

GDV Wassersporttagung  
vom 10. bis 12. November 2004

**Neue Yachten - Wachstum von Größe, Wert und Risiko**

Stefan Zucker/Torsten Goericke

Zucker & Partner, Hamburg

**Neue Yachten**

**Wachstum von Größe, Wert und Risiko**

Inhalt

1. Entwicklung der Produktpaletten und der Käuferansprüche im Yachtbau	69
1.1. Wertekategorien	70
2. Typische Schadenfälle	71
3. Schadenbearbeitung, Begutachtung, Schadenmanagement	74
4. Fazit	76



## 1.0 Entwicklung der Produktpaletten und der Käuferansprüche im Yachtbau:

In der 1985er Ausgabe von Klasing's Bootsmarkt, einer jährlich erscheinenden Übersicht des Serienyachtmarkts, endet die Palette bei der Kategorie Motor Yachten von 16,46 Meter bis 23,56. Im aktuellen Katalog aus 2005 endet die Kategorie der größten Motor Yachten bei 43 Meter, fast eine Verdoppelung der Schiffslängen.

Bei den Segelyachten zeigt sich die Entwicklung zu mehr Größe und Komfort noch deutlicher. Die Baltic 55, eine 16.70 Meter lange Segelyacht, war 1985 noch die größte und imposanteste Yacht im Katalog, im Jahr 2005 allerdings weit übertroffen von einer Briand 115, über 35,00 Meter lang.



BRIAND 115

Die englische Werft Sunseeker, einer der führenden Hersteller von Serienmotoryachten, führt in Ihrer Palette mittlerweile Yachten bis 120 Fuß, 135 Fuß sind in Planung. Im Werftkatalog von 1998 endete diese noch bei einer 80 Fuß langen Yacht, 1985 war das größte Modell nur 40 Fuß lang, alles Yachten, die im Serienbau gefertigt werden.

Selbst für luxuriösen Einzelbau bekannte Werften bieten mittlerweile Serienpakete an. Dem zukünftigen Eigner wird ein Paket angeboten, bestehend aus fertigen Komponenten, das man durchaus als Serienbau bezeichnen kann, heute aber im Fachjargon Semi-Custom heißt. Der Eigner stellt aus vorgegebenen Konstruktions- und Layoutmustern mit individueller Ausrüstung sein zukünftiges Schiff selbst zusammen.

Um Abmessungen und Kosten der Yachten dieser Art anschaulich zu machen, geben wir hier eine kurze Übersicht einiger aktueller Projekte:

Aktuelle Projekte:

Bauwerft	Länge über alles	voraussichtlicher Preis
Deutschland	57,30 m	EUR 39.000.000,00
Niederlande	56,50 m	EUR 36.000.000,00
Niederlande	43,00 m	EUR 18.000.000,00
Niederlande	54,00 m	EUR 30.000.000,00
Russland	45,00 m	EUR 14.000.000,00
Italien	52,00 m	EUR 27.000.000,00
Italien	56,00 m	EUR 30.000.000,00

Dies ist lediglich ein kurzer Überblick einiger Projekte aus dem SEMI-CUSTOM Bau. Viele weitere Werften bauen oder planen zurzeit ähnliche und noch deutlich größere Yachten, eine der heute wenigen Branchen, mit Wachstumsraten über 100 %.



Untersucht man den Markt der Einzelbauten sind den Längen, wie es scheint, keine Grenzen gesetzt. Die aktuellen Projekte im MEGA-Yachtbau zeigen deutlich: Größe zählt!

In einer aktuellen Liste für kürzlich fertiggestellte oder bereits bestellte Yachten finden sich Yachtgrößen von über 100 Metern, eine Schiffsgröße, die bis vor wenigen Jahren allein Fracht- oder Passagierschiffen vorbehalten war.

Haben sich die üblichen Schiffslängen und die Definition von Größe in den letzten Jahren verdoppelt, kann bei der Preisentwicklung fast schon von Verdreifachung gesprochen werden. Eine CASCARUDA 220, eine 22,00 Meter lange Motoryacht, eine der größten aus dem Wassersportkatalog von 1985, kostete etwa US-\$ 1.000.000,-. Eine ähnliche Yacht kostet heute zwischen zwei und drei Millionen Euro.



Mirabella V

Die Baukosten einer der aktuellsten spektakulären Segelyachten, der 75m großen und slupgetakelten Mirabella V werden auf ca. 50 Millionen US-\$ geschätzt. Eine, sehr vereinfacht kalkuliert, fast fünfzigfache Steigerung der Werte im Yacht- und Superyacht-Bau in den letzten 20 Jahren.

