

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp
Logistik Consulting Berlin
Phone 0177- 628 3325
Web: www.vahrenkamp.org
E-Mail: Vahrenkamp@gmx.net



Sind Nachtflüge für Fracht an Berliner Flughäfen erforderlich?

Vorlage für die Flughafenkonferenz am 14. Juni 2014

1. Einleitung

Der Markt für Luftfrachttransporte gliedert sich in die verschiedenen Segmente: Generell Cargo (zumeist verpackt in einfachen Paketen), Expressdienste (Paketdienste), Spezialtransporte (zum Beispiel Transport von Rennpferden). Zumeist werden diese Transporte auf regulären Linienmaschinen, die nach einem Flugplan fliegen, abgewickelt sowohl als Beiladung in Passagierflugzeugen wie auch als Transporte mit Nurfracht-Flugzeugen (im Folgenden „Nurfrachter“ genannt). Darüber hinaus gibt es noch Lufttransporte im Charterverkehr, die aber quantitativ kaum ins Gewicht fallen und hier nicht behandelt werden sollen. Ich konzentriere mich hier auf den Transport von General Cargo und diskutiere Expressdienste nur am Rande. Normalerweise sind Frachtmaschinen Großraumflugzeuge. Diese werden ausschließlich im Verkehr zwischen je zwei globalen Hubs, die auf verschiedenen Kontinenten liegen, eingesetzt, so zum Beispiel auf der Relation Frankfurt am Main nach Chicago. Für die innereuropäischen Verkehre nutzen die Expressdienste aber auch kleinere Frachtmaschinen wie die ATR 41 oder die ATR 71. So verläuft eine Linie von UPS von Berlin über Köln nach Paris. Die genannte Konzentration der großen Frachtmaschinen auf den Verkehr zwischen je zwei Hubs bedeutet, dass für Berlin so lange keine großen Nurfrachtmaschinen eingesetzt werden, wie die bzw. der Berliner Flughafen sich noch nicht zu einem bedeutenden internationalen Hub hat entwickeln können.

(2) Die Besonderheiten des Lufttransports

Neben dieser Besonderheit, dass Nurfrachterverkehre sich auf zwei große Hubs auf zwei Kontinenten beziehen, zeichnet sich der Lufttransport von Gütern durch die zweite Besonderheit aus, dass der Lufttransport innerhalb von Europa (EU) eher marginal ist. Vielmehr werden Transporte in Europa vornehmlich über LKW-Netzwerke abgewickelt. Der Grund für die geringe Bedeutung von innereuropäischen Cargo-Luftverkehr liegt darin, dass erstens zwischen den Hauptwirtschaftszentren London, Paris, Köln, Frankfurt am Main und Mailand die mittleren Entfernungen nicht besonders groß sind und zum zweiten bei der Abwicklung von Lufttransport sehr viele Schnittstellen anfallen, die zu Verzögerungen führen und den Prozess auch verteuern. So ist der innereuropäische Lufttransport doppelt so teuer wie ein LKW-Transport. Anders sieht das bei inländischen Lufttransporten aus in Ländern mit sehr großer territorialer Ausdehnung, wie Australien, China, Russland, USA und Brasilien. Die Expressdienste unterhalten ein Europa-Netzwerk an Flugverbindungen mit Nurfrachtern, das aber zum Teil aus bloß kleinen Maschinen, wie ATR 71, besteht.

(3) Schlussfolgerungen für den Lufttransport auf Berliner Flughäfen:

Die genannten Ausführungen implizieren, dass von Berliner Flughäfen, die keine großen Hubs darstellen, keine großen Nurfrachter ausgehen oder eintreffen und zum zweiten, dass die Luftfracht, die von Passagierflugzeugen als Beiladung aufgenommen wird, sich ausschließlich oder weitgehend auf interkontinentale Verbindungen bezieht, nicht aber auf innereuropäische Relationen. Man kann nun den Flugplan der Berliner Flughäfen danach durchgehen, welche interkontinentalen Relationen angeboten werden, um festzustellen, wie das Angebot an Luftfrachtkapazität der Berliner Flughäfen aussieht. Man wird dabei feststellen, dass dieses Angebot nicht besonders groß ist. Wie wird dann aber die Nachfrage der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaft nach Luftfracht Transporte befriedigt?

