Delvag-Vorstand Lorenz Hanelt: „Das autonome Fliegen mit unbemanntem Fluggerät bringt neue Fragen der Haftung mit sich“

15. Februar 2022

Lorenz Hanelt (links) und Florian Pawelzick (rechts). Quelle: Delvag

Der Luftverkehr ist nach der Corona-Krise deutlich eingebrochen. Laut Flughafenverband AGV war die Nachfrage der Passagiere an den deutschen Flughäfen mit 7.926.629 Passagieren weiter rückläufig. Gegenüber dem Vorkrisenniveau fehlen mit einem Minus von 53,4 Prozent mehr als die Hälfte der Reisenden aus 2019. Die Luftfrachtnachfrage hat demgegenüber einen neuen Rekordwert erreicht. Wie sich diese Entwicklung auf den Luftfahrtversicherer Delvag auswirkt, erläutern **Lorenz Hanelt** und **Florian Pawelzick** im exklusiven Doppelinterview mit *VWheute*.

VWheute: Der innerdeutsche Flugverkehr ist 2021 noch einmal deutlich eingebrochen. Wie wirkt sich diese Entwicklung bei den Luftfahrtversicherern aus? Sehen Sie noch eine Zukunft für Inlandsflüge?

Florian Pawelzick: Die Pandemiejahre 2020 und 2021 waren sowohl für die Luftfahrtindustrie als auch für die Luftfahrtversicherer mit besonderen Herausforderungen verbunden. Die reduzierte Anzahl von Flugbewegungen zeigte sich einerseits in zurückgehenden Schadenzahlen, gleichzeitig war sie jedoch auch verbunden mit einer dynamischen Prämienratenentwicklung, die unter anderem darin

begründet war, dass eine sachgerechte Planung der Verkehrsleistungen – und somit der den Prämien zugrunde liegenden Risikodaten – in diesem Zeitraum für die Airline-Branche schlicht unmöglich war.

Dies war indes ein übergeordnetes Phänomen, das sich in unterschiedlicher Ausprägung auf nahezu alle Marktsegmente erstreckte, d.h. es waren sowohl Inlandsflüge als auch der Kontinentalverkehr und ebenso die Langstrecke betroffen. Diese Herausforderungen sehen wir auch in 2022 fortbestehen und sie werden voraussichtlich auch in 2023 noch spürbar sein.

Die Zukunft von Inlandsflügen (oder sprechen wir besser von Kurzstreckenflügen, denn diese Frage erstreckt sich ebenso auf grenzüberschreitende Flüge) wird unter anderem davon abhängen, welche Alternativangebote den Reisenden zur Verfügung stehen. Die Strecke Köln-Frankfurt ist ein gutes Beispiel dafür, dass eine moderne Zugverbindung den Flugverkehr ersetzen kann. Möchte ich jedoch aus Hamburg an einem Tag nach München und wieder zurückreisen, dann ist nicht zu erwarten, dass es auf dieser Strecke in absehbarer Zeit adäquate Alternativen zum Flugzeug geben wird.

Nicht zu vergessen ist der Zubringerverkehr: durch Inlandsflüge werden Passagiere an das Langstreckennetz angebunden. Hierfür könnten ebenso andere Verkehrsträger eine Alternative sein. Jedoch bedarf es einer realistischen Betrachtung und solange ein internationaler Großflughafen wie München nicht an das Fernnetz der Bahn angeschlossen ist, werden Passagiere den Zug als Zubringer nur sehr eingeschränkt oder mit großem zeitlichem Mehraufwand nutzen können.

In der öffentlichen Debatte rund um die Zukunft von Kurzstreckenflügen ist daher eine ganzheitliche Betrachtung wichtig. Dem Klima wäre freilich nicht geholfen, wenn sich mangels adäquater Verkehrsalternativen in Europa der Langstreckenverkehr künftig auf außereuropäische Flughäfen am Bosporus oder im Mittleren Osten mit längeren Zubringerstrecken und entsprechend erhöhten Emissionen für die Umwelt verschieben würde.

VWheute: Auch international hat sich der Luftverkehr nur schwach erholt. Zudem sollen die Kosten für Flugtickets in diesem Jahr laut einem Medienbericht weiter steigen? Inwiefern wird sich diese Entwicklung auch auf die Prämien der Versicherer auswirken? Sind bereits steigende Versicherungsprämien absehbar?

Florian Pawelzick: Wir sehen keine Korrelation zwischen Ticketpreisen und Versicherungsprämien. Ein Anstieg von Ticketpreisen hätte verschiedene Gründe, z. B. die gestiegenen Energiepreise, die sich in erhöhten Anschaffungskosten für den

Flugzeugtreibstoff niederschlagen. Hieraus resultiert jedoch kein höheres Risiko für die Luftfahrtversicherer.

Steigende Versicherungsprämien wären möglicherweise zu erwarten gewesen, wenn im Zuge des Wiederhochfahrens des Flugbetriebes nach der langen pandemiebedingten Betriebsunterbrechung die Schadenfrequenz angestiegen wäre, z. B. aufgrund eingeschränkter Routine von Bodenabfertigungsdiensten infolge von Kurzarbeit. Diese Sorge der Versicherer hat sich indes bislang als weitgehend unbegründet erwiesen.

Zu den Gesprächspartnern: **Lorenz Hanelt** ist Vorstandsmitglied Delvag Versicherungs-AG und Geschäftsführer Albatros Versicherungsdienste GmbH. **Florian Pawelzick** ist Senior Director Aviation Albatros, Albatros Versicherungsdienste GmbH.

VWheute: Das Jahr 2021 ist Geschichte: Können Sie bereits einen ersten Rückblick auf die Geschäftsentwicklung der Delvag nennen? Was nehmen Sie sich konkret für das laufende Geschäftsjahr vor?

Lorenz Hanelt: Nach aktuellem Stand konnte Delvag das Geschäftsjahr 2021 – auch getriggert durch Sondereffekte – mit einem sehr guten Ergebnis abschließen. Die konkreten Zahlen werden wir in unserem Geschäftsbericht im Anschluss an unsere Aufsichtsratssitzungen Anfang Mai veröffentlichen.

Für 2022 streben wir wieder ein gutes Ergebnis an. Wir haben uns vorgenommen, unsere Captive-Rolle für die Lufthansa Group noch weiter auszubauen, die Digitalisierung unserer IT-Systeme voranzutreiben und unseren Kunden neue digitale Services anzubieten. Auch werden wir uns – wie viele andere Versicherer und Makler auch – intensiv dem Thema „Nachhaltigkeit“ widmen.

In 2021 haben wir eine Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet und ein tragfähiges Nachhaltigkeitsmanagement aufgebaut. Das wollen wir jetzt in die Umsetzung führen. Impulse hierzu erwarten wir auch aus unserer neuen Mitgliedschaft im German Sustainability Network, GSN.

VWheute: Werfen wir einen kurzen Blick zurück: Im März jährt sich zum siebten Mal das Flugzeugunglück der Germanwings-Maschine. Inwiefern hat dieses Ereignis aus Ihrer Sicht die Luftfahrtversicherer geprägt und welche Konsequenzen hat die Branche daraus gezogen? Kann der Faktor Mensch bei solchen Unglücken und beim

Versicherungsschutz überhaupt ausgeschlossen werden?

Florian Pawelzick: Das Germanwings-Unglück war eine der dunkelsten Stunden in der Geschichte der Lufthansa Group. Wir hoffen für die Angehörigen, dass ein Besuch der Gedenkstelle in Frankreich anlässlich des Jahrestages des Unglücks nach der pandemiebedingten Unterbrechung in diesem Jahr wieder möglich sein wird.

Seitens der Luftfahrtversicherer wurden die nach dem Unglück eingeleiteten Untersuchungen der Behörden und die Arbeiten der unter anderem auf europäischer Ebene durch die EASA (European Union Aviation Safety Agency) eingesetzten Task Force eng verfolgt.