### 1.1 Wertekategorien:

Untersucht man die Entwicklungen und speziell die Werte von Großyachten lassen sich diese in folgende Kategorien (alle Angaben sind Ca.-Werte) einteilen:

- A) **1,0 – 5,0 Mio. EUR**  
Segelyachten von 15 m – 25 m  
Motoryachten von 15 m – 25 m
- B) **5,0 – 10,0 Mio. EUR**  
Segelyachten von 25 m – 40 m  
Motoryachten von 25 m – 35 m
- C) **10,0 – 20,0 Mio. EUR**  
Segelyachten von 40 m – 50 m  
Motoryachten von 35 m – 45 m
- D) **20,0 – 40,0 Mio. EUR**  
Segelyachten von 50 m – 60 m  
Motoryachten von 45 m – 60 m
- E) **über 40 Mio. EUR**  
Segel und Motoryachten ab 60 m

Selbstverständlich können Yachten die hier angesetzten Wertkategorien übersteigen, im Yacht und gerade im Superyachtbau sind die Wertqualität sehr unterschiedlich und der Ausführung und der Ausstattung keine Grenzen gesetzt. Die hier angenommenen Werte sollen lediglich einer groben Einschätzung von Größenordnungen im Yacht- und Superyachtbau dienen.



## 2.0 Typische Schadenfälle:

Im Zusammenhang mit größeren Yachten bei den nachfolgenden Schadenarten von typischen Schadenfällen zu sprechen, ist irreführend, gleichwohl aber für die hier gegenständlichen Zwecke insofern sinnvoll, da meist relativ hoch gewählte Selbstbeteiligungen in Größenordnungen von EUR 10.000,00 bis EUR 100.000,00 die eigentlichen typischen „Alltagsschäden“, nämlich Schrammschäden beim Manövrieren sowie vergleichbare Gebrauchsspuren, für gewöhnlich abdecken. Deshalb sollen hier die gewiss seltenen, aber der Art nach am wahrscheinlichsten eintretenden Versicherungsschadenfälle herausgestellt werden.

Für **Yachten der Kategorie A**, die in diesem Zusammenhang als „kleinere“ Yachten verstanden werden müssen, ist die Gefahr von **Diebstahl oder Unterschlagung** nach wie vor hoch, da es sich meist um Serien-Yachten mit attraktiven Wiederverkaufswerten handelt, die sich – ohne außergewöhnliche Aufmerksamkeit zu erregen – verhältnismäßig leicht überführen (also vom Diebstahlort entfernen) bzw. an Land oder auf See transportieren lassen.

Schadenfälle dieser Art führen meist zum Totalverlust, sofern die Yacht nicht wieder gefunden werden kann, was dann für gewöhnlich noch die Schwierigkeiten der Sicherstellung und Rückführung, insbesondere aus politisch instabilen Regionen, mit sich bringt.

Vorbeugend empfehlen wir, solche Yachten mit Geräten zur Positionierung auszustatten. Zwischenzeitig ist die Technik soweit fortgeschritten, dass versteckt in die Yacht integrierte Navigationsgeräte ihre Daten über GSM- oder Satelliten-Telefonie in frei wählbaren Zeitintervallen an eine bestimmte E-Mail- oder Telefon-Adresse senden bzw. auf Abruf sofort verfügbar sind. Solche Geräte sind zwischenzeitig für wenige Tausend Euro beschaffbar und funktionieren zuverlässig, ohne dass ihre Existenz oder Funktion einem etwaigen Dieb deutlich wird.

Geräte dieser Art werden von vielen Eignern höherwertiger Yachten, teilweise aber auch von Fuhrunternehmern oder Charterflotten zur Lokalisierung ihrer Flotte genutzt, um Kontrolle über die Fahrzeuge zu behalten. Derartige Geräte können auch weitere Informationen, z. B. den Ladezustand der Batterien, den Wasserpegel in den Bilgen oder andere, an Bord messbare Daten, übertragen.

Im Verhältnis zu den Werten der hier gegenständlichen Yachten ist die entsprechende Investition äußerst gering und sinnvoll.

Sollte es zum Diebstahl oder zur Unterschlagung von Yachten (gleich, welcher Größe) kommen, ist vor allem die schnelle Reaktion und unverzügliche Auslösung einer entsprechenden Fahndung nach der Yacht besonders wichtig, da die Suche nach dem Fahrzeug mit jedem Tag, der verstreicht, in einem größeren Aktionsradius, entsprechend der 24-Stunden-Reichweite eines solchen Schiffes (bei Motoryachten meist um die 300 - 400 sm, bei Segelyachten für gewöhnlich um die 100 sm), durchgeführt werden muss.



