

Pressemitteilung

9. Luftfrachttagung des DSLV

Der Luftfrachtstandort Deutschland muss wieder in den Steigflug kommen

Berlin, 20. November 2024. Anlässlich der heutigen 9. Luftfrachttagung des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik am Airport Frankfurt/Main bemängeln Luftfrachtlogistiker zu hohe Standortkosten und fordern entschlossenes politisches Gegensteuern. Trotz sich stabilisierender Luftfrachtmengen bleibt die wirtschaftliche Lage der deutschen Luftfrachtspeditionen weiterhin angespannt. Internationale Krisen, die anhaltend schwache Binnenkonjunktur und der rückläufige Export bremsen die Wachstumsdynamik und verfestigen das niedrige Erlösniveau. Die negative Entwicklung wird begleitet von einem konstanten Frachtabfluss aus deutschen Flughäfen in Richtung EU-Ausland.

Im Vergleich mit den europäischen Nachbarländern zeigt sich, dass die Erholung des Luftfrachtverkehrs in Deutschland seit 2019 spürbar schwächer ausfällt. Mit 3,55 Millionen Tonnen liegt das über deutsche Flughäfen zu über 80 Prozent von Speditionshäusern abgewickelte Luftfrachtaufkommen in den ersten neun Monaten dieses Jahres zwar um 2,1 Prozent über dem Vorjahreswert, aber mit 0,4 Prozent unterhalb des Vor-Covid-Niveaus. Standortnachteile begünstigen den Negativtrend. Eine Mitgliederbefragung des DSLV zu den entscheidenden Standortfaktoren hat die Verlagerung von Fracht zu den EU-Transferflughäfen bestätigt. Die Gründe sind vielfältig:

„Um wieder mehr Fracht über deutsche Flughäfen abwickeln zu können, müssen zunächst Frachtprozesse wie das Groundhandling schneller, zuverlässiger, digitaler und transparenter werden“, betont Timo Stroh, Vorsitzender des DSLV-Luftfrachtausschusses und Mitglied im Erweiterten Präsidium des DSLV mit Blick auf das Zusammenspiel von Flughäfen, Airlines und Abfertigern. Doch es sind vor allem die Rahmenbedingungen, die die Standortentwicklung bremsen. Vor allem die im EU-Vergleich hohe Luftverkehrssteuer sowie steigende Flugsicherungs-, Start- und Landegebühren sind für den Rückzug der Airlines aus deutschen Destinationen verantwortlich. Stroh: „Mehr als die Hälfte der Luftfrachttonnage wird in den Frachträumen von Passagierflugzeugen transportiert. Wenn Passagerverbindungen ins europäische Ausland abwandern, fallen auch Belly-Frachtkapazitäten an deutschen Flughäfen weg.“

Pressekontakt:

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
[linkedin.com/company/spediteure](https://www.linkedin.com/company/spediteure)

Ebenso schwer wiegt immer noch die uneinheitliche Umsetzung der europäischen Luftfrachtsicherheitsstandards in den EU-Mitgliedstaaten. Nach wie vor legt das Luftfahrt-Bundesamt bei der nationalen Umsetzung deutlich restriktivere Maßstäbe an als die Luftsicherheitsbehörden unserer europäischen Nachbarn. Fracht-Kontrollverfahren wie das Remote Explosives Scent Tracing (REST) werden in Frankreich und in den Niederlanden im Einklang mit EU-Recht angewendet, wogegen gleichwertige Verfahren in Deutschland nicht zugelassen sind. „Dies belastet die Abfertigungsprozesse zusätzlich, erzeugt jedoch kein Mehr an Sicherheit“, kritisiert Stroh. „Darunter leidet auch die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Speditionshäuser im europäischen Vergleich und Luftfracht wandert anteilig an ausländische Flughäfen ab.“

Dennoch erwartet die Betreibergesellschaft Fraport für den Frankfurter Flughafen perspektivisch steigende Luftfrachttonnagen. Hierauf soll mit dem Ausbau der Umschlagkapazität im Rahmen des Masterplan Cargohub reagiert werden, kündigt Dr. Pierre Dominique Prümm, Fraport-Vorstand Aviation und Infrastruktur an. Danach soll in der CargoCity Süd bis 2040 ein Tonnageplus von 50 Prozent umgeschlagen werden können. Begleitet werden soll die Entwicklung vom Forschungsprojekt Digitales Testfeld Air Cargo (DTAC), mit dem die Effizienz und Leistungsfähigkeit der Transportkette Luftfracht optimiert werden soll. Das Projekt wurde bis August 2026 verlängert und wird mit insgesamt 13,7 Millionen Euro gefördert. Ausgeführt wird das Projekt vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), dessen Abteilungsleiter Luftverkehrslogistik, Harald Sieke, das Projekt als „Treiber des technologischen Wissensvorsprungs in der Luftfracht“ bezeichnet.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024). Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.