Die Versicherungsbranche ist sich jedoch bewusst, dass der Faktor Mensch bei Unglücken nicht vollständig auszuschließen ist. Vielmehr ist aus Risikogesichtspunkten entscheidend, dass der Faktor Mensch tagtäglich mit seinem Handeln und seiner Professionalität im Cockpit dazu beiträgt, in kritischen Situation Unfälle im Luftverkehr zu verhindern.

VWheute: Zum Abschluss ein Blick in die Zukunft: Corona hält die Welt und damit den globalen Reise- und Flugverkehr noch immer im Griff. Wird der internationale Luftverkehr noch so bleiben, wie wir ihn bislang kannten? Und wie wird er sich aus Ihrer Sicht auf die Luftfahrtversicherer auswirken?

Lorenz Hanelt: Das ist eine spannende Frage, die etwas zum Orakeln einlädt. Wir sehen hier verschiedene Einflussfaktoren auf die Nachfrage:

- Bereits vor der Pandemie begann eine notwendige gesellschaftliche Debatte zum Thema Nachhaltigkeit und Klimaschutz, in deren Mittelpunkt häufig auch die Fliegerei stand. Obschon der Luftverkehr weniger als drei Prozent des weltweiten CO_2-Ausstoßes verursacht, stellt sich die Luftverkehrswirtschaft ihrer Verantwortung und unternimmt verschiedenste Anstrengungen hin zur Klimaneutralität. Stichwortartig seien hier Investitionen in neue Technologien, z. B. in emissionsärmeres Fluggerät, nachhaltige Flugkraftstoffe, die kontinuierliche Optimierung des Flugbetriebes und innovative Angebote, um eine Flugreise CO_2-neutral zu gestalten, genannt.
- Gleichzeitig ist bei den Menschen eine große Reisesehnsucht und ein Nachholbedarf aufgrund der Corona-bedingten Reisebeschränkungen der letzten Jahre zu spüren.
- Im Laufe der nächsten zehn Jahre könnte sich die Flugzeugtechnologie so fortentwickeln, dass im Kurzstreckenverkehr bei kleinem Fluggerät bereits erste elektrische Antriebe verfügbar sein werden. Ob dies dann bereits eine

massentaugliche Technologie sein wird und ob die für die Versorgung mit elektrischer Energie notwendige Infrastruktur dann bereits geschaffen sein wird, ist jedoch noch einmal eine andere Frage. Bei größerem Fluggerät und im Langstreckenverkehr zeichnet sich jedoch auf absehbare Zeit keine alternative Antriebstechnologie ab; weder elektrische noch wasserstoffbasierte Antriebe werden für die auf der Langstrecke erforderlichen Reichweiten mittelfristig eine geeignete Lösung darstellen.

- Im urbanen Umfeld erwarten wir eine Fortentwicklung des unbemannten Luftverkehrs, Stichwort Drohnen/Lufttaxis. Die Herausforderungen liegen hier weniger in der Technologie als vielmehr in der Regulatorik, der benötigten Infrastruktur und der gesellschaftlichen Akzeptanz. Ein interessantes Zukunftsmodell, dessen Erfolg sicherlich sehr davon abhängig sein wird, wie die Integration in die bestehenden Verkehrssysteme gelingt.

Alle diese Szenarien sind für die Luftfahrtversicherer mit neuen Herausforderungen verbunden. Neue Technologien bergen neuen Risiken, für die noch keine historischen Erfahrungswerte vorliegen. Das autonome Fliegen mit unbemanntem Fluggerät bringt neue Fragen der Haftung mit sich.

Wir sind uns sicher, dass sich die Luftfahrtversicherer diesen Themen stellen und gemeinsam mit der Luftverkehrswirtschaft tragfähige Lösungen erarbeiten werden. Es wird daher auch in Zukunft sicher nicht langweilig werden.

Die Fragen stellte *VWheute*-Redakteur **Tobias Daniel**.