Anschriften von Firmen, die sich auf die Fahndung gestohlener Yachten spezialisiert haben bzw. die Positionierungsgeräte produzieren, können bei uns erfragt werden.

Größere Yachten der Kategorien B und höher sind von Diebstahl oder Unterschlagung so gut wie nie betroffen. Solche Yachten sind meist durchgehend von einer oder mehreren Personen der Besatzung besetzt, und ihre Entwendung wäre so aufwendig und mit erforderlichen technischen Detailkenntnissen des bestimmten Schiffes verbunden, dass sie für gewöhnlich nicht stattfinden. Hinzu kommt, dass der Absatz solcher Schiffe, die meist nur in geringer Stückzahl produziert und individuell erkennbar sind, problematisch bis unmöglich und damit wenig lukrativ ist.

Schäden auf Yachten der Gruppe A entstehen am häufigsten durch **Grundberührungen**, meist ausgelöst durch mangelhafte Navigation oder schlechte Seemannschaft. Fehlendes Risikobewusstsein bzw. erhöhte Risikobereitschaft einzelner „selbstfahrender“ Eigner bzw. deren an die Schiffsführung herangetragen Wunsch, möglichst dicht am Ufer des Badestrandes mit den attraktivsten visuellen und kulinarischen Genüssen zu ankern, führt immer wieder zu Grundberührungen oder gar Strandungen.



Grundberührung

Beim Ankern über Nacht ist es leider gängige Praxis geworden (wenngleich gegen internationale Vorschriften der Kollisionsverhütungsregeln KVR verstoßend), auf Ankerwache zu verzichten. Eigner, Gäste und ggfs. die Crew samt Schiffsführung schlafen während der Nachtstunden und vertrauen auf den sicheren Halt des Ankers, bestenfalls noch auf die Alarmierung durch elektronische Hilfsmittel, wie Ankeralarm bei Echolot, Radargerät oder GPS-Plotter.

Aber eher noch die mangelhafte oder oft ganz unterbleibende Navigation und risikobereites Annähern an flache Uferbereiche (die für die meisten Yachteigner eine fast unerklärlich magische Anziehungskraft haben) führen regelmäßig zu Grundberührungen, wie z. B. dem Überfahren eines Riffs, und entsprechenden Schäden.

Wenngleich ein verbogener Propeller für gewöhnlich noch harmlos ist, kann auch dieser schon erhebliche Kosten auslösen. So kostet z.B. ein einzelner Propeller einer Sunseeker 94 ca. EUR 17.000,00 zuzüglich Montage, Fracht und Mehrwertsteuer.

Eine noch so harmlose Grundberührung, aus der sich eine Yacht nicht aus eigener Kraft befreien kann, kann jedoch binnen weniger Stunden eskalieren und eine Situation auslösen, die zum Totalschaden führt. Hier bestätigt sich immer wieder die Binsenweisheit der Seefahrt, dass das Gefährlichste an der Seefahrt die Küsten sind.

Die 20 m lange Motoryacht „never again two“ geriet in diesem Sommer vor Südfrankreich auf eine harmlos wirkende Untiefe. Aus verschiedenen Gründen konnte eine Bergung nicht sofort



erfolgen. In den wenigen darauf folgenden Tagen wurde die Yacht vom Sturm auf dem Riff zerschlagen und wurde zum Totalverlust.

Natürlich gelten für Yachten dieser Kategorie auch alle anderen Gefahren, wie für kleinere Boote.

**Größere Yachten der Kategorie B** und höher werden fast ausnahmslos durch professionelle Besatzungen und Schiffsführung betreut und geführt. Die Schadenhäufigkeit ist hier häufig geringer, das Schadenpotenzial aber entsprechend höher.



Brandschaden

Die wahrscheinlichsten Schadenfälle auf Yachten dieser Größen sind unseres Erachtens:

wahrscheinlichste Schadenfälle

- 1) Feuer
- 2) Wassereintrich durch technische Schäden, Fehlbedienung oder ähnliches
- 3) vorübergehende Grundberührung
- 4) Strandung (einschließlich des Festfahrens in Flachwasserzonen)
- 5) Untergang
- 6) Kollision
- 7) und anderes

Typische Orte / Reviere für größere Schäden mit Yachten sind für gewöhnlich:

Typische Orte / Reviere

- a) Mittelmeer, konzentriert im Bereich S-Frankreich, Balearen, Sardinien, Türkei
- b) Karibik, konzentriert im südlichen Bereich
- c) weltweit

Alle hier aufgeführten Schadenfälle erfordern vor allem schnellstmögliche Reaktion zur Zusammenstellung eines Schadenbearbeitungsteams, bestehend aus der Crew, dem Versicherer und Sachverständigen.

