



Luftfracht am Flughafen München

Bedeutung und Potenzial für die Wirtschaft Bayerns

Aktuelle Bedeutung des Flughafens München für die Bayerische Wirtschaft

Aufgrund der hohen Exportquote in Bayern sind die produzierenden Unternehmen auf eine ausgezeichnete Infrastruktur mit schnellen, flexiblen und globalen Lieferketten angewiesen. Als einer der wichtigsten Flughäfen Europas ist der Flughafen München in diesen Prozessen von zentraler Bedeutung.

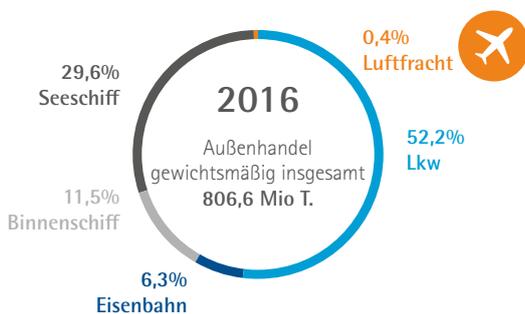
Die IHK für München und Oberbayern hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Bedeutung der Luftfracht im Allgemeinen und das über den Flughafen München abgewickelte Luftfrachtaufkommen im Besonderen mittels einer Studie genauer zu analysieren. Die Kernergebnisse werden hier vorgestellt.

Zweck und Bedeutung des Luftfrachtverkehrs

Mengen- bzw. transportgewichtsmäßig ist der Luftfrachtverkehr von geringer Bedeutung. Gerade einmal 0,1 %, also nur ein Tausendstel des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland wird per Luftfracht befördert. Selbst beim Außenhandel kommt der Luftfrachtverkehr gerade mal auf einen Anteil von 0,4 % (siehe Abb. 1).

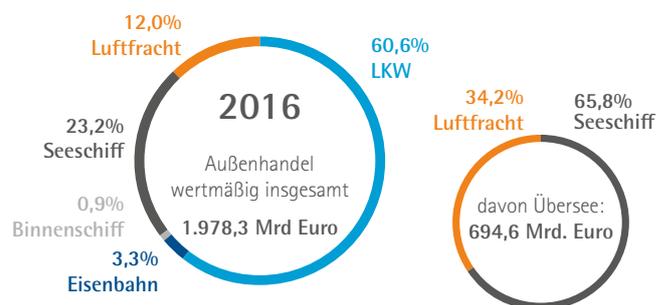
Ganz anders sieht es bei wertmäßiger Betrachtung aus (siehe Abb. 2). 12 Prozent des deutschen Außenhandels werden per Luftfracht befördert. Beim Überseeverkehr sind es sogar 34,2 % (in 2016). Wertmäßig ist der Verkehrsträger Luftverkehr also von hoher Bedeutung, im Außenhandel weit höher als die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff.

Abb. 1: Transportgewichtsmäßiger Anteil des Luftfrachtverkehrs 2016 am Außenhandel von Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt, Außenhandelsstatistik, Fachserie 7, Reihe 1

Abb. 2: Wertmäßiger Anteil des Luftfrachtverkehrs 2016 am Außenhandel von Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt, Außenhandelsstatistik, Fachserie 7, Reihe 1

Gründe für die Luftfracht

- 1 Der Luftfrachttransport ist viel sicherer als alle anderen Transportarten. Für weit zu transportierende wertvolle Güter (Kunstgegenstände, Einzelstücke, persönliche Gegenstände, Dokumente usw.) ist dies die weitaus bevorzugte Transportart.
- 2 Schnelligkeit ist ein Wettbewerbsvorteil auch im Einzelhandel: Lieferzeiten werden von den Konsumenten hoch bewertet. Deshalb wird der KEP-Verkehr über längere Distanzen weitestgehend per Flugzeug befördert.
- 3 Weltweite Preisunterschiede für viele Produkte werden durch E-Commerce genutzt, und zwar durch Händler und Konsumenten. Effiziente und zeitliche Vorteile nutzend kann dies nur über den Transportweg Luftfracht erfolgen.

