

Luftfahrt bewegt.  BDL

Was bedeutet Luftfracht für Deutschland?

Eine Analyse der volkswirtschaftlichen Bedeutung, der Funktionsweise, der Prozesse sowie des Wettbewerbs im Luftfrachtverkehr

1 Volkswirtschaftliche Bedeutung	03
2 Funktionsweise der Luftfracht	16
3 Prozesse & Schnittstellen	22
4 Globaler Wettbewerb & Rahmenbedingungen	32
5 Checkliste für eine wettbewerbsfähige Luftfracht	48



1 | Volkswirtschaftliche Bedeutung

Luftfracht ermöglicht unseren modernen Lebensstandard

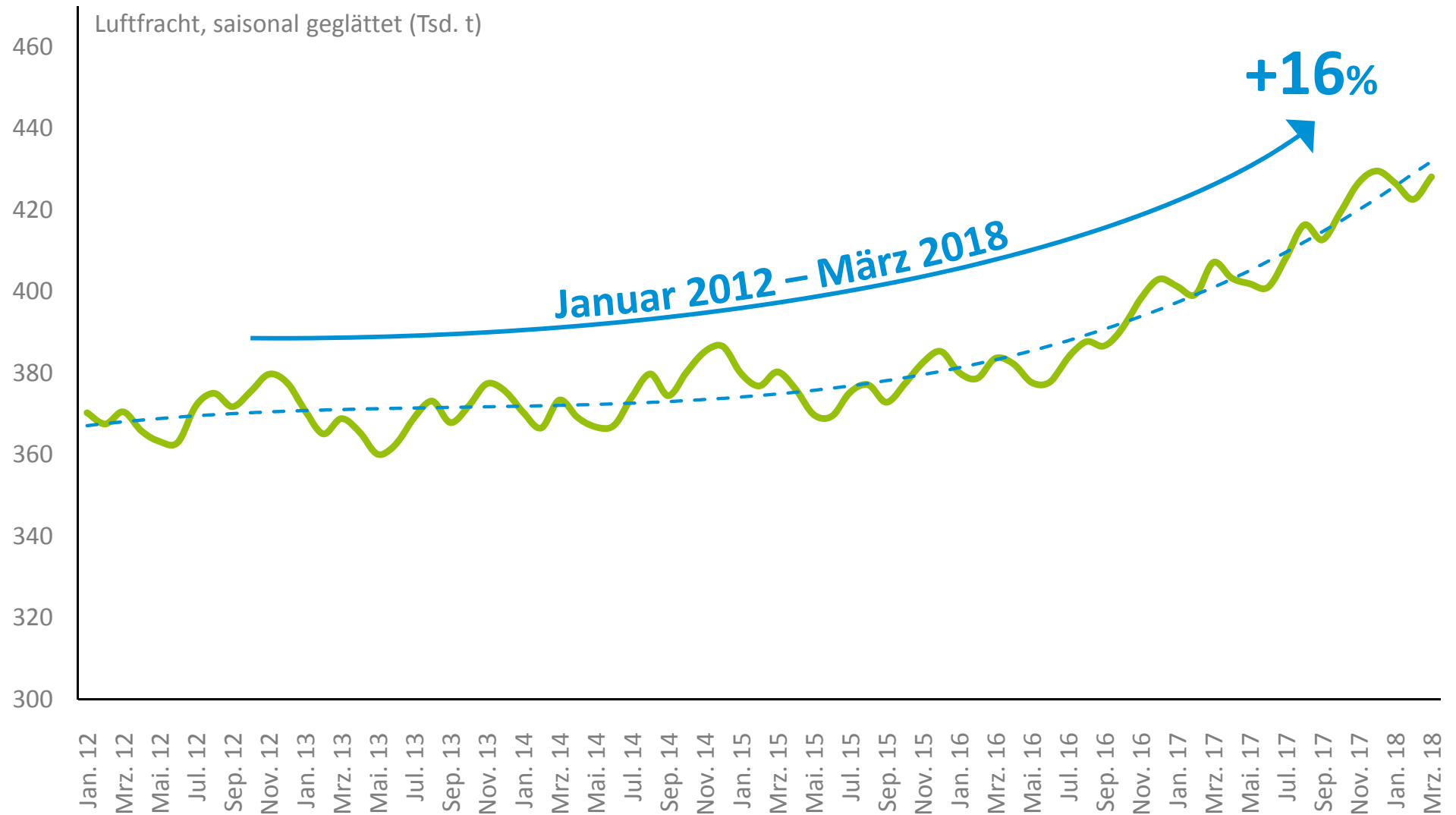
Luftfracht ist ein versteckter Teil unseres täglichen Lebens



Luftfracht gewinnt immer mehr an Bedeutung

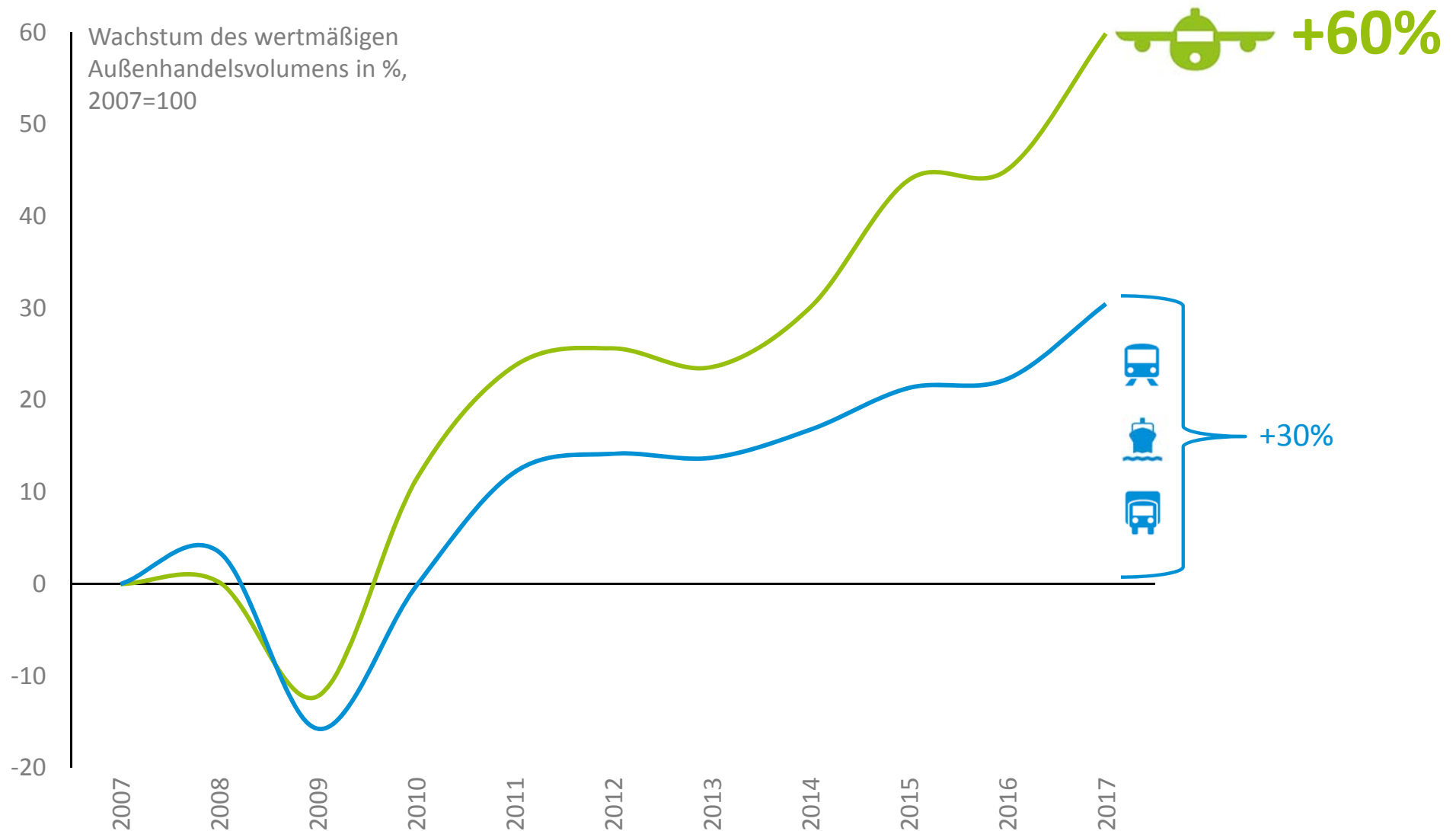


Luftfracht und Luftpost an deutschen Flughäfen (in Tsd. Tonnen, inkl. Transit)



Luftfracht wächst im intermodalen Vergleich schneller

Wachstum des wertmäßigen Außenhandelsvolumens pro Verkehrsträger (2007=100)



Luftfracht ist Außenhandelsmotor der deutschen Wirtschaft

Per Flugzeug abgewickelter Außenhandelsvolumen (in Euro) in Deutschland im Jahr 2017

Außenhandelsvolumen per Flugzeug:

