

Aktionsplan Luftfracht

Sechs Handlungsfelder zur Stärkung des Luftfrachtstandortes Deutschland

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

14. Juli 2022

Die Luftfracht ist ein starkes Glied internationaler Lieferketten. Obwohl nur ein geringer Anteil des gesamtmodalen Transportaufkommens mit Flugzeugen transportiert wird, beträgt der wertmäßige Anteil der Luftfrachtsendungen am gesamten deutschen Außenhandelswert etwa 30 Prozent. Insbesondere auf internationalen Destinationen werden neben zeitkritischen Gütern wie Medizinprodukten, verderblichen Waren und Ersatzteilen, auch hochwertige Investitions- und Verbrauchsgüter sowie Halb- und Fertigerzeugnisse transportiert. Mit der weltweiten Nachfrage nach Luftfrachtdienstleistungen steigen die qualitativen und logistischen Anforderungen sowie die regulativen Sicherheitsanforderungen an das Produkt Luftfracht.

Bei der Gestaltung der Beschaffungs-, Absatz- und Entsorgungsketten üben vor allem Speditionen zentrale Organisations- und Entscheidungsfunktionen aus – sie organisieren und steuern im Auftrag von Industrie und Handel internationale Lieferketten und befrachten Airlines. Die Palette logistischer Leistungen deutscher Luftfrachtspeditionen wird zunehmend in die globalen Beschaffungs- und Absatzprozesse von Industrie und Handel, insbesondere in den Sektoren Automotive und Consumer Electronics, integriert. Speditionen versenden rund 98 Prozent des Luftfrachtexports und wickeln 80 Prozent der auf dem Luftweg nach Deutschland importierten Güter ab. Auftraggeber von Luftfrachttransporten sind somit überwiegend Speditionen.

Infolge der andauernden Krisensituation bleibt die Marktsituation im Luftfrachtverkehr weiter angespannt. Durch die Sperrung des russischen Luftraums für EU-Fluggesellschaften ist die Luftfracht von allen internationalen Verkehrsträgern bislang am härtesten von den indirekten Folgen des Ukraine-Kriegs getroffen. Das Umfliegen des russischen Luftraums auf südlicheren Routen von und nach Fernost führt zu Laufzeitverlängerungen und höherem Flugkraftstoffverbrauch bei reduzierten Ladungsgewichten. Dadurch sind die weltweiten Luftfrachtkapazitäten um bis zu 20 Prozent eingeschränkt. Bereits während der Hochphasen der Covid-Pandemie führte die weitgehende Stilllegung der Passagierflugzeugflotten, in denen i rund die Hälfte der weltweiten Luftfrachttonnage als Beiladefracht (Bellyfracht) befördert wird, zu Frachtraumverlust, der heute noch immer nicht in vollem Umfang zur Verfügung steht.

Die hohe Organisationskompetenz der Spedition und ihre enge Kooperation mit Airlines hat die Versorgung wichtiger Industriezweige mit produktionsrelevanter, hochwertiger und zeitkritischer Ware dennoch sicherstellen können. Die Aufrechterhaltung der Lieferketten muss aber durch politische Rahmenbedingungen flankiert werden, die deutsche Unternehmen nicht benachteiligen.

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik hat sechs Handlungsfelder identifiziert, deren Umsetzung dazu beitragen soll, die Marktstellung deutscher Luftfrachtlogistiker im europäischen Wettbewerb nachhaltig zu stärken.

Luftfrachtsicherheit prozessorientiert umsetzen – Kontrollverfahren erweitern

Die konsequente und lückenlose Einhaltung der hohen gesetzlichen Anforderungen zur Luftfrachtsicherheit durch sämtliche Lieferkettenakteure ist von immanenter Bedeutung. Die Implementierung des diesbezüglichen europäischen Rechtsrahmens in die Prozesse der Luftfrachtlogistik ist – auch im Zusammenwirken der einzelnen Lieferkettenglieder – gleichwohl administrativ und operativ aufwendig sowie kostenintensiv. Für die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Speditionen und Flughäfen ist deshalb entscheidend, dass die EU-Luftsicherheitsvorschriften in Deutschland nicht restriktiver umgesetzt werden als an anderen europäischen Luftfrachtstandorten. Dies ist heute nicht der Fall!

So weicht die Auslegung der *EU-Durchführungsverordnung 2015/1998 vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit* durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) seit Jahren erheblich von der deutlich prozessorientierteren Interpretation der EU-Vorschriften durch die Luftsicherheitsbehörden anderer EU-Mitgliedstaaten ab. Die Aufhebung des bis 2019 geltenden Sonderkontrollverfahrens hat dazu geführt, dass Luftfrachtsendungen mit hoher physikalischer Dichte, wie bestimmte Granulate oder Flüssigkeiten, allein zu Kontrollzwecken an benachbarte europäische Flughäfen wie Amsterdam, Lüttich oder Straßburg verbracht werden müssen. Diese Güter könnten nämlich sonst nicht auf dem Luftweg befördert werden, da sie mit den in Deutschland zugelassenen Kontrollverfahren nicht „sicher gemacht“ werden können. An benachbarten EU-Flughäfen stehen hingegen – offensichtlich in Übereinstimmung mit EU-Recht – für solche Güter geeignete Kontrollverfahren zur Verfügung. Paradoxiertweise wird ein im EU-Ausland erteilter Sicherheitsstatus von deutschen Behörden anerkannt.

