

Luftfracht für Deutschland

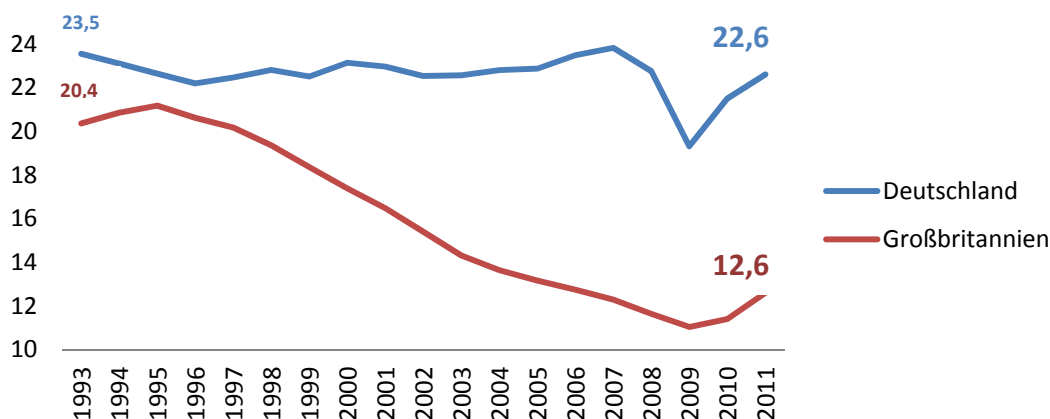
Deutschland benötigt eine wettbewerbsfähige Luftfracht

Luftfracht als Rückgrat des Verarbeitenden Gewerbes

Im europäischen Vergleich beruht die deutsche Wirtschaftskraft überproportional auf ihrer starken Leistung im Verarbeitenden Gewerbe.

Deutschland hat sich im Gegensatz zu anderen Volkswirtschaften in den 1990er Jahren nicht de-industrialisiert. Statt die eigene Wertschöpfung vorrangig auf (Finanz-) Dienstleistungen auszurichten, vertraute man hierzulande auf hochwertige Qualitätsprodukte und die Innovationskraft des Verarbeitenden Gewerbes. Abbildung 1 zeigt, dass der Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Gesamtwertschöpfung in Deutschland – vom Krisenjahr 2009 abgesehen – nahezu gleich hoch geblieben ist. Im Vergleich dazu ist dieser Anteil in Großbritannien seit 1993 stetig gesunken. Nach der Finanzkrise verfolgt die britische Regierung nun das Ziel, die Inselökonomie zu re-industrialisieren und somit aus der gegenwärtigen Stagnation zu befreien.

Abbildung 1: Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Gesamtwertschöpfung (in %)



Quellen: Weltbank, Statistisches Bundesamt, IHS Global Insight

Das deutsche Verarbeitende Gewerbe kann mit seinen rund 7 Millionen Erwerbstätigen seinen Beitrag zur Wirtschaftsleistung nur deshalb leisten, weil seine qualitativ hochwertigen und innovativen Produkte auf den Weltmärkten stark nachgefragt sind – und das seit Jahrzehnten.

Notwendige Voraussetzung für diesen Erfolg ist eine sehr gute Verkehrsanbindung – insbesondere auch auf dem Luftweg: Dieser ermöglicht zum einen den schnellen persönlichen Kontakt mit Kunden und Zulieferern und zum anderen den schnellen Transport von Waren per Luftfracht von und nach Deutschland.

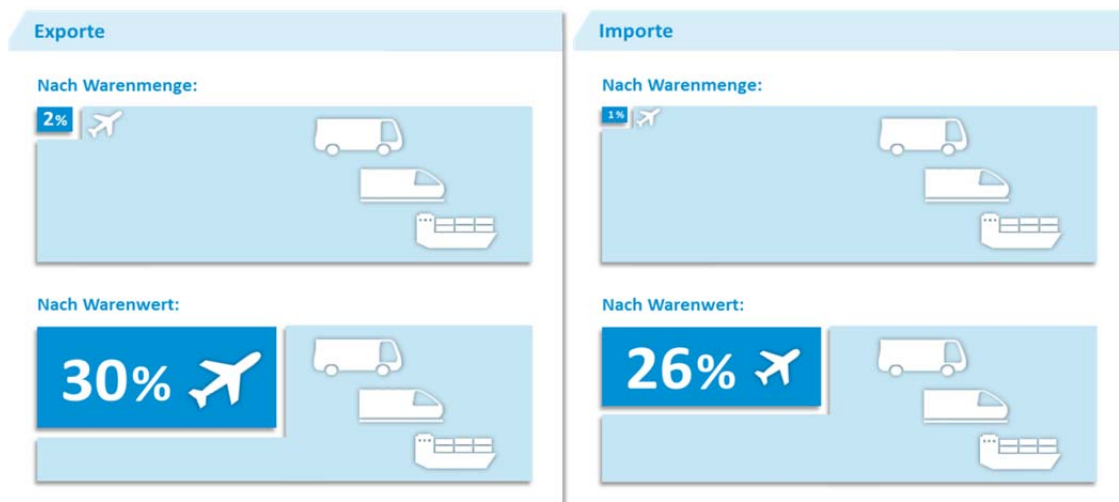
Unternehmen und Spediteure versenden mit dem Flugzeug von und nach Deutschland insbesondere hochwertige Waren, z. B. High-Tech-Produkte, Maschinen- und Fahrzeugteile, sowie zeit- und temperatursensible Güter. Zudem bieten viele deutsche Unternehmen ihren Kunden Komplettlösungen inklusive Service an, d. h. Wartung und Instandhaltung dieser Maschinen.

