

Frachtflughäfen | 14.02.2013 | Lesezeit 2 Min.

Vorteil für Leipzig

Ein gewichtiger Teil des deutschen Außenhandels wird auf dem Luftweg abgewickelt. Im Jahr 2012 schrumpfte das gesamte Frachtvolumen an den deutschen Airports allerdings deutlich. Dies lag nicht zuletzt am neuen Nachtflugverbot am wichtigsten Frachtdrehkreuz, dem Flughafen Frankfurt am Main.

Knapp 4,5 Millionen Tonnen Güter wurden im vergangenen Jahr auf deutschen Flughäfen umgeschlagen. Da vor allem teure Produkte im Bauch der Frachtflieger steckten, machte der Wert der auf dem Luftweg importierten und exportierten Waren zuletzt immerhin schätzungsweise 13 Prozent des gesamten Außenhandels aus. Beim Handel mit Ländern außerhalb Europas betrug der Anteil der Luftfracht sogar ein Drittel.

Allein die im Jahr 2012 per Flugzeug aus Deutschland ins Ausland gelieferten Waren hatten einen Gesamtwert von ungefähr 130 Milliarden Euro.

Zu den Gründen der Unternehmen, ihre Waren mit dem Flugzeug zu verschicken, zählt vor allem der Kostenfaktor Zeit. Deshalb werden zum Beispiel viele Luxusautos nicht per Schiff, sondern auf dem Luftweg zu den Kunden in Amerika oder Asien geliefert. Für andere kostspielige Artikel wie Schmuck oder spezielle Medikamente ist zudem relevant, dass bei der Luftfracht nur wenige Güter verloren gehen. Bei Importwaren wie Rosen aus Kenia sprechen wiederum die Verderblichkeit und das

geringe Gewicht für den Versand per Flugzeug.

In den vergangenen Jahren war das Luftfrachtaufkommen oft ein guter Konjunkturindikator. So ließ der Rückgang der Frachtmengen ab Herbst 2011 bereits erkennen, dass sich die Konjunktur im Laufe des Jahres 2012 eintrüben würde.

Dass das Luftfrachtaufkommen 2012 dann allerdings gleich um fast 3 Prozent zurückging, ist auch auf einen Sondereffekt zurückzuführen. Denn mit dem Winterflugplan 2011/2012 wurde am Airport Frankfurt, dem bei weitem wichtigsten deutschen Luftfracht-Drehkreuz, ein Nachtflugverbot eingeführt. Die Folgen waren erheblich (Grafik):

Gegenüber dem Jahr 2011, als bis Oktober noch keine nächtlichen Einschränkungen galten, schrumpfte das umgeschlagene Frachtvolumen am Frankfurter Flughafen 2012 um fast 7 Prozent auf 2,1 Millionen Tonnen.



Stattdessen wichen die Logistikfirmen auf andere Flughäfen aus. Besonders profitieren konnte Leipzig/Halle, wo im vergangenen Jahr mit 864.000 Tonnen fast 14 Prozent mehr Güter bewegt wurden als 2011. Vor allem DHL nutzt den mitteldeutschen Flughafen zunehmend als zentraleuropäischen Knotenpunkt für sein Frachtgeschäft. Aber auch die Lufthansa hat einen Teil ihrer Frachtflüge nach Sachsen umdirigiert.

Ebenfalls leicht zulegen konnte im vergangenen Jahr der drittgrößte deutsche Frachtflughafen, Köln/Bonn, wo Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) ein von der nordrhein-westfälischen Landesregierung geplantes Nachtflugverbot verhinderte.

Nutznieser des nächtlichen Flugverbots in Frankfurt/Main sind allerdings nicht nur andere innerdeutsche Flughäfen, sondern auch ausländische Airports. Die beiden Konkurrenten Amsterdam und Paris konnten aufgrund des Nachtflugverbots in Frankfurt trotz Konjunkturflaute einen deutlichen Zuwachs ihres Frachtgeschäfts verzeichnen.

Kernaussagen in Kürze:

- Ein gewichtiger Teil des deutschen Außenhandels wird auf dem Luftweg abgewickelt - im Jahr 2012 schrumpfte das gesamte Frachtvolumen an den deutschen Airports allerdings deutlich.
- Allein die im Jahr 2012 per Flugzeug aus Deutschland ins Ausland gelieferten Waren hatten einen Gesamtwert von ungefähr 130 Milliarden Euro.
- Gegenüber dem Jahr 2011, als bis Oktober noch keine nächtlichen Einschränkungen galten, schrumpfte das umgeschlagene Frachtvolumen am Frankfurter Flughafen 2012 um fast 7 Prozent auf 2,1 Millionen Tonnen.