

# Schlafende Kapazität

Geschäftspotenziale, Risiken und die Bedeutung der Boeing 737 Max-Vorfälle für die Marktentwicklung in der Luftfahrtversicherung

*Von Lorenz Hanelt und Martin Gary*

Der Versicherungsmarkt für Luftfahrtrisiken gliedert sich traditionell in drei Bereiche: Den ersten großen Bereich bilden die Airlines, gefolgt vom Bereich Aerospace, in dem z. B. Hersteller-, Flughafen- oder auch Raumfahrtrisiken fallen. Kleinere Flugrisiken werden im Bereich General Aviation zusammengefasst. Alle drei Bereiche haben internationalen Charakter. Aufgrund des Risikoumfangs und des damit verbundenen Kapazitätsbedarfs bei Großrisiken ist dieser bei Airlines oder Flugzeugherstellern am stärksten ausgeprägt. Die Panels der an den großen Luftfahrtpolicen beteiligten Versicherer gleichen regelmäßig einem globalen Fußabdruck der weltweiten Erst- und Rückversicherungsindustrie. Der am Markt mit Abstand größte Bereich ist der Airline Sektor. Das Prämienvolumen in diesem Segment bezifferte sich im Jahre 2018 auf rund 1,3 bis 1,4 Mrd. USD weltweit. Der Markt im Bereich Luftfahrtversicherungen ist seit geraumer Zeit von einem sehr kompetitiven Wettbewerbsumfeld geprägt. Dieses hat beispielsweise dazu geführt, dass der Airline Versicherungsmarkt die letzten 6 Jahre mit negativen Ergebnissen abgeschlossen hat. Das verdeutlicht folgende Grafik:

Die Entwicklung der Großschäden ist für viele Versicherer wenig herausfordernd. Denn sie ist insgesamt rückläufig. Das Flugzeug zählt seit jeher zu den sichersten Verkehrsmitteln und mit stetiger Weiterentwicklung und modernen Technologien nimmt die Sicherheit beim Fliegen weiter zu.

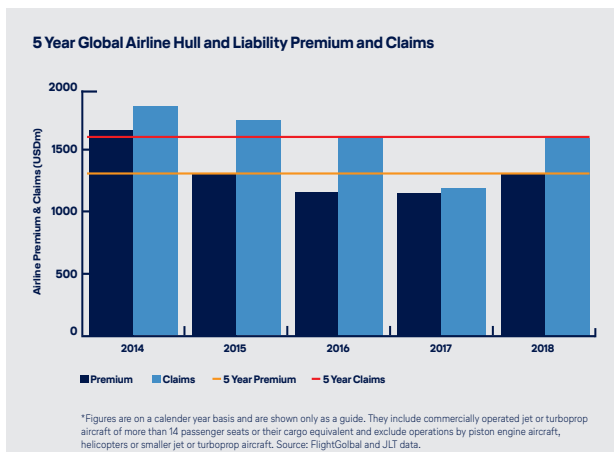
## HOHER DRUCK TROTZ ÜBERKAPAZITÄTEN

Die Herausforderungen für die Versicherer zeigen sich insbesondere in einer steigenden Grundscha-denbelastung. Diese resultiert vor allem aus den deutlich gestiegenen Werten des versicherten Equipments und den damit verbundenen höheren Reparaturkosten im Schadenfall. Es ist z.B. keine Seltenheit, dass der Wert eines Triebwerks bei einem modernen Großraumflugzeugs den Betrag von 40 Mio. USD überschreitet. Auch die steigenden Entschädigungsleistungen im Haftpflichtbereich – insbesondere bei den Fällen, in denen Ansprüche auf Basis des US-amerikanischen Rechtssystems

verhandelt werden – erschweren verlässliche Prämienkalkulationen auf Versichererseite. Gleichzeitig schaffte die im Markt verfügbare Überkapazität ein nachfragefreundliches Umfeld, was zu weiterem Prämien-druck geführt hat. Vor diesem Hintergrund könnte man sich fragen, warum Versicherer nicht schon früher die Reißleine gezogen und sich vom Luftfahrtversicherungsgeschäft getrennt haben. Die Gründe sind vielfältig, im Folgenden seien einige Wesentliche genannt:

Das Luftfahrtgeschäft korreliert nicht oder nur in geringem Umfang mit anderen Sparten wie z. B. NatCat und bildet daher vor dem Gesichtspunkt der Risikostreuung ein ausgleichendes Element im Bestand eines Versicherers; auch vor dem Hintergrund von Solvency-Anforderungen. Innerhalb der Luftfahrtversicherung liefen über lange Zeit nicht alle der drei oben genannten Segmente schlecht. Für die Versicherer ergab sich daher häufig die Möglichkeit, das negative Ergebnis in einem der Segmente mit positiven Resultaten aus einem anderen Luftfahrtsegment zu kompensieren. Das gestaltete sich in den letzten Jahren jedoch schwierig, da häufig in mehreren Marktsegmenten wie z.B. der Versicherung von Flugzeug- oder Triebwerksherstellern größere Schadenereignisse zu verzeichnen waren. Obgleich sich einige Versicherer in den letzten beiden Jahren aus dem Luftfahrtmarkt zurückgezogen haben und größere M&A's im Markt dazu führen, dass Kapazität restriktiver zur Verfügung gestellt wird, sind insgesamt weiterhin Überkapazitäten im Markt vorhanden.

Gleichzeitig kämpfen Versicherer mit einer schwindenden Kundenbasis. Insolvenzen wie die der Air Berlin, Niki oder Germania wirken sich auch auf das Versicherungsumfeld aus. Zwar werden in der Regel die durch die Insolvenzen frei werdenden Streckenrechte und Flugzeugflotten durch andere Gesellschaften aufgenommen, sie verteilen sich jedoch auf eine geringere Kundenbasis. Das verstärkt den Wettbewerb unter den Versicherern. Angesichts eines weiterhin harten Wettbewerbes in der Luftfahrtindustrie, globalen Konflikten, Handelsstreits und steigenden Treibstoffkosten ist nicht zu erwarten, dass bereits das Ende der Konsolidierungswelle erreicht ist.



### MARKT ZEIGT ERSTE ANZEICHEN VON VERHÄRTUNG

Nach einer mehrjährigen „Aufwärmphase“ zeigte der Markt 2018 aber tatsächlich nach über 15 Jahren das erste Mal Anzeichen der Verhärtung. Das aktuelle Prämienvolumen ist von einem tragfähigen Niveau aber noch weit entfernt. Seitens der Versicherungsnehmer wäre Panik oder Sorge um die Kapazität jedoch fehl am Platz: im Markt ist weiterhin Kapital und damit schlafende Kapazität vorhanden, die von den Versicherern aufgrund des bislang wenig attraktiven Marktumfelds nicht zur Verfügung gestellt wurde. Gleich sich das Prämienvolumen einem gesunden Niveau an, wird auch diese Kapazität mit hoher Wahrscheinlichkeit wieder zur Verfügung gestellt werden. Der Markt wird zeigen, ob sich auf diesem Level das sensible Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage halten lässt. Die Auswirkungen der außergewöhnlich extremen Prämiensteigerungen nach den Terrorereignissen vom 11. September 2011 in New York, die die daran anschließende 15 Jahre andauernde weiche Marktphase eingeläutet hat, sind noch vielen Marktteilnehmern in Erinnerung. Eine Verhärtung des Marktes aus Anbietersicht birgt immer auch Potentiale und Chancen, gleichzeitig stellt es unsere Kunden, die Versicherungsnehmer, vor eine große Herausforderung. Einkäufer von Versicherungen stehen in einem sich stabilisierenden Umfeld vor der großen Aufgabe, sowohl hinsichtlich des Preises als auch bezüglich des Deckungsumfangs weiterhin die internen Budgetvorgaben und gleichzeitig den geforderten Risikotransfer sicherzustellen. In dieser Phase können wir uns bei Albatros mit unserer Expertise als In-House Broker der Lufthansa Group und Betreuer einer der größten Airline-Versicherungsgruppierungen weltweit, entsprechend positiv positionieren. Denn für Versicherungsnehmer ist es gerade in einem schwierigen Marktumfeld wichtig, bei der Platzierung von Versicherungen, aber auch bei der Betreuung und Abwicklung von Schäden qualifiziert gegenüber den Versicherungsmärkten repräsentiert zu sein. Diese Komponente bekommt in einem härteren,

