

Pressemitteilung

7. DSLV-Luftfrachttagung

Deutsche Luftfrachtlogistiker im internationalen Wettbewerb stärken

Berlin, 16. September 2022. Die hohe Organisationskompetenz deutscher Luftfrachtspediteure sichert die Versorgung wichtiger Industriezweige mit produktionsrelevanter, hochwertiger und zeitkritischer Ware auch im dritten aufeinanderfolgenden Krisenjahr. Das gemeinsame Bemühen der Logistikbranche, der Airlines und der Flughäfen um die Stabilisierung der Luftfracht-Lieferketten muss aber durch politische Rahmenbedingungen flankiert werden, welche auch die Marktstellung deutscher Unternehmen im europäischen und internationalen Wettbewerb nachhaltig stärken, so die Forderung des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik auf seiner siebten Luftfrachttagung am 15. September 2022 in Raunheim/Hessen.

Hierzu hat der DSLV einen [Aktionsplan Luftfracht](#) mit sechs Handlungsfeldern erarbeitet:

- Luftfrachtsicherheit prozessorientiert umsetzen – Kontrollverfahren erweitern
- Sonn- und Feiertagsfahrverbote flexibilisieren – Straßen Transporte zu und von den Flughäfen ausnehmen
- Fachkräftemangel entgegenwirken – Integrationshemmnisse zügig abbauen
- Infrastruktur und Handling an den Flughäfen – Prozesse optimieren
- CO₂-neutrale Luftfracht – Nachhaltige Kraftstoffe fördern
- Single European Sky – Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftverkehrsraums vorantreiben

Die konsequente und lückenlose Einhaltung der hohen gesetzlichen Anforderungen der EU zur Luftfrachtsicherheit durch sämtliche Lieferkettenakteure ist von immanenter Bedeutung. Die Implementierung des europäischen Rechtsrahmens in die Prozesse der Luftfrachtlogistik ist gleichwohl administrativ und operativ aufwendig sowie kostenintensiv. Für die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Speditionen und Flughäfen ist deshalb entscheidend, dass die EU-Luft sicherheitsvorschriften in Deutschland nicht restriktiver umgesetzt werden als an anderen europäischen Luftfrachtstandorten.

Pressekontakt:

Markus Wolters
Referent Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: MWolters@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
twitter.com/DSLVL_Berlin
linkedin.com/company/spediteure

Leider erfolgt die Auslegung der EU-Luftsicherheitsverordnung 2015/1998 durch das deutsche Luftfahrt-Bundesamt (LBA) deutlich restriktiver als durch die Luftsicherheitsbehörden anderer EU-Mitgliedstaaten, wo administrativ weniger aufwändige Kontrollverfahren für sensible Luftfracht zugelassen sind. Die Unterschiede sind so gravierend, dass es sich wirtschaftlich lohnt, Luftfracht allein zu Kontrollzwecken mit dem Lkw von Deutschland zu Flughäfen im EU-Ausland zu befördern, dort auf Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen kontrollieren zu lassen und anschließend sogar wieder nach Deutschland zu trucken. Ein erhöhtes Frachtaufkommen auf europäischen Straßen mit negativen ökologischen Effekten sind neben der Schwächung des Luftfrachtstandortes Deutschland die Folgen.

„Damit der ineffiziente Luftfrachttourismus mit Lkw zwischen den Flughäfen beendet wird, muss einheitliches EU-Recht auch einheitlich umgesetzt werden. Deutschland muss den Spielraum der Verordnung 2015/1998 im selben Umfang nutzen, wie es andere Mitgliedstaaten tun, und darf sich sicherheitserprobten Kontrollalternativen nicht kategorisch verschließen. Das Bundesverkehrsministerium muss das LBA anweisen, prozessorientiertere Verfahren zur Herstellung eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus zuzulassen. Sonst wandert Fracht von deutschen Flughäfen weiter ab“, zeigt sich Timo Stroh, Vorsitzender des DSLV-Fachausschusses Luftfrachtspedition, besorgt.

Andauernde Abfertigungsstaus und Wartezeiten für Importfracht vor allem am größten europäischen Frachtflughafen Frankfurt führen auch zu einer Verlagerung und zu UmROUTEN von Luftfracht – ebenfalls mit negativen Effekten für anschließende Logistikketten. Strukturelle, vor allem Personalengpässe bei Handlings-Agenten der Airlines tragen hierzu maßgeblich bei. Stroh: „Engpässe verfestigen den Standortnachteil sowohl für deutsche Speditionshäuser als auch für die Luftfrachtkunden aus der verladenden Wirtschaft. Flughafenbetreiber und Handling-Agenten müssen ihre Abfertigungsprozesse daher dringend nachhaltig optimieren, um den Luftfrachtstandort Deutschland nicht zusätzlich zu gefährden. Zum Glück ist am Standort Frankfurt nunmehr Bewegung zu erkennen. Auch hier kann der Staat helfen, indem die erforderliche Luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsüberprüfung auch für ausländische Zeitarbeitskräfte an deutschen Flughäfen gestrafft und deutlich beschleunigt wird.“

Deutsche Speditionshäuser sind starke Glieder der internationalen Luftfrachtlieferketten. Sie versenden rund 98 Prozent des Luftfrachtextports und wickeln 80 Prozent der auf dem Luftweg nach Deutschland importierten Güter ab. Der wertmäßige Anteil der

Luftfrachtsendungen am gesamten deutschen Außenhandelswert beträgt etwa 30 Prozent.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 117 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022). Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.