Am Wichtigsten für mehr oder weniger alle Luftfrachttransporte und Güterarten ist der schnelle und pünktliche Transport. Dessen Wert für Produktion, Handel und Fertigstellung von Projekten ist meist höher als der (ohnein meist schon sehr hohe) nominale Wert der Güter selbst.

Luftfrachtprozesse

Bei der Luftfracht-Logistik ist grundsätzlich zwischen konventioneller Luftfracht und KEP-Verkehr (Kurier-, Express- und Paketverkehr) zu unterscheiden. Der Flughafen München ist bei konventioneller Luftfracht ein wichtiges Drehkreuz, wo Luftfracht hauptsächlich als Beifracht bei interkontinentalen Passagierflügen befördert wird. Rund 90 % des gesamten geflogenen Luftfrachtaufkommens am Flughafen München ist konventionelle Luftfracht. Lediglich 10 % sind KEP-Verkehre.

Abb. 3: Luftfrachtprozess – konventionelle Fracht



Abb. 4: Luftfrachtprozess – KEP-Fracht



Luftfrachtverkehr am Flughafen München

Abb. 5: Entwicklung des Luftfrachtaufkommens am Flughafen München seit 1995

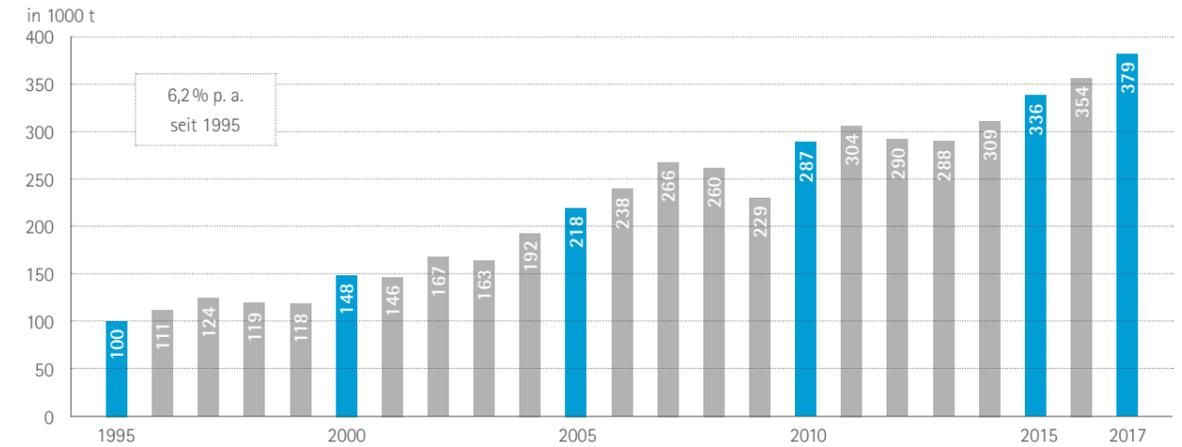
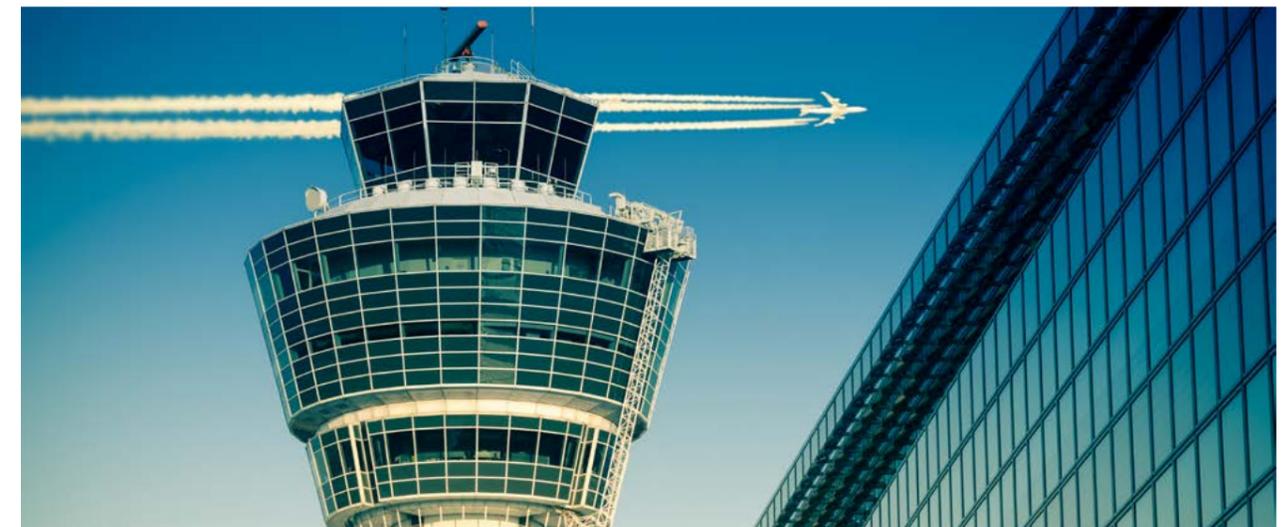
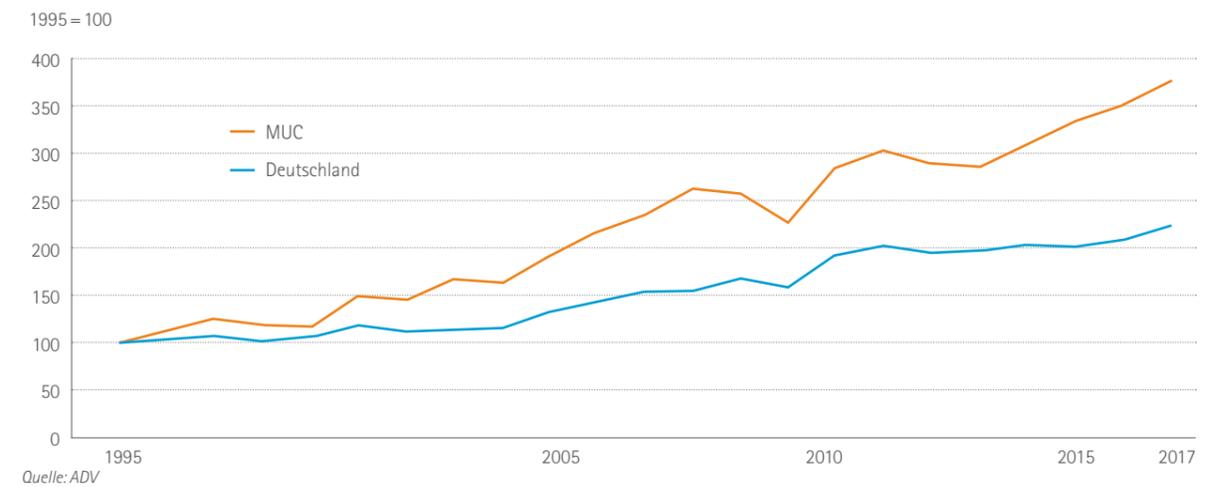


Abb. 6: Index des Luftfrachtumschlages am Flughafen München im Vergleich zu allen deutschen Flughäfen