Damit Luftfracht nicht allein aufgrund einer weniger restriktiven Kontrollinfrastruktur ins EU-Ausland abwandert, müssen gleichwertige Kontrollverfahren auch in Deutschland zugelassen und etabliert werden.

Unsere Forderung: Die Bundesregierung muss sich für eine zügige Zulassung neuer, prozessorientierter Kontrollverfahren für Luftfracht in Deutschland einsetzen und die Kooperation des BMDV und des LBA mit Flughäfen und der Luftfrachtlogistik bei der Erprobung, Realisierung und Umsetzung dieser zusätzlichen Verfahren stärken.

Sonn- und Feiertagsfahrverbote flexibilisieren – Luftfrachttransporte ausnehmen

Frachtflugpläne der Airlines sind regelmäßig auf ein sehr hohes Sendungsvolumen (Exportgüter-Peak) am Ende einer Arbeitswoche als Ergebnis der Industrieproduktion abgestimmt. Auch das Importvolumen aus dem asiatischen Raum ballt sich auf deutschen Flughäfen zum Ende einer jeden Arbeitswoche. Um eilbedürftige Sendungen und verderbliche Waren ohne Zeitverzug in die Luftfrachtkette einspeisen zu können, müssen auch vor- und nachgelagerte Transporte auf der Straße zu und von den Flughäfen mit den Flugplänen synchronisiert wer-

den. Entscheidend für reibungslose Schnittstellenprozesse der Luftfrachtlogistik sind deshalb planbare Anliefer- und Abholverkehre auf der Straße zu/von Flughäfen auch an Sonn- und Feiertagen.

Derzeit verfahren die Straßenverkehrsbehörden bei der Genehmigung von Einzelausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot für auf der Straße beförderte Luftfrachtsendungen regional uneinheitlich, sodass für die Luftfrachtlogistik wenig Planungssicherheit besteht. Insbesondere Straßenverkehrsbehörden im Rhein-Main-Gebiet verfahren hier äußerst restriktiv, sodass eine an die Airline-Flugpläne angepasste Anlieferung und Abholung von Luftfrachtsendungen auf der Straße deutlich erschwert wird. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Frachtdrehkreuzes FRA wird dadurch zusätzlich beschränkt.

Unsere Forderung: Um den Flaschenhals in multimodalen Transportvorgängen aufzulösen, müssen der Luftfracht vor- und nachgelagerte Straßenbeförderungen (Zu- und Ablaufverkehre zu/von Flughäfen) den einer Schienen- oder Wasserstraßenbeförderung vor- und nachgelagerten Straßenbeförderungen (Kombinierter Güterverkehr) gleichgestellt und als allgemeine Ausnahme vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot in § 30 Abs. 3 StVO aufgenommen werden.

Fachkräftemangel – Integrationshemmnisse zügig abbauen

Die Speditions- und Logistikbranche ist zur Sicherstellung globaler Lieferkettenprozesse in volatilen Märkten entscheidend auf qualifiziertes Personal bei Transport, Umschlag und Lagerung angewiesen. Nach einer Befragung des ifo Instituts sehen sich fast 60 Prozent der Speditions- und Logistikunternehmen durch den Fachkräftemangel in ihrer Geschäftstätigkeit massiv gebremst.

Allein der Mangel an qualifizierten Berufskraftfahrern, der sich in Deutschland inzwischen auf bis zu 80.000 offene Stellen summiert hat, wirkt sich auch negativ auf Luftfrachtlieferketten aus. Nach aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes waren im Jahr 2021 35 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Lkw-Fahrer 55 Jahre und älter, wogegen die Zahl der Berufseinsteiger unter 25 Jahren mit 3 Prozent gering ist. Setzt sich dieser Trend fort, fehlen jedes Jahr weitere 10.000 bis 15.000 Fahrer. Ebenso fehlen in Speditionen und an Flughäfen Mitarbeiter für die Abwicklung des physischen Warenflusses in Logistikzentren und Terminals, beim Umschlag und Vorfeldtransport der Luftfracht. Eine zügige Flexibilisierung der Rahmenbedingungen zur schnelleren Integration von Migranten kann dazu beitragen, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Der Einsatz ausländischer Zeitarbeitskräfte an deutschen Flughäfen kann kurzfristig nur dann für Entlastung sorgen, wenn die als Arbeitsvoraussetzung erforderliche luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) gestrafft und beschleunigt wird. Insbesondere bei Arbeitnehmern mit Wohnsitzen im Ausland während der letzten fünf Jahre dauert die behördliche Überprüfung von Beschäftigungsverhältnissen, Aus- und Weiterbildungen und jeglicher über 28 Tage hinausgehender Lücken im Lebenslauf erfahrungsgemäß mehrere Monate.

