

Gibt es in der Luftfracht einen Eilbedarf für Nachtflüge?



Prof. Dr. Richard Vahrenkamp
Logistik Consulting Berlin
Flughafenkonferenzen Juni 2014

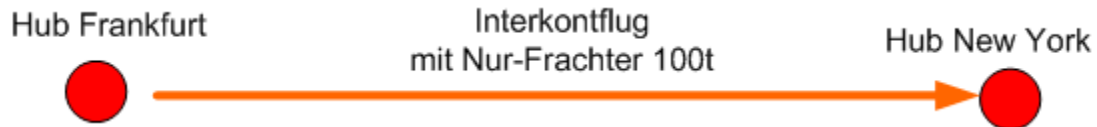
Wichtige Standorte für Luftfracht in Deutschland



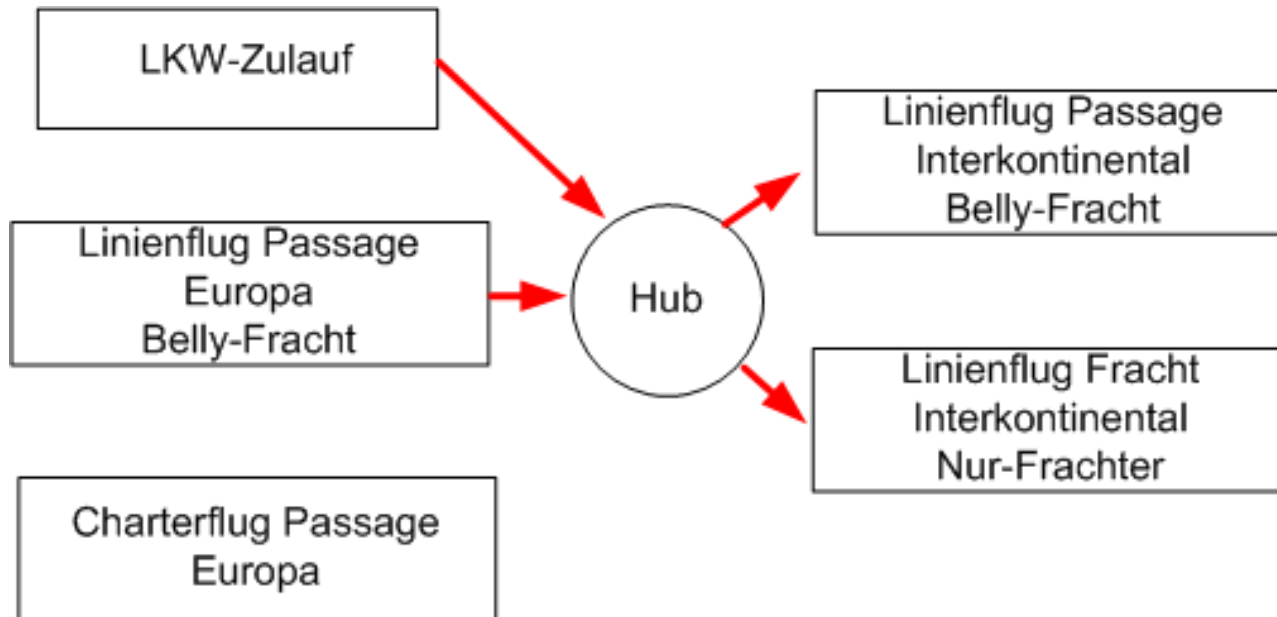
Flughafen	Menge in 2010 (1000 Tonnen)
Frankfurt	2307
München	301
Leipzig	663
Köln	656
Frankfurt-Hahn	228
Hamburg	27
Hannover	16
Düsseldorf	100
Berlin	27

Der Mega-Hub Frankfurt

Bloß ein Hubflughafen kann Langstreckenziele mit Nur-Frachtern verbinden!