(4) Dominanz der Luftfracht als LKW-Transporte

Wie eine Umfrage des Verfassers bei Berliner Speditionen im Jahre 2012 ergab, wird ein großer Teil (80 % bis 95 %) des Luftfrachtaufkommens aus dem Raum Berlin-Brandenburg von Berlin aus per Lkw an die im Westen liegenden großen Abfertigungsstationen von Luftfracht gefahren. Dieses sind vor allem Frankfurt am Main, aber auch Luxemburg (hier befindet sich der Sitz der Luftfracht-Firma Cargolux). Die Dominanz des Flughafens Frankfurt am Main in der Luftfrachtabfertigung spielt nicht alleine im Raum Berlin-Brandenburg eine Rolle, sondern ist ein bundesweites Phänomen, das auch für den Großraum Hamburg (Sitz vieler Industrie- und Handelsunternehmen) und für den Großraum Hannover (Sitz vieler Industrie- und Handelsunternehmen insbesondere der zahlreichen Produktionsstandorte von Volkswagen und deren Zulieferer) beobachtet werden kann. Obwohl diese Großräume eine hohen Industriebesatz aufweisen, wird nicht direkt von deren Flughäfen die Luftfracht abgeflogen, sondern per LKW nach Frankfurt am Main unter Inkaufnahme von vielen LKW-Fahrtstunden und hohen Kosten für den LKW-Transport gefahren.

Der Flughafen Hannover ist insofern besonders interessant, als dessen Luftfrachtaufkommen nur einen geringen Umfang von 10.000 bis 20.000 t im Jahr aufweist, obwohl der Flughafen Hannover

eine unbeschränkte Freigabe für Flüge in der Nacht aufweist. Am Flughafen Hannover lässt sich nachweisen, dass kein Zusammenhang bestehen muss zwischen der Freigabe von Flügen in der Nacht und einem hohen Aufkommen an Luftfracht.

Die LKW-Transporte von Luftfrachtgütern von Berlin nach Frankfurt am Main gehen in zwei Formen vor sich:

Zum einen kann eine Luftfrachtsendung an der Luftfrachtabfertigung am BER (die bereits in Betrieb ist) als Luftfracht angenommen und „abgefertigt“ werden: Hier durchläuft die Fracht Sicherheits- und Zollprozeduren, und es erfolgt einer Zuordnung auf die Flugnummer eines Flugzeug (Passagier- oder Nurfrahter) und die Ausstellung eines Luftfrachtbriefes. Die Luftfracht kann als Einzel- oder Sammelladung (auf einer Luftfrachtpalette) abgefertigt werden. Wenn die Luftfracht abgefertigt ist, wird sie als „Luftfracht“ unter einem Luftfrachtbrief mit dem LKW zum Flughafen Frankfurt am Main gefahren und kann dort unmittelbar für die Beladung bereit gestellt werden, ohne die vorhergehenden Prozeduren noch einmal durchlaufen zu müssen. Eine Einzelsendung muss allerdings in Frankfurt am Main noch auf eine Luftfrachtpalette aufgebaut werden. Zum zweiten kann die Luftfrachtsendung auch als gewöhnliche Speditionssendung mit einem LKW zum Flughafen Frankfurt am Main gefahren werden, und sie wird dort als Luftfracht vereinnahmt.

