

Interview mit Luftfahrtversicherungsspezialist Markus Keller

«Immer mehr Rosinenpicker»

Nicht mehr alle Versicherungsgesellschaften sind bereit, Kleinflugzeuge zu versichern. Es gebe immer mehr «Rosinenpicker» stellt Markus Keller, Geschäftsführer von AFS (All-financial-solutions GmbH), im Interview mit SkyNews.ch fest. Als Broker mit jahrzehntelanger Erfahrung erwartet er 2021 weiter steigende Prämien und weniger Versicherungsanbieter für die Luftfahrzeuge der General Aviation.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Welchen Einfluss hat die Corona-Pandemie auf das Luftfahrtversicherungsgeschäft?

Hier ist zwischen Gross- und Kleinaviatik zu unterscheiden. Die Airline-Industrie verzeichnet sicherlich einen direkten Einfluss. Flughäfen sind «leer», der Passagierverkehr findet sehr eingeschränkt statt. Das hat auch einen grossen Einfluss aufs Versicherungsgeschäft in der Luftfahrt. In der Kleinaviatik stellen wir jedoch keinen direkten Einfluss fest. Ich nehme eher wahr, dass dort die Pandemie als «Ausrede» für gewisse negative geschäftliche Entwicklungen herhalten muss.

I Doch allgemein hat die Pandemie bei den Versicherungen zu mehr Schadensleistungen geführt?

Ja, etwa im Lebensmittelbereich haben die sogenannten «Epidemie-Versicherungen» viele Schäden ausgleichen müssen. Etliche Versicherungsgesellschaften haben solche «Epidemie-Versicherungen» mit sehr unter-

schiedlichen Leistungen angeboten, jedoch nie damit gerechnet, und auch nicht kalkuliert, dass diese jemals eingefordert würden. Diese Gesellschaften waren durch Corona teilweise total überfordert. Zudem veranstalteten einige bei Schadenerledigungen ein echtes Trauerspiel, welches sich negativ auf das Image der ganzen Versicherungsbranche ausgewirkt hat, auch weil sie nach den Leistungserbringungen gleich bestehende Versicherungsverträge zu Ungunsten der Kunden gekündigt oder abgeändert haben. Wirklich kulant und kundenfreundlich handelte nur die Mobiliar. Leider ist diese Gesellschaft nicht in der Aviatik tätig.

I Zurück zur Fliegerei. Weshalb ist es heute teilweise schwierig überhaupt einen Versicherer für ein Flugzeug zu finden?

Dem ist teilweise leider so. Es rührt daher, dass zum Teil Anbieter das Versicherungsgeschäft nur im Bereich von Grossflugzeugen, also Airliner und Businessjets, ins Auge gefasst hatten und die Kleinaviatik nebenbei oder gar nicht betrieben haben. So wurde in diesem Bereich jahrelang mit «Tiefsträmien» und kleinen Margen

und nicht risikogerechter Tarifierung «gesündigt», ja einzelne Gesellschaften bekämpften sich gegenseitig bis aufs «Blut», um jeden Kunden. Just die Schadensfälle in der Grossaviatik zerrten dann immens am Geschäftsergebnis wie zum Beispiel die Boeing 737MAX-Unglücke. Dies kostete Versicherungen weltweit Milliarden. Ein Kleinflugzeug zu versichern, beschert einer Versicherung, im Verhältnis zum Ertrag gegenüber einem Grossflugzeug, einen höheren Aufwand. Sprich: es rentiert viel weniger. Dies obwohl in diesem Bereich die Marge um einiges höher ist als in der Grossaviatik. Leider gab es in den vergangenen Jahren in der General Aviation auch immer wieder Schadensereignisse, welche vermutlich hätten verhindert werden können. Deshalb haben sich einige Gesellschaften aus dem Geschäft mit Kleinflugzeugen zurückgezogen. Als reine schweizerische Versicherungsgesellschaft betreibt nur die «Zürich» aktuell das Luftfahrtversicherungsgeschäft der Kleinaviatik. Jedoch zeichnet auch sie nicht jedes Risiko.

« Ein Kleinflugzeug zu versichern, beschert einer Versicherung, im Verhältnis zum Ertrag gegenüber einem Grossflugzeug, einen höheren Aufwand.

I Und wenn es weniger Anbieter gibt, dann steigen die Preise.

Ja. Einige Gesellschaften verhalten sich meiner Ansicht nach wie ein «Elefant im Porzellanladen», picken «Rosinen» heraus oder zeichnen ein Risiko nur mit exorbitanten Preisen. Dies ist übrigens nicht nur bei den reinen Luftfahrzeugversicherungen so, sondern auch im gesamten Bereich der Luftfahrt, bei Haftpflichtversicherungen für Unterhaltsbetriebe, bei Halterge-



Seit Mitte 2020 betreibt AFS am Payerne Airport eine Niederlassung in der Romandie. Mit der Robin DR400 HB-KFT fliegt Markus Keller ab und zu in die Westschweiz.

Foto Markus Keller

meinschaften, bei Vereinen oder Flugschulen. Wie überall im Leben sollte es ein gleichwertiges Geben und Nehmen sein. Versicherungen benötigen, um ihr vereinbartes Versprechen in Schadensfällen erbringen zu können, einen entsprechenden Prämienbetrag. Dieser sollte jedoch nicht nur zur einseitigen Gewinnoptimierung herhalten.

Wie haben sich denn die Prämien im Corona-Jahr 2020 entwickelt?

Teilweise hat diese Entwicklung zu mehr als einer Verdoppelung oder noch höheren Versicherungskosten bei einzelnen Luftfahrzeugen geführt. So wird nur noch die Prämie an erste Stelle gesetzt und leider den Leistungen, welche explizit in den Vertragsbestimmungen festgehalten werden, zu wenig Beachtung geschenkt. Mit dieser «Überraschung» werden so viele Kunden erst in einem Schadenfall konfrontiert.

So steigen die Prämien 2021 weiter?

An einigen Orten sicher. Den Mitgliedern verschiedener Verbände, wie etwa dem Motorflugverband MFVS, den Experimentals EAS oder dem Segelflugverband SFVS, kann die AFS heute mittels Rahmenverträgen sehr attraktive Konditionen und Leistungen über dem Marktdurchschnitt in einer Luftfahrzeugversicherungslösung anbieten. Dies auch, weil die Schadensbilanz in solchen Rahmenverträgen oft um einiges besser ausfällt als bei Einzellösungen.

Wie fällt die Schadensbilanz 2020 denn für die Schweizer Luftfahrt aus?

Ich habe die Statistiken noch nicht detailliert eingesehen, aber so wie ich es heute beurteilen kann, ist die Entwicklung eher unterdurchschnittlich, also positiv. Schwerwiegende Unfälle sind im vergangenen Jahr zum Glück weitgehend ausgeblieben.

Spielt das Geburtsdatum der Piloten heute bei einer Versicherung eine grössere Rolle?

Eindeutig ja, und je länger, je mehr. Viele Versicherer nehmen dies ebenfalls in ihre Tarifkriterien auf. Leider gab es einige Unfälle mit sehr erfahrenen und eher älteren Piloten. Oft ist festzustellen, dass es wie beim Autofahren ist: Mit zunehmender Erfahrung wird man oft nachlässiger und eine Gefahr sieht man nicht in unmittelbarer Nähe. Auch wer sich mit zunehmendem Alter noch fit fühlt, sollte sich stets vor Augen halten und fragen, ob er beim Fliegen alles noch genau so konsequent und genauso pflichtbewusst wie in früheren Jahren macht. Wäre es nicht besser, sich an allen schönen Erlebnissen zu freuen und kein



Markus Keller ist bei AFS Geschäftsführer und Partner sowie der Luftfahrtspezialist. Als aktiver Privatpilot kennt er die Bedürfnisse der General Aviation sehr genau. Foto Hansjörg Bürgi

unnötiges Risiko mehr herauszufordern? Da schützt auch der jährliche Besuch beim Fliegerarzt nicht vor Fehlern und Unfällen. Hier hat bei den Versicherern ebenfalls ein Umdenken stattgefunden. Wir stellen fest, dass heute für ältere und auch erfahrene Piloten eher eine höhere Prämie gefordert wird als früher.

Wie steht es Ihrer Meinung nach um die Flugsicherheit in der Schweizer General Aviation?

Eigentlich sehr gut. Es ist eine Frage der Disziplin und des Charakters jedes Einzelnen, da nützen zusätzliche Vorschriften und Regelungen wenig, aber das gilt eigentlich überall. Leider gibt es in der Fliegerei, wie im übrigen Leben, manchmal schwarze Schafe. Die Überregulierung mit den vielen Vorschriften macht natürlich vielen sehr zu schaffen. Sie führt eigentlich zum Gegenteil und zu keiner Verbesserung der Flugsicherheit.

« Wir stellen fest, dass heute für ältere und auch erfahrene Piloten eher eine höhere Prämie gefordert wird als früher. »

Was halten Sie von der Arbeit der SUST?


Von Betroffenen höre ich etwa, dass die SUST etwas voreingenommen, schon fast als verlängerter Arm der Staatsanwaltschaft an die Arbeit geht und – obwohl das nicht ihre Aufgabe ist – ein Urteil abgibt. In konkreten Fällen ist

mir bekannt, dass Betroffene ihren Rechtsschutz eingeschaltet haben. Ich kann aber dazu mangels konkreter Kenntnisse kein Urteil abgeben.

Welchen Einfluss haben Drohnen auf das Versicherungsgeschäft?

Im Gegensatz zu den anderen Fluggeräten, werden Drohnen fast durch jede Gesellschaft versichert, weil es ein boomendes Geschäft ist. Kleine Drohnen bis 30 Kilo können als Modellflugzeuge für einen kleinen Zusatz in die eigene Hausrat- und Privathaftpflichtversicherung integriert werden. Einzelne Versicherer bieten nur eine Haftpflicht an und keine Kaskoversicherung. Auch für gewerbsmässig betriebene Drohnen gibt es sehr viele Anbieter von Lösungen. Die Kosten richten sich auch nach der Grösse und dem Verwendungszweck der Drohne.

Wie ist das Krisenjahr 2020 für AFS verlaufen?

Wir dürfen sagen: sehr gut. Unsere Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr bewegt sich erfreulicherweise im zweistelligen Prozentbereich, dies dank dem Luftfahrtgeschäft. Wir haben den Vorteil, innovativ und sehr flexibel zu sein und bieten exklusive Kollektiv- und Speziallösungen an, welche bis anhin nicht erhältlich waren. Mittlerweile beschäftigen wir an unseren Standorten am Flugplatz Birrfeld und am Flugplatz Payerne – für unsere Kunden in der Romandie – sowie mit allen externen Partnern total rund 34 Mitarbeitende. 

www.a-f-s.ch