

Die Fracht braucht keine Nacht

Vorlage für die Pressekonferenz am 24. September 2012

Mythos Luftfracht: schnell, effizient. Mythos Eilbedarf von Luftfracht.

Tatsächlich treten aber zahlreiche Schnittstellen in der Luftfrachtkette auf und einige Tage Dauer für Haus-zu-Haus-Lieferungen.

Die verarbeitende Industrie liefert ihre Ware für den Export **nicht** zum nächsten Flughafen ein. Vielmehr erfolgt eine Konzentration der Einlieferungen mit LKW-Fahrten von Luftfrachtspeditionen auf Frankfurt und München (General Cargo):

Flughafen	Menge in 1000 Tonnen in 2010	Luftfrachttyp
Frankfurt	2307	General Cargo
München	301	General Cargo
Leipzig	663	Express Pakete
Köln	656	Express Pakete
Frankfurt-Hahn	228	General Cargo
Hamburg	27	General Cargo
Hannover	16	General Cargo
Düsseldorf	100	General Cargo
Berlin	27	General Cargo

Luftfrachtumschlag wichtiger Flughäfen in Deutschland 2010

Anlieferung mit LKW-Fahrten aus ganz Europa nach Frankfurt.

Hamburg und Hannover sind zwar Städte mit viel Industrie im Umland, aber wenig Luftfracht, da Luftfracht aus diesen Standorten über Frankfurt eingeliefert wird. Frankfurt als Magnet.

Die gängige Parole „Die Fracht braucht Nacht“ ist von Lufthansa Cargo im Streit um den Flughafen Frankfurt /Main erfunden und von Wirtschaftspolitikern, Verkehrsexperten und IHK-Vertretern ungeprüft übernommen worden. Es handelt sich daher um eine äußerst erfolgreiche Marketingkampagne von LH Cargo. Empirisch belegen lässt sich die These „Die Fracht braucht Nacht“ aber nicht, wie zahlreiche Befragungen der **verladenden Wirtschaft** zeigen.

Befragt wurden Versandleiter und Logistikleiter der verarbeitenden Industrie, da diese die Entscheidungen über den Lieferweg fällen. Die Journalistin Karen Brakebusch hatte für 3Sat nano ein Feature zum Thema Nachtflugbedarf von Luftfracht zusammengestellt, das am 13. März 2012 gesendet wurde. Als besondere Warengruppen, die Eilbedarf besäßen, hatten die Vertreter der Initiative „Die Fracht braucht die Nacht“ lebende Organe und Medikamente in dieser Sendung angeführt. Auf Anfragen bei der verladenden Wirtschaft konnte Frau Brakebusch kein Unternehmen identifizieren, das einen Bedarf an Nachtflügen auswies. Sie befragte folgende Firmen:

- Merck Gruppe, Darmstadt, pharmazeutische Produkte,
- Andreea Noris Zahn AG, Frankfurt, Arzneimittelgroßhändler,
- Deutsche Stiftung Organtransplantation, Frankfurt.

Eine Befragung der verladenden Wirtschaft mit dem Ziel, einen Bedarf für Nachtflüge am Flughafen Frankfurt festzustellen, hatte ich ebenfalls unter Großunternehmen der nordhessischen Wirtschaft auf Anregung von Frau Brakebusch vorgenommen. Von meinem Lehrstuhl für Logistik an der Universität Kassel richtete ich im März 2012 eine Befragung an die Versandleiter von

- Volkswagen Produktionswerk, Baunatal bei Kassel,
- Volkswagen Ersatzteilzentrum, Baunatal bei Kassel (400.000 Positionen von Ersatzteilen, die weltweit versendet werden),
- B.Braun Melsungen, Medizintechnik, Melsungen bei Kassel, und
- SMA, Hersteller von Infrastrukturgeräten für Ökostrom, Kassel.

Als Reaktion auf die Befragung trat das gleiche Ergebnis ein, das bereits auch Frau Brakebusch in Südhessen erzielt hatte: kein Unternehmen konnte identifiziert werden, das einen Bedarf an Nachtflügen auswies. Ergänzend hatte ich die Kasseler Niederlassung der Luftfrachtspedition Schenker und deren Niederlassung in Kelsterbach am Flughafen Frankfurt dahin gehend befragt, ob von dem ab 1. Oktober 2011 geltenden Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt von 23 Uhr bis 5 Uhr Einschränkungen für die Speditionskunden ausgingen. In beiden Fällen wurde dies verneint. Die Ergebnisse dieser empirischen Befragungen stehen im Widerspruch zu den Behauptungen der Initiative „Die Fracht braucht die Nacht“ über einen angeblichen Nachtflugbedarf der exportorientierten deutschen Wirtschaft und zeigen auf, dass diese Initiative lediglich ein Marketing-Instrument von LH Cargo darstellt, ihre in der Nacht abgehenden Frachter zu füllen, die von der Exportwirtschaft eigentlich nicht gebraucht werden.