Insgesamt transportierten Flugzeuge 2012 Exportwaren aus Deutschland im Wert von 123 Mrd. Euro (2007: 89 Mrd. Euro) und Importwaren nach Deutschland im Wert von 81 Mrd. Euro (2007: 73 Mrd. Euro). In den letzten fünf Jahren ist der Wert der per Flugzeug transportierten Waren um 38% (Exporte) bzw. um 11% (Importe) gestiegen.

Diese Zahlen berücksichtigen nur den ausgewiesenen Warenwert, der „immaterielle“ Wert kann deutlich darüber liegen: Ein Mikroschalter z. B. weist einen ausgewiesenen Warenwert von wenigen Euro auf; wenn ohne schnellen Transport auf dem Luftweg aber eine ganze Produktionslinie ausfallen würde, kann sein „immaterieller“ Wert im Millionenbereich liegen.

Gerade im Außenhandel mit Ländern in Übersee (Asien, Afrika, Amerika und Australien) zeigt sich die große Bedeutung der Luftfracht, wie Abbildung 2 verdeutlicht: Der wertmäßige Anteil der per Luftfracht transportierten Ausfuhren an den Gesamtexporten in diese Regionen betrug zwischen 2007-2012 im Schnitt 30% (2012: 28,7%). Bei den Importen lag dieser Anteil bei 25,8% (2012: 24,6%).

Abbildung 2: Anteil der Luftfracht am Außenhandel mit Ländern in Übersee (Jahre 2007-2012; gerundet)



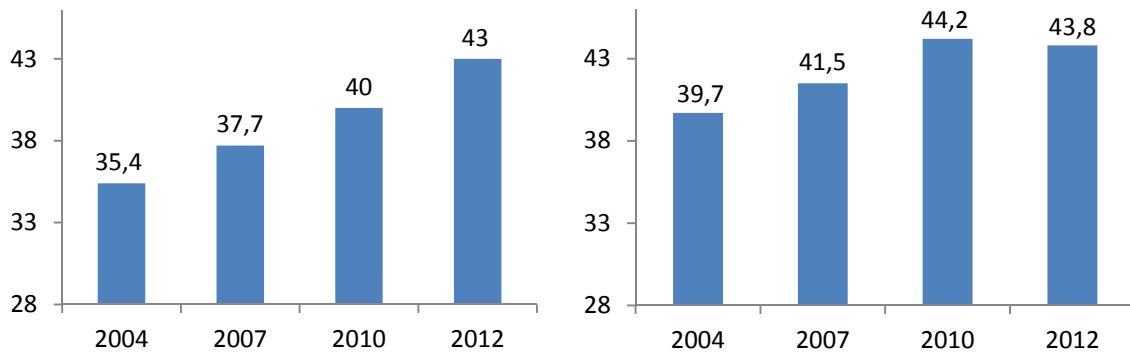
Quelle: Statistisches Bundesamt

Deutliche Zunahme des Handels mit Übersee

Der Handel mit Ländern außerhalb der EU, die gerade mit dem Flugzeug schnell erreicht werden können, wird für die Handelsnation Deutschland immer wichtiger. Abbildung 3 zeigt, dass zwischen 2004 und 2012 der Anteil an Ausfuhren in Länder außerhalb der EU an den Gesamtexporten von 35,4% sukzessiv auf 43% zugenommen hat. Im Jahr 2012 entspricht dieser Anteil Waren im Wert von knapp 472 Milliarden Euro. Ähnlich verhält es sich mit den Einfuhren aus Ländern außerhalb der EU. Hier nahm der Anteil von 39,7% auf 43,8% zu. Im Jahr 2012 entspricht dieser Anteil Waren im Wert von 400 Milliarden Euro.

Dies ist insbesondere auf zunehmenden Handel mit aufstrebenden Schwellenländern in Übersee zurückzuführen. Der Anteil der Importe in die Länder Indien, China, Mexiko und Brasilien an den Gesamtimporten stieg etwa von 7,3% im Jahr 2004 auf 10,9% im Jahr 2012 (Wert: knapp 99 Milliarden Euro). Bei den Exporten verdoppelte sich dieser Anteil im gleichen Zeitraum nahezu von 4,6% auf 8,8% (Wert: knapp 98 Milliarden Euro) – Tendenz steigend.

Abbildung 3: Anteil der deutschen Exporte (links) und Importe (rechts) in/aus Länder(n) außerhalb der EU an den Gesamtexporten bzw. Gesamtimporten (in %)