260 Mrd. Euro

Importe

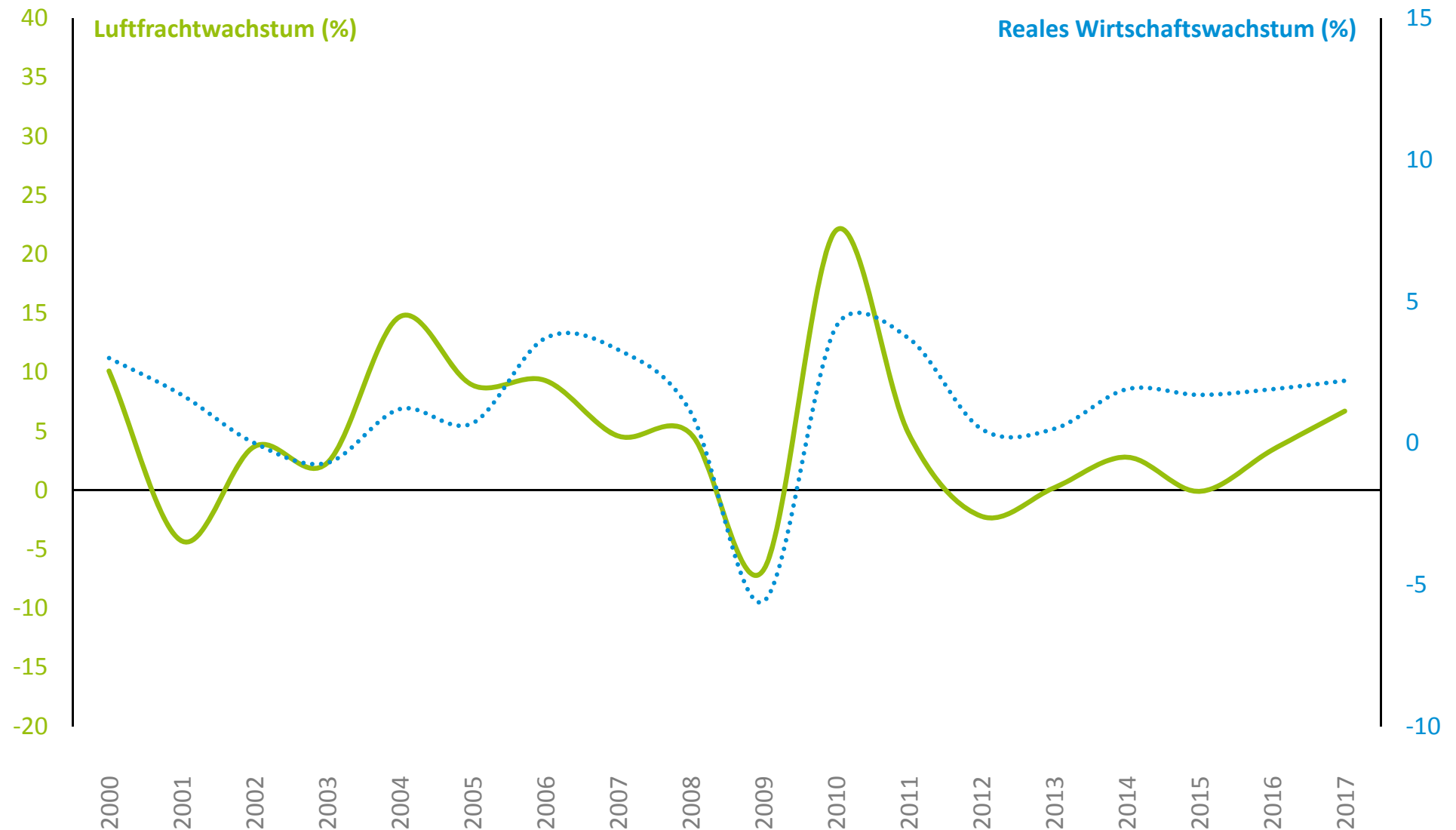
Exporte



Luftfracht ist Seismograph des Wirtschaftsgeschehens



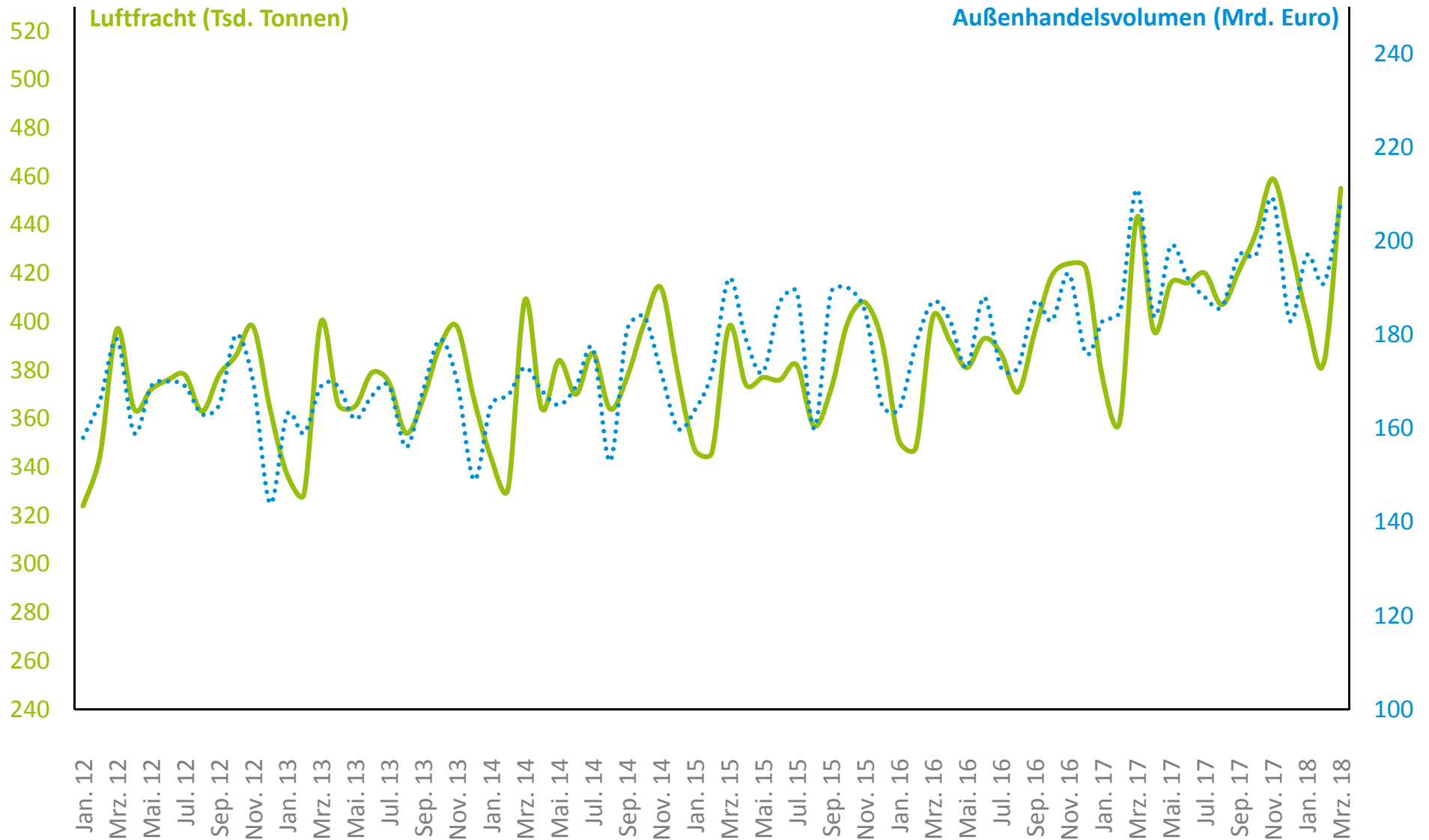
Wachstumsraten von Luftfracht und realem Bruttoinlandsprodukt in Deutschland (2000-2017)



Luftfracht ist Seismograph des Außenhandelsgeschehens



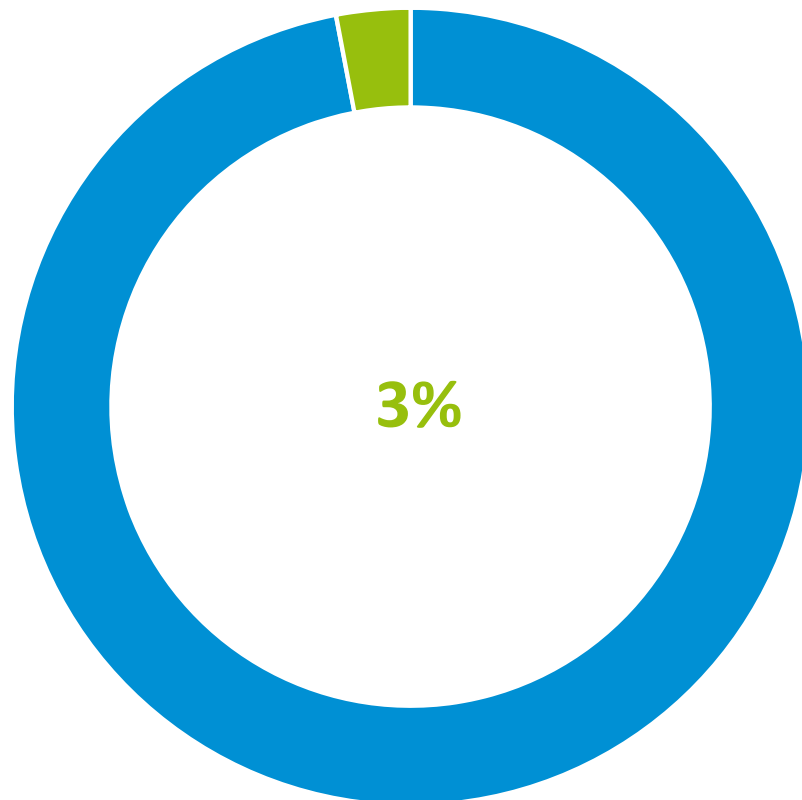
Außenhandels- und Luftfrachtvolumen in Deutschland



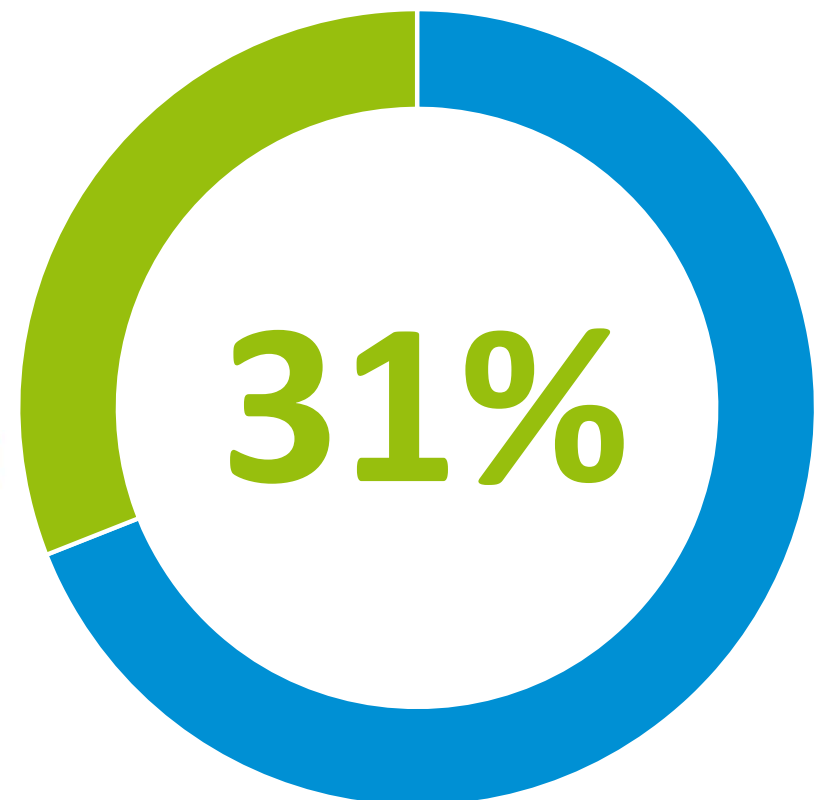
Luftfracht definiert sich über den Wert, nicht über das Gewicht

