

Luftfracht

STANDORT DEUTSCHLAND
STÄRKEN

Für 600 Millionen Euro modernisiert Lufthansa Cargo das Frachtdrehkreuz Frankfurt. Deutschlands exportorientierte Wirtschaft erhält eine innovative und effiziente Luftfrachtdrehscheibe. Zudem investiert Lufthansa Cargo in eine hocheffiziente Flotte. Damit die Luftfracht in Deutschland und Europa wachsen kann, muss diese Standorttreue politisch richtig flankiert werden.

Das Lufthansa Cargo Center (LCC) am Flughafen Frankfurt arbeitet seit Inbetriebnahme 1982 in einem 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen im Jahr. Mit einer Umschlagkapazität von rund 20.000 Tonnen pro Woche ist es das weltweit größte Logistikzentrum von Lufthansa Cargo. Von hier aus werden Waren zu 300 Zielen in 100 Ländern verschickt. Bis 2030 wird das LCC, das eine Größe von etwa 46 Fußballfeldern umfasst, komplett modernisiert. Das Ziel: einen individuelleren und schnelleren Warenumschlag zu ermöglichen.

Nachhaltigkeit am Boden und in der Luft

Das LCC wird Maßstäbe im Bereich Nachhaltigkeit setzen. Photovoltaik-Anlagen, modernste Wärmedämmung, Wärmerückgewinnung und Abwärmenutzung steigern die Energieeffizienz und senken den CO₂-Ausstoß deutlich. Zudem erwirbt Lufthansa Cargo in dieser Dekade für rund 3,5 Milliarden Euro neue Flugzeuge. Seit Oktober 2021 hat das Unternehmen auf der Langstrecke komplett auf Boeing 777F umgestellt – den modernsten Frachter mit der besten Umweltbilanz. Flugzeuge der neuesten Generation verbrauchen im Vergleich zu ihren Vorgängermodellen bis zu 30 Prozent weniger Treibstoff und emittieren entsprechend weniger CO₂.

Ungleicher Wettbewerb

Damit Frankfurt auch künftig als Frachtdrehkreuz attraktiv bleibt, braucht es wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Standort. Aktuell schwächen politische Vorgaben die Branche gegenüber ihren europäischen und außereuropäischen Wettbewerbern.

Wesentliche Themen sind:

- Abläufe und Verfahren hierzulande sind oftmals komplizierter und langwieriger als in anderen Ländern Europas. So ist etwa beim Zoll eine umfassende Digitalisierung und Automatisierung entscheidend, um die schnelle Abfertigung der enorm gestiegenen Anzahl von Sendungen zu gewährleisten. Für eine EU-weite Harmonisierung bedarf es einer einheitlichen Interpretation der EU-Regularien.
- Ein erheblicher Standortnachteil ist das deutsche Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer. Es bindet unnötig Liquidität und verursacht damit erhöhte Kosten für Importeure, die in EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Allein durch ein Verrechnungsmodell könnten Kosten für Wirtschaft und Verwaltung gesenkt sowie die Einnahmen der öffentlichen Hand und die ökologische Bilanz von Güterströmen verbessert werden.
- Wie der Passagierverkehr ist auch die Luftfracht wettbewerbsverzerrenden Belastungen durch steigende EU-Klimaschutzvorgaben ausgesetzt. Ziel bleibt ein globales Level Playing Field.
- Im europäischen Vergleich sind die Kosten in Deutschland sehr hoch. Beispiel Flugsicherungsgebühren: Sie liegen in Frankfurt für eine Boeing 777-200F pro Start bei mehr als 1.000 Euro. In Paris sind sie rund ein Fünftel günstiger. Und kaum zu glauben: In Lüttich fallen gar keine Flugsicherungsgebühren an.

Luftfracht besonders wertvoll

Durchschnittlicher Wert pro Tonne und Fracht



Quelle: BDL, 2022

All das birgt die Gefahr, dass sich Frachtverkehr zunehmend ins Ausland verlagert. Schon heute werden 40 Prozent der Luftfracht zwischen der EU und Asien über nicht-europäische Standorte verschickt. Unter den Top Ten der weltweiten Luftfracht-Flughäfen findet sich schon lange kein europäischer Standort mehr. All das muss die Politik in den Blick nehmen.