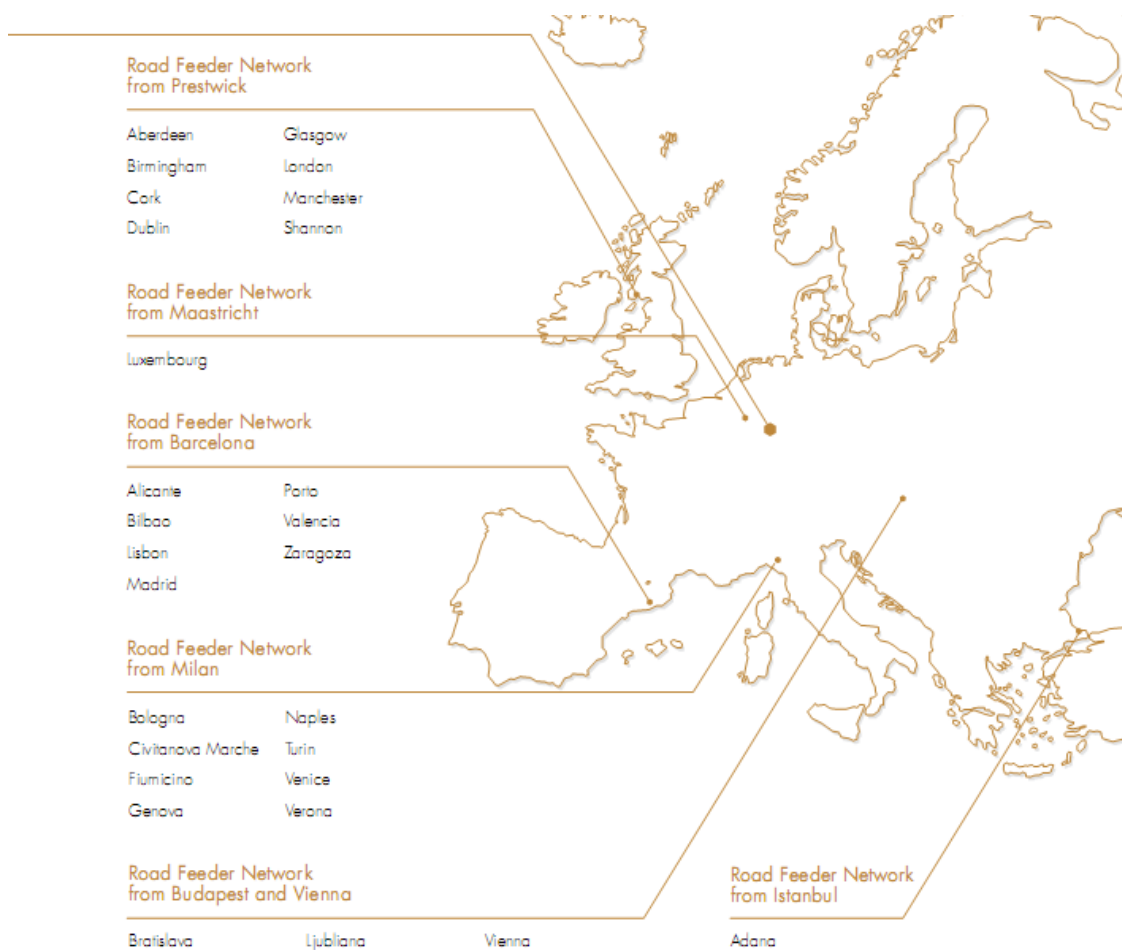
(5) Die langwierigen Prozessketten der Luftfracht.

Die gemachten Ausführungen lassen deutlich werden, dass Luftfracht, bevor sie tatsächlich mit einem Flugzeug abgeflogen wird, sowohl zeitaufwendige Prozeduren bei der Abfertigung durchlaufen muss als auch viele Stunden an LKW-Transporten im Normalfall hinter sich hat. Die populäre Vorstellung ist irrig, dass ein Unternehmen, das nahe einem Flughafen angesiedelt ist, kurzfristig und umstandslos eine Sendung am dortigen Flughafen als Lufttransport kann abfliegen lassen.

Die Lufthansa Cargo gibt auf ihrer Webseite die Dimensionen des LKW-Netzes (Road-Feeder-LKW-Verkehre – RFS) an, mit dem sie europaweit Fracht am Flughafen Frankfurt am Main konzentriert: 65.000 planmäßigen Fahrten von Road Feedern pro Jahr in Europa mit folgenden Eigenschaften:

- planmäßige Fahrten zu rund 110 Stationen.
- hochfrequente Bedienung aller Industriezentren in Westeuropa.
- Nummer Eins zu Zielen in Osteuropa.
- zentrale RFS Drehscheibe in FRA, ergänzt durch MUC und VIE.
- Monitoring und Einteilung der RFS-Fahrten rund um die Uhr.
- definierte Dienste vom Flughafen ans Werk (cd.solutions).
- Spezialausrüstung im Einsatz (Thermo, Überbreite, etc.).
- Verwendung von Luftfrachtbrief und Manifest.
- veröffentlicht im LH Reservierungssystem.
- Verwendung von LH Flugnummer.
- Messung der Pünktlichkeit.

Genau so weist Frachtgesellschaft Cargolux mit Sitz in Luxemburg auf ihrer Webseite ein europaweites LKW-Netz mit Zentrum Luxemburg auf, das sogar bis Istanbul reicht. Die folgende Abbildung zeigt das LKW-Netz von Cargolux auf.



Auch Luftfrachtspeditionen unterhalten große LKW-Netze, um Fracht auf dem Knoten Frankfurt am Main zulaufen zu lassen. Die folgende Abbildung zeigt das LKW-Netz der Luftfrachtspedition Schenker, wobei die roten Linien einen Transport innerhalb von 24h bedeuten, die blauen Linien einen von 48h.¹

¹ Vortrag von Gunnar Scholz von Schenker Güstrow auf dem Logistiktag in Rostock-Laage am 12. Mai 2014.