Zulauf der Fracht aus ganz Europa mit Belly-Fracht und LKW



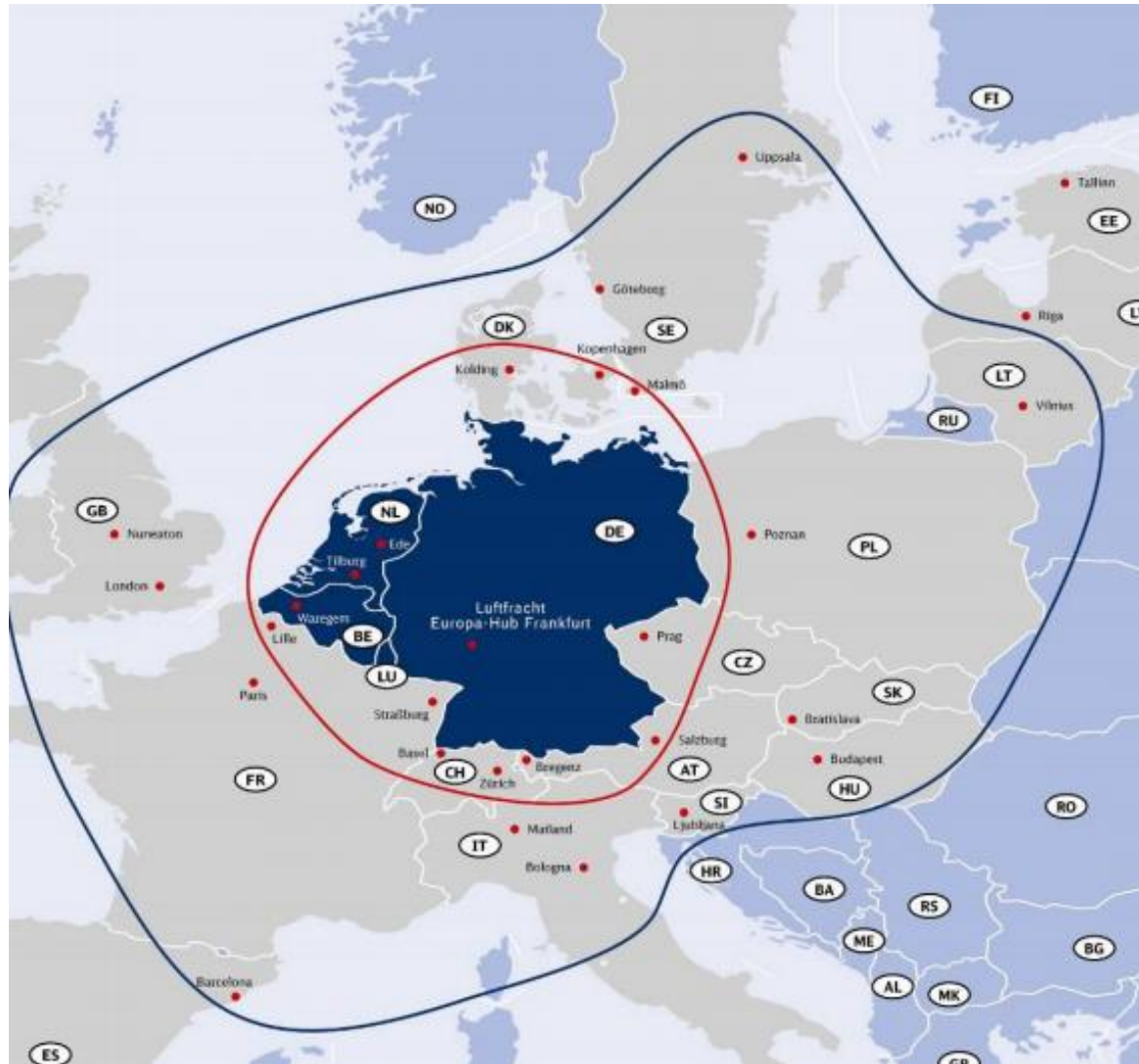
In Europa 4 Megahubs: Paris, London, Amsterdam und Frankfurt

Megahubs als „Staubsauger“ für die Luftfracht, besonders bei bodengebundenen Zulieferverkehren per LKW



- Anlieferung per LKW
- Lange Lieferketten
- Lange Dauer der Prozessschritte
- Lange Durchlaufzeit bei Transferfracht
- Keine wirkliche Eilbedürftigkeit

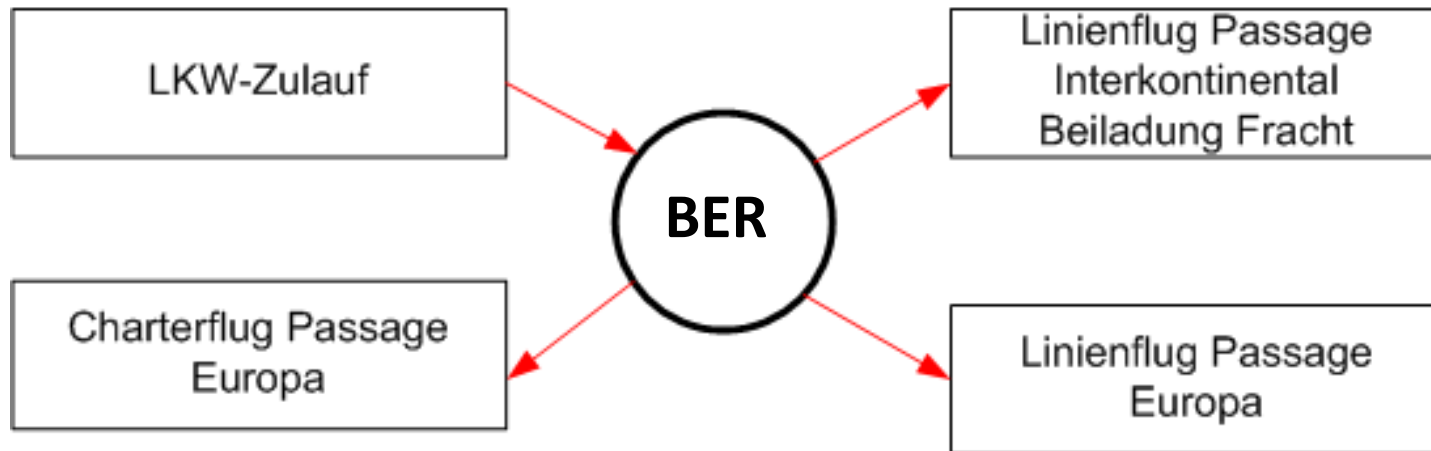
Der LKW-Zulauf der Luftfrachtspedition Schenker auf Frankfurt a.M.



BER als Point-to-Point-Flughafen

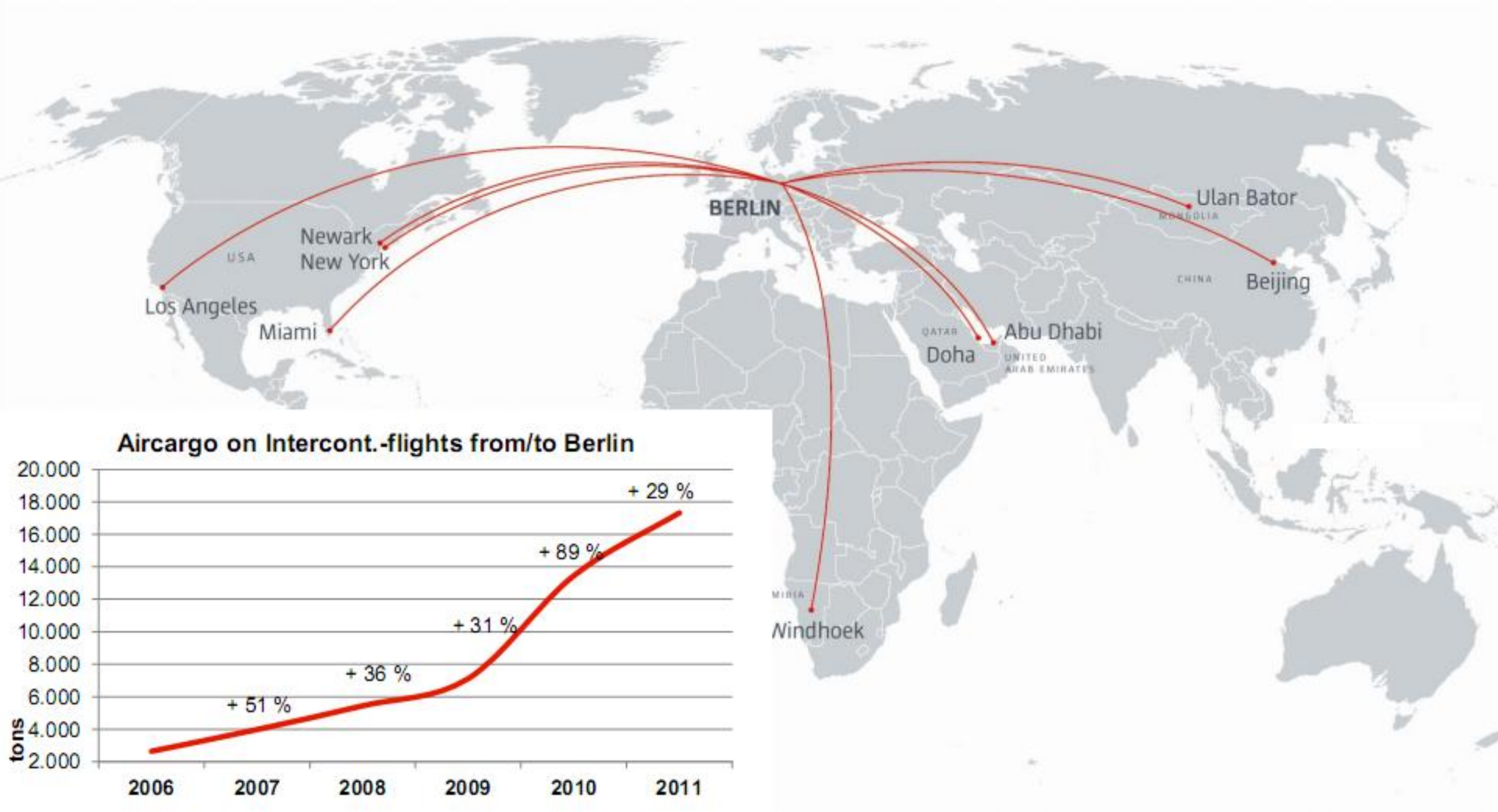


Zulauf der Fracht mit dem LKW im 3-Stunden-Radius



**Umfrage unter Luftfrachtspeiditionen in Berlin:
80-95% des Luftfrachtaufkommens in Berlin-Brandenburg geht per
LKW nach Frankfurt am Main!**

Aktuell fliegt Berlin acht Langstreckenziele an.



Der Luftfrachtbedarf der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaft

Ergebnisse einer Umfrage unter den Top 20 Industriebetrieben

Alstom,
Bayer,
Berlin Chemie,
BIOTRONIK
BMW Werk Berlin
Bombardier Transportation
Bosch-Gruppe
Daimler Transporterwerk Ludwigsfelde
Heidelberger Druckmaschinen
Jonas&Redmann
MTU
Osram GMBH
Otis GmbH & Co. OHG
Pfizer
Rolls-Royce Turbinen
Sanofi
Schäffler
Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH
Siemens Fossil Energy
ZF Getriebe GmbH Werk Brandenburg

Unter den Top 20 besitzen

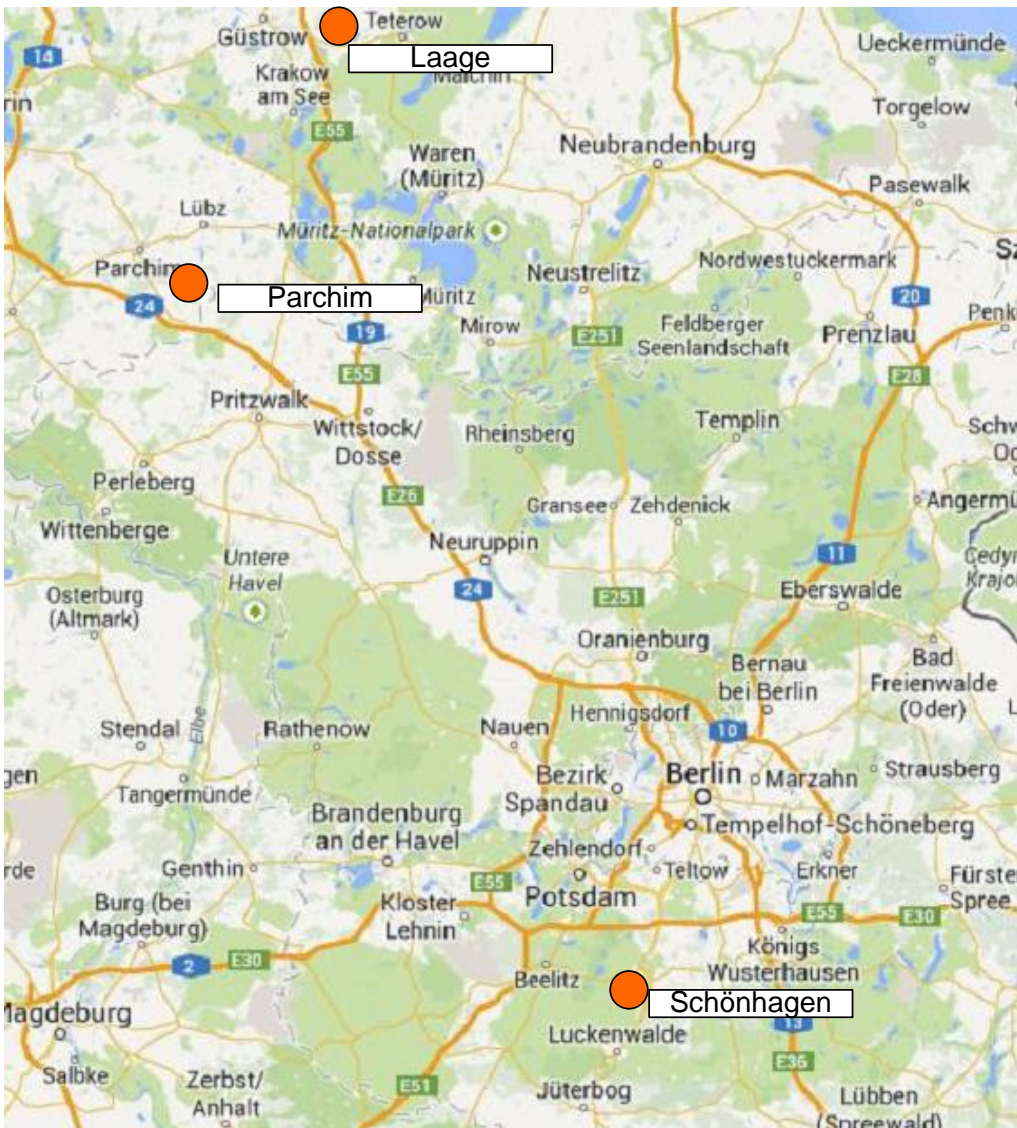
➤ 13 Unternehmen keinen Luftfrachtbedarf und

➤ 7 Unternehmen einen Bedarf

Kein Unternehmen besitzt einen expliziten Bedarf an **Nachtflügen**.

Dieser fehlende Bedarf an **Nachtflügen** wird auch von Umfragen in Hessen im unmittelbaren Einzugsbereich von FRAPORT bestätigt.

Das Verlagerungspotential von Nachtflügen



- UPS-Flug von Köln nach Berlin um 5:35 Uhr mit ATR71
- Relationspaar Berlin-Stuttgart der Deutschen Post AG um 1 Uhr nachts.

Verbundsystem der Flughäfen
Laage, Parchim, Schönhagen

Abwägungsgebot des Bundesverwaltungsgerichts zur Verlagerung bei Nachtflügen.

Privilegierung der Post- und Expressdienste im Luftverkehrsrecht aus den 1950er Jahren.
Änderungsbedarf.

Zusammenfassung

- Flughafen BER ist Point-to-Point Flughafen, aber kein Hub: **Keine Nachtflugbedarf.**
- BER ist auch kein Paket-Hub: **Keine Nachtflugbedarf.**
- Schwerpunkt bei BER sind innerdeutsche und innereuropäische Flüge
Nur wenige Langstreckenziele: **Keine Nachtflugbedarf.**
- Für innereuropäische Flüge spielt Luftfracht (Generell Cargo)
nur eine geringe Rolle, da durch LKW-Verkehre substituiert: **Keine Nachtflugbedarf.**
- **Die verladende Wirtschaft besitzt keinen Nachtflugbedarf.**
- **Die Entwicklungsmöglichkeiten des BER zu einem Hub sind fraglich.**

Die Entwicklungsmöglichkeiten des BER zu einem Hub



Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Prof. Dr. Richard Vahrenkamp
Logistik Consulting Berlin
Flughafenkonferenzen Juni 2014