



Logistik-Gipfel in Frankfurt



Am Rande einer Gremiensitzung am Frankfurter Flughafen, dem Sitz von BARIG, trafen sich Vertreter des BARIG und des Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) zu einem Logistikforum. Im Rahmen des Forums fand ein intensiver Gedanken- und Erfahrungsaustausch statt und es wurden Kooperationsmöglichkeiten besprochen. Das gemeinsame Ziel von BARIG und DSLV ist es, Wege zu finden, um den Luftfrachtstandort Deutschland nachhaltig für die Zukunft zu sichern und zu stärken. Dabei gilt es auch, das gute Zusammenspiel von Speditionen und Fluggesellschaften zusätzlich zu optimieren. Das Bild zeigt die Teilnehmer des Logistikforums (von links) Paul Schmidt (BARIG), Jimmy Huang (EVA Air), Götz Wendenburg (Kühne & Nagel), Alexandra Bieser (AirBridge Cargo), Angelo Mule (Emirates Cargo), Reinhard Lankes (beim DSLV unter anderem für den Bereich Luftfrachtspedition zuständig), Michael Hoppe (BARIG Generalsekretär) und Henning Dieter (DHL sowie Vorsitzender des Luftfrachtausschusses des DSLV).

Cargo Committee: AirBridgeCargo Airlines stellt Co-Chairman

Ivan Santoro, Regional Operations & Ground Handling Director EMEA bei AirBridgeCargo Airlines, wurde zum Co-Chairman an der Seite von BARIG Generalsekretär Michael Hoppe für die Leitung des BARIG Cargo Committee gewählt. Santoro gilt als Luftfrachtperte mit langjähriger Erfahrung. Er war unter anderem für Speditionsgesellschaften und beispielsweise für British Airways tätig, bevor er im Jahr 2006 zu AirBridgeCargo Airlines wechselte.

„Ich freue mich sehr, dass Ivan Santoro mitverantwortlich für die Leitung dieses Committee geworden ist“, kommentierte Michael Hoppe die Ernennung von Ivan Santoro. „Gemeinsam mit den Mitglied-Airlines forcieren wir wichtige Themen und leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Zukunftssicherung des Luftfrachtstandortes Deutschland.“

Flughäfen, Behörden und Politik müssen endlich im Sinne der Luftfracht handeln

Die Luftfracht in Deutschland befindet sich in einer ebenso schwierigen wie für die Zukunft entscheidenden Phase. Sollte nicht bald etwas geschehen, läuft der Standort Gefahr, weitere bedeutende Marktanteile ans Ausland zu verlieren, was zu ernststen Konsequenzen führen kann, für Wirtschaft, Handel, Mobilität und Arbeitsplätze. „Behörden, Politik und Flughafenbetreiber sind hier aufgerufen, endlich Maßnahmen zu ergreifen, mit deren Hilfe dieser bedenklichen Entwicklung entgegengesteuert werden kann“, fordert Michael Hoppe, Generalsekretär des Board of Airline Representatives in Germany (BARIG), dem Zusammenschluss von rund 100 internationalen, in Deutschland operierenden Airlines, anlässlich des World Cargo Symposiums 2016 in Berlin.

Wie das Statistische Bundesamt Ende Februar 2016 mitteilte, sank das Luftfrachtaufkommen in Deutschland im vergangenen Jahr um 0,2 Prozent. Besonders groß war das Minus des eingeführten Warenvolumens von 0,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dem Rückgang in Deutschland

steht die globale Air Cargo-Entwicklung 2015 mit einem von der IATA attestierten Wachstum um 2,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gegenüber. Michael Hoppe: „Es müssen dringend die Zeichen der Zeit erkannt werden. Der Luftfracht-Standort Deutschland steht nicht nur mit dem benachbarten Ausland in starker Konkurrenz, sondern auch mit weiter entfernt gelegenen Airports, beispielsweise in Kleinasien und arabischen Ländern.“

Es gibt drei Bereiche, in denen nach Ansicht des BARIG die Rahmenbedingungen für das Luftfrachtgeschäft in Deutschland nachhaltig verbessert und wettbewerbsfähig gemacht werden müssen. Nummer 1 ist die hohe Steuer- und Gebührenlast, unter der die Fluggesellschaften in Deutschland zu leiden haben und die sich entsprechend in ihren Transportpreisen widerspiegeln. Neben der Luftverkehrssteuer und Luftsicherheitsgebühren sind insbesondere die Flughafen- und Flugsicherungsgebühren in Deutschland sehr hoch. Der zweite Bereich ist die hierzulande komplexe Bürokratie. Mitglied-Airlines des BARIG erleben

es immer wieder, dass sie in Deutschland komplizierte und deutlich langwierigere behördliche Prozesse als in anderen Ländern durchlaufen müssen. Anmeldung und Genehmigungsverfahren für einen Frachtcharter zu einem deutschen Flughafen dauern in Deutschland nicht selten mehrere Tage länger – und das bei absolut vergleichbaren Regelungen und Zuständigkeiten. Hier muss laut BARIG das Zusammenspiel zwischen Airlines, Flughäfen und Behörden deutlich verbessert werden.