Diese riesigen Lkw-Netzwerke dienen dazu, die großen Nurfrachter auszulasten. Nur wenn diese einen gewissen Füllungsgrad erreichen, kann der Betrieb dieser Nurfrachter rentabel werden.

Die Prozessketten in der Luftfracht verlangsamen sich, wenn Road-Feeder-LKW-Verkehre (RFS) bereits abgefertigte Luftfrachtensendungen von einem Flughafen zu einem anderen bringen, von wo aus die Langstrecke mit einem Flugzeug startet. Lufthansa Cargo hat den Flughafen Frankfurt am Main zu einem Frachtzentrum ausgebaut. Von dort aus starten aber auch zahlreiche RFS-LKW mit bereits auf dem Flughafen Frankfurt am Main abgefertigter Luftfracht zum Flughafen München. Beispielsweise für die Woche vom 5. bis 11. April 2012 weist der Flugplan von Lufthansa Cargo für die Destination Singapur insgesamt 40 Verbindungen ab Fraport aus, davon aber 15 mit RFS-LKW über München.² Damit enthalten mehr als Drittel aller Relationen von Frankfurt am Main nach Singapur slow Anteile mit RFS-LKW. Während der Direktflug von Frankfurt am Main nach Singapur eine Flugdauer von 12 Stunden und 15 Minuten aufweist (LH 778 am 5. April 2012), benötigen die Relationen mit dem slow Abschnitt Frankfurt a.M.-München 24 bis knapp 33 Stunden (LH 7248S und LH 790), also doppelt so lange oder mehr. In gleicher Weise enthalten in der als Beispiel herausgegriffenen Woche vom 5. bis 11. April 2012 die Relationen von Frankfurt am Main nach Hongkong, Peking, Shanghai, Tokyo, Seoul, Dubai, Chicago und Sao Paulo slow Anteile mit RFS-LKW nach München.

² Richard Vahrenkamp: Globale Luftfrachtnetzwerke – Laufzeiten und Struktur, Neuauflage, Diplomica Verlag, Hamburg, 2014, S. 62.

Schlußfolgerung: Die langwierigen Prozessketten in der Luftfracht zeigen auf, dass kein wirklicher Eilbedarf bei General Cargo besteht, der Nachtflüge rechtfertigen könnte. Schnellere Prozessketten weist allein die Expressfracht auf, die aber bloß einen Anteil von 10 bis 15% am Gesamtgewicht von per Luftfracht versandter Ware aufweist.

(6) Die Beiladung auf Passagiermaschinen

Bei den Passagiermaschinen bleibt offen, ob die Beiladung von Fracht einen Deckungsbeitrag leistet, der den Betrieb dieser Passagiermaschinen rentabel macht, oder ob umgekehrt der Betrieb der Passagiermaschinen die Beiladung subventioniert.

Eigene Airlines werden weltweit von den jeweiligen Staaten als Prestigeangelegenheit betrachtet, welche deren staatliche Souveränität repräsentieren („Flag Carrier“), und genießen daher hohe staatliche Subventionen, die aber Marktaustritte wegen Überkapazitäten verhindern.³ Wegen dieser Subventionen gibt es auf den Hauptstrecken (Europa-Asien oder Europa-USA) ein großes Angebot an Linien und Sitzplätzen, welche zu niedrigen Ticketpreisen führen. Dieses große Angebot an Passagiermaschinen führt auch zu niedrigen Frachtraten für Beiladungen von ca. zwei Dollar pro Kilogramm für eine Fracht von z.B. Shanghai nach Frankfurt am Main. Anders ist die Situation in Nebenstrecken. So sind die Ticketpreise von Südamerika in die USA extrem hoch, vor allem aus Ländern mit niedrigem BIP pro Kopf. Dort ist auch der Transport von Beiladungen teuer.

(7) Zur behaupteten besonderen Eilbedürftigkeit von Luftfracht

Von der Verkehrslobby, so zum Beispiel vom Deutschen Verkehrsforum, wird immer wieder die Bedeutung von Nachtflügen für die deutsche Exportwirtschaft hervorgehoben.⁴ Diese allgemeine Aussage erscheint zunächst plausibel zu sein und wird auch von vielen Wirtschaftspolitikern und Vertretern der Industrie- und Handelskammern gerne aufgenommen. Um die Nutzung der Nachtstunden für einen Frachterflugbetrieb am Flughafen Frankfurt am Main politisch abzusichern, hatte LH Cargo im Jahre 2010 sogar eine Initiative „Die Fracht braucht die Nacht“ gegründet, die hervorhebt, dass die exportierende Wirtschaft die Flugverbindungen über Nacht benötigt.