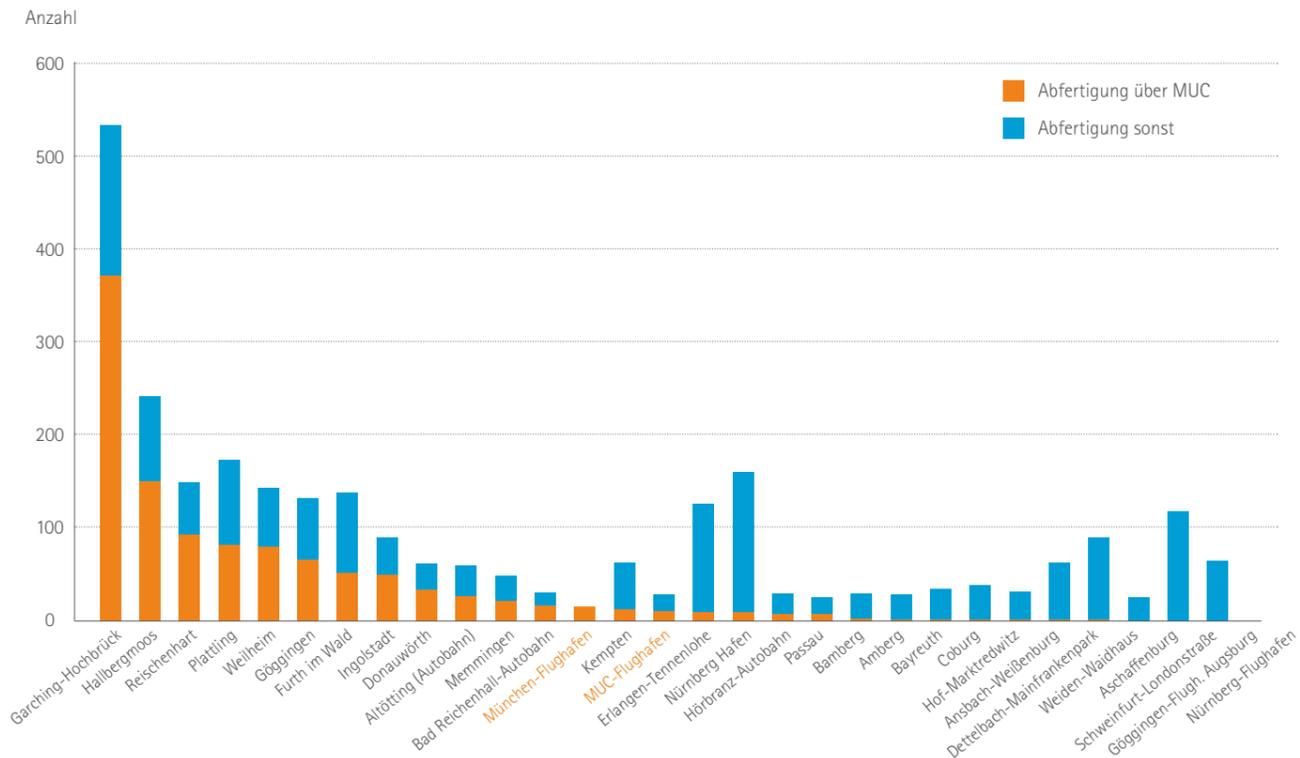


Wachstumspotenziale und deren Voraussetzung

Seit 1995, als erst 100.000 Tonnen in München umgeschlagen wurden, hat sich das Luftfrachtaufkommen fast vervierfacht. Das durchschnittliche Wachstum pro Jahr betrug in diesem Zeitraum 6,2 %. Zum Vergleich: In der Summe der deutschen Flughäfen betrug das Wachstum in diesem Zeitraum nur 3,7 % p.a.

Marktausschöpfung durch den Flughafen München

Abb. 7: Exportanmeldungen für Luftfrachtverkehr 2015/2016 nach bayerischen Zollämtern/Zollamtsstellen und Flughäfen