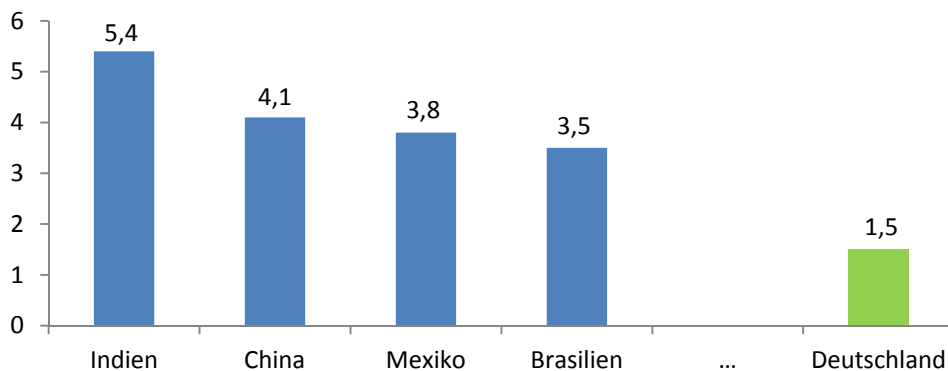


Quelle: Statistisches Bundesamt

Den Prognosen zufolge wird gerade in den Schwellenländern das wirtschaftliche Wachstum am größten sein. Abbildung 4 verdeutlicht dies. Länder wie Indien, China, Brasilien und Mexiko werden im Schnitt deutlich höhere jährliche Wachstumsraten aufweisen als entwickelte Volkswirtschaften wie etwa Deutschland.

Eine exzellente Luftverkehrsanbindung in diese Länder wird daher für den wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands künftig noch entscheidender sein als dies bereits heute der Fall ist.

Abbildung 4: Durchschnittliches reales Wirtschaftswachstum p.a. bis 2050 (geschätzt; in %)



Quelle: PwC (2013): The World in 2050 – The BRICs and beyond: prospects, challenges and opportunities

Die Fracht benötigt die Passage – und umgekehrt

Eine exzellente Luftfrachtanbindung setzt u. a. die Integration von Fracht- und Passagierverkehren voraus. Kombinations-Carrier, wie z. B. die Deutsche Lufthansa-Gruppe, nutzen neben reinen Frachtmaschinen auch Passagiermaschinen, um die Waren ihrer Kunden (z. B. Spediteure) zu Flughäfen weltweit zu befördern: Im Jahr 2012 transportierte Lufthansa Cargo mit 47,1% knapp die Hälfte der gesamten Beförderungsmenge von 1,7 Millionen Tonnen in den Unterdecks von Passagiermaschinen (sog. Belly-Fracht). Auch weitere deutsche Airlines wie airberlin, Condor und Tuifly befördern Fracht auf diese Weise. Weltweit wird die Hälfte der Luftfracht als Belly-Fracht transportiert. Dies ermöglicht es, Fracht auch an Ziele zu befördern, zu denen der Flug von Frachtmaschinen aufgrund geringer Beförderungsmenge wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Zwingend für den Erfolg dieses effizienten und ressourcenschonenden Geschäftsmodells ist freilich die Möglichkeit, an Drehkreuz-Flughäfen Waren aus Fracht- in Passagiermaschinen – und umgekehrt – umladen zu können. Eine Entkopplung von Fracht- und Passagierstandorten hätte folglich massive

wirtschaftliche Einbrüche zu Folge und wäre darüber hinaus im Sinne der ökologischen Ressourceneffizienz höchst kontraproduktiv. Im Übrigen trägt die Belly-Fracht mit bis zu 15% des Flugumsatzes entscheidend zur Profitabilität von Passagierflügen bei.

Wettbewerbsfähige Betriebszeiten sind unerlässlich

Zur Stärkung und zum Erhalt des Wirtschaftsstandorts Deutschland bedarf es keiner flächendeckenden Nachtflugerlaubnis für alle deutschen Flughafenstandorte. Unerlässlich aber sind wettbewerbsfähige Betriebszeiten (inkl. Zollabfertigung) – darunter auch eine ausreichende Zahl nachtoffener Flughäfen, über die der Bedarf an Nachtflügen abgewickelt werden kann. Dies wird auch vom Umweltbundesamt (UBA) anerkannt und bestätigt.¹ Dieser Bedarf resultiert insbesondere aus zwei Gründen.

Erstens:

Die deutsche Wirtschaft ist auf Luftfrachtsendungen mit hoher Dringlichkeit (so genannte Expressfracht) bzw. termingebundene Fracht angewiesen:

- Unerwartet müssen entweder dringend Waren aus Deutschland (z. B. Ersatzteile im Maschinenbau) zu Produktionsstätten weltweit oder aus der Welt nach Deutschland transportiert werden, da ansonsten ganze Produktionsprozesse zum Erliegen kommen können
- Verderbliche Waren oder medizinisch dringend benötigte Produkte können über weite Strecken nur per Luftfracht zeitnah zugestellt werden.

Für die Expressfracht sind nachtoffene Flughäfen von essentieller Bedeutung. Dies gilt nicht nur für Dienstleistungen der Integratoren, wie z. B. DHL-Express, die ihren Kunden aus einer Hand einen Tür-zu-Tür-Service bieten, der die komplette Logistikkette von der Abholung beim Versender bis hin zur Auslieferung an den Empfänger umfasst. Andere Luftfrachtgesellschaften bieten ähnliche nicht-integrierte Expressdienste auch in Zusammenarbeit mit Spediteuren an. Nur nachtoffene Flughäfen ermöglichen die Anlieferung der dringenden Sendungen per Flugzeug am späten Abend, die Verteilung am Flughafen auf andere Flugzeuge in der frühen Nacht sowie den Weitertransport per Flugzeug zu weiteren Distributionszentren in der späten Nacht, so dass die Ware per LKW bzw. Kleintransporter bereits am Folgemorgen beim Empfänger ausgeliefert werden kann. Dies gilt selbst für Nord-Atlantik-Überquerungen, bei denen die Zeitverschiebung in westlicher Richtung genutzt werden kann (so genannter Nachtsprung). Diese Logistikketten sind bis auf die Minute optimiert. Bereits kleinste Störungen, z. B. Verspätungen im Flugplan, können den reibungslosen Transport dieser dringenden Sendungen gefährden.