³ In Deutschland z.B. die Befreiung der Airlines und der Flugzeugwartung von der Umsatzsteuer. Die Allitalia erhielt Subventionen des italienischen Staates. Das Geld der Herrscherfamilien der Emirate fließt in Beteiligungen an Airlines. Der Konkurschutz unter Chapter 11 in den USA ist eine implizite Subvention, da es den eigentlich notwendigen Marktaustritt verhindert. An dieser Subvention ist das Pentagon interessiert, um Passagiermaschinen für den Kriegsfall zum Soldatentransport vorzuhalten, was z.B. im Irakkrieg der Fall war.

⁴ DVF Newsletter April 2012.

Allerdings sind diese Aussagen immer wieder nur Behauptungen, ohne dass diese mit empirischen Daten unterlegt werden könnten. So hatte bereits das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung am 4. April 2012 zum Planfeststellungsbeschluss zur vierten Landebahn am Flughafen Frankfurt am Main festgestellt, dass das Wirtschaftsministerium des Landes Hessen keinen konkreten Bedarf an Expressflügen in Frankfurt am Main oder einen „standortspezifischen Bedarf“ für Frachtflüge in der Nacht nachweisen konnte (Randnote 271). 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. Eine Befragung der verladenden Wirtschaft mit dem Ziel, einen Bedarf für Nachtflüge am Flughafen Frankfurt am Main festzustellen, hatte der Verfasser ebenfalls unter Großunternehmen der nordhessischen Wirtschaft auf Anregung von Frau Brakebusch vorgenommen. Von seinem Lehrstuhl für Logistik an der Universität Kassel richtete er im Jahre 2012 eine Befragung an die Versandleiter von

- Volkswagen Produktionswerk, Baunatal,
- Volkswagen Ersatzteile, Baunatal,
- B.Braun Melsungen AG, Medizintechnik, Melsungen, 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 der Verfasser die Kasseler Niederlassung der Luftfrachtspedition Schenker und deren Niederlassung in Kelsterbach am Flughafen Frankfurt am Main dahin gehend befragt, ob von dem ab 1. Oktober 2011 geltenden Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt am Main Einschränkungen für die Speditionskunden ausgingen. In beiden Fällen wurde dies verneint.

(8) Zum Nachtflugbedarf der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaft – Ergebnisse einer Befragung im Jahre 2012.

Bei der Befragung ging es darum festzustellen, welchen Bedarf die Berlin-Brandenburgische Wirtschaft an eilbedürftigen Nachtflügen haben könnte. Es ging dabei ausschließlich um den Export von Waren, nicht aber um den Import, der auch per Luftfracht eintreffen kann. Erfahrungsgemäß verhält sich das Luftfracht-Volumen (in Tonnen) von Export zu Import im Verhältnis von zwei zu eins. Der Import von Waren per Luftfracht ist wichtig für Handelsunternehmen, um Spezialgüter importieren, und für die Versorgung mit Ersatzteilen.

Unter allen Wirtschaftszweigen spielt für den Warenexport die Industrie die größte Rolle. Daher soll hier auf die Industrie, und zwar die verarbeitende Industrie (ohne Bauindustrie und ohne Grundstoffindustrie), fokussiert werden. Um den Bedarf an Luftfracht in der verarbeitenden Industrie in Berlin-Brandenburg abzuschätzen, wurde im Sommer 2012 vom Verfasser eine Befragung der Top 20 Un-

ternehmen der verarbeitenden Industrie in Berlin-Brandenburg vorgenommen. 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 aber für die Bauindustrie und die Grundstoffindustrie nicht der Fall ist. Befragt wurden nicht die Unternehmen als Ganze, sondern bloß deren Standorte in Berlin-Brandenburg. Verkürzt wird im Folgenden bloß von Unternehmen gesprochen.

Befragt wurden die Top 20 Unternehmen der verarbeitenden Industrie in Berlin-Brandenburg (gemäß der Beschäftigung, nach der Liste der IHK der Top 100 Unternehmen in Berlin-Brandenburg aus dem Jahre 2010). Die Auswahl auf die Top 20 Unternehmen zu beschränken, erschien insofern als sinnvoll, da diese Unternehmen eine Beschäftigung von 500 Personen und mehr repräsentieren. Unternehmen mit weniger Beschäftigten wurden nicht befragt, sodass nicht auszuschließen ist, dass in diesem Segment ebenfalls Unternehmen mit Luftfrachtbedarf existieren. Das starke Segment in der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaft von Handel und Dienstleistungen wurde ebenfalls nicht befragt, da von der Annahme ausgegangen wurde, dass Unternehmen in diesem Segment keine Güter exportieren.

Die Befragung verlief in zwei Stufen. Zunächst wurden die Logistikverantwortlichen der Unternehmen bzw. deren Versandleiter telefonisch kontaktiert und abgeklärt, ob das Unternehmen überhaupt einen Warenversand per Luftfracht durchführt. War dies der Fall, so wurde in einer zweiten Stufe der Befragung den Verantwortlichen ein Fragebogen zugestellt.

In der ersten Stufe der Befragung stellte sich heraus, dass unter den Top 20 lediglich sieben Unternehmen sind, 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 2011 ein Ersatzteilzentrum bei Ludwigsfelde, das luftfrachtaffin ist. 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 ihren Berliner Standorten 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.

Von den Top 20 Unternehmen haben bei der Umfrage die folgenden 13 keinen Bedarf an Luftfracht am Standort Berlin artikuliert:

- BIOTRONIK
- BMW Werk Berlin
- Bombardier Transportation
- Bosch-Gruppe
- Daimler Transporterwerk Ludwigsfelde
- Heidelberger Druckmaschinen

- Jonas&Redmann
- Osram GMBH
- Otis GmbH & Co. OHG
- Pfizer
- Sanofi
- Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH
- ZF Getriebe GmbH Werk Brandenburg

Von den sieben angeschriebenen Unternehmen sandten die folgenden sechs einen Fragebogen zurück.

- Alstom,
- Bayer,
- Berlin Chemie,
- MTU,
- Schäffler
- Siemens Fossil Energy

Das Unternehmen Rolls-Royce Turbinen in Dahlewitz sandte keine Fragebogen zurück.

Die Auswertung der Fragebögen:

Frage 1) Versenden Sie eilige Güter überwiegend in Paketform über Expressdienste oder übergeben Sie diese als Luftfracht an Luftfrachtspediteure (General Cargo) oder spielt Luftfracht für den Versand Ihrer Güter gar keine Rolle?

Fünf von sechs Unternehmen hatten weit überwiegend (> 95%) General Cargo, ein Unternehmen ausschließlich Expressfracht, die an den Berliner Flughäfen aber nur eine geringe oder gar keine Rolle spielen, da Pakete vornehmlich mit dem LKW über Leipzig oder Köln geroutet werden. Nach Angaben des Logistikleiters von BER, Herrn Jüling, gab es im Expressfrachtbereich im Jahre 2012 folgende Verbindungen auf den Berliner Flughäfen nach Köln, Paris, Liege und Danzig, die aber meistens vor 22 Uhr und nach 6 Uhr abgewickelt werden, mit Ausnahme des UPS-Fluges um 5:35 Uhr:

Flight schedule					
a/l	A/D	dest.	day	time	rem.
FDX	arr	Köln	2-5	07:35	EMB 120 Ramp 1 tags über
	dpt	Paris	1-4	21:45	bis APR 30 nur bis CGN
	dpt	Danzig	2-5	08:15	ab SEP 04, AT4
	arr		1-4	20:55	ab SEP 03
TNT	arr	Liege	2-5	06:05	Bae 146-200 in SXF
	dpt	Danzig	2-5	06:35	
	arr	Danzig	1-4	21:20	
	dpt	Liege	1-4	22:00	
UPS	arr	Köln	1-5	05:35	AT7 parkt in SXF auf Ramp 1 tags über
	dpt		1-5	22:00	

Frage 2) Wie lang sind die Laufzeiten von Haus-zu-Haus Ihrer Luftfrachtsendungen weltweit im Durchschnitt in Tagen (grobe Schätzung genügt)?

Die Angaben der Unternehmen schwankten zwischen 1 und 10 Tagen. Bei Expressfracht wurde 1 bis 3 Tage angegeben.

Frage 3) Hatten Sie geschäftliche Einbußen wegen der Nachtflugverbotes von 23-5 Uhr am Frankfurter Flughafen (Hauptdrehkreuz für Luftfracht) ab 1.10.2011, wodurch manche Luftfrachtsendungen womöglich später bei Ihren Kunden eintreffen?

Fünf Unternehmen verneinten diese Frage. Damit wurden die Aussagen von Lufthansa Cargo zum angeblichen Nachtflugbedarf am Frankfurter Flughafen der exportierenden Wirtschaft von den Unternehmen aus Berlin-Brandenburg nicht unterstützt. Ein sechstes Unternehmen gab an, dass dazu keine Daten vorliegen.

