

Anlage 7 (zu Bericht 21/00-43.2-151 vom 03.04.2020)**Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen mit Luftfrachtersatzverkehren**

Vorbemerkung: Die folgenden Auswertungen basieren auf telefonischen Befragungen von insgesamt zwei Straßengüterverkehrsunternehmen, die im Bereich der Luftfrