

Deutschlands Luftfracht verliert an Boden: Fraport unter Druck!

Der Artikel beleuchtet die Herausforderungen der deutschen Luftfracht, darunter stagnierendes Wachstum, hohe Kosten und Bürokratie.



Frankfurt, Deutschland - Die Luftfrachtbranche in Deutschland steht vor erheblichen Herausforderungen. Nachdem der Flughafen Frankfurt im Jahr 2024 den Titel als größter europäischer Frachtflughafen an Istanbul abgeben musste, wird die Lage zunehmend kritisch. Pierre Dominique Prümm, Vorstand von Fraport, äußerte sich zu den Entwicklungen und warnte vor einem „Schwarzalarm“, der in der Branche auftritt, wenn bei der Verladung von Fässern nur noch schwarze Flächen sichtbar sind. Denn dies bedeutet, dass Fässer von nicht zertifizierten Versendern nicht befördert werden dürfen. Zudem sind technische Alternativen zur Prüfung in Deutschland bislang nicht zugelassen, was die Prozesse zusätzlich erschwert.

Der Frankfurter Flughafen verzeichnete 2024 einen Umschlag von knapp zwei Millionen Tonnen. Trotz eines Anstiegs von 1,8 Prozent im Vergleich zu 2023 liegt das deutsche Wachstum weit hinter dem globalen Zuwachs von 11,3 Prozent. Joachim Lang, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), machte klar, dass die Attraktivität Deutschlands als Frachtstandort abgenommen hat und die hohen Kosten sowie die Bürokratie hierzulande die Wettbewerbsfähigkeit gefährden. Im Jahr 2024 wurden an deutschen Flughäfen insgesamt 4,8 Millionen Tonnen Luftfracht ein- und ausgeladen, was einem Niveau entspricht, das bereits 2019 erreicht wurde. Dennoch zeigt sich ein alarmierender Trend, da immer mehr deutsche Luftfrachtpediteure ihre Landungen nicht mehr über heimische Flughäfen abwickeln.

Wettbewerbsdruck und Ausweichstrukturen

Der Druck auf deutsche Flughäfen wächst, besonders im Angesicht steigender Wettbewerber wie dem Flughafen Leipzig/Halle, der ebenfalls unter Druck steht, sowie dem Flughafen Lüttich, der im Jahr 2024 1,2 Millionen Tonnen Jahresumschlag erreichte. Die Gebühren für Landungen in Frankfurt betragen etwa 1500 Euro, während in Paris lediglich 800 Euro fällig werden und Lüttich sogar keine Gebühren erhebt. Lang und Prümm planen, mit konkreten Vorschlägen an die zuständigen Bundesministerien heranzutreten, um die Situation zu verbessern. Dazu gehört auch die Forderung nach einer Senkung der Standortkosten, insbesondere bei Flugsicherungsgebühren, die sich seit 2019 verdoppelt haben.

Einiges hängt zudem von der schleppenden Digitalisierung ab, die die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen weiter gefährdet. Die Zollbehörden sind den wachsenden Anforderungen, insbesondere im E-Commerce, nicht gewachsen. Immer mehr kleinere Sendungen, vor allem aus dem asiatischen Raum, verlangen neue Logistikstrategien, die sich traditionelle Unternehmen nur schwerlich leisten können. Lang warnte vor der Übernahme solcher Strategien durch größere Händler wie

Temu und Shein.

Luftfrachtmarkt im globalen Kontext

Der Luftfrachtmarkt hat im Jahr 2023 weniger Fracht befördert als in den Vorjahren, was auf eine Normalisierung der Warenströme nach der Pandemie zurückzuführen ist. Auch die internationalen Ströme sind nicht mehr so dynamisch wie während des Rekordjahres 2021. Besonders in Deutschland ist nur ein kleiner Teil der beförderten Güter im Lufttransport zu finden, doch der wertmäßige Anteil ist hoch. Laut Statista ist der Flughafen Frankfurt der größte Frachtflughafen Deutschlands, aber ein Rückgang des Luftfrachtaufkommens nach 2021 ist deutlich zu spüren. Das macht die Herausforderungen, vor denen die deutschen Flughäfen stehen, umso kritischer.

Um im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig zu bleiben, wird eine grundlegende Reform in der Behandlung von Zoll- und Sicherheitsstandards gefordert. Die Automatisierung von Prozessen und die Einführung eines digitalen Systems zur Bearbeitung von Zollunterlagen sind nur einige der Vorschläge, die zur Steigerung der Effizienz beitragen könnten. Die kontinuierlichen Nachtflugverbote in Frankfurt könnten zudem den Frachtverkehr weiter hemmen und die Wettbewerbsfähigkeit einschränken.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die zukünftige Entwicklung des Luftfrachtmarktes in Deutschland stark von schnellen Anpassungen an aktuelle Herausforderungen abhängt. Die Branche steht unter Druck und benötigt dringend innovative Lösungsansätze, um wieder an Bedeutung zu gewinnen.

Mehr Informationen zu den aktuellen Trends im Luftfrachtverkehr finden Sie auf **FAZ**, **Verkehrsrundschau** und **Statista**.

Details	
Ursache	hohe Standortkosten, mangelnde Flexibilität, fehlende Digitalisierung
Ort	Frankfurt, Deutschland
Quellen	<ul style="list-style-type: none">• www.faz.net• www.verkehrsrundschau.de• de.statista.com

Besuchen Sie uns auf: n-ag.net