Bereich Nummer 3 ist schließlich die Infrastruktur und deren Nutzung. Wesentliche, für den Luftverkehr in Deutschland generell wichtige Baumaßnahmen wie die dritte Startbahn in München dürfen nach Ansicht von BARIG nicht hinausgezögert werden. Auch sollten, wie mit dem in Düsseldorf eingeleiteten Verfahren zur Kapazitätserweiterung angestrebt, bestehende Infrastruktur besser und intensiver genutzt werden. Entscheidend für effiziente Umsetzung bleibt auch hier die koordinierte Planung und Einbeziehung der Nutzer in die Entwicklung derartiger Projekte.

www.barig.aero



„Deutschland darf im Vergleich zu den Nachbarstaaten nicht schlechter abschneiden.“

barig.aero im Gespräch mit Henning Dieter, Manager Airfreight Frankfurt bei DHL Global Forwarding und Sprecher des Luftfrachtausschusses des DSLV

Ist der Standort Deutschland für den immer wettbewerbsintensiver werdenden Cargo- und Logistikmarkt gut gerüstet?

Grundsätzlich steht Deutschland mit seiner Lage in der Mitte Europas sehr gut da. Die große Gefahr, die ich allerdings sehe, ist die, dass man sich auf den Lorbeeren ausruht und über Jahre gewonnene Marktanteile als selbstverständlich ansieht. Bekanntlich bröckelt in Deutschland die Infrastruktur. Das dichte Netz aus Straßen und Schienen sowie den Flughäfen war und ist immer eine Trumpfkarte, die wir nicht aus der Hand geben sollten. Es wird zwar das eine oder andere getan, um nicht den Anschluss zu verlieren, aber die Mühlen mahlen sehr langsam. Darüber hinaus müssen die Rahmenbedingungen stimmen, die uns der Gesetzgeber schafft. Deutschland darf im Vergleich zu den Nachbarstaaten nicht schlechter abschneiden.

Warum wird sowohl Fracht per LKW in das benachbarte Ausland gefahren und von dort abgeflogen?

Deutschlands zentrale geografische Lage Position in der Mitte Europas bringt es auch mit sich, dass die Konkurrenz quasi „um die Ecke“ sitzt. Als Spediteur haben wir die Möglichkeit, die Fracht unserer Kunden an diverse Airports zu bringen, die sich in der Nähe befinden. Dazu gehört auch der Münchner Flughafen, dessen Bedeutung immer weiter zunimmt. Auch freut es mich als Spediteur, dass internationale Flughäfen wie Amsterdam, Brüssel oder Paris in wenigen Stunden zu erreichen sind und hervorragende Verbindungen anbieten. Der Grund für diese Fahrten liegt einzig und allein im dort verfügbaren Angebot. Natürlich fliegen wir sehr gern ab Frankfurt. Aber wenn wir unsere Waren woanders schneller oder kostengünstiger versenden können, nehmen wir, im Interesse unserer Kunden, diesen Weg natürlich auf uns.



© DHL-European Air Transport Leipzig

Was sind Ihrer Ansicht nach die wichtigsten Maßnahmen, die ergriffen werden müssten, damit Deutschland als Luftverkehrsstandort wettbewerbsfähig bleiben kann?

Die Flughäfen müssen alle am Gesamtprozess Beteiligten bei infrastrukturellen Maßnahmen einbinden. Das gilt auch für die betrieblichen Abläufe. Die gesamte Branche muss von den Flughäfen wahrgenommen werden. Es darf keine gesetzlichen Benachteiligungen geben. Wir müssen uns den Gesetzen des Marktes stellen. Die Kosten müssen wettbewerbsfähig sein.



BARIG meets IATA

Auf dem Cargo Executive Summit, der während des World Cargo Symposiums 2016 in Berlin stattfand, trafen sich Glyn Hughes (links im Bild), IATA Global Head of Cargo, und BARIG Generalsekretär Michael Hoppe zu einem intensive Austausch zu relevanten Luftfrachtthemen. Als große internationale Verbände arbeiten BARIG und die IATA seit vielen Jahren hervorragend im Air Cargo Bereich zusammen. Das deutsche BAR ist weltweit der größte und verfügt über eine eigene Luftfracht- und Logistik-Gremienstruktur. Darüber bündelt BARIG alle wesentlichen Themen und vertritt sie mit Nachdruck gegenüber den relevanten Partnern in der Industrie sowie Verantwortlichen bei Behörden und Politik.

Auf Ebene der Verbände nimmt Michael Hoppe in seiner Funktion als BARIG Generalsekretär regelmäßig an Veranstaltungen wie den World Cargo Symposien teil. Zusätzliche Verantwortung hat er als Vorstandsmitglied der Air Cargo Community Frankfurt übernommen. Diese Vereinigung fördert die Entwicklung der Luftfracht am Standort Frankfurt, der mit einem jährlichen Air Cargo Volumen von über 2 Millionen Tonnen die Nummer 1 in Europa ist.

BARIG Information:

barig.aero

Herausgeber: BARIG e.V.

Verantwortlich: Michael Hoppe

Vorstand / Generalsekretär

Frankfurt Airport Center (FAC) 1

Hugo-Eckener-Ring, 60549 Frankfurt

Telefon +49 69 23 72 88

barig@barig.aero

www.barig.aero

Redaktion: Claasen Communication,
Michael Hoppe

www.barig.aero