Gewichts- und Wertanteil der Luftfracht am Außenhandel nach Übersee im Jahr 2017

In Tonnen



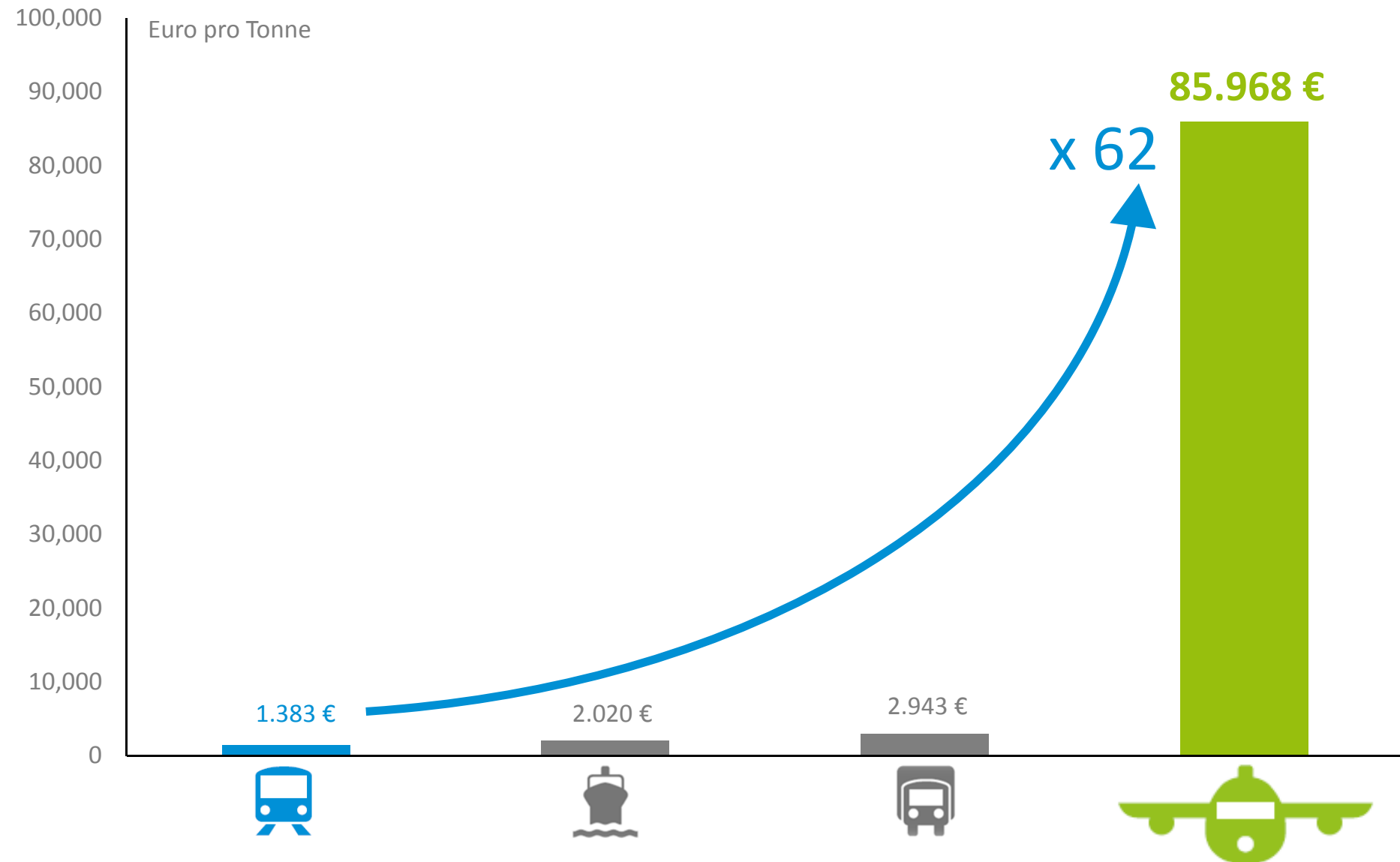
In Euro



Luftfracht ist schnell, sicher, zuverlässig und vor allem wertvoll

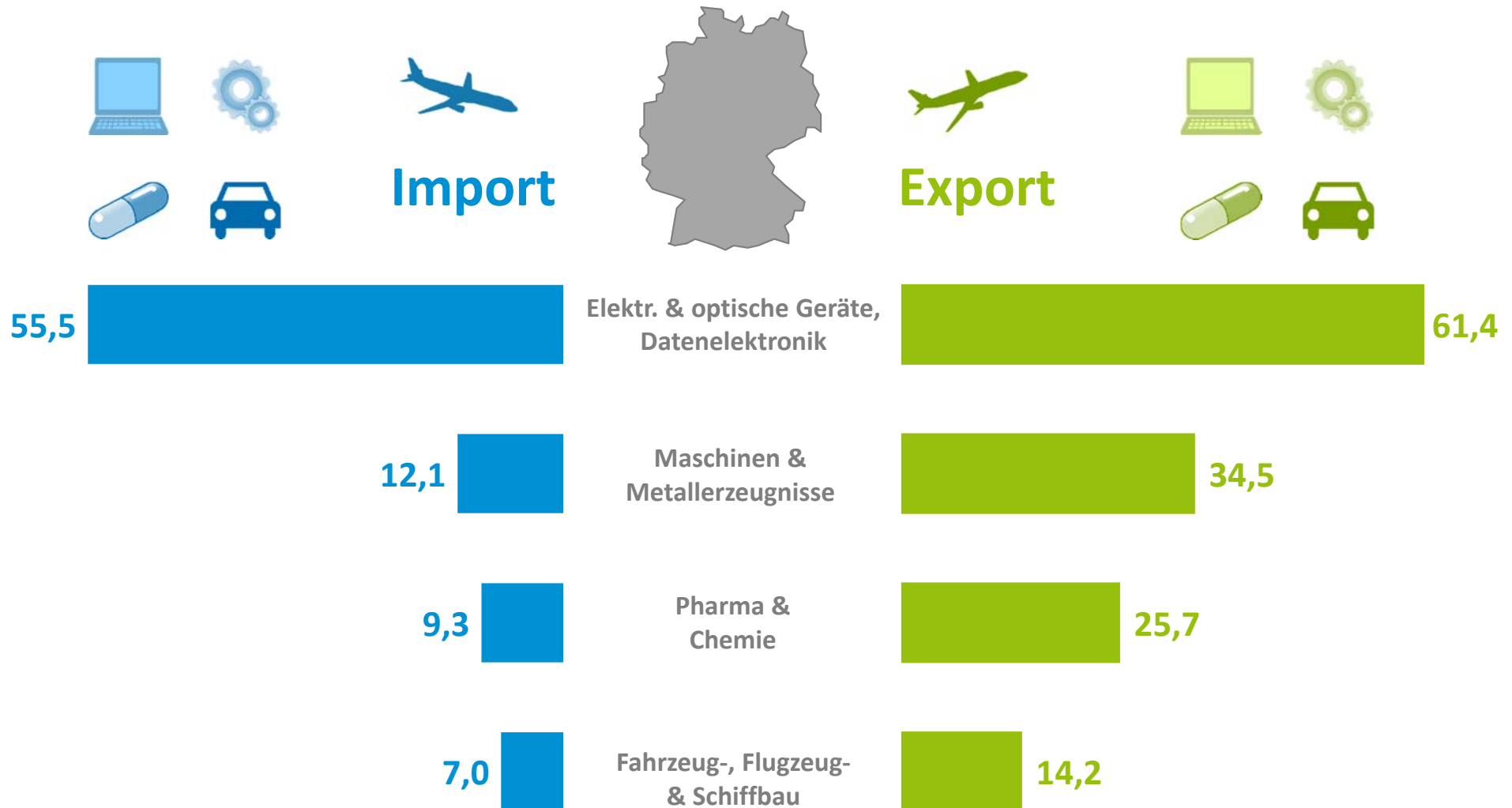


Durchschnittlicher Warenwert pro Verkehrsträger im Jahr 2017



Luftfracht ist systemrelevant für deutsche Kernindustrien

Die größten Warengruppen für Import und Export per Flugzeug im Jahr 2017 (in Mrd. Euro)



Luftfracht erschließt europäische Märkte

Die Bedeutung der Luftfracht im EU-Intrahandel im Jahr 2017 (in Mrd. Euro)*

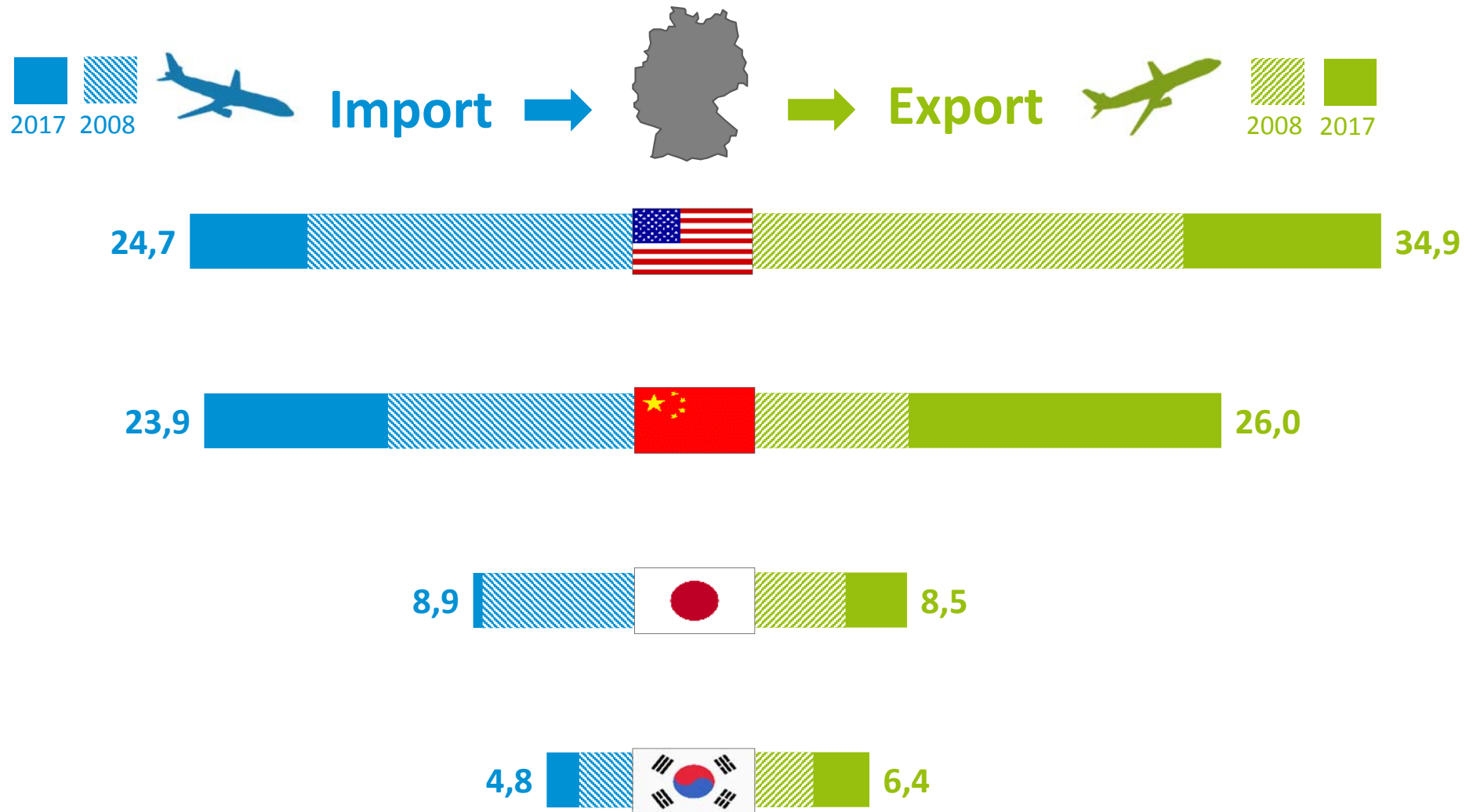


* Angaben enthalten zum Teil Luftfrachtersatzverkehre.

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von DESTATIS



Luftfracht erschließt internationale Märkte in Übersee

Die wichtigsten Handelspartner für Import und Export per Flugzeug im Jahr 2017 (in Mrd. Euro)






Beispiele für humanitäre Logistik





-  **Cargo Human Care (CHC)** ist ein humanitäres und medizinisches Hilfsprojekt in Zusammenarbeit mit Ärzten und hat das Ziel,
 - bedürftigen, kranken und notleidenden Menschen medizinisch zu helfen und
 - mittellosen und unversorgten Waisenkindern ein Zuhause zu geben.
-  **Unterstützt wird das Projekt beispielsweise von der Lufthansa Cargo und Fraport.**



-  **Luftfahrt ohne Grenzen (LOG)** ist eine Organisation mit dem Ziel, bedürftigen Kindern zu helfen. Dazu zählen
 - die Hilfe nach Natur- und humanitären Katastrophen oder
 - der Transport medizinischer Notfälle zur Behandlung nach Deutschland.
-  **Seit 2005 wurden knapp 1.500 Tonnen an Hilfsgütern per Flugzeug transportiert.**
-  **Unterstützt wird das Projekt beispielsweise von Condor und Fraport.**



-  **Disaster Response Teams (DRT)** leisten Katastrophenhilfe in Zusammenarbeit mit dem UN-Büro für die Koordinierung humanitärer Angelegenheiten. Sie
 - entladen Flugzeugpaletten, lagern Hilfsgüter ein, inventarisieren diese und
 - sorgen für die geordnete Abgabe an die Hilfsorganisationen im Katastrophengebiet.
-  **62.000 Tonnen Hilfsgüter wurden seit 2005 umgeschlagen.**



2 | Funktionsweise der Luftfracht

Luftfracht ist anders

Unterschiede zwischen Passagier- und klassischem Frachtverkehr ("general cargo")

Luftfracht ist B2B-Geschäft*



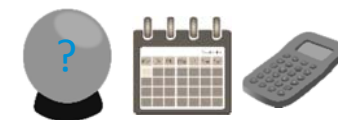
Luftfracht kann nicht laufen



Luftfracht kehrt nicht zurück



Luftfracht wird kurzfristig gebucht*



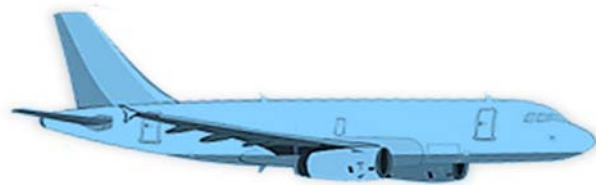
Luftfracht heißt Optimierung von Volumen & Masse



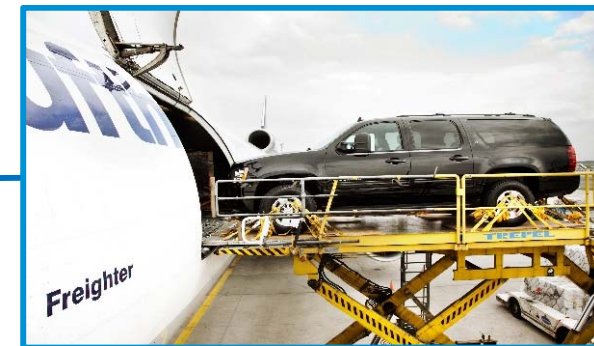
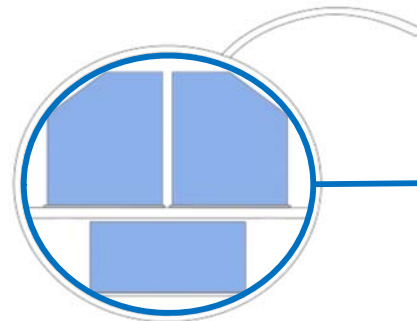
* Bei den Integratoren (vgl. Seite 24) ist der Anteil am B2C-Geschäft höher und auch das Buchungsverhalten ist mitunter langfristiger.

Luftfracht braucht den Passagierverkehr - und umgekehrt

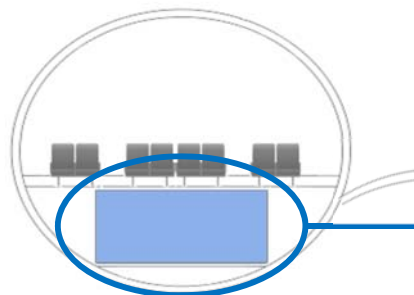
Fracht wird in reinen Frachtmaschinen sowie als Beiladung in Passagiermaschinen transportiert