Frage 4) Erwarten Sie geschäftliche Einbußen wegen des geplanten Nachtflugverbotes zwischen 0-5 Uhr am neuen Berliner Flughafen BER?

Fünf von sechs Unternehmen sahen keine geschäftlichen Einbußen wegen des Nachtflugverbots am BER. Dies ist wenig verwunderlich, da ja das Nachtflugverbot von 0 bis 5 Uhr weniger strikt ist als das derzeit geltende von 23:30 bis 5:30 Uhr. Ein Unternehmen sah in wenigen Fällen (zwei bis fünf) im Jahr Einbußen. Auf Nachfragen des Verfassers konkretisierte es diese Fälle als Couriersendungen – also von einem Courier persönlich begleitete Luftfrachtsendungen in der Passagierkabine eines Verkehrsflugzeuges – die aber nicht als typisch für Luftfracht gelten können.

Frage 5) Ist wegen der großen Entfernung zum Luftkreuz Frankfurt der Standort Berlin-Brandenburg nachteilig für eilige Luftfrachtsendungen gegenüber dem Rhein-Main-Gebiet?

Drei von sechs Unternehmen sahen Nachteile wegen längerem Vorlauf und erhöhten Transportkosten. Ein Unternehmen überließ den Luftfrachtspediteuren die Auswahl des Flughafens, sodass das Angebot an Frachtraum an den Berliner Flughäfen nicht ausschlaggebend für den Versand war.

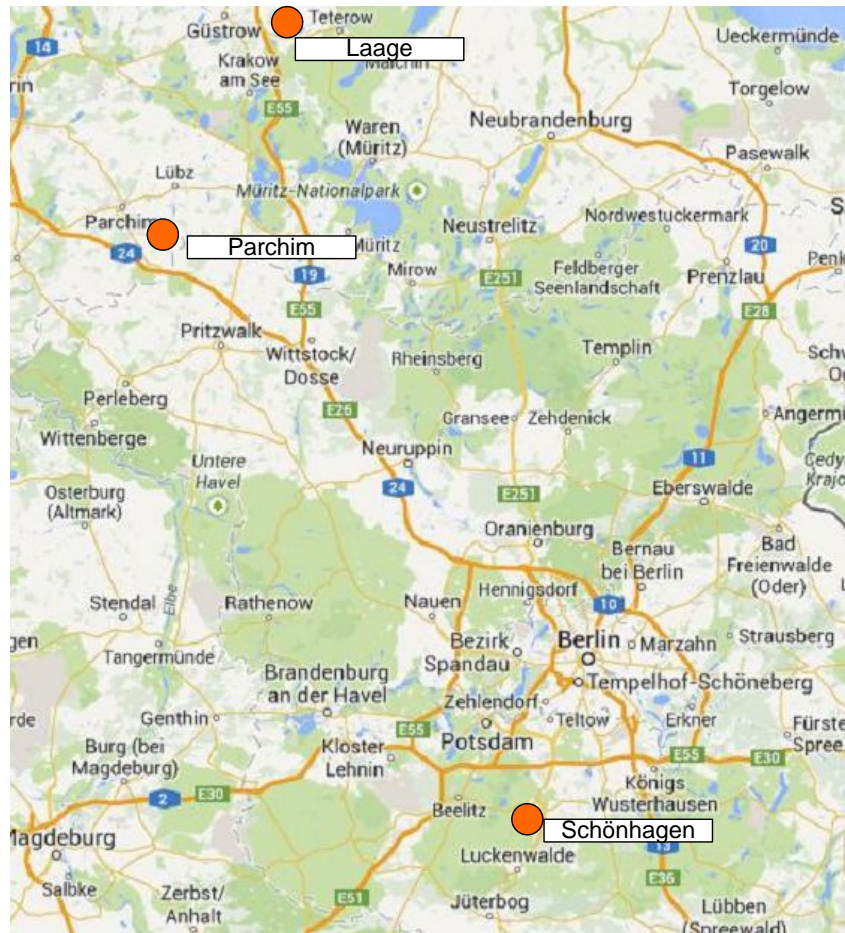
Zusammenfassung der Auswertung:

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 zu einem überraschend kleinen Anteil einen Bedarf an Luftfrachtversand artikuliert hat. Die überwiegende Anzahl der befragten Unternehmen hat sich 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. Die von der Luftfahrtlobby immer wieder vorgebrachte Behauptung, der Nachtflug sei bedeutsam für den Export von Deutschland, wird von der Umfrage nicht gestützt.