Im Falle von Feuer und Untergang (beides führt in den meisten Fällen zum Totalschaden) sollte die Ermittlung der Schadenursache oberste Priorität haben, für die zeitnahe Befragen der Zeugen und etwaiges Sichern der Wrackreste unentbehrlich ist, um Spuren im Brandbereich zur Ursachenermittlung zu erhalten.



Bei räumlich begrenzten Brandschäden ist es nicht minder wichtig, weiterschreitende Korrosion (z. B. durch Säurebildung nach Verbrennen von PVC-haltigen Materialien) zu verhindern.

Im Falle von Wassereintrich, Grundberührung, Strandung, Kollision und anderem sollte die Schadenbegrenzung Priorität haben, was für gewöhnlich in Form von Bergung und Konservierungsmaßnahmen erfolgt. Selbstverständlich ist auch hier die unverzügliche Ermittlung der Schadenursache zeitnah erforderlich, um Fakten zu dokumentieren, bevor sie unzugänglich werden oder „in Vergessenheit“ geraten. Schon eine Verzögerung von 24 Stunden kann über Erfolg oder Misserfolg der Aufklärung einer Schadenursache bzw. der Begrenzung des Schadenfalls maßgeblich entscheidend sein.

Grundsätzlich besteht aber die größte Eilbedürftigkeit bei gestrandeten bzw. festgekommenen Yachten, da hier binnen kürzester Zeit ein bis dahin noch geringer Schaden zum Totalverlust eskalieren kann.

Die SY „Mirabella V“, gerade erst spektakulär als größte slupgetakelte Segelyacht der Welt (ca. 75 m, ca. 50 Mio USD) vom Stapel gelaufen, geriet vor wenigen Wochen am Anker ins Treiben und strandete in Legerwall auf zu flachem Wasser. Der Schaden ging „glimpflich“ aus und wird „nur“ in einer Größenordnung von ca. USD 5 bis 6 Mio. geschätzt, die zusätzliche Forderung für die Bergung liegt noch etwas darüber.

Die 46 m lange MY „Ontario“ erlitt Grundberührung im Mittelmeer. Wassereintrich in die unteren Decks war die Folge, Notreparaturen wurden vor Ort ausgeführt, in Deutschland folgte die endgültige Instandsetzung, deren Kosten einen zweistelligen Millionenbereich erreichten - immerhin, der halbe Wert des Schiffes wurde gerettet.

### 3.0 Schadenbearbeitung, Begutachtung, Schadenmanagement

Wir möchten deutlich machen, dass schon „normale“ und „kleinere“ Yachten in der Größenordnung von 60 bis 75 Fuß, also ca. 20 - 25 m Länge, wie sie im Bestand bei vielen Versicherern vorkommen und oft noch nicht einmal „nach oben“ aus dem Rahmen fallen, Werte von ca. 2,0 Mio Euro bis ca. 5,0 Mio Euro ausmachen und folglich im Schadenfall entsprechend „ernst“ genommen werden müssen, selbstverständlich gilt dies bei größeren Yachten noch viel mehr.



Die Eigner größerer Yachten sind für gewöhnlich „Profis“ bzw. beschäftigen „Profis“. So werden Yachten über 30 m Länge meist durch Firmen (Yachtmanagement) gemanagt, denen u. a. ein Team von spezialisierten Rechtsanwälten zur Verfügung steht. Größere Schadenfälle sind aber auch für Yachtmanagementfirmen in der Regel die Ausnahme, so dass schnellstmöglich ein durch die Versicherer oder deren Sachverständigen zusammengestelltes Team zur Schaden-





bearbeitung aufgestellt werden sollte. Erschwerend ist dabei, dass kaum ein Schadenfall „vor der Haustür“ passiert, sondern in aller Regel im Ausland.