Umfragen unter Wirtschaftsunternehmen in europäischen Ländern belegen, wie essentiell wichtig diesen Expresslieferungen sind: 74% der befragten Wirtschaftsunternehmen sähen ihr Geschäftsmodell (massiv) beschädigt, falls eine Lieferung zum Kunden am Folgetag nicht möglich wäre.²

Zweitens:

Die internationale Arbeitsteilung ist auf ununterbrochene Logistikketten zwischen den unterschiedlichen Produktionsstätten weltweit angewiesen. Sind einzelne Logistikketten

¹ Vgl. entsprechende Äußerung des UBA-Präsidenten Jochen Flasbarth in einem Pressegespräch im Februar 2013.

² Vgl. „The Economic Impact of Express Carriers in Europe“, Oxford Economics (2011).

durch eingeschränkte Betriebszeiten (z. B. Nachtflugverbote) an wichtigen Knotenpunkten (temporär) unterbrochen, verlieren sie an Attraktivität für ihre Kunden. Die Transportwege verlagern sich dann zu Standorten, wo eine ununterbrochene Logistikkette gewährleistet werden kann. Deshalb sind wichtige Flughäfen im europäischen Ausland nachtoffen (z.B. Paris CDG und Amsterdam). Damit auch deutsche Flughäfen (weiterhin) Bestandteil weltweiter Logistikketten bleiben und somit Beschäftigungs- und Wertschöpfungschancen in Deutschland bieten, bedarf es wettbewerbsfähiger Betriebszeiten (inkl. Zollabfertigung) und somit auch nachtoffener Flughäfen.

Schwarze Zahlen für grüne Investitionen

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ist sich der mit Luftverkehr einhergehenden Umweltbelastungen (u. a. durch CO₂ und Lärm-Emissionen) bewusst. Gerade auch im Luftfrachtverkehr unternimmt sie daher seit Jahren Investitionen in Milliardenhöhe, um die Auswirkungen auf Klima und Flughafenanwohner zu minimieren.

Denn ebenso wie im Passagiergeschäft sind auch die Unternehmen der Luftfracht bereits aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf ein effizientes Treibstoffmanagement angewiesen. Schließlich beträgt der Anteil der Treibstoffkosten rund 30% an den gesamten operativen Kosten. Auch die Frachtunternehmen verfügen somit über hohe Anreize, vermehrt in energieeffizientere Flugzeuge zu investieren.

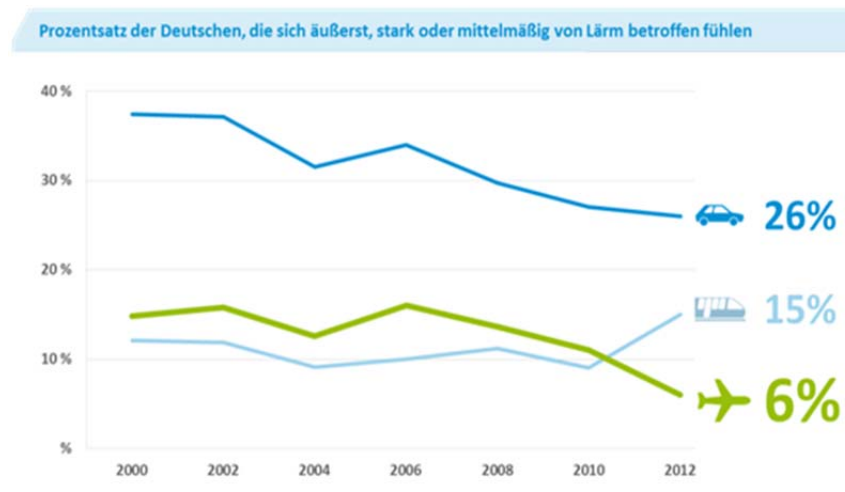
Die Luftverkehrswirtschaft hat sich zum Ziel gesetzt, die spezifischen CO₂-Emissionen zu senken.³ Lufthansa Cargo will die spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 um 25% gegenüber dem Jahr 2005 reduzieren und hat bereits bis zum Jahr 2011 knapp 10%-Punkte dieses Ziels realisiert. Deutsche Post DHL hat sich auf Basis des Unternehmensprogramms „GoGreen“ dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2020 die CO₂-Effizienz der eigenen Aktivitäten und der von Kooperationspartnern im Vergleich zum Basisjahr 2007 um 30% zu verbessern. Das heißt: Für jeden versandten Brief, jedes verschickte Paket, jede transportierte Tonne Fracht und jeden genutzten Quadratmeter Lagerfläche sollen die CO₂-Emissionen um 30% reduziert werden.

Die Luftverkehrsbranche im Allgemeinen und die Luftfrachtbranche im Speziellen erreichen seit Jahren durch den Einsatz leiserer Flugzeuge auch deutliche Lärmreduzierungen, auch aufgrund von finanziellen Anreizen in den Gebührenordnungen an Flughäfen (u.a. CGN, FRA und MUC). Abbildung 5 gibt die Ergebnisse einer Untersuchung des Bundesumweltministeriums wieder, die verdeutlicht, dass die Zahl der Deutschen, die sich durch Fluglärm belästigt fühlen, in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Um diesen Trend auch in den nächsten Jahren zuverlässig beibehalten zu können, ist es jedoch unerlässlich, u.a. Neuansiedlungen in unmittelbarer Flughafennähe weitestgehend zu vermeiden. Nur so kann eine Neubetroffenheit vermieden werden.