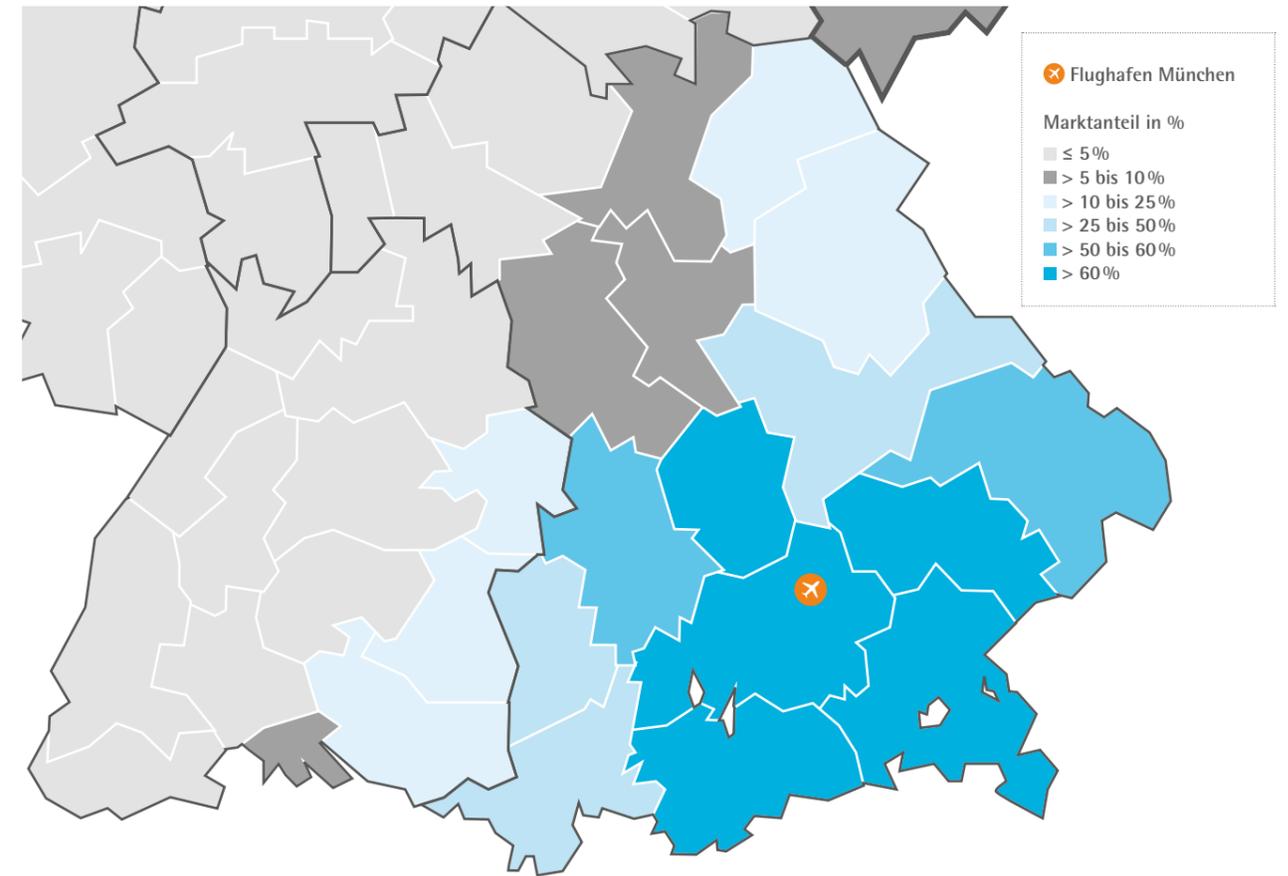
Quelle: Exportanmeldungen der bayerischen Zollämter/Zollamtsstellen, übermittelt von der IHK München

In Abbildung 7 sind die Exportanmeldungen bei den bayerischen Zollämtern und -amtsstellen dargestellt. Erfasst sind auch Anmeldungen, von Luftfrachtsendungen, die nicht über den Flughafen München befördert wurden. Aus diesen Daten lässt sich der Marktanteil von München an den angemeldeten Exporten je Zollamtsstelle ableiten.

Zusammenfassend lässt sich ableiten, dass

- selbst im Nahbereich vom Flughafen München ein Großteil der Fracht direkt über andere Flughäfen verschickt wird (z. B. Zollamtsstellen Garching-Hochbrück, Hallbergmoos)
- in Nordbayern/Nordwestbayern der Anteil vom Flughafen München sehr gering ist. Hier werden die Exporte hauptsächlich über Frankfurt Main versandt.