Ein ähnliches Ergebnis erzielte ich bei der Befragung der Top 20 Firmen der **verarbeitenden Industrie** in Berlin-Brandenburg im Sommer 2012 (ohne Bauindustrie und ohne Grundstoffindustrie). Ausgegangen wurde von der These, dass nur die verarbeitende Industrie ihre Ware für den Export womöglich per Luftfracht ausliefert und als „luftfrachtaffin“ gelten kann, was für die Bauindustrie und die Grundstoffindustrie nicht der Fall ist. Unter den Top 20 (gemäß der Beschäftigung, nach der Liste der IHK der Top 100 Unternehmen in Berlin-Brandenburg) sind nur wenige Unternehmen, die überhaupt einen Bedarf an Luftfrachtlieferungen artikulieren, da unter den Top 20 sich Unternehmen des Fahrzeugbaus befinden (Bombardier, Daimler) und des Schwermaschinenbaus (Siemens Generatoren), die als nicht luftfrachtaffin gelten. Siemens Energy unterhält allerdings seit einem Jahr ein Ersatzteilzentrum bei Ludwigfelde, das luftfrachtaffin sein kann, was aber bisher nicht abschließende geklärt werden konnte. Von den drei großen Pharma-Unternehmen in Berlin – Bayer, Sanofi und Pfizer – unterhalten weder Sanofi noch Pfizer einen Vertrieb oder eine Produktion und haben daher an ihrem Berliner Standort keinen Bedarf an Luftfracht. Die beiden Aufzugsfirmen Otis und Schindler unterhalten in Berlin-Brandenburg nur einen lokalen Vertrieb und Serviceeinrichtungen und besitzen ebenfalls keinen Bedarf an Luftfracht. Damit fallen sechs Firmen von den Top 20 für einen Bedarf an Luftfracht aus.

Von den Top 20 Unternehmen haben bei meiner Umfrage die folgenden keinen Bedarf an Luftfracht am Standort Berlin artikuliert:

- BIOTRONIK
- BMW Werk Berlin
- Bombardier Transportation
- Bosch-Gruppe
- Daimler
- Heidelberger Druckmaschinen
- Jonas&Redmann
- Osram GMBH
- Otis GmbH & Co. OHG
- Pfizer
- Sanofi
- Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH
- ZF Getriebe GmbH Werk Brandenburg

Von den Top 20 Unternehmen haben lediglich sechs einen Bedarf an Luftfracht angemeldet, wobei dieser z.T. über Expressdienste abgewickelt wurde, die an den Berliner Flughäfen nur eine geringe oder gar keine Rolle spielen, da Pakete mit dem LKW über Leipzig oder Köln geroutet werden. Andere Unternehmen überließen den Luftfrachtspediteuren die Auswahl des Flughafens, sodass das Angebot an Frachtraum an den Berliner Flughäfen nicht ausschlaggebend für den Versand war. Lediglich ein Unternehmen fühlte sich eingeschränkt vom derzeit geltenden Nachtflugverbot in Berlin zwischen 0 Uhr und 5 Uhr, da es dann bereits bis 18 Uhr im Flughafen Tegel bzw. Schönefeld einliefern müsse. Diese Einschränkung träfe schätzungsweise zwei bis fünf Mal im Jahr ein.

Die verarbeitende Industrie in Berlin-Brandenburg stellt die wichtigste Quelle von Luftfrachtaufkommen für den Export unter allen anderen Wirtschaftszweigen in Berlin-Brandenburg dar. Daher dominiert deren Einschätzung das Luftfrachtverhalten aller anderen Wirtschaftszweige. Zusammenfassend kann man sagen, dass die verarbeitende Industrie in Berlin-Brandenburg nur einen geringen Bedarf an Luftfrachtversand artikuliert hat und sich mit einer Ausnahme gar nicht vom Nachtflugverbot eingeschränkt fühlt. Die Ausnahme betrifft das Unternehmen pro Jahr aber nur in zwei bis fünf Ereignissen, so dass die Einschränkungen nicht als gravierend eingestuft werden können. Einschränkungen für den täglichen Warenversand sind also im Regelfall nicht vorhanden.

Ich weise noch auf mein Buch hin „Globale Luftfrachtnetzwerke – Laufzeiten und Struktur“, München, 3. erweiterte und verbesserte Auflage, Grin Verlag 2012. (erreichbar unter www.grin.com, E-Book Version und Printversion). Das Buch enthält die Umfragen in Hessen.