Die von deutschen Frachtfluggesellschaften zunehmend eingesetzte Boeing 777-F erfüllt bereits heute die erst ab 2017 vorgeschriebenen strengen Lärmrichtwerte für neuzugelassene Flugzeuge (sog. ICAO-Chapter 14).

³ Gemäß der internationalen Strategie der Branche sollen unter anderem damit absolute CO₂-Einsparungen bis zum Jahr 2050 in Höhe von 50% gegenüber dem Jahr 2005 erzielt werden.

Abbildung 5: Ergebnisse der Umfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)



Quelle: BMU

Eine Voraussetzung für weitere Investitionen in energieeffizienteres und leiseres Fluggerät sowie verbesserten Schallschutz an den Flughäfen ist jedoch, dass die Fluggesellschaften und Flughäfen diese Investitionen aus einem finanziell nachhaltigen Geschäftsbetrieb heraus in einem fairen Wettbewerb selbst erwirtschaften können.

Luftfrachtstandort Deutschland ist in Gefahr

Die Rahmenbedingungen verschlechtern sich

Es droht, dass die Luftfracht künftig ihre wachstumstreibende bzw. wettbewerbssichernde Funktion für den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht mehr so erfüllen kann, wie dies in der Vergangenheit geschehen ist. Denn die Rahmenbedingungen für die Luftfracht verschlechtern sich. Besorgniserregend sind insbesondere folgende Entwicklungen:

- Während die Betriebszeiten an Flughäfen in Deutschland eingeschränkt werden, gibt es keine vergleichbaren Einschränkungen an Konkurrenzflughäfen im europäischen Ausland, bspw. Amsterdam oder Paris, oder im außereuropäischen Ausland, bspw. Istanbul oder Dubai. Sollte es nach dem im Oktober 2011 richterlich festgestellten Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen zu weiteren Betriebseinschränkungen kommen, drohen weitere Luftfrachtströme künftig an Deutschland vorbeizulaufen – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort.
- Im Bereich der Frachtsicherheit drohen in Deutschland Maßnahmen, die die Sicherheit nicht erhöhen, aber zu gravierenden Wettbewerbsnachteilen für deutsche Luftfrachtstandorte führen: Gemäß Verordnung (EU) Nr. 1082/2012 ist auch Luftfracht, die auf einem europäischen Flughafen für einen Weiterflug lediglich umgeladen werden soll (sog. Transferfracht), bereits vor dem Start in Drittstaaten zu kontrollieren. Die Anforderungen an die dortigen Sicherheitskontrollen sind sehr hoch und unterliegen einer europäischen Zertifizierung. Hintergrund der Verordnung war die Überzeugung, dass Transferfrachtkontrollen in Europa zu spät ansetzen würden und nicht zielführend zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftfrachtverkehrs sind. Dennoch gibt es in Deutschland konkrete Planungen, ergänzend zu der Kontrolle am Startstandort zusätzliche Transferfrachtkontrollen in Deutschland einzuführen. Diese lediglich in Deutschland geplanten zusätzlichen Maßnahmen führen zu erheblichen

Belastungen der Betriebsabläufe, die an Konkurrenzstandorten in benachbarten EU-Staaten nicht auftreten.

- So genannte Gelegenheitsverkehre stellen ein sehr gewichtiges Marktsegment dar: 2012 machten sie knapp ein Viertel der in Deutschland umgeschlagenen Luftfracht aus. Aber administrative Genehmigungsprozesse für dazu erforderliche ad hoc Anträge über Ein- und Ausflüge von Frachtcharterfluggesellschaften nach/aus Deutschland nehmen verhältnismäßig viel Zeit in Anspruch. Insbesondere die BENELUX-Staaten weisen hierbei häufig eine größere Flexibilität auf (Genehmigungen erfolgen hier z. T. am gleichen Tag), mit der Folge, dass Frachtcharterverkehre auf ausländischen Flughäfen und nicht auf deutschen Frachtflughäfen abgewickelt werden (können). Frachtsendungen werden dann von diesen Flughäfen per LKW aus/nach Deutschland gebracht. Während laut europäischer Statistikbehörde EUROSTAT die nicht flugplanmäßige Fracht in Deutschland zwischen 2005 und 2012 von 713.000 Tonnen auf 900.000 Tonnen um 26% wuchs, nahmen diese Gelegenheitsverkehre in Nachbarländern zum Teil deutlich stärker zu. Deutliche Zuwächse verzeichnete insbesondere Belgien mit einer Verdopplung der Gelegenheitsverkehre im gleichen Zeitraum von 365.000 Tonnen auf 740.000 Tonnen (+103%).
- Da es im Luftverkehr keine supranationale Institution gibt, die über einen fairen Wettbewerb wacht, werden die Wettbewerbsregeln auch durch Luftverkehrsabkommen bestimmt. Luftverkehrsabkommen regeln insbesondere die Zugangsbedingungen zu Lufträumen (inkl. Überflugrechte) und die Nutzungsmöglichkeiten von Flughäfen (u.a. Regelung zu Frequenzen und Destinationen) in den jeweiligen Ländern.
- Die nachlassende Qualität der Infrastruktur bei anderen Verkehrsträgern macht sich negativ bei der Luftfracht bemerkbar, da wichtige Zuliefer-, bzw. Ablieferverkehre erschwert werden. Die Straßenanbindung an Flughäfen verliert dann Attraktivität, wenn das nahegelegene Straßennetz stauanfällig ist. Auch die Schienenanbindung an Flughäfen ist z. T. gar nicht vorhanden. Konkret zeigen sich Engpässe insbesondere auf folgenden Schienenverbindungen:
 - Leipzig-Nürnberg
 - Stuttgart-München
 - Fehlende Schienenanbindung des Münchner Flughafens an das Fernverkehrsnetz
- (Fracht-)Fluggesellschaften leiden unter dem nicht vollendeten einheitlichen europäischen Luftraum, dessen Fragmentierung unnötige Kosten verursacht.
- Die Nichteinbeziehung von Drittstaaten und die regionale Beschränkung des marktbasierenden CO₂-Emissionshandelssystems auf Europa benachteiligen europäische Fluggesellschaften im internationalen Wettbewerb.