Abb. 8: Marktanteil des Flughafens München (einschl. Trucking) am gesamten Luftfrachtaufkommen der süddeutschen Regionen (2016)



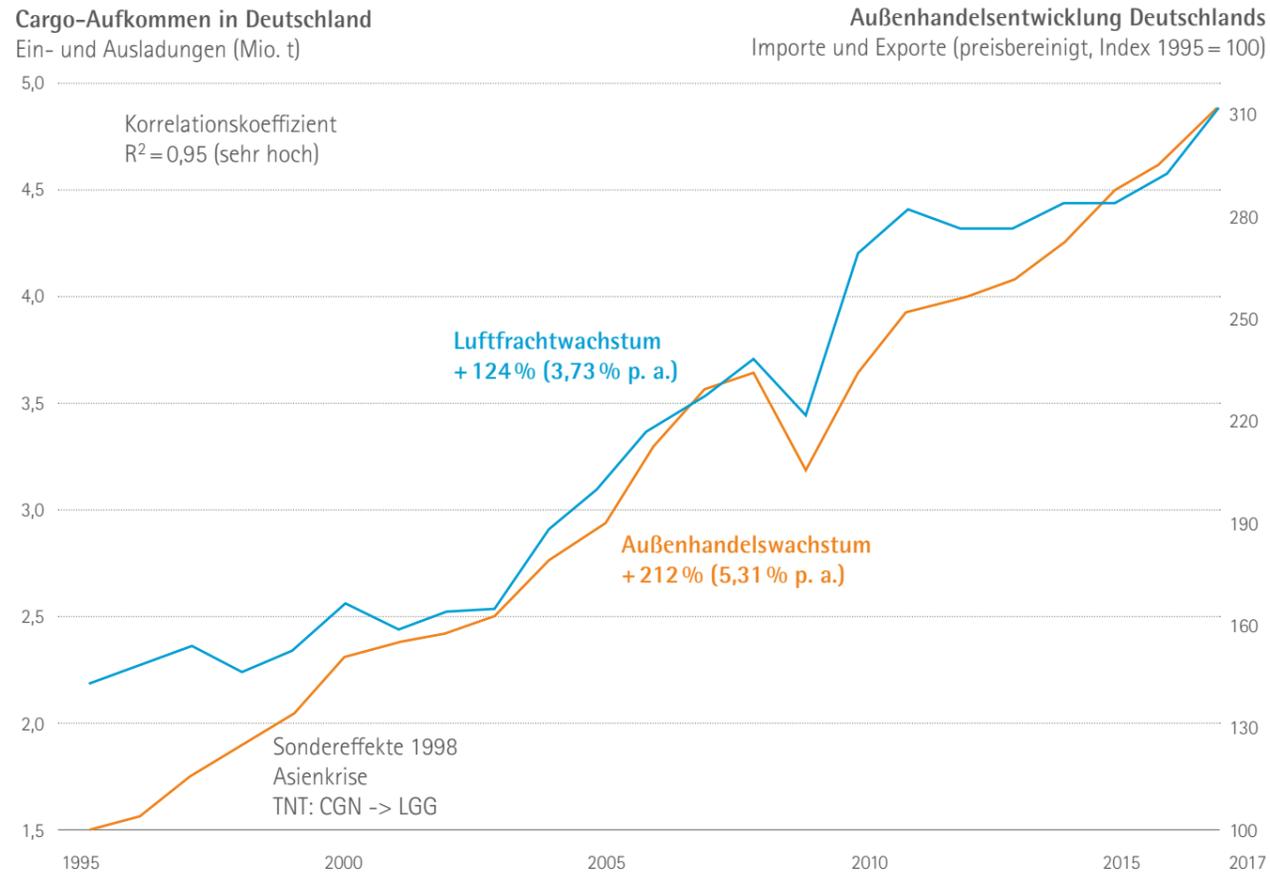
Quelle: eigene Berechnungen anhand Außenhandelsstatistik und Flughafen-Wahlmodell (neu) geeicht anhand Daten zu Exportanmeldungen nach regionalen Zollstellen

