Praxis nur schwer auszumachen. Die Bundeswehrbehörden sind deshalb, jedenfalls in Memmingen, dazu übergegangen, vorab fast jede beantragte Genehmigung erst mal zu erteilen. Personalchef Major Fredy Ackermann: „Vielfach kann man den Einzelfall erst beurteilen, wenn die Genehmigung erteilt ist.“

Ackermann, für den Nebentätigkeit bereits beginnt, wenn einer „einer alten Frau die Tasche vom Markt heimträgt“, kann sich an „eklatante Fälle“ in seinem Geschwader erinnern: Soldaten, die nebenher als Taxifahrer, Fahrlehrer oder Tankwarte arbeiteten und

kündigte er forsch „dienstliche Maßnahmen“ an.

Wenig später reduzierte der damalige Divisionskommandeur Brigadegeneral von Bergh die Empörung seines Vizes auf die Frage, „ob hier ein Fall nicht genehmigter Nebentätigkeit vorliegt“, und teilte dem Beschwerdeführer vorsorglich gleich mit, „daß ich nicht berechtigt bin, Ihnen jetzt oder später Auskunft darüber zu geben, ob Dienstpflichtverletzungen von Soldaten festgestellt worden sind“.

Immerhin, fast ein Jahr später räumte der Generalmajor ein, daß er nunmehr „das Jagdbomber-Geschwader 34 zur Stellungnahme aufgefordert“ habe, weil „mir der derzeitige Stand der Angelegenheit nicht bekannt ist“.

Einen Monat später war Stellvertreter Schauder wieder an der Reihe. In einem Fünf-Zeilen-Brief teilte er dem Petenten kurz und bündig mit, daß er keinen Anlaß sehe, „einen Widerruf der genehmigten Nebentätigkeit von Major Kathan auszusprechen“.

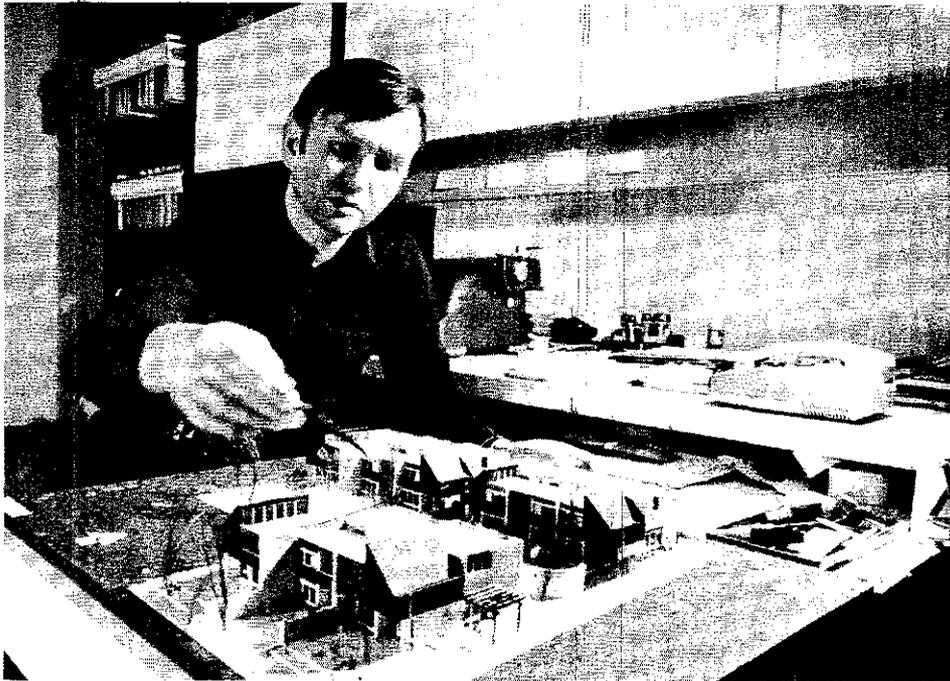
Der Bundestagsabgeordnete und Vizepräsident des Europäischen Parlaments Hans August Lucker (CSU), an den sich der Beschwerdeführer ebenfalls gewandt hatte, konnte bei diesem Sachstand auch nicht mehr helfen.

