

Arbeitspapier zur Logistik Nr.1/2012

**Prof. Dr. Richard Vahrenkamp
Logistik Consulting Berlin
Tel. 0177-628 3325
Datum: 13. November 2012**

Der Luftfrachtbedarf der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaft

Ergebnisse einer empirische Untersuchung

Über die Berliner Flughäfen wurde im Jahre 2010 das Volumen von 27.000 Tonnen an Luftfracht umgeschlagen¹. In vielen Statements zur Wirtschaftspolitik wird die Bedeutung der Luftfracht für die deutsche Exportwirtschaft betont². Daher soll hier der Warenexport der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaft über den Weg der Luftfracht untersucht werden. Unter allen Wirtschaftszweigen spielt für den Warenexport die Industrie die größte Rolle. Daher soll hier auf die Industrie, und zwar die **verarbeitenden 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 von mir eine Befragung der Top 20 Unternehmen 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.

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. 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). 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.

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 einem Jahr 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 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.

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

- BIOTRONIK
- BMW Werk Berlin
- Bombardier Transportation
- Bosch-Gruppe

¹ Vortrag des Logistikleiters des Berliner Flughafens BER, Herr Jüling, auf dem Tag der Verkehrswirtschaft der IHK Berlin, am 30. Mai 2012.

²² Deutsches Verkehrsform, DVF Newsletter April 2012.

- 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 Top 20 Unternehmen haben in der ersten Stufe lediglich sieben einen Bedarf an Luftfracht angemeldet. Diesen Unternehmen wurde folgender Fragebogen zugesandt, der an die Logistikleiter bzw. Versandleiter der Unternehmen adressiert wurde, denen für die Auswertung Anonymität zugesichert wurde:

Fragebogen:

Weltweite Sendungen in Paketform über Expressdienste (UPS, FedEx, DHL) mit standardisierten Laufzeiten werden von Sendungen unterschieden, die über Luftfrachtspediteure abgewickelt werden (General Cargo).

- 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?
- 2) Wie lang sind die Laufzeiten von Haus-zu-Haus Ihrer Luftfrachtsendungen weltweit im Durchschnitt in Tagen (grobe Schätzung genügt)?
- 3) Hatten Sie geschäftliche Einbußen wegen der Nachtflugverbotes von 22-5 Uhr am Frankfurter Flughafen (Hauptdrehkreuz für Luftfracht) ab 1.10.2011, wodurch manche Luftfrachtsendungen womöglich später bei Ihren Kunden eintreffen?
- 4) Erwarten Sie geschäftliche Einbußen wegen des geplanten Nachtflugverbotes zwischen 0-5 Uhr am neuen Berliner Flughafen BER?
- 5) Ist wegen der großen Entfernung zum Luftkreuz Frankfurt der Standort Berlin-Brandenburg nachteilig für eilige Luftfrachtsendungen gegenüber dem Rhein-Main-Gebiet?

Der Fragebogen enthält auch Fragen zum Flughafen Frankfurt, da dieser wie ein Magnet aus ganz Deutschland Fracht anzieht (siehe unten). Der Fragebogen wurde von 6 Unternehmen beantwortet.

Auswertung:

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, gibt es im

Expressfrachtbereich derzeit folgende Verbindungen auf den Berliner Flughäfen nach Köln, Paris, Liege und Danzig:³

Flight schedule					
a/l	A/D	dest.	day	time	rem.
FDX	arr	Köln	2-5	07:35	EMB 120 Ramp 1 tags über bis APR 30 nur bis CGN ab SEP 04, AT4 ab SEP 03
	dpt	Paris	1-4	21:45	
	dpt	Danzig	2-5	08:15	
	arr		1-4	20:55	
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 22-5 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 von mir konkretisierte es diese Fälle als Kouriersendungen – also von einem Kourier 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

³ Email vom 22. Juni 2012. Ich danke Herrn Jüling für diese Information.

Flughafens, sodass das Angebot an Frachtraum an den Berliner Flughäfen nicht ausschlaggebend für den Versand war.

Zusammenfassung:

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.⁴

⁴ Zuletzt wieder: „Luftfacht bangt um Nachtflüge“, in der Verkehrszeitung vom 9. November 2012.

Ausblick:

In einem weiteren Untersuchungsschritt könnte geklärt werden, wie der Warenexport sich auf die deutschen Flughäfen verteilt. Welcher Anteil wird über die Berliner Flughäfen abgewickelt und welcher Anteil wird über Frankfurt geleitet? Denn die verarbeitende Industrie liefert entgegen einer weitverbreiteten Vorstellung ihre Ware für den Export **nicht** zum nächsten Flughafen ein. Vielmehr erfolgt eine Konzentration der Einlieferungen mit LKW-Fahrten von Luftfrachtspeditionen auf die Luftdrehkreuze Frankfurt und München (General Cargo)⁵:

Flughafen	Menge in 1000 Tonnen	Luftfrachttyp	Nachtflugverbot
Frankfurt	2307	General Cargo	23:00 bis 5:00
München	301	General Cargo	24:00 bis 5:00
Leipzig	663	Express Pakete, DHL	Keine Beschränkung für Express
Köln	656	Express Pakete, UPS, TNT	Keine Beschränkung für Express
Frankfurt-Hahn	228	General Cargo	Keine Beschränkung
Hamburg	27	General Cargo	23:00 bis 6:00
Hannover	16	General Cargo	Keine Beschränkung
Düsseldorf	100	General Cargo	24:00 bis 5:00
Berlin	27 ⁶	General Cargo	23:30 bis 5:30

Tabelle 2: Luftfrachtumschlag und Nachtflugverbote wichtiger Flughäfen in Deutschland 2010 (Quelle: ADV Statistik).

Diese Konzentration auf Frankfurt lässt sich besonders an den Flughäfen Hamburg und Hannover nachweisen. Dies sind zwar Städte mit viel Industrie im Umland, aber das lokale Luftfrachtaufkommen an deren Flughäfen ist gering, da Luftfracht aus diesen Standorten per LKW nach Frankfurt eingeliefert wird. Hannover weist bloß 16 Tsd. Tonnen auf, obwohl dort kein Nachtflugverbot besteht und die Startbahn von 4 km einen Start eines Jumbofrachters mit maximalem Startgewicht erlaubt, also eigentlich ideale Bedingungen für Luftfrachtverkehre bestehen.

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 Luftfrachtsendungen 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 die beiden in Berlin wichtigen Fluglinien, Air Berlin und Lufthansa, sich derzeit in finanziellen Schwierigkeiten befinden und andererseits die Nachfrage nach Langstrecken-Verbindungen in Berlin bisher noch schwach ist. Konzernzentralen erzeugen

⁵ Die Konzentration auf Frankfurt wird ausführlich in meinem Buch behandelt: „Globale Luftfrachtnetzwerke – Laufzeiten und Struktur“, München, 3. erweiterte und verbesserte Auflage, Grin Verlag 2012 (erreichbar unter www.grin.com, E-Book Version und Printversion).

⁶ Daten nach dem Vortrag des Logistikleiters des Berliner Flughafens BER, Herr Jüling, auf dem Tag der Verkehrswirtschaft der IHK Berlin, am 30. Mai 2012.

eine derartige Verkehrsnachfrage. Im Unterschied zu München, wo sieben DAX-Konzerne angesiedelt sind, weist Berlin noch keinen auf. Allerdings stellt der Sitz von Bombardier Transportation in Berlin, von wo aus weltweit 16.000 Beschäftigte gesteuert werden, einen derartigen Hot Spot für Langstreckenflüge dar.