Anders als bei üblichen Wassersport-Kaskoschäden kleinerer Yachten, bei denen für gewöhnlich zunächst eine Schadenmeldung des Eigners bei den Versicherern eingeht, dann ein Sachverständiger ausgewählt und zur Begutachtung entsandt wird, ist eine solche Reaktion auf die möglichen Schäden der hier angesprochenen Kategorien nicht ausreichend. Grundsätzlich muss deshalb den Versicherungsnehmern, im Idealfall der Besatzung und Schiffsführung einer Yacht bzw. deren Management, durch die Versicherer deutlich gemacht werden, dass schnellstmögliche Meldung im Schadenfall unerlässlich ist und eine der dringendsten Obliegenheiten darstellt, damit ein Schadenbearbeitungsteam eben schnell aufgestellt werden kann.

Ein Schadenbearbeitungsteam sollte wie folgt aufgestellt werden:

- Ein international tätiges Yachtsachverständigenbüro, das unverzüglich ein bis zwei Sachverständige zum Schadenort senden kann und zugleich Unterstützung zur Koordination von Bergung oder anderen Maßnahmen aus dem Büro erhält
- Ein lokaler Sachverständiger bzw. sach- und sprachkundiger Helfer am Schadenort für erste Feststellungen und später zur Unterstützung der oder des angereisten Sachverständigen
- Bergungs- und / oder Konservierungsfirmen (bei Rußbildung und / oder Salzwasser)
- Spezialisten für Brandursachenermittlung, Materialprüfer und ähnliches

Immer wieder fällt in diesem Zusammenhang auf, dass die Bereitschaft der Versicherer, schnell und massiv auf Schadenmeldungen (verbunden mit entsprechendem Kostenaufwand) zu reagieren, eher gering und noch immer ähnlich der vor 10 - 20 Jahren üblichen Vorgehensweise ist. Dies wird dem potentiellen Risiko bei größeren Yachten aber nicht mehr gerecht.

Zu klären ist durch das Team für gewöhnlich zuerst Folgendes:

- Wie groß ist die Eilbedürftigkeit?  
(d. h., wie groß ist die Gefahr der Schadenvergrößerung bzw. des Verlusts von Fakten zur Ursachenermittlung). Dabei kann gerade im Fall von Strandungen und / oder nötigen Bergungen das Wetter entscheidend sein.
- Welche Möglichkeiten zur Bergung oder Schadenminderung anderer Art sind sinnvoll und möglich?  
Kostenvergleiche, Verhandlungen und Aufträge müssen kurzfristig erteilt werden.
- Wie schnell kann die Leistungspflicht der Versicherer geklärt werden?  
Fast immer sind Berger und Konservierungsfirmen handlungswilliger, wenn das Risiko ausbleibender Zahlungen durch Bestätigung der Versicherer gemindert bzw. ausgeschlossen werden kann.



- Wie sind Fakten, die der Ursachenermittlung dienen, am besten zu sichern bzw. zu erhalten?  
Die entsprechenden Maßnahmen sind schnellstmöglich einzuleiten.
- Ist eine Reparatur möglich und wirtschaftlich sinnvoll?  
Wenn ja, wo. Bei größeren Yachten muss weiträumiger agiert werden. Ein Verschleppen über große Distanzen in andere Länder kann sinnvoll oder notwendig werden. Tenderungen für Reparatur und Transport sind ein späterer Schritt, dessen Eilbedürftigkeit fast schon zweitrangig wird.

#### 4.0 Fazit:

Fast alle Versicherer im Wassersportbereich haben heute Yachten bis zu 20 m Länge, teils auch erheblich darüber, im Bestand. Die Schadenhäufigkeit dieser größeren Yachten dürfte deutlich unter der von kleineren liegen - die mögliche Schadenhöhe kann aber schnell die Millionengrenze überschreiten.

Die Problematik besteht hier unseres Erachtens in der Seltenheit dieser Schäden, die aber zwingend zunehmen wird. Seit einigen Jahren werden viel mehr größere Yachten auf den Markt gebracht, als durch Alterung und Schadenfälle wieder entfallen. Die Anzahl wächst - die Werte auch. Größere Schäden werden zwangsläufig zunehmen.

Noch aber fehlt Übung mit und Vorbereitung auf die möglichen Großschäden und den dann erforderlichen Einsatz. Das Aufbrechen alter Strukturen, auch Animositäten untereinander (dies gilt für Versicherer ähnlich wie für Sachverständige) ist dabei für ein funktionierendes Zusammenwirken wichtig. Jeder, der mit Großschäden konfrontiert werden könnte, sollte ohne den Druck des Ernstfalls durchdenken und vorbereiten, wie im Großschadenfall reagiert wird. Dabei sollten Schäden unterteilt werden nach möglicher Schadenart und Schadenort, je nach Bestand und Deckungsbereich.

Stefan ZUCKER & PARTNER GmbH

Stefan Zucker