FRACHTERFRACHT



BELLYFRACHT

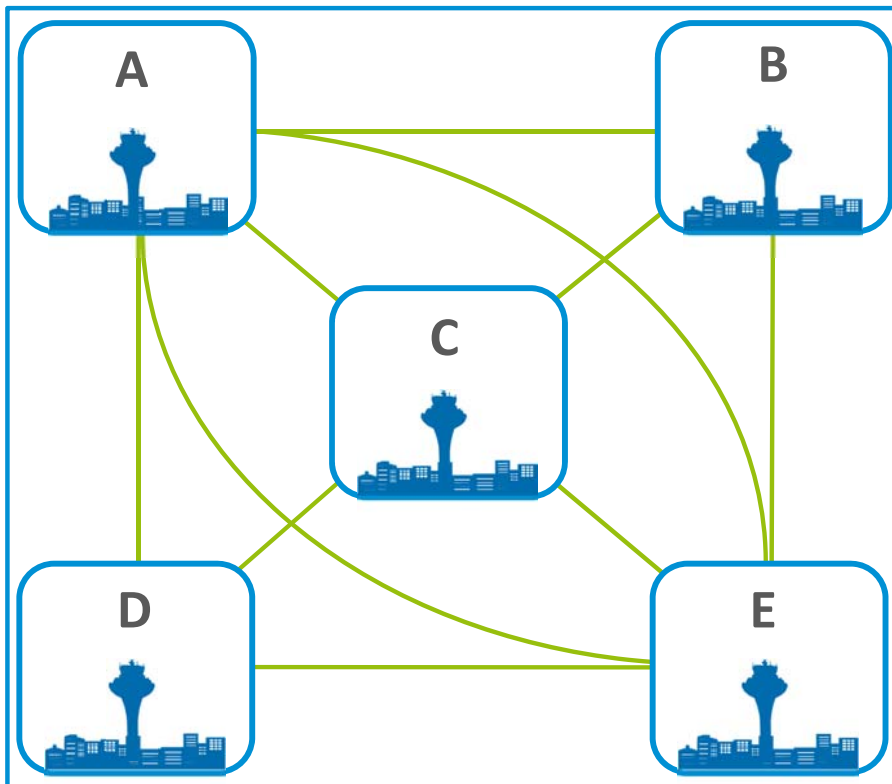


Luftfracht braucht starke internationale Drehkreuze

Warum ein Drehkreuz (Hub) die Effizienz steigern kann

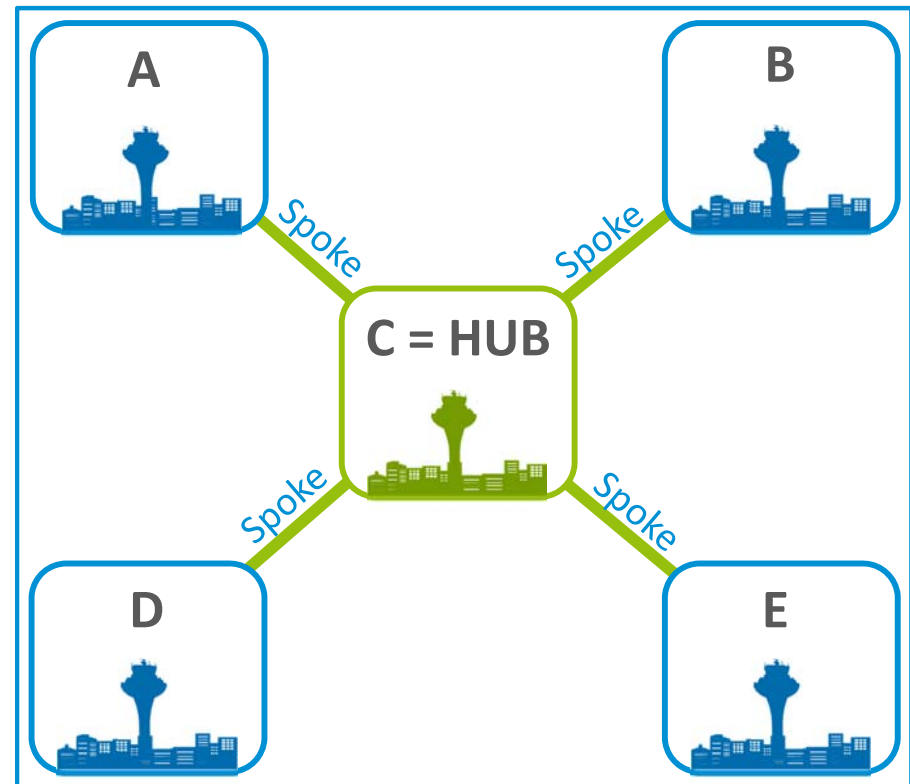
Netzwerk aus Direktverbindungen (Point-to-Point)

In einem Point-to-Point-Netzwerk steigt die Anzahl der Flüge überproportional mit der Netzgröße. Um im untenstehenden Beispiel alle Flughäfen miteinander zu verbinden, sind zehn Flugverbindungen nötig. Reicht das Punkt-zu-Punkt-Volumen aus, kann eine direkte Verbindung durchaus Sinn machen.



Drehkreuz-Netzwerk (Hub-and-Spoke)

In einem Hub-and-Spoke-System werden Verkehre in einem Drehkreuz-Flughafen (Hub) gebündelt und dann auf verschiedene Zu- und Abbringer-Verbindungen (Spokes) verteilt. Durch die Verkehrsbündelung reduziert sich die Anzahl der Verbindungen auf vier Flugverbindungen.



Luftfracht braucht starke internationale Drehkreuze

Beispiel für die Vernetzung von Passagier- und Frachtverkehr



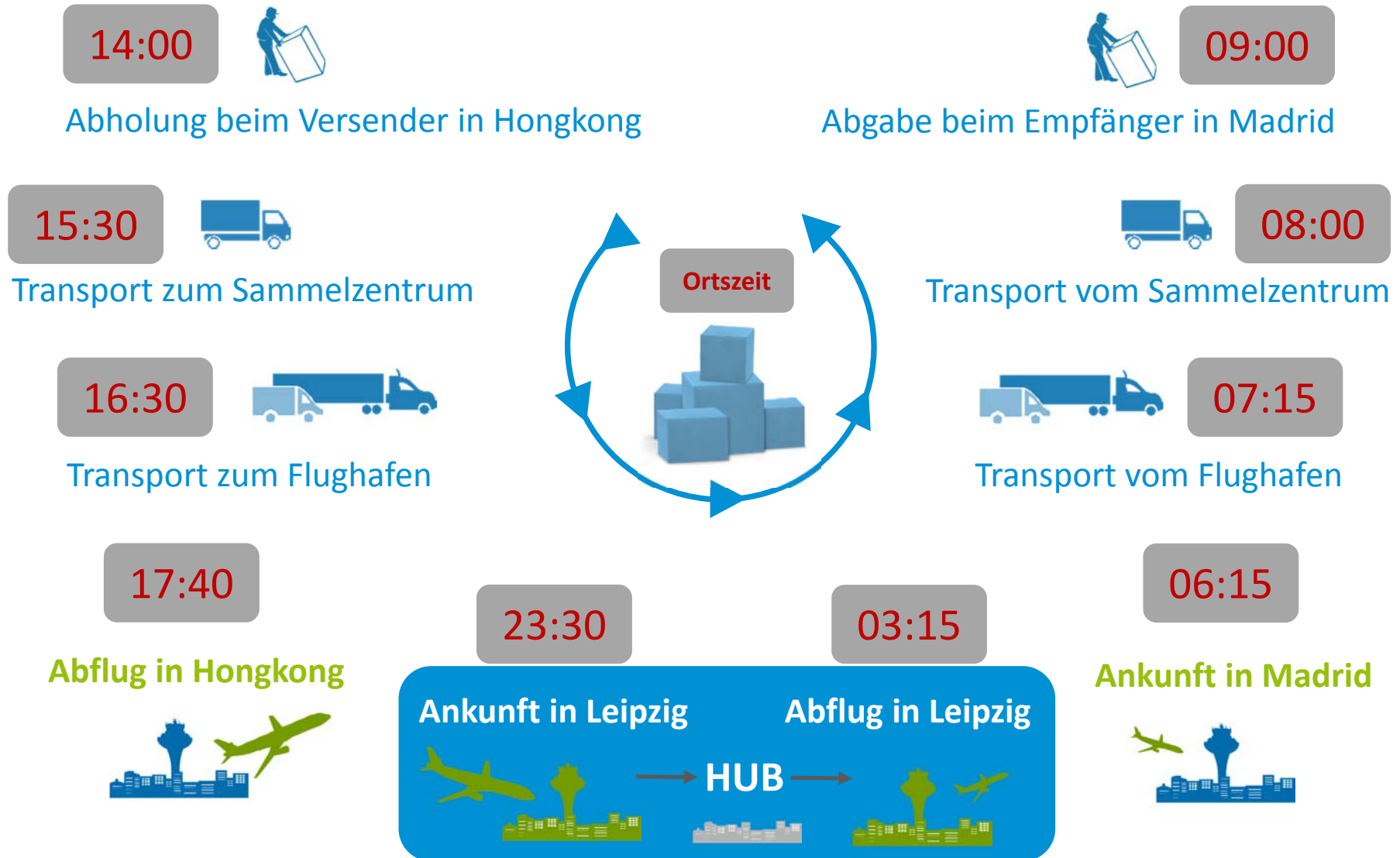
Die Kombination von Fracht- und Passagierverkehr ermöglicht eine breite Verbindungsvielfalt (Konnektivität). Fracht kann z.B. an einem Drehkreuz auf Passagiermaschinen verteilt und somit effizient, schnell und flächendeckend innerhalb Europas weitertransportiert werden.



Luftfracht braucht die Nacht



Verdeutlichung des „Nachtsprungs“ beim Expressversand von Hongkong nach Madrid über Leipzig





3 | Prozesse & Schnittstellen

Luftfracht ist Teil einer komplexen Logistik- und Prozesskette

Die klassische Logistikkette: Zusammenspiel verschiedener spezialisierter Akteure



In der klassischen Prozesskette sind eine Reihe von Akteuren beteiligt, z.B. Spediteure, Handling-Agenten oder Airlines. Diese Prozesskette erfordert eine Reihe von Schnittstellen zwischen den einzelnen Akteuren.

Luftfracht ist Teil einer komplexen Logistik- und Prozesskette

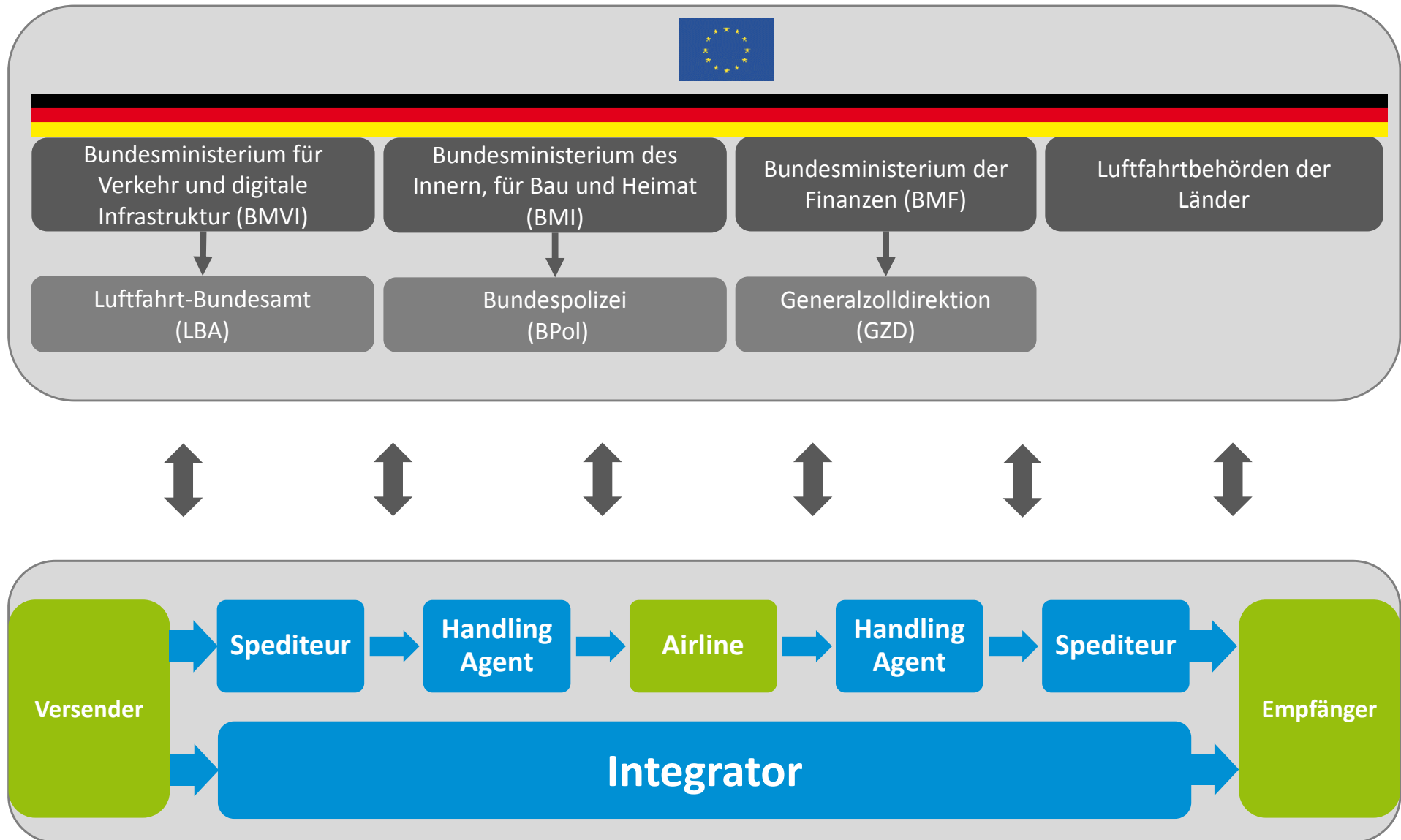
Die Logistikkette eines Integrators: Vollständig integrierte Transportkette aus einer Hand



Integratoren bieten einen sog. Tür-zu-Tür-Service an. Die einzelnen Prozesse werden also integriert aus einer Hand abgewickelt. Beispiele für Integratoren sind DHL, UPS oder FedEx, welche ebenfalls an deutschen Flughäfen agieren.

