

3. Bedarfsgerechte Betriebszeiten an den Luftfracht-Drehkreuzen

Stand: 26. Mai 2025

Zusammenfassung

- Luftfracht wird rund um die Uhr abgewickelt. Wettbewerbsfähige Betriebszeiten sind daher entscheidend. Viele Flughäfen im Ausland kennen kein Nachtflugverbot.
- Der Status Quo bei den Betriebszeiten der deutschen Flughäfen ist langfristig zu sichern.
- Auch die Öffnungszeiten der lokalen Behörden sollten sich an diesem Bedarf orientieren.

Die Luftfracht ist im besonderen Maße auf den Betrieb in der Nacht oder in den Randstunden der Betriebszeiten der Flughäfen angewiesen, da dies den Produktionsabläufen der exportorientierten deutschen Wirtschaft entspricht: Tagsüber wird produziert, versendet in der Nacht. So erreichen Waren wie dringend benötigte Bau- oder Ersatzteile bereits am nächsten Tag ihre Empfänger auf dem Weltmarkt – oder andere globale Produktionsorte zur Weiterverarbeitung. Flexible und international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sind daher ein bedeutender Standortfaktor. Der Status quo bei den Betriebszeiten der deutschen Frachtflughäfen ist langfristig zu sichern.

Da die Abwicklung der Luftfracht an den Flughäfen rund um die Uhr erfolgt, ist es wichtig, dass sich auch die Öffnungszeiten der relevanten Behörden vor Ort an diesem Bedarf orientieren. Dies betrifft unter anderem Zoll-, Veterinär- und Pflanzenschutzämter. Entlastung kann eine zügige Automatisierung und Digitalisierung der Prozesse bieten.

Im Einzelnen

1. Worum geht es?

Globale Lieferketten kennen keine Zeitzonen. Für die Sicherung von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in der exportorientierten deutschen Industrie ist der sogenannte Nachtsprung von großer Bedeutung: Dieser ermöglicht den Versand von Gütern am Ende eines Produktionstages, um diese bereits am nächsten Morgen zum Beispiel in den USA auszuliefern. Dies erfordert einen möglichst weitreichenden Rund-um-die-Uhr-Betrieb an den Frachtflughäfen. In umgekehrter Richtung ermöglicht Luftfracht, dass Güter rechtzeitig zum Produktionshochlauf in Deutschland zur Verfügung stehen oder Online-Bestellungen schnell ihre Empfänger erreichen.

Deutschland hat im internationalen Vergleich sehr restriktive Nachtflugbeschränkungen. Von den großen Frachtflughäfen sind nur drei rund um die Uhr geöffnet, davon verfügen nur Köln/Bonn und Hahn über eine uneingeschränkte 24/7-Betriebsgenehmigung. Am Flughafen Leipzig/Halle darf nachts nur Expressfracht geflogen werden. An den Drehkreuzen Frankfurt und München sind An- und Abflüge in der Kernzeit des Nachtflugverbotes grundsätzlich verboten.

Bestehende Ausnahmeregelungen werden dabei in der Regel sehr restriktiv ausgelegt. So können Verzögerungen in den Randstunden der Betriebszeiten am Abend zum Beispiel durch Wetterereignisse zu Flugverspätungen auf den nächsten Tag führen. Zudem müssen teilweise stark limitierte Slot-Paare bei Flügen über viele Zeitzonen hinweg zu den Betriebszeiten der Flughäfen passen.

Demgegenüber gibt es an konkurrierenden Luftfracht-Hubs in Nachbarländern wie Mailand-Malpensa, Madrid und Lüttich keine vergleichbar scharfen Nachtflugbeschränkungen.

Erst recht gilt dies für prosperierende Flughäfen in Drittstaaten wie in Abu Dhabi, Doha, Dubai und Istanbul. Diese Drehkreuze stehen mit den deutschen und europäischen Standorten im Fracht- als auch im Passagierverkehr im harten Wettbewerb – und werden von den jeweiligen Regierungen im Rahmen ihrer Luftverkehrspolitik stark gefördert.

Da die Abfertigung von Luftfracht unabhängig von eventuell bestehenden Nachtflugbeschränkungen rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche stattfindet, sind die personelle und technische Ausstattung der Behörden vor Ort sowie automatisierte, digitale Verfahren entscheidende Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfrachtstandortes Deutschland. Dies betrifft zum Beispiel den Zoll und tierärztliche Kontrollstellen. Öffnungszeiten müssen zu den Frachtströmen passen, sonst entstehen Rückstände zulasten der deutschen Luftverkehrswirtschaft.

2. Warum verzerrt das den Wettbewerb?

Für den Luftfracht-Standort Deutschland bedeuten die eingeschränkten Betriebszeiten an den großen Drehkreuzen einen Wettbewerbsnachteil gegenüber übrigen EU-Ländern und Drittstaaten. Dies führt unter anderem zu Ineffizienzen aufgrund einer eingeschränkten Einsatzplanung der Flotte. Dies ist vergleichbar mit einer Fabrik, die nicht durchgängig produzieren darf.

Wenn deutsche Flughäfen keine wettbewerbsfähigen Betriebszeiten anbieten können, wird Luftfracht zunehmend über ausländische Standorte abgewickelt. Dies hätte unmittelbare Konsequenzen für die exportorientierte deutsche Wirtschaft. Diese ist auf eine engmaschige und möglichst direkte Anbindung an ihre internationalen Märkte angewiesen. Im Falle weiterer Einschränkungen bei den für die Luftfracht relevanten Betriebszeiten würde Deutschland zunehmend gehindert werden, globale Warenströme sicherzustellen und international an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Die weltweite Spitzenposition beim Export mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen wäre gefährdet.

3. Was kann die Politik tun?

Den Status quo bei den Betriebszeiten der deutschen Frachtflughäfen gilt es langfristig zu sichern. Alle Beteiligten sollten Rechts- und Planungssicherheit haben. Wünschenswert ist darüber hinaus eine Flexibilisierung der standortspezifischen Ausnahmeregelungen in Tagesrandzeiten, damit zum Beispiel Wetterereignisse nicht zu unterbrochenen Logistikketten führen.

Für landgebundene Zu- und Abbringerverkehre von Luftfracht mit hoher Dringlichkeit, wie Güter im Interesse der Allgemeinheit – etwa medizinische Geräte, Arzneimittel, Pharmaprodukte, eilige Industriegüter zur Sicherstellung der Just-in-time-Produktion, Ersatzteile sowie leichtverderbliche Waren – bedarf es weiterhin der Ausnahmemöglichkeit im Rahmen der Straßenverkehrsordnung, unter anderem in § 46 Abs. 1 Nr. 7 in Verbindung mit § 30 und § 4 der Ferienreiseverordnung.

Eine ausreichende Personalausstattung der Behörden vor Ort für heutige und künftige Erfordernisse der Luftfracht gewährleistet schnelle Durchlaufzeiten der Luftfrachtsendungen und geringe Rückstände. Entlastung kann dabei eine zügige und umfassende Automatisierung und Digitalisierung der Zollprozesse bringen, die etwa zu weniger manuellen Überprüfungen führt. Ein positiver Ansatz ist hier die Strategie „Zoll 2030“ (*siehe: „4. Einheitliche Umsetzung der EU-Zollstandards“*).



Kontakt

Alexander Klay

Koordinator Luftfracht

alexander.klay@bdl.aero

+49 30 520 077-165

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Haus der Luftfahrt / Friedrichstraße 79 / 10117 Berlin / www.bdl.aero

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.