(9) Kooperative Ansätze zur Verkehrsverlagerung in Berlin-Brandenburg

Wenn man ein Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr durchsetzen will, entsteht die Frage, wie man mit den bisherigen Flugbewegungen von 22 Uhr bis 24 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr umgehen soll. Ein Ansatzpunkt wäre, diese Flugbewegungen auf Flughäfen in der Nähe vom BER zu verlagern. Dieses kann mit einem Verbund der Flughäfen BER, Rostock-Laage, Parchim und Schönhagen geschehen. Spät eintreffende Maschinen könnten entweder in Rostock-Laage oder in Parchim landen und die Passagiere mit dem Bus nach Berlin gefahren werden. Mit dem Expressdienst UPS können Verhandlungen geführt werden, ob seine Frachtmaschine nicht um 5:35 Uhr auf dem Flughafen Schönhagen landen könnte. Schönhagen verfügt über eine Startbahn von 1500 Metern Länge, wo die ATR 71 landen könnte. Da Schönhagen nicht weiter von Berlin entfernt liegt als Schönefeld, ergibt sich für UPS

kein Nachteil in der Zu- oder Abführungen von Paketen aus Schönhagen. Diese kooperativen Ansätze sind auch konform mit einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Zulässigkeit von Nachtflügen aus dem Jahre 2005 (4C18.03). Das Gericht gibt ein Abwägungsgebot vor, ob andere Flughäfen die angestrebten Nachtverkehre übernehmen könnten (Absatz 2.3). Abwägungsrelevant sind auch die betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernisse des Nachtflugverkehrs.



Neben der erwähnten Flugverbindung von UPS gibt es noch ein Relationspaar Berlin-Stuttgart um 1 Uhr nachts im Auftrag der Deutschen Post AG. Auch diese Flüge können auf die genannten Flughäfen Laage, Parchim oder Schönhagen verlagert werden.

(10) Änderungen im Luftverkehrsrecht

Die Deutsche Post AG und die Expressdienste besitzen nach dem Luftverkehrsrecht Vorrechte von Nachtflügen. Diese Regelungen stammen aus den 1950er Jahre, als der Umfang der Flüge dieser Dienste noch gering war und die Politik den Luftverkehr als eine moderne und neue Technologie fördern wollte – ähnlich zur Atomindustrie. Heute ist die Situation anders. Der Umfang an Nachtflügen ist erheblich. Geprüft werden sollte, ob diese Privilegien noch heute sinnvoll sind und ob nicht ein Verlagerungsgebot von Nachtflügen in dünn besiedelte Gebiete ausgesprochen werden kann.

(11) Entwicklungsaussichten für eine Hub-Funktion am BER

Luftfracht wird auf Berliner Flughäfen bisher als Beiladung in Passagierflugzeugen transportiert. Je mehr Passagierverbindungen von Berlin aus angeboten werden, desto größer wird dann das Angebot an Luftfrachtkapazität. Würde der Berliner Flughafen BER den Rang eines Luftdrehkreuzes erreichen, könnten weltweit sehr viele Ziele mit Berlin verbunden werden. Auch der Transport von Luftfracht-sendungen mit Frachtmaschinen wäre dann möglich, da ein solcher Transport die Drehkreuzfunktion benötigt, um genügend Fracht angeboten zu bekommen. Der Aufbau eines solchen Drehkreuzes erscheint jedoch noch in weiter Ferne, da offen ist, ob Deutschland neben München und Frankfurt am Main noch ein drittes Drehkreuz benötigt und die beiden in Berlin wichtigen Fluglinien, Air Berlin und Lufthansa, derzeit keine großen finanziellen Spielräume für Investitionen in einen Hub besitzen. Andererseits ist die Nachfrage nach Langstrecken-Verbindungen in Berlin bisher noch schwach. Konzernzentralen erzeugen eine derartige Verkehrsnachfrage. Im Unterschied zu München, wo sieben DAX-Konzerne angesiedelt sind, weist Berlin noch keinen auf. Allerdings könnte der Sitz von Bombardier Transportation in Berlin, von wo aus 25.000 Beschäftigte in Europa gesteuert werden, einen derartigen Hot Spot für Langstreckenflüge darstellen. Zur Bewertung des Hubs München ist anzumerken, dass dieser in einem ökonomisch sehr wohlhabenden Umfeld mit dichter Besiedlung liegt, dessen Einzugsbereich bis nach Österreich, in die Schweiz und sogar nach Norditalien reicht. Ein vergleichbares Umfeld fehlt aber in Berlin, so dass eine Hub-Funktion von BER eher unwahrscheinlich bleibt.