Unsere Forderung: Arbeitsmarktpolitische Maßnahmen zur Bekämpfung des allgemeinen Fachkräftemangels müssen auch an den Bedarfen der Logistik ausgerichtet werden. Bürokratische Integrationshemmnisse für qualifizierte und teilqualifizierte ausländische Fachkräfte auch aus Drittstaaten müssen z. B. durch vereinfachte Anerkennung in Drittstaaten erworbener Führerscheine, Abschlüsse und Qualifikationsnachweise abgebaut werden. Heute langwierige ZÜP-Antragsverfahren müssen beschleunigt und deutlich praxistauglicher gestaltet werden. Die Bundesregierung muss in Abstimmung mit den Ländern für ein zügiges und transparentes Antragsverfahren durch die Landesluftfahrtbehörden sorgen.

Infrastruktur und Handling an den Flughäfen – Prozesse optimieren

Nicht nur durch den Fachkräftemangel, auch durch strukturelle Engpässe und durch Organisationsmängel bei einzelnen Handlingagenten der Airlines entstehen Staus bei der Luftfrachtabfertigung und lange Wartezeiten, vor allem bei Importsendungen. Andauernde Abfertigungsprobleme am Frankfurter Flughafen führten bereits zu einer Verlagerung von Abflügen und zu Umroutungen von Importfracht zu Frachtflughäfen im benachbarten Ausland wie Maastricht und Basel-Mühlhausen-Freiburg. Hierdurch entstehen negative Effekte auf anschließende logistische Prozessketten.

Um Flüge für transkontinentale Destinationen auszulasten, wird auch Exportfracht per Lkw von Frankfurt/Main zu ausländischen Flughäfen befördert. Solche ineffizienten Abfertigungsprozesse verfestigen den Standortnachteil sowohl für deutsche Speditionshäuser als auch für die Luftfrachtkunden aus der verladenden Wirtschaft.

Unsere Forderung: Flughafenbetreiber und Handling-Agenten müssen ihre Abfertigungsprozesse nachhaltig optimieren, um den Luftfrachtstandort Deutschland nicht zusätzlich zu gefährden.

CO₂-neutrale Luftfracht – Nachhaltige Kraftstoffe fördern

Neben der Erfüllung logistischer Qualitätsanforderungen zählt zunehmend auch der Klimaschutz zu den Erwartungen der Luftfrachtkunden aus Industrie und Handel. Für einen CO₂-neutralen Flugbetrieb ist insbesondere der Einsatz ökologisch nachhaltiger Kraftstoffe erforderlich. Deren Markthochlauf muss durch international, mindestens aber europäisch verbindliche Regelungen und Anreizprogramme beschleunigt werden.

Die Politik muss in Zusammenarbeit mit den Akteuren der Luftfracht-Lieferkette ein Instrumentarium schaffen, das die steigende Güternachfrage in Einklang mit einer höheren Klimaeffizienz des Luftverkehrs bringen kann. Dazu kann auch die Revision der Europäischen Erneuerbaren-Energie-Richtlinie (RED II) entscheidend beitragen, indem sichergestellt wird, dass sich die erheblichen Mehrkosten für die Beimischung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) gleichmäßig auf die europäische Luftfrachtbranche verteilen.

Die derzeit auf dem globalen Markt verfügbare Menge an SAF reicht aber nicht annähernd aus, um große Mengen im Flugbetrieb einzusetzen. Nach Angaben des Weltluftfahrtverbandes IATA benötigt die Luftverkehrsbranche bis 2030 etwa 30 Mrd. Liter SAF. Im Jahr 2050 wäre eine jährliche Produktionskapazität von 449 Mrd. Litern erforderlich. Zum Vergleich: 2021 waren erst 125 Mio. Liter SAF verfügbar.

Unsere Forderung: Die Produktionskapazitäten für ökologisch nachhaltige Flugkraftstoffe zu international konkurrenzfähigen Preisen müssen in Deutschland durch staatliche Anreize gefördert werden, um den Markthochlauf und damit die Verfügbarkeit von SAF voranzutreiben.

Single European Sky – Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftverkehrsraums vorantreiben

Mit der Vollendung des einheitlichen europäischen Luftverkehrsraums, dem Single European Sky, könnte eine spürbare ökonomische und ökologische Effizienzsteigerung im europäischen Luftverkehr erreicht werden. Die Verhandlungen darüber sind jedoch seit Jahren festgefahren; die Positionen von EU-Kommission, Parlament und Rat liegen immer noch weit auseinander. Die derzeit zersplitterte Struktur mit 36 nationalen Flugverkehrsmanagementstellen führt zu längeren Flugrouten, erheblichen Zeitverlusten und nicht zuletzt höheren CO₂-Emissionen. Durch eine optimierte Flugverkehrsführung ließen sich Umwege in der Luft reduzieren und der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen senken.

Unsere Forderung: Die Bundesregierung muss sich für weitere Fortschritte bei der Umsetzung des Single European Sky als Beitrag zum Klimaschutz, zur Effizienzsteigerung begrenzter Luftfrachtkapazitäten und knapper Luftraummanagementressourcen einsetzen.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 595.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 114 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2021).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV 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.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.