

Positionspapier

Lieferketten in der Luftfracht nach dem Brexit aufrechterhalten

Die in Deutschland tätigen Luftfrachtunternehmen unterstützen die Bemühungen der Europäischen Kommission und der Bundesregierung zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union im Falle eines unregelmäßigen Austritts. Die bisherigen Vorschläge berücksichtigen gleichwohl die Komplexität von Luftfrachtnetzwerken nur unzureichend. Mit Sorge sehen wir daher die Pläne für eine nur grundlegende Konnektivität im Luftverkehr zwischen UK und den EU27. Unter den insbesondere von der Kommission vorgeschlagenen Bedingungen lassen sich bestehende Lieferketten nicht friktionsfrei aufrechterhalten. Um daher Wohlfahrtsverluste im Zuge eines unregelmäßigen Brexit soweit als möglich zu begrenzen, sollten **weitere Luftverkehrsfreiheiten für Frachtflüge** als bisher von der EU-Kommission vorgeschlagen über den 29. März 2019 hinaus zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich fortgelten.

Wir bitten das Bundesverkehrsministerium und die Bundesregierung, sich für weitere auf Grundlage der Gegenseitigkeit zu gewährende Luftverkehrsfreiheiten im Sinne der Luftfrachtbranche und ihrer Kunden einzusetzen. Konkret müssen die **fünfte Luftverkehrsfreiheit** (für Flüge aus UK in die EU und darüber hinaus) und die **achte und neunte Luftverkehrsfreiheit** (insbesondere für Flüge aus der EU in das Vereinigte Königreich) möglich bleiben. Liberale Flugzeugleasingoptionen für deutsche, europäische und Luftverkehrsunternehmen des Vereinigten Königreiches wären außerdem geeignet, sich abzeichnende Beeinträchtigungen aufzufangen. Begrenzungen im Hinblick auf die Anzahl der betreffenden Verkehre auf Frequenzen und Routen aus dem Jahr 2018 sollten nicht eingeführt werden. Dies würde das Wachstum entlang von bekannten, branchenbezogenen Prognosen insgesamt gefährden und besonders die Entwicklung von Luftfrachtunternehmen sowie deren Kunden in der EU und dem Vereinigten Königreiches unmittelbar beeinträchtigen.

Unsere Kunden stützen ihre Lieferketten auf ausgefeilte, zeitlich eng getaktete Luftfrachtdienste. Die Wettbewerbsfähigkeit zahlreicher Unternehmen und mithin der Industrie in der EU hängt von solchen Just-in-Time – Lieferungen ab. Heute operieren Frachtflugzeuge auf Verbindungen mit mehreren Zielorten bzw. Zwischenstopps: Routen aus Deutschland führen nach England und von dort weiter nach Schottland oder aus UK nach Deutschland mit Weiterflug in andere EU-Mitgliedstaaten. Würden etwa am ersten Flughafen innerhalb der EU (in UK) die gewährten Flugrechte enden, so entstünde die Notwendigkeit zur Beauftragung eines lokal zugelassenen Carriers. Hiermit verbundene – kostenintensive – Umladevorgänge, technische Gegebenheiten (etwa kompatible Ladungsträger), regulatorische Anforderungen und insbesondere der entstehende zeitliche Zusatzaufwand stellen bestehende Prozesse in ihrer heutigen Effizienz in Frage.

Höchstgrenzen für Frachtflüge würden die Wirtschaftsentwicklung zusätzlich zu den absehbaren Herausforderungen durch zollrechtliche Erfordernisse weiter behindern. Wie dies in Luftverkehrsabkommen allgemein üblich ist, sollten darum reine Frachtflüge im Rahmen der Regeln zur Konnektivität getrennt von Passagerverkehren geregelt werden.