In seinem unmittelbaren Einzugsgebiet besitzt der Flughafen München einen Marktanteil von 80 % bei geflogener und getruckter Luftfracht. Ohne Trucking, also dem in München abgefertigten, aber nicht verfliegenen Aufkommen, wären die Marktanteile auch im engeren Einzugsgebiet mit rund 50 % deutlich geringer. Der Flughafen München ist beim Cargo-Verkehr weniger ein Flughafen für Süddeutschland und den Nordalpenraum, sondern nur für Süd- und Ostbayern plus Tirol und Salzburg.



Der bedeutendste Wachstumstreiber der Luftfracht ist der Außenhandel. Der Außenhandel wiederum ist eng an die Entwicklung der Bruttoinlandsprodukte der jeweils beteiligten Länder gekoppelt. Im Status-quo-Szenario, d.h. die dritte Start- und Landebahn am Flughafen München wird nicht gebaut, wird für 2030 ein geflogenes Luftfrachtaufkommen von 529 Tausend Tonnen und ein getrucktes Aufkommen von 455 Tausend Tonnen erwartet.

Abb. 8: Zusammenhang zwischen Außenhandel (Export und Import Deutschlands) und dem Cargo-Verkehr



Quelle: eigene Auswertung auf Basis: Statistisches Bundesamt, ADV

Tab. 1: Prognoseergebnisse Status-quo-Szenario Luftfrachtaufkommen von MUC

JAHR	GEFLOGEN	(IN 1000 T) GETRUCKT	GESAMT
1995	100	97	197
2000	148	111	259
2005	218	154	372
2010	287	200	487
2017	379	273	652
2030 Szenario Status quo	529	455	984
Wachstum in % p.a. 2030:2017	2,6	4	3,2

Quelle: Flughafen München GmbH und eigene Berechnungen

Falls die dritte Start- und Landebahn am Flughafen München doch in den nächsten Jahren gebaut werden sollte, ist davon auszugehen, dass der Flughafen München sein Marktpotential im Luftfrachtbereich deutlich besser ausschöpft als bisher, z. B. mit weiteren Frachter-Verbindungen, die unter Nutzung von Synergien als Ergänzung zum Passagier-Interkontinentalverkehr bei Vorhandensein einer 3. Startbahn deutlich leichter zu realisieren wären. In konkreten Zahlen kann mit einem Wachstum ca. 5 % p. a. gerechnet werden.

Zentrale Ergebnisse der Studie

- Der Versand via Luftfracht ist ein integraler Bestandteil des Verkehrssystems, der nicht durch andere Transportarten ersetzbar ist. Er ist dort notwendig, wo schnelle und zeitkritische Transporte zuverlässig über lange Distanzen erfolgen müssen, was in einer globalisierten Welt immer bedeutender wird.
- Der Flughafen München ist im konventionellen Luftfrachtversand ein sehr wichtiges Drehkreuz für die Wirtschaft in seinem Einzugsgebiet.
- Der Flughafen München schöpft sein Luftfrachtspotenzial im Einzugsgebiet nicht vollständig aus.
- Seitens der Logistikunternehmen in Oberbayern werden vor allem Nur-Frachterverbindungen nachgefragt.