Luftfrachtverkehre reagieren besonders sensibel auf staatlich verursachte Wettbewerbsverzerrungen

Die Luftfracht reagiert auf solche Wettbewerbsnachteile besonders sensibel. Denn der Luftfrachtverkehr weist einige Besonderheiten auf, die faire Wettbewerbsbedingungen umso dringlicher machen:

- Für den Kunden ist es entscheidend, dass seine Fracht zum vereinbarten Zeitpunkt am vereinbarten Ort ankommt und – insbesondere bei Expressfracht – dass sie schnellstmöglich befördert wird. Über welche Wege sie schließlich geliefert wird, ist dem Kunden in der Regel egal. Somit kommen beim Luftfrachttransport deutlich mehr Flugstrecken und somit Flugangebote unterschiedlicher Anbieter für den Warentransport von A nach B in Frage als im Passagierverkehr.
- Hinzu kommt: Der Preis spielt für Frachtkunden eine noch entscheidendere Rolle als für Passagiere, für die auch andere Faktoren wie Service und die Freundlichkeit des Flugpersonals, die Mitgliedschaft in so genannten Vielfliegerprogrammen oder die Reputation einer Fluggesellschaft eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Wahl einer Fluggesellschaft darstellen.
- Im Gegensatz zum Passagierverkehr, bei dem in der Regel eine Vielzahl von Passagieren jeweils individuell die Entscheidung über die Nutzung einer Airline fällt, sind es bei der Fracht nur sehr wenige Nachfrager z. B. große Speditionen, die den Luftfrachtunternehmen gegenüberstehen. Schätzungen zufolge werden 2/3 des gesamten Weltmarktes für internationale Luftfracht (ohne Paketdienste) durch die Nachfrage von nur rund 20 Großkunden gedeckt.⁴ Diese befinden sich somit in einer sehr guten Verhandlungsposition gegenüber den Frachtanbietern, die um deren Aufträge konkurrieren.
- Schließlich resultiert auf bestimmten Strecken ein hohes Kapazitätsangebot aus einer weiteren wesentlichen Eigenschaft von Luftfracht bzw. Fracht generell: Sie wird nur „one-way“ transportiert, d. h. der Laderaum ist nicht – wie im Passagierverkehr die Regel – automatisch auch für einen Rücktransport belegt. Je stärker aber das Ungleichgewicht von Nachfrage nach Frachtraum zwischen den Streckenrichtungen ist, desto größer der Druck auf die Frachtraten auf der relativ weniger nachgefragten Streckenrichtung.

Die Wettbewerbsintensität in der Luftfracht ist aus diesen Gründen zum Teil deutlich größer als im Passagierverkehr; Frachtkunden sind sehr flexibel und wechseln Anbieter schneller als Passagierkunden. Demzufolge reagieren die Unternehmen in hohem Maße sensibel bei wettbewerbsverzerrenden Eingriffen des Staates. Faire europäische vor allem aber globale Wettbewerbsbedingungen sind im Luftfrachtverkehr folglich umso wichtiger.

Der Schwächung der deutschen Luftfracht steht die Stärkung der Frachtstandorte in Drittstaaten gegenüber

Ungleiche Wettbewerbsbedingungen wirken sich zunächst negativ auf deutsche Luftfrachtunternehmen (Fluggesellschaften und Flughäfen) aus. Mittelbar schaden sie aber auch den Luftfrachtnutzern – und somit der Wirtschaft und Industrie – in Deutschland, da sich deren Transportkosten (auch aufgrund längerer Transportzeiten auf der Straße)