Nach Erkundigungen im Bundesverteidigungsministerium, in der Division und beim Geschwader stellte er lediglich fest, „daß die Beurteilung dieser Angelegenheit und Auseinandersetzung sehr unterschiedlich bewertet wird“. Er sehe keine Möglichkeit, „in irgendeiner Form Stellung zu beziehen“, fügte in dem Brief an den Beschwerdeführer aber etwas geheimnisvoll hinzu: „Sie können versichert sein, daß Ihr Anliegen verstanden worden ist.“

Verstanden wohl, aber auch folgenlos für Kathan, der nun weiter „so zehn Häuser im Jahr“ baut und auch schon mal „vom Kasino aus telephonierte, wenn was ganz dringend ist“. Auch in der Kaserne spricht er ab und an über seine Häuser — „wie man halt so redet wie übers Tennisspielen“ — und manchmal sogar mit Erfolg; Kameraden wurden schon zu Kunden.

Der tüchtige Kathan, der in zwei Jahren mit 41 Jahren und netto fast 2000 Mark in Pension gehen und sich dann ganz ins Baugeschäft stürzen will, hat derweil erkannt, daß sein Doppelleben den Neid herausfordern könnte. Er ahnt, was andere von ihm denken: „Was tut'n der eigentlich? Der hat beim Bund sein Sicheres und macht nebenher ein Schweinegeld.“

Zuweilen überkommt den Starfighter-Piloten, Geheimnisträger der Stufe eins, auch das Gefühl, daß sein Glück in Bund und Beruf eigentlich gar nicht wahr sein könne. Als der SPIEGEL zu recherchieren begann, wurde dem Major jedenfalls klar: „In dem Moment, in dem so was an die Öffentlichkeit kommt, wird es erst Realität.“



Luftwaffen-Major Kathan, Kathan-Bauprojekt: „Was tut'n der?“

(zwei Kinder) fuhr er nach Buxheim hinaus, wo er sechs Doppelhäuser („Das besondere Haus“) errichtet, und um 17 Uhr kümmerte er sich noch um die Vermietung einer Wohnung.

Geschwindigkeit ist für den vielseitigen Jet-Piloten nun mal keine Hexerei: „Ich mach' halt schon von Beruf her alles ein bißchen schneller als andere.“ Und den Dienst beim Bund — die nächste 25-Stunden-Schicht begann für Kathan letzte Woche am Mittwoch um acht Uhr — sieht er auch nicht weiter beeinträchtigt. Der Pilot, ohne Arg: „Dort können wir im Regelfalle schlafen.“

Ob sich freilich solche Arbeitsteilung — Schlaf im Dienst, Rührigkeit im Zivilberuf — auch mit den Regeln des Wehrrechts deckt, ist nicht so klar. „Die Frage ist durchaus berechtigt“, räumt selbst der unermüdete Kathan ein, „wie geht so was eigentlich?“

dann „fürchterlich müde“ oder „sichtlich erschöpft“ zum Dienst anrückten. Da war für den Major sofort „Schluß, aus, Feierabend“.

Kathan freilich kennt keinen Feierabend. Weder so noch so. Und um die Genehmigung seiner Nebentätigkeit braucht er auch nicht zu fürchten. „Bei mir isch alles geklärt“, sagt der tüchtige Schwabe, der „ein begeisterter Flieger“ ist und daneben so viele Häuser baut: „Das isch alles den Dienstweg von oben bis unten und dann wieder zurück gegangen.“

Die Beurteilung des Falls Kathan klang freilich in den diversen Etappen des Dienstweges recht unterschiedlich. Auf eine Beschwerde eines Kathan-Kameraden hin reagierte Oberst Schauder, der stellvertretende Divisionskommandeur, noch ganz aufgebracht: Für den Fall, daß die Vorwürfe „ganz oder teilweise zutreffend sind“,