von weniger Kompromissbereitschaft geprägten Umfeld ein wesentlich höheres Gewicht als in einem weichen Markt, in dem diese Qualitäten weniger zur Geltung kommen.

Neue Anforderungen für den Versicherungsmarkt ergeben sich auch aus der sich ständig verändernden Risikolandschaft der Luftfahrtindustrie und der damit verbundenen Aufforderung an unsere Branche, bedarfsgerechte Lösungen zu entwickeln und anzubieten. Während sich die operativen Flugbetriebsrisiken kontinuierlich reduzieren, beispielsweise aufgrund technologischer Weiterentwicklungen der Flugzeuge und Infrastruktur sowie stärkerer Berücksichtigung menschlicher Verhaltensfaktoren in Trainingsverfahren, nehmen andere Risiken zu. In der heutigen vernetzten Welt ist die ständige Verfügbarkeit von IT Systemen und Datenintegrität eine Grundvoraussetzung zur Durchführung von Flügen. Dies beginnt bei den Buchungssystemen, geht über die komplexe Koordination der verschiedenen Bodendienstleistungen bei der Flugabfertigung, bis hin zur Flugplanung und Flugsicherung. Ein Ausfall eines der vielfältigen Systeme führt sehr schnell zu einer Unterbrechung des Flugplans mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Passagiere, Frachtlogistikketten und auch auf die Einkünfte der in der Luftfahrtindustrie tätigen Unternehmen. Für manche dieser Risiken hat der Versicherungsmarkt bereits einige durchaus brauchbare Deckungskonzepte entwickelt. Die verheerende Flugzeugkatastrophe der Aeroflot in Moskau sowie die tragischen Abstürze der Boeing B737 Max der Lion Air im Oktober 2018 sowie der Ethiopian Airlines im März dieses Jahres sind tragische Vorfälle, bei denen wir alle in der Luftfahrt besonderen Anteil nehmen und die aktuell das Geschehen im Luftfahrtversicherungsmarkt bestimmen.

Neben den von den Versicherern zu begleichenden Ansprüchen der verunglückten Passagiere bzw. deren Hinterbliebenen sowie den Kaskoschäden an den verunfallten Flugzeugen, ergeben sich aus den finanziellen Folgen des Groundings der B737 Max sowie potentiellen Produkthaftpflichtansprüchen gegen den Flugzeughersteller für den Versicherungsmarkt voraussichtlich weitere Belastungen. Die Quantifizierung der finanziellen Schäden und die Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Hersteller wird sicherlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen; nicht zuletzt aufgrund der in der Regel komplexen vertraglichen Haftungsvereinbarungen. Trotzdem festigt sich das Bild, dass diese Schäden einen nicht unerheblichen Teil der Jahresprämie aufzehren werden und sich die Luftfahrtversicherer mit dem Ausblick auf ein weiteres herausforderndes Jahr konfrontiert sehen.

**Lorenz Hanelt**, Geschäftsführungsmitglied Albatros und  
Vorstandsmitglied Delvag;  
**Martin Gary**, Geschäftsführungsmitglied Albatros