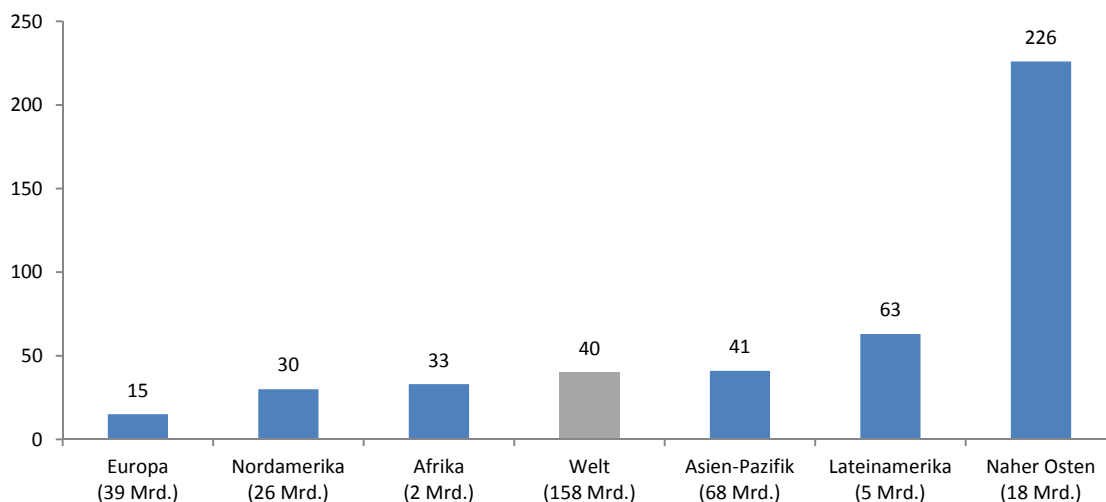
⁴ Vgl. „Flying Off Course“, Doganis (2010).

gegenüber dem Status quo und internationalen Wettbewerbern unnötig erhöhen. Dies senkt die Attraktivität des deutschen Wirtschaftsstandorts als Ganzes. Eine kurzfristige Verschiebung von Luftfrachtströmen an Deutschland vorbei bedeutet daher mittel- bis langfristig einen Verzicht auf Beschäftigungs- und Wertschöpfungschancen in Deutschland.

Andere Nationen haben die katalytische Funktion des Luftverkehrs erkannt, z. B. in China, Brasilien, der Türkei und Ländern am Persischen Golf. Dort ist die Luftfahrt – im Gegensatz zu den Ländern in Europa – integraler Bestandteil einer auf Wirtschaftswachstum ausgerichteten Politik. Die Schaffung förderlicher Rahmenbedingungen für den Luftverkehr in Drittstaaten schlägt sich auf dem internationalen Luftfrachtmarkt nieder. Zwischen den Jahren 2002 und 2012 wuchsen die Anbieter außerhalb Europas deutlich stärker, zum Teil um ein Vielfaches. Abbildung 6 verdeutlicht, dass bei einem Gesamtwachstum internationaler Luftfracht in Höhe von 40% insbesondere europäische Frachtcarrier mit 15% deutlich unterdurchschnittlich wuchsen.

Dass dies nicht in erster Linie auf Nachholeffekte von wirtschaftlich schwächeren Regionen zurückzuführen ist, belegt der Vergleich mit US-Amerikanischen Fluggesellschaften: Obwohl sie aus einem vergleichbar entwickelten Wirtschaftsraum operieren wie europäische Carrier, sind sie mit 30% doppelt so stark gewachsen wie europäische Anbieter.

Abbildung 6: Luftfrachtwachstum (in %) von Fluggesellschaften nach Regionen (2002-2011); in internationalen Frachttonnenkilometern (FTK; in Klammern absoluter Wert 2011)



Quelle: IATA

Der Weltmarktanteil der europäischen Frachtfluggesellschaften an der internationalen Frachttonnage ist von 2002 bis 2011 von 30,5% auf knapp 24,9% deutlich gefallen. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich der Marktanteil von Frachtanbietern aus anderen Regionen der Welt – Tendenz steigend.

Diese Entwicklung reflektiert zum einen die gravierenden Veränderungen im Passagierluftverkehr in den letzten Jahren, da weltweit die Hälfte der Luftfracht auf Passagiermaschinen transportiert wird (s. BDL-Leitlinien für fairen Wettbewerb im Luftverkehr); zum anderen kommt darin aber auch die gezielte Förderung der Luftfracht in Drittländern zum Ausdruck. Andere Länder bauen derzeit ihre Luftfrachtumschlagplätze mit dem Ziel aus, auch globale Luftfrachtströme über diese zu lenken.

Maßnahmen für eine wettbewerbsfähige Luftfracht in Deutschland

Deutschland wird künftig nur dann nennenswerte Anteile an weltweiten Luftfrachtströmen – und somit an Beschäftigungs- und Wertschöpfungschancen – wiedergewinnen, wenn sich die Rahmenbedingungen deutlich verbessern:

- Deutsche Frachtumschlagplätze müssen im weltweiten Maßstab konkurrenzfähig bleiben.
- Deutsche Luftfrachtunternehmen können nur in einem weltweit fairen Wettbewerb ihren Beitrag zur hiesigen Beschäftigung und Wertschöpfung leisten.