Luftfracht besitzt eine Reihe behördlicher Schnittstellen

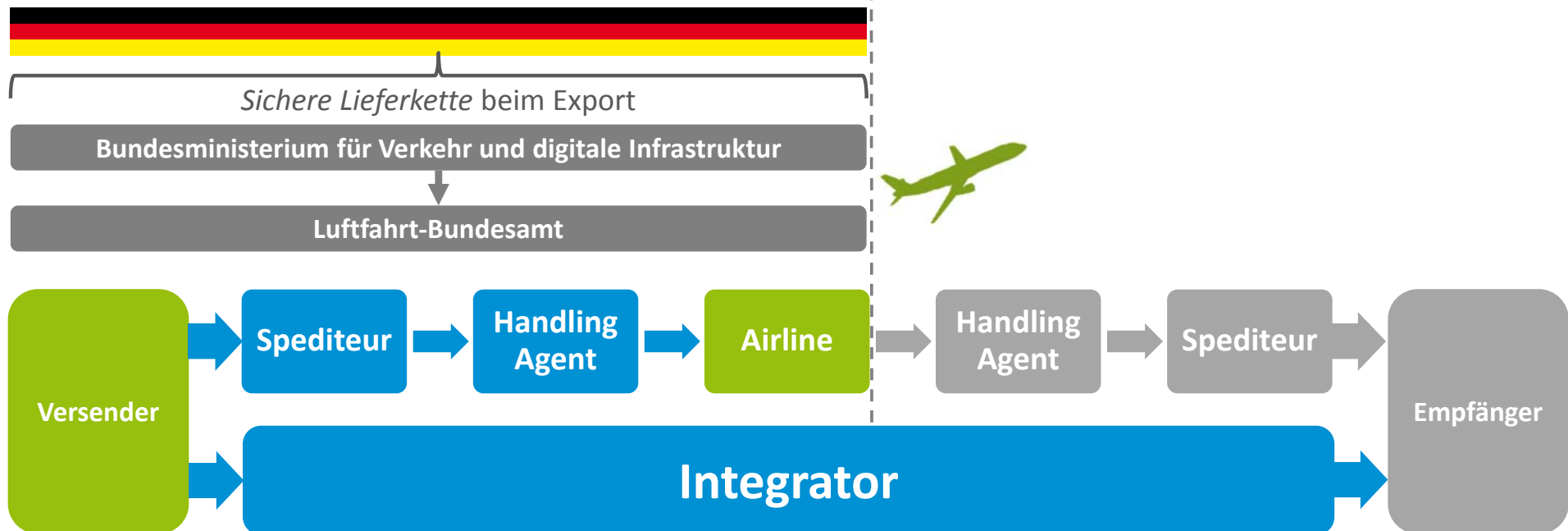
Die behördlichen Schnittstellen sind:



Luftfracht heißt *sichere Lieferkette* durch zertifizierte Akteure

Administrative Schnittstellen mit dem Luftfahrt-Bundesamt bei der Warenausfuhr

Zertifizierungen: Eine *sichere Lieferkette* ist gewährleistet, wenn alle beteiligten Systempartner entlang der Logistikkette zertifiziert bzw. autorisiert sind, Luftfracht sicher zu transportieren. Diese Zertifizierung erfolgt durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Versender können den Status eines *bekanntes Versenders* (bV) erlangen, Speditionen und Airlines (inkl. Handling-Agenten) den Status eines *reglementieren Beauftragten* (regB). Transporteure können als sog. *zugelassene Transporteure* zertifiziert werden.



Luftfracht heißt *sichere Lieferkette* durch zuverlässiges Personal



Administrative Schnittstellen mit den Luftfahrtbehörden der Länder bei der Warenausfuhr

Zuverlässigkeitsüberprüfung: Die Landesbehörden der Länder stellen sicher, dass alle an der *sicheren Lieferkette* beteiligten Akteure auf Zuverlässigkeit überprüft werden. Das betrifft alle Personen, welche einen unmittelbaren Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs haben. Diese Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) umfasst die gesamte Logistikkette.

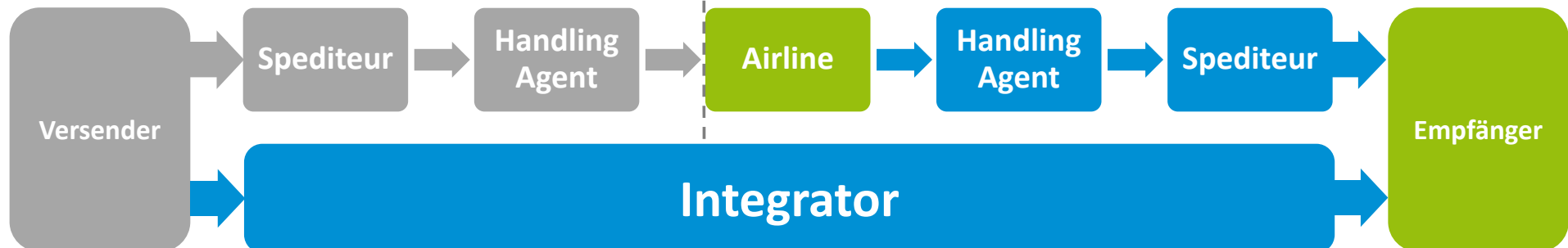


Luftfracht heißt *sichere Lieferkette* bei der Einfuhr in die EU

Administrative Schnittstellen mit dem Luftfahrt-Bundesamt bei der Wareneinfuhr aus Drittstaaten



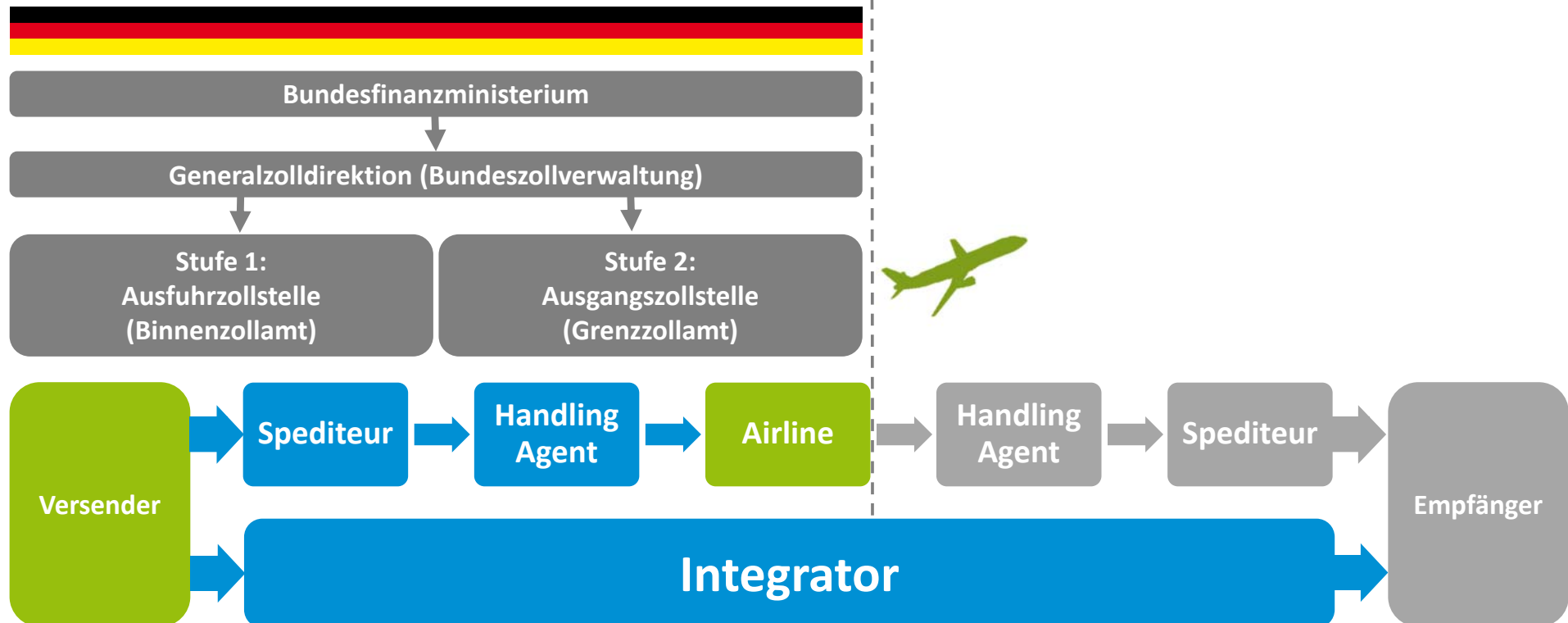
Sichere Luftfracht bei der Einfuhr in die EU: Wenn Luftfracht aus einem Drittstaat in die EU transportiert werden soll, muss das transportierende Luftfahrtunternehmen vorher validiert werden. Dies geschieht in Deutschland durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Das Luftfahrtunternehmen bekommt dann einen sog. ACC3-Status (*Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a 3rd Country Airport*) und somit die Zulassung, Fracht in die EU zu transportieren.



Luftfracht heißt Zusammenarbeit mit dem Zoll bei der Ausfuhr

Administrative Schnittstellen mit dem Zoll bei der Warenausfuhr

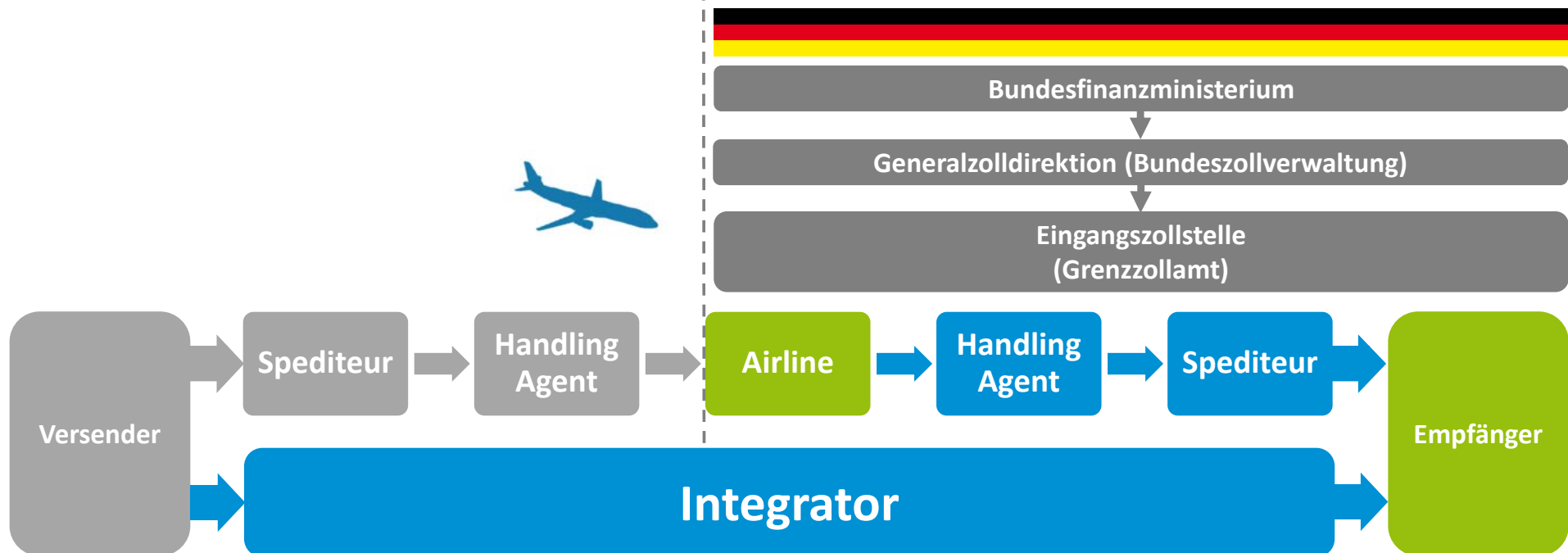
Zoll bei der Ausfuhr: Wenn eine Ware aus Deutschland ausgeführt werden soll, ist dies dem Zoll zu melden (z.B. durch den Versender). Dies erfolgt über die Ausfuhrzollstelle. Wenn die Ausfuhr zulässig ist, wird im ersten Schritt ein sog. Ausfuhrbegleitdokument erstellt (ABD). Die Ausgangszollstelle am Flughafen prüft dann im zweiten Schritt, ob die Ware mit der im ABD aufgeführten Ware identisch ist.



Luftfracht heißt Zusammenarbeit mit dem Zoll bei der Einfuhr

Administrative Schnittstellen mit dem Zoll bei der Wareneinfuhr aus Drittstaaten

Zoll bei der Einfuhr: Wenn eine Ware mit dem Flugzeug aus einem Drittstaat in die EU eingeführt wird, ist dies zunächst bei der Eingangszollstelle anzumelden (durch eine sog. *Summarische Eingangsmeldung*, ESumA). Darauf basierend führt der Zoll ggf. eine Risikoanalyse durch. Wenn die Ware schließlich angekommen ist, wird dies dem Zoll über die sog. *Summarische Anmeldung* (SumA) mitgeteilt. Die Ware kann dann auf Veranlassung des beauftragten Spediteurs oder Empfängers zollamtlich abgefertigt werden.



Viele Schnittstellen erfordern viel digitale Effizienz

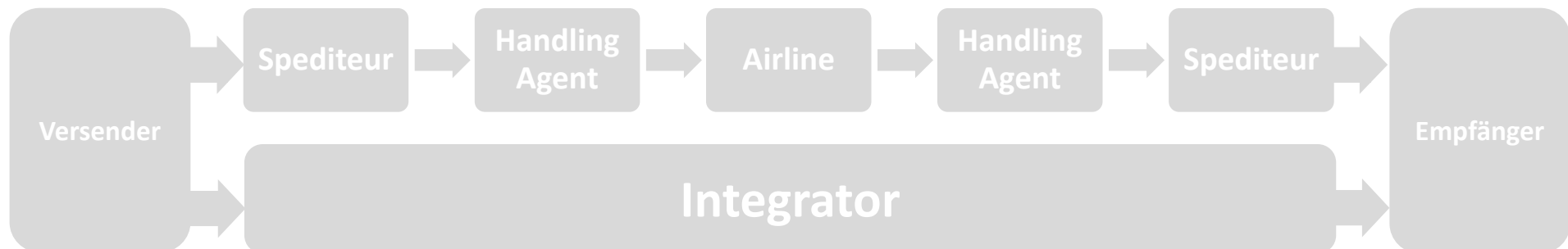
Zahlreiche horizontale und vertikale Schnittstellen in der Logistikkette erfordern digitale Lösungen

Digitalisierung zentraler Luftfrachtdokumente (eFreight), z.B. der Luftfrachtbriefe (e-Air Waybill) oder Versicherungsscheine.



Einheitliche Datenstandards, wie z.B. Cargo-XML der internationalen Zivilluftfahrtorganisation IATA. Dies sichert hohe Datenqualität und Datentransparenz für alle Akteure.