Handlungsempfehlungen IHK

Für die Politik:

- Für die Verflechtungen der deutschen Volkswirtschaft mit der Weltwirtschaft ist der Luftfrachtverkehr von zentraler Bedeutung. Daraus folgt, dass bestehende regulatorische und administrative Hemmnisse für die Luftfahrt soweit möglich abgebaut werden müssen. Dies betrifft nicht nur verkehrspolitische, sondern auch steuerrechtliche Fragen (das derzeit in Deutschland angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) benachteiligt die deutschen Importeure gegenüber den EU-Nachbarländern) oder z. B. auch die personelle Besetzung und Öffnungszeiten der Zollämter an den Flughäfen.
- Die von Teilen der Öffentlichkeit geforderte Ausdehnung des Nachtflugverbots auf den Zeitraum 22 bis 6 Uhr wäre fatal für die deutsche Luftverkehrswirtschaft und für die Export- und Importwirtschaft, weil gerade die spätabendliche Versendung von Gütern von großer Bedeutung ist. Nachtflugregelungen sollten wie im europäischen Ausland flexibler gehandhabt werden, durch Lärmkontingente anstatt durch absolute Verbote.
- Staat und Politik dürfen sich bezüglich des Luftverkehrs im Allgemeinen und des Luftfrachtverkehrs im Besonderen nicht nur als Genehmigungs- und Regulierungsinstanzen verstehen, sondern müssen die Infrastrukturplanung der Flughäfen, die sie im Gegensatz zu den Straßen und Schienenwegen nicht einmal selbst bezahlen müssen, aktiv fördern. Dem „Flughafenkonzept der Bundesregierung“ müssen Taten folgen durch massive politische Unterstützung der Ausbauplanungen am Flughafen München, der auch bezogen auf die Luftfracht essenziell für die bayerische Wirtschaft ist und „deutlich mehr leisten könnte, als er darf“.

Für die Wirtschaft:

- Dass der Flughafen München, wie dargestellt, seine Marktpotenziale im Cargo-Verkehr nicht voll ausschöpft, liegt auch an einer zu geringen Koordination zwischen der verladenden Wirtschaft untereinander und mit dem Spediteurs- und Güterkraftgewerbe. Das Platzieren regelmäßiger Frachter-Verbindungen von/nach München muss nicht finanziell gefördert werden, kann aber durch koordinierten Einsatz erleichtert werden, wenn z. B. Zusagen von (ohnehin vorhandenen, aber derzeit z. T. nach anderen Standorten abfließenden) Frachtmengen gegeben und solche Zusagen gesammelt bzw. koordiniert werden. Verloader wie Spediteure, am besten gemeinsam, können durchaus die „Flughafenwahl“ zugunsten von München beeinflussen.

Für den Flughafen:

- Der Luftfrachtverkehr am Flughafen München ist, wie dargestellt, durchaus ausbaufähig. Grundsätzlich sind das Flughafen-Layout und Design der Frachtanlagen moderner als an anderen Standorten. Doch die Anlagen sollten weiterentwickelt werden (z. B. Beseitigung von Engpässen bei der Hallenkapazität, Ergänzungen beim Equipment, Zulaufsteuerungen auf der Landseite usw.). Generell sollte der Stellenwert der Luftfracht bei der strategischen Planung des Unternehmens erhöht werden.

Link zur vollständigen Studie (zum Download): [👉 ihk-muenchen.de/luftfracht](https://www.ihk-muenchen.de/luftfracht)

Impressum

Verleger und Herausgeber:

IHK für München und Oberbayern

Dr. Eberhard Sasse

Peter Driessen

Balanstraße 55 – 59, 81541 München

☎ 089 5116-0

@ info@muenchen.ihk.de

👉 ihk-muenchen.de

Ansprechpartner und Verfasser:

Andreas Schmidt, IHK für München und Oberbayern

Marie-Louise Seifert, IHK für München und Oberbayern

Auf Grundlage von:

Intraplan Consult GmbH, Studie „Luftfracht München“ im Auftrag der IHK für München und Oberbayern

Gestaltung:

Ideenmuehle.com, Eckental

Bildnachweis:

Titel: Fotolia © Björn Wylezich, Seite 3: Shutterstock © servickuz, Seite 5: Shutterstock © Novikov Aleksey

Druck:

Oberländer GmbH & Co. KG, Bodenseestraße 18, 81241 München

Stand: November 2018

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.