Die Politik kann zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs durch verlässliche Rahmenbedingungen für die Luftfracht in Deutschland maßgeblich beitragen:

- Der Standort Deutschland braucht nicht beliebig viele Standorte für den Nachtflug. Aber in einem Bund-Länder-Konzept sollten die wesentlichen Elemente einer leistungsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur definiert und dabei auch eine Mindestanzahl von Nachtflugstandorten festgelegt werden, die für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Deutschland unerlässlich sind. Dies schafft Planungssicherheit bei Bürgern und Unternehmen gleichermaßen. Die Politik sollte verbindlich die Erfordernis von nachflugoffenen Flughäfen darlegen und Maßnahmen ergreifen, damit es zu keinen weiteren Einschränkungen von Betriebszeiten kommt.
- Es besteht mit dem „Ausgewogenen Ansatz“ („Balanced Approach“) der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO der Vereinten Nationen ein international anerkanntes Verfahren zur Wahrung eines fairen Interessenausgleichs zwischen dem Schutzbedürfnis der Flughafenanwohner und dem gesamtwirtschaftlichen Interesse. Demnach sind Betriebsbeschränkungen nur dann als letztes Mittel anzuwenden, wenn alle anderen Maßnahmenoptionen zu Lärmschutz ausgeschöpft sind und die Verkehrsfunktion durch die Betriebsbeschränkungen nicht substantiell beeinträchtigt wird. Vor diesem Hintergrund sind gesetzgeberische Initiativen aus einigen Bundesländern besonders kritisch zu sehen, die in das Luftverkehrsgesetz eingreifen wollen – dies mit dem Argument, mehr Lärmschutz erzielen zu wollen, tatsächlich aber nur zusätzliche Verwaltungsverfahren schaffen und den Vorrang von Sicherheitsaspekten vor Lärmschutzaspekten relativieren.
- Nachdem nun durch europäisches Recht Transferfracht bereits an ihrem Startflughafen in Drittstaaten zu kontrollieren ist, sollte der nationale Gesetzgeber auf eine Doppelung von Transferfrachtkontrollen verzichten. Erneute Kontrollen in Deutschland erhöhen das Sicherheitsniveau nicht, bedeuten aber einen massiven Eingriff in die logistischen Abläufe an den Transferflughäfen in Deutschland.
- Die nationalen Luftfahrtbehörden sollten ausreichend über qualifiziertes Personal und optimierte Prozesse verfügen, um ihren Aufgaben nachkommen zu können: Die Genehmigungsdauer für Ein- und Ausflüge von Ad-hoc-Frachtchartern durch das LBA sollte deutlich verkürzt werden. Internationalen Vereinbarungen entsprechend ist hierbei zu prüfen, dass es keine entsprechenden Transportangebote deutscher Anbieter gibt (sog. Nichtverfügbarkeitserklärung).

- In Luftverkehrsabkommen sollte die Schaffung und Sicherung eines fairen Wettbewerbs zu gleichen Bedingungen erste Priorität haben, um auf der Basis der so geschaffenen Chancengleichheit die Liberalisierung des Luftverkehrs fortzuentwickeln und deutschen Luftfrachtunternehmen die Erschließung von Märkten zu ermöglichen. Bei der Ausgestaltung von Luftverkehrsabkommen sollen die Interessen der Fluggesellschaften und Flughäfen berücksichtigt werden. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft begrüßt, dass die EU-Kommission in ihrer Mitteilung zur EU-Luftfahrtaußenpolitik Maßnahmen für einen faireren Wettbewerb vorschlägt, z. B. die explizite Aufnahme von Wettbewerbsklauseln in Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten. Deutsche Behörden sollten deutsche Unternehmen in Gesprächen mit Drittstaaten weiterhin unterstützen und sie u. a. vor Willkürentscheidungen (z.B. Verweigerung von Überflugrechten) schützen, um für sie Planungssicherheit zu schaffen.
- Die deutsche Luftverkehrswirtschaft unterstützt eine integrierte Verkehrspolitik, mit der die spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger genutzt werden. Dabei ist eine leistungsfähige Anbindung der Flughäfen über Straße und Schiene für die Intermodalität Straße-Luft und Schiene-Luft von hoher Bedeutung. Hier muss der Bund seine Verantwortung für eine leistungsfähige Landverkehrsanbindung künftig verstärkt wahrnehmen. Der vom Bundesverkehrsministerium und der Bundesanstalt für Straßenwesen koordinierte Feldversuch für Lang-LKW in einzelnen Bundesländern wird begrüßt, da der Einsatz von Lang-LKW die (ökologische) Effizienz auch von Zu- und Ablieferverkehren an Flughäfen erhöhen kann. Maßnahmen dieser Art für einen effizienteren Warenfluss sollten möglichst flächendeckend umgesetzt werden. Es sollten darüber hinaus, wo noch nicht erfolgt, die Flughäfen nicht nur an das Straßensondern auch an das Schienennetz angebunden werden. Dadurch lässt sich die Attraktivität beider Verkehrsträger erhöhen. Im Schienenverkehr müssen insbesondere die Ausbauvorhaben Leipzig-Nürnberg, Stuttgart-München sowie die Anbindung des Flughafens München an das Fernverkehrsnetz vorangetrieben werden.
- Das Ziel eines effizienten, einheitlichen europäischen Luftraums ist noch nicht befriedigend erreicht. Bei der Betriebsplanung und -durchführung sind zwar Fortschritte gemacht worden, aber es existieren immer noch Hürden bei der Umsetzung weiterer Streckenoptimierungen. Für einen effizienteren Flugsicherungsraum bedarf es neben dem Engagement der Flugsicherungsorganisationen zudem eines neuen, beherzteren Kooperationswillen der EU-Mitgliedstaaten und der militärischen Institutionen.
- Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel darf zu keinen Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil für europäische (Fracht-) Fluggesellschaften führen. Die EU-Kommission sollte vielmehr auf Ebene der ICAO an einer weltweiten Lösung arbeiten. Die Luftverkehrswirtschaft unterstützt die dort laufenden Bestrebungen zur Schaffung eines marktbasiereten Instruments mit weltweiter Gültigkeit nachdrücklich.

August 2013