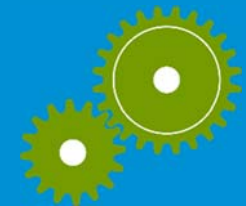
```
01100100
10110010
11110111
```



Digitale Daten-Integration entlang der Logistikkette, sodass alle relevanten Dokumente und Informationen zwischen den Beteiligten schnell, sicher und transparent ausgetauscht werden können.*



Digitale Prozessverzahnung mit administrativen Schnittstellen (eGovernment), z.B. im Bereich Zoll (digitale Zollpapiere) und Sicherheit (zentrale Datenbanken für zertifizierte Unternehmen der *sicheren Lieferkette*).



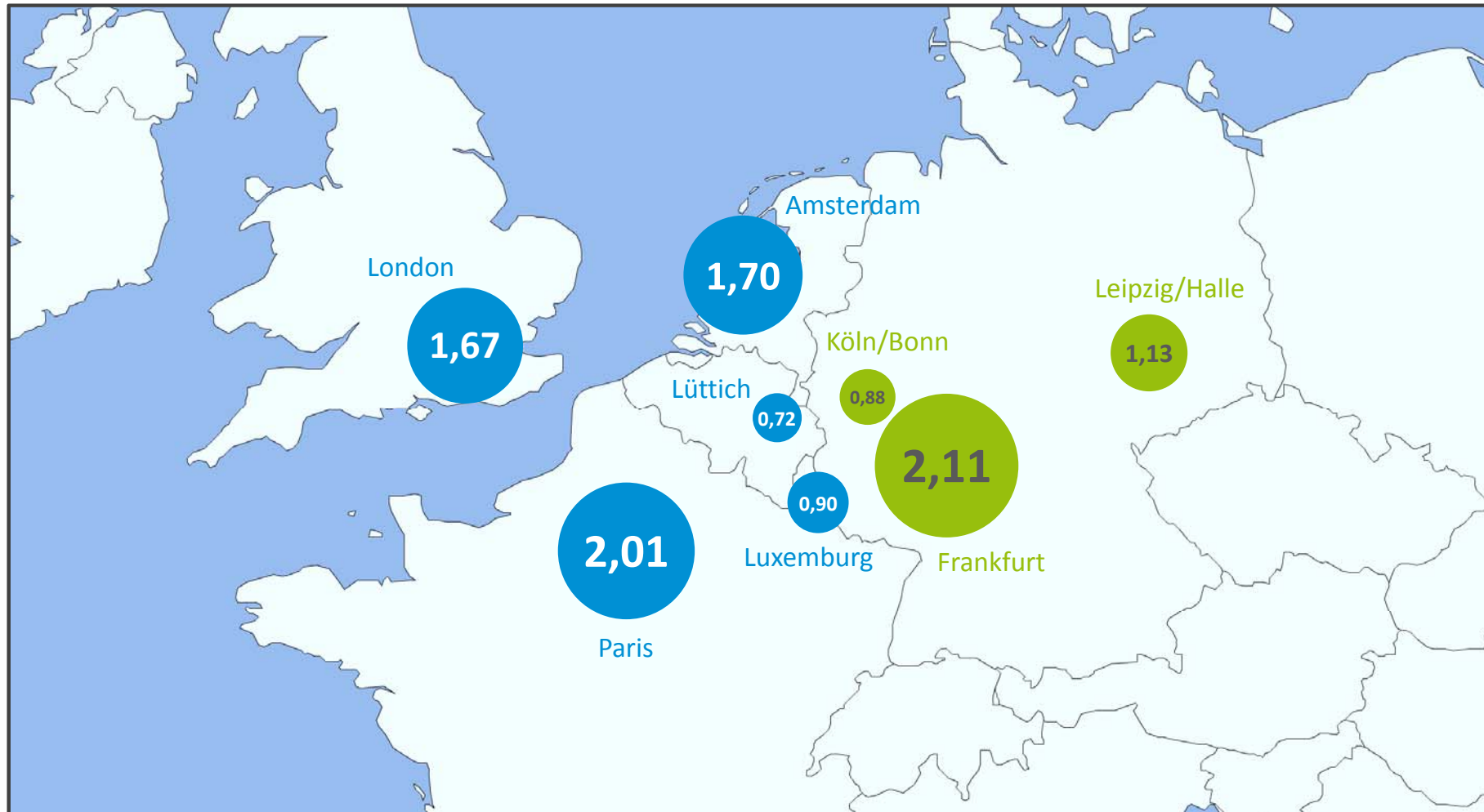
* Integratoren haben aufgrund ihres Geschäftsmodells die Anzahl ihrer Schnittstellen über die letzten Jahrzehnte bereits reduzieren können.



4 | Globaler Wettbewerb & Rahmenbedingungen

Luftfracht kann verschiedene Wege gehen

Frachtaufkommen der größten europäischen Frachtflughäfen in Millionen Tonnen im Jahr 2017







Die Angaben beziehen sich jeweils nur auf den größten Flughafen der Region. So ist z.B. mit London ausschließlich London Heathrow gemeint.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten des Flughafens Amsterdam

Luftfracht geht den Weg der geringsten regulatorischen Hürden

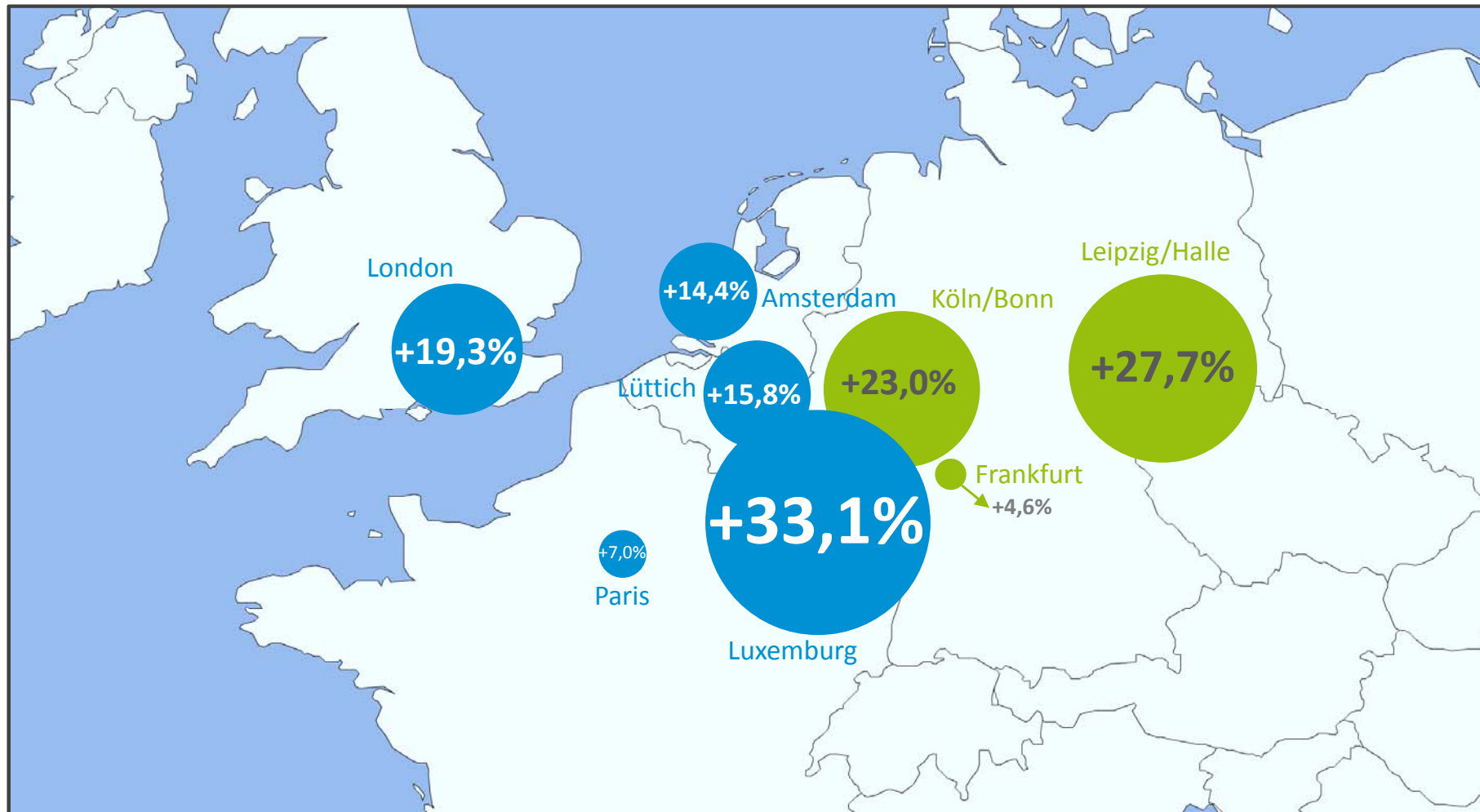


Die räumliche Nähe der Flughäfen sorgt für Alternativen und intensiviert den Standortwettbewerb

-  **Globale Warenströme suchen sich aufgrund der Angebotsvielfalt innerhalb Europas flexibel den Weg der geringsten regulatorischen Hürden. Hürden sind dabei alle Maßnahmen, welche Kosten und Zeit (also den Aufwand) im globalen Warenfluss erhöhen.**
-  **Nationale Maßnahmen und Prozesse, welche die Kosten- oder den Zeitaufwand (z.B. im Bereich Security, Zoll, Nachtflugverbote, etc.) erhöhen, erhöhen somit auch die Hürden für die Warenströme.**
-  **Einseitig wettbewerbsverzerrende Eingriffe machen sich in einem solchen globalen Markt deshalb besonders bemerkbar – denn Beschäftigung, Wertschöpfung und Wachstum verlagern sich umgehend in Regionen, welche geringere regulatorische Hürden bieten.**
-  **Dies kann leicht am Beispiel von nächtlichen Betriebszeitbeschränkungen verdeutlicht werden:**
Unter den europäischen Drehkreuzen ist Frankfurt das einzige Frachtdrehkreuz mit einem kompletten Nachtflugverbot. Das Wachstum zwischen 2013 und 2017 lag bei 4,6%, während Drehkreuze wie Amsterdam (+14,4%) oder London (+19,3%) im gleichen Zeitraum signifikant schneller wuchsen (siehe folgende Abbildungen).

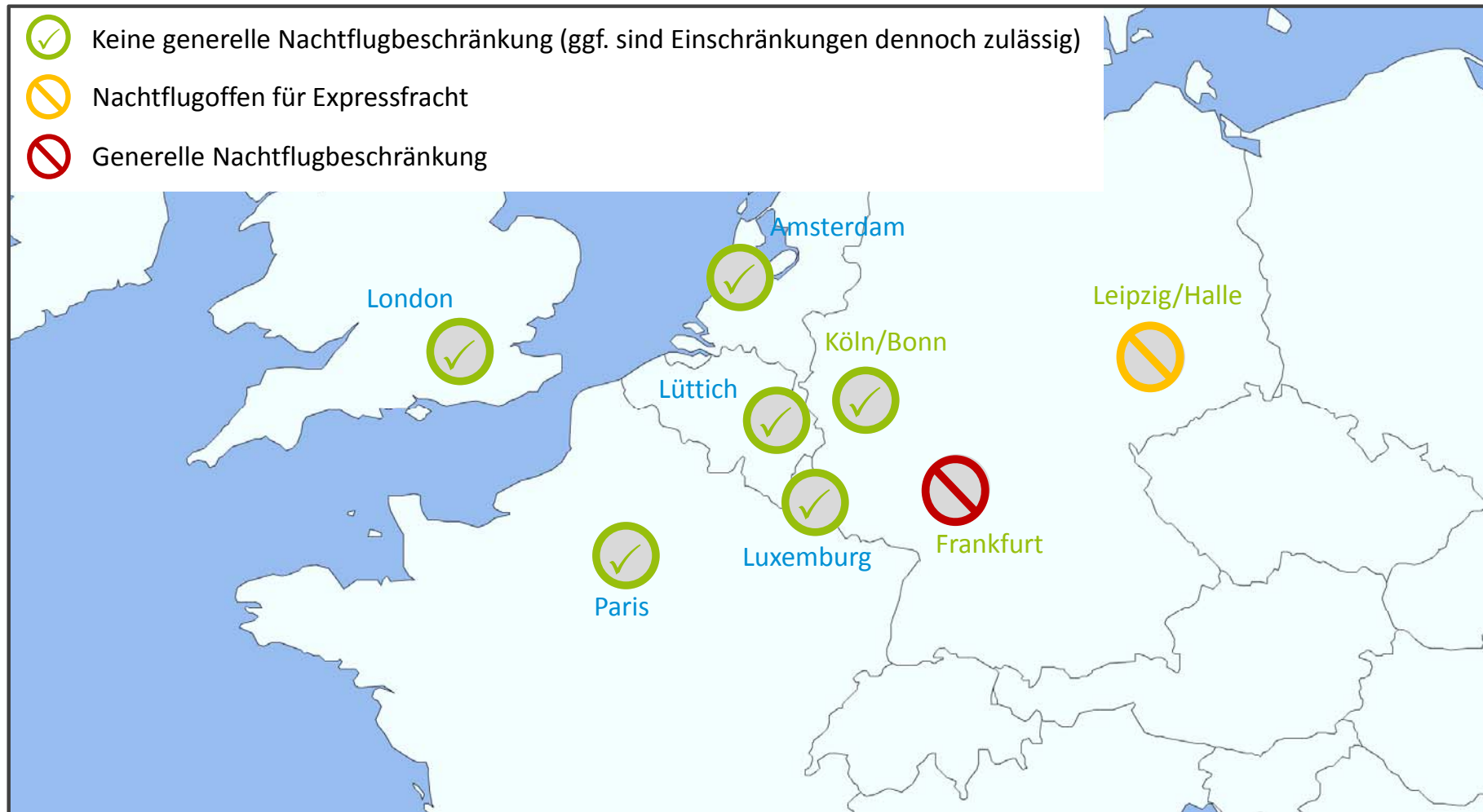
Luftfracht wächst unterschiedlich schnell innerhalb der EU

Wachstum an verschiedenen europäischen Standorten zwischen 2013 und 2017



Luftfracht wächst eher, wenn regulatorische Hürden niedrig sind

Sensibilität von Luftfrachtströmen am Beispiel von Nachtflugbeschränkungen



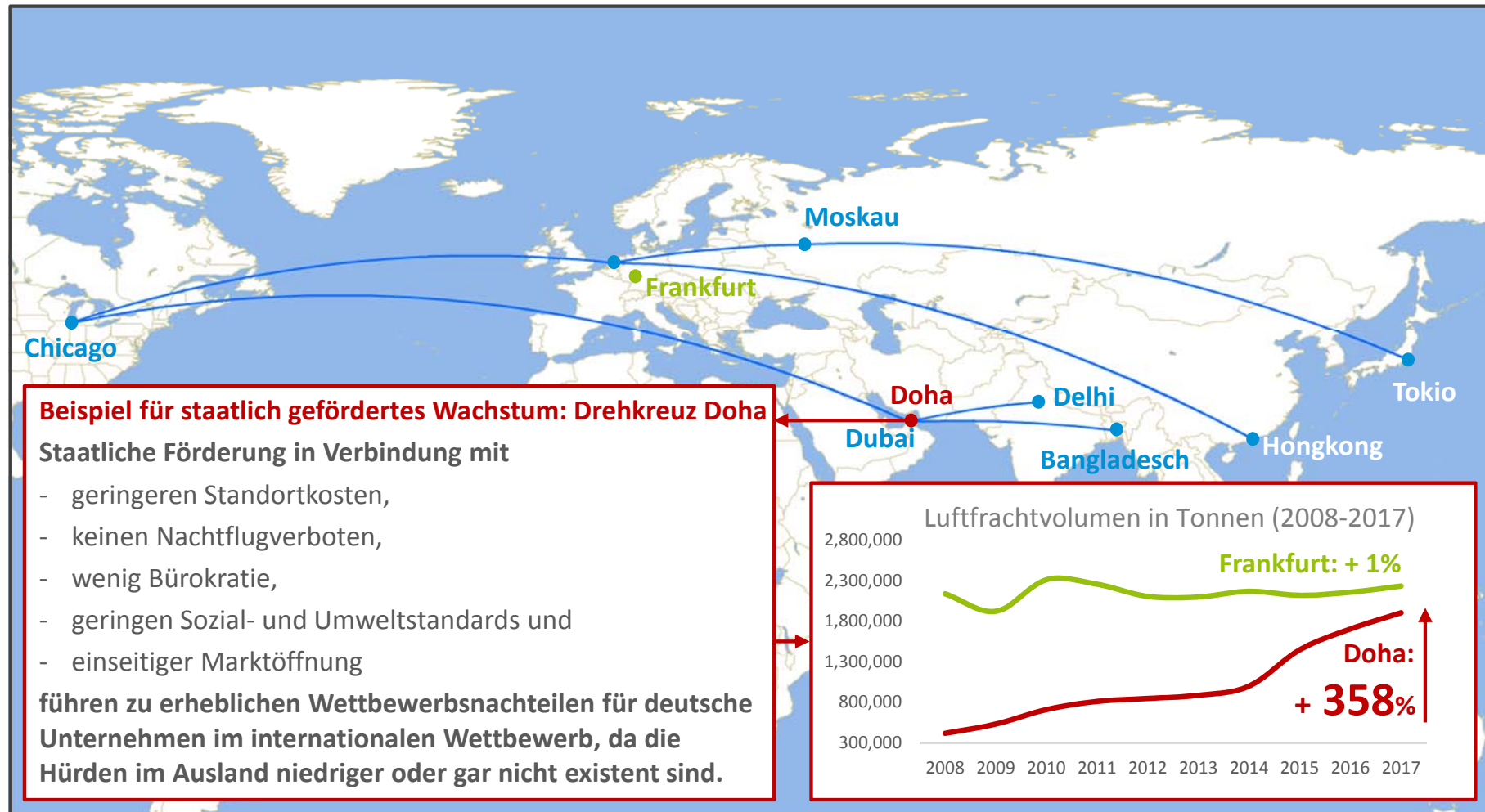
Niedrige regulatorische Hürden ziehen Investitionen an

Nachtflugbeschränkungen und ihr Einfluss auf internationale Investitionsentscheidungen



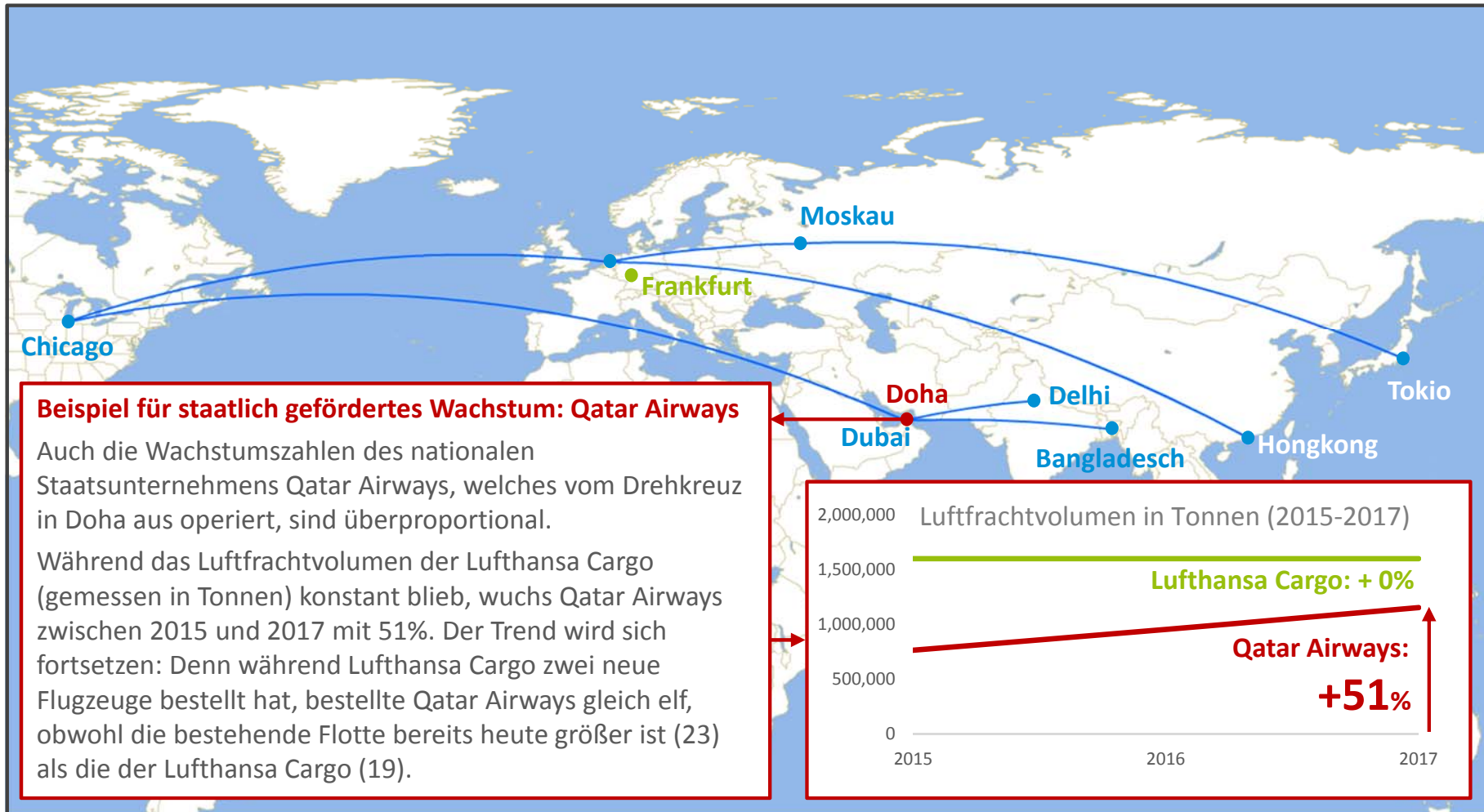
Der Standortwettbewerb geht über EU-Grenzen hinaus

Verlagerung internationaler Frachtströme weg von deutschen Drehkreuzen



Ausländische Airlines profitieren von guten Standortbedingungen

Verlagerung internationaler Frachtströme weg von deutschen Airlines



Wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen gemeinsam erarbeiten

Sicherstellung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen in Deutschland durch:

1. Sicherung bedarfsgerechter Betriebszeiten

2. Abbau regulatorischer Hürden in den Bereichen:

- Sichere Lieferkette
- Sicherheitstechnologien
- Einfuhrumsatzsteuer
- Fracht-Charter-Verkehre

3. Reaktion auf Markttrends wie dem zunehmenden Onlinehandel durch

- Moderne Zollverfahren
- Digitale Prozessketten und Schnittstellen

Fracht braucht die Nacht

Herausforderung: Globale und nahtlose Lieferketten sowie der Online-Handel kennen keine Zeitzonen. Damit internationale Warenströme nicht an Deutschland vorbeilaufen, braucht der Luftverkehrsstandort Deutschland somit den Nachtflug. An großen Drehkreuzflughäfen im Ausland gibt es in der Regel keine so strengen Auflagen wie in Deutschland. Hieraus ergibt sich für die deutschen Unternehmen ein massiver Wettbewerbsnachteil in Bezug auf die Auslastungszeiten der Flugzeuge. Das ist vergleichbar mit einer Fabrik, die nicht durchgängig produzieren darf.

Lösung: Bund und Länder sollten gemeinsam für die national bedeutenden Fracht- und Passagierflughäfen verbindlich festlegen, wo dauerhaft Nachtflugmöglichkeiten erhalten werden sollen. Daraus ergibt sich für die einzelnen Standorte in Deutschland:

- Eine Ausweitung von Flugbetriebsbeschränkungen und -verboten muss ausgeschlossen werden.
- Hinsichtlich der Nachtrandstunden sind weitere Einschränkungen zu vermeiden, da sonst die Verkehrsfunktion der Flughäfen zu stark eingeschränkt wird. Die aktuell bestehenden Nachtflugmöglichkeiten sind zu erhalten, um den Bedarf an Nachtflügen abwickeln zu können.
- Für bestehende Betriebszeitgenehmigungen muss Rechtssicherheit und damit Planungssicherheit für Anwohner, Fluggesellschaften und Flughäfen gelten.

Zu lange Genehmigungsprozesse bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) / Sicherheitsschulungen

Herausforderung: Im Interesse eines hohen Sicherheitsniveaus muss sich jeder, der eine Tätigkeit innerhalb der *sicheren Lieferkette* aufnimmt, durch die zuständige Luftsicherheitsbehörde des Bundeslandes einer Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) unterziehen. Nach festgestellter Zuverlässigkeit muss dann an einer Luftsicherheitsschulung teilgenommen werden. Ohne ZÜP kann die Schulung nicht begonnen werden. Es ist zunehmend schwierig, dringend benötigtes Personal einzusetzen, da zum einen die ZÜP benötigt wird und die Ausstellung dieser viel Zeit beansprucht. Aufgrund des per Gesetz deutlich erweiterten Personenkreises in der *sicheren Lieferkette*, der eine ZÜP benötigt, sahen sich die Luftsicherheitsbehörden einer Antragsflut gegenüber, die teils zu einer stark verlängerten Bearbeitung aller ZÜP-Angelegenheiten von mehreren Wochen, im Einzelfall von Monaten führte. Darüber hinaus bestehen bei den Schulungen in Deutschland Anforderungen, die ohne nachvollziehbare Gründe über die der EU-Gesetzgebung hinausgehen.

Lösung: Damit eine rasche und effiziente Bearbeitung der ZÜP-Anträge möglich wird, müssen die Luftsicherheitsbehörden der Länder gestärkt werden. Die Schulungs-VO nach dem Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) ist offenkundig veraltet. Die inhaltliche Auslegung durch die jeweilige (Landes-)Aufsichtsbehörde führt zu unterschiedlichen Handhabungen der gleichen Themen. Diese Unterschiede müssen durch gemeinsame praxisnahe Standards behoben werden. Um eine derartige Lösung zu finden, wird die Wiedereinrichtung der *AG Schulung* unter Beteiligung der Luftverkehrswirtschaft oder einer alternativen Arbeitsgruppe unter Federführung des BMI angeregt.

Übererfüllende Umsetzung von EU-Vorgaben bei der sicheren Lieferkette

Herausforderung: In der Luftsicherheit werden die maßgeblichen Grundlagen auf der EU-Ebene geregelt. Auf nationaler Ebene werden diese Regelungen ausgestaltet und umgesetzt. Die EU-Vorgaben werden in den Mitgliedsstaaten teilweise unterschiedlich umgesetzt. In Deutschland werden, wie auch in anderen Regulierungsbereichen, die EU-Vorgaben zum Teil übererfüllt (sog. *more stringent measures*). Denn trotz einheitlicher EU-Vorgaben erfolgt die Zulassung von Kontrolltechnologien und -methoden zusätzlich durch die nationale Behörde. In Deutschland geschieht dies bei der Luftfracht durch das LBA. So kann es passieren, dass EU-weit zugelassene Verfahren/Technologien in Deutschland nicht oder nur mit deutlicher Verzögerung zugelassen werden (z.B. das sog. *Remote Explosive Scent Tracing* oder REST, also die Untersuchung einer Luftprobe eines LKWs durch einen Hund). Hierdurch kommt es zu Effizienzverlusten in der Abwicklung, so dass Fracht ins benachbarte EU-Ausland abwandert.

Lösung: Beteiligte der *sicheren Lieferkette* beschaffen nach der sog. BMI-Liste oder beantragen ECAC-zertifizierte Technik um sie nutzen zu dürfen. Die Zertifizierung und Abnahme der reinen Luftsicherheitskontrolltechnik obliegt der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei. Wesentliche Grundlage für die in Deutschland eingesetzte Kontrolltechnik sollten die in Europa zertifizierten Geräte (sog. ECAC-Liste) sein. Insgesamt muss Innovation durch einen „Wettbewerb der Technikanbieter“ gefördert werden. Die Luftverkehrswirtschaft sollte dabei aktiv eingebunden werden. Für die wissenschaftliche Erforschung neuer Technologien zur Kontrolle von Frachtgütern sind außerdem Forschungsgelder nötig.

Unflexiblere Umsetzungen von EU-Vorgaben: Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer

Herausforderung: Mitgliedstaaten können die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer so gestalten, dass diese nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten ist, sondern erst im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet wird. Hiervon machen zum Beispiel die Niederlande, Belgien oder Österreich Gebrauch, während in Deutschland ein zweistufiges Prinzip gilt. Hier muss ein Unternehmen bei der Einfuhr von Drittlandwaren in das Gemeinschaftsgebiet über eine deutsche Zollgrenzstelle in jedem Fall die Einfuhrumsatzsteuer beim Zoll entrichten. Im Regelfall wird sie anschließend als abzugsfähige Vorsteuer im Rahmen der Umsatzsteuervoranmeldung berücksichtigt und durch die Landesfinanzverwaltung erstattet – oft allerdings erst Wochen oder Monate später. Importierende Unternehmen müssen aufgrund des deutschen Verfahrens zunächst erhebliche Zahlungen leisten und dann einen Antrag auf Erstattung stellen. Dies führt zu Abfluss von Liquidität, Kosten für die Zwischenfinanzierung und Verwaltungsaufwand (Opportunitäts- und Transaktionskosten).

Lösung: Bund und Länder müssen schnellstmöglich die akuten Wettbewerbsnachteile der deutschen Wirtschaft bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer beseitigen. Die Einfuhrumsatzsteuer sollte nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten sein, sondern – wie in Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG ausdrücklich vorgesehen – bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung direkt verrechnet werden können. Im neuen Koalitionsvertrag wurde der Weg für eine Optimierung des Erhebungsverfahrens geebnet.

Bürokratische Prozesse: Fracht-Charter

Herausforderung: Gelegenheits- bzw. Charterverkehre stellen ein wichtiges Marktsegment dar (ca. 20% der umgeschlagenen Luftfracht in Deutschland). Luftfahrtgesellschaften aus Drittstaaten bedürfen vor der Aufnahme von Charterflügen von und nach Deutschland einer Einflugerlaubnis, die auf Antrag vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) erteilt wird. Anträge auf Einzelflüge müssen spätestens zwei volle Werktage vor Beginn des Fluges schriftlich vorliegen, bei Flugketten spätestens vier Wochen vorher. Insbesondere die Benelux-Staaten weisen hierbei eine größere Flexibilität auf (Genehmigungen erfolgen hier z.T. am gleichen Tag), mit der Folge, dass Frachtcharterverkehre an grenznahen ausländischen Flughäfen und nicht an deutschen Frachtflughäfen abgewickelt werden (können).

Lösung: Die nationalen Luftfahrtbehörden sollten ausreichend über qualifiziertes Personal, eine leistungsstarke IT-Infrastruktur und optimierte bzw. kundenorientierte Prozesse verfügen, um ihren Aufgaben nachkommen zu können: Die Genehmigungsdauer bzw. -prozesse für Ein- und Ausflüge von Ad-hoc-Frachtchartern durch das LBA sollte deutlich verkürzt werden. Internationalen Vereinbarungen entsprechend ist hierbei zu prüfen, dass es keine Transportangebote deutscher Anbieter gibt (sog. Nichtverfügbarkeitserklärung) und erforderliche Genehmigungen im Bereich Luftfrachtsicherheit (z.B. ACC3-Genehmigung) vorliegen. Der BDL hält eine gemeinsame Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums und des LBA zur Erarbeitung sinnvoller Ansätze (z.B. hinsichtlich Verkürzung der Genehmigungsdauer) unter der Einbeziehung des BDL und seiner Mitglieder für zielführend.

Wettbewerbsfähige Zollverfahren gemeinsam gestalten

Zukunft gestalten: Optimierte Zollverfahren

Der interkontinentale Online-Handel (e-commerce) wächst stark und wird weiter an Bedeutung gewinnen. Dieser Markttrend sorgt für eine größere Anzahl an Versandstücken bei gleichzeitig immer geringerer Größe der Sendungen. Entsprechend muss der Zoll in die Lage versetzt werden, dieses zusätzliche Aufkommen reibungslos abwickeln zu können. Innerhalb der heutigen Rahmenbedingungen lassen sich diese neuen Anforderungen nur bedingt oder gar nicht abbilden. Dadurch verlangsamt sich der Logistikfluss und es droht, dass Deutschland sein Potential in dem aufstrebenden Online-Markt nicht ausspielen kann bzw. zugunsten anderer europäischer Standorte ausgereicht wird.

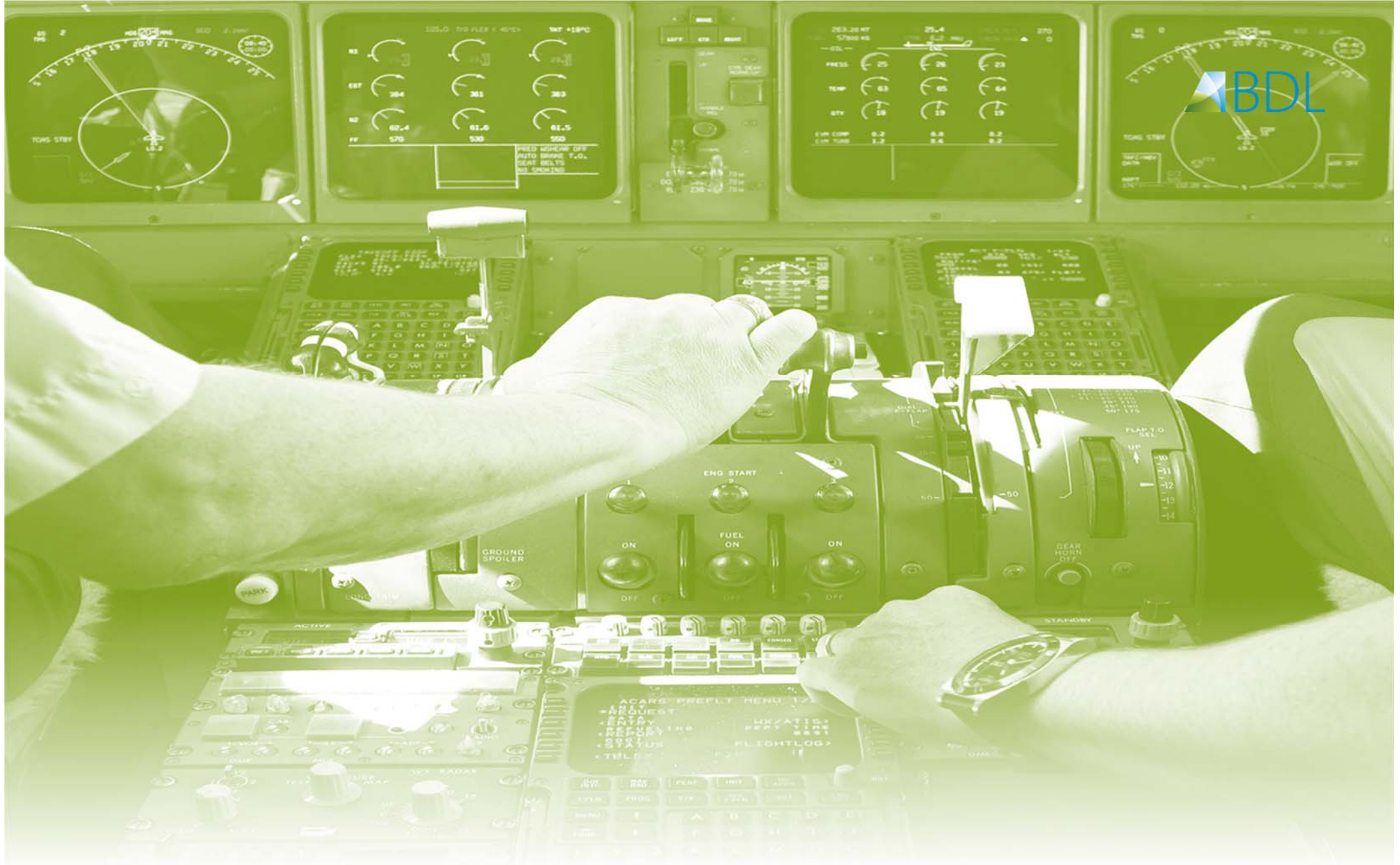
Umsetzung: Es besteht Handlungsbedarf seitens Wirtschaft, Politik und Behörden, den Wandel mit neuen Prozessen und ausreichend Ressourcen einzuleiten. Der Schlüssel dabei ist die bereits gute Zusammenarbeit mit dem Zoll weiter zu stärken. Ziel ist die gemeinsame Weiterentwicklung auf deutscher Ebene (z.B. der technischen Prozesse und IT-Schnittstellen) zu fördern, z.B. durch mehr (digitale) Prozessverzahnung zwischen Unternehmen und Zoll-Behörden. Aber auch durch die Ausstattung der Behörden mit ausreichenden Ressourcen bezüglich Personal und IT, die Schaffung weiterer gesetzlicher Zollvereinfachungen oder der weitere Aufbau tiefgehender Kooperation zwischen Zollbehörden der EU und Drittstaaten - wie im Pilotprojekt *Smart and Secure Trade Lanes* (SSTL) der World Customs Organisation (WCO) zwischen der EU und China.

Schnelle, papierlose, transparente und vernetzte Prozesse durch mehr Digitalisierung

Zukunft gestalten: Digitalisierung von Dokumenten und Schnittstellen

In der Luftfracht spielen Papierdokumente eine große Rolle: Frachtbriefe, Bestätigungen, Zollanmeldungen oder Versicherungsscheine sind weiterhin physisch mitzuführen. Der elektronische Frachtbrief (e-Air Waybill bzw. e-AWB der internationalen Zivilluftfahrtorganisation IATA) beschleunigt die Abfertigung bei Kunden, Spediteuren und Fluggesellschaften und spart branchenweit pro Jahr 7.800 Tonnen Papier. Ziel ist der rein elektronische Austausch aller relevanten Prozesse, Dokumente und Informationen. Diese vielseitigen Interaktionen entlang der Lieferkette zeigen, dass eine Digitalisierung und Vernetzung der kompletten Logistikkette erforderlich ist, die auch staatliche Akteure umfasst (z.B. Zoll). Die heutigen Rahmenbedingungen und der Rechtsrahmen bilden aber diese neuen Anforderungen von digitalen Prozessen und Geschäftsmodellen wie dem Online-Handel nur bedingt oder gar nicht ab. Deshalb muss künftig die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteuren der Lieferkette effizienter gestaltet werden, um einzelne (analoge) Prozesse zu einer integrierten digitalen Prozesskette ohne Datenbrüche auszubauen.

Umsetzung: Es besteht Handlungsbedarf, gemeinsam mit Politik und Verwaltung Prozesse zu definieren und einzuleiten, z.B. in Form digitaler Lösungen entlang der Logistikkette - inklusive staatlicher Stellen (Zoll, Sicherheit), internationalen (Daten-)Standards und der Schaffung eines Rechtsrahmens (Datenschutz, Datensicherheit).



5 | Checkliste für eine wettbewerbsfähige Luftfracht

Besonderheiten der Luftfracht müssen berücksichtigt werden



Was bei der Ausgestaltung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen zu beachten ist:

Luftverkehr ist ein internationaler Verkehrsträger

Luftverkehr ist von hoher Wettbewerbsintensität geprägt

Luftverkehr transportiert Fracht in Fracht- und Passagiermaschinen

Luftfracht braucht wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen

Maßnahmen für international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen:

Keine weitere Einschränkung der Betriebszeiten



Mehr digitale Effizienz entlang der Logistikkette



Hand in Hand für effiziente Luftfrachtsicherheit



EU-weit harmonisierte Steuern, Abgaben und Prozesse



Fairer Wettbewerb & Reziprozität



Förderung von Forschung & Entwicklung



Betrachtung von Passagier- & Frachtverkehr als ein System



Kontakt

Martin Kuras, Leiter Wirtschaft & Statistik

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.

- Haus der Luftfahrt -

Friedrichstraße 79

10117 Berlin

Tel: + 49 (0) 30 520 077 - 130

Fax: + 49 (0) 30 520 077 - 111

Mobil: +49 (0) 162 26 05 481

martin.kuras@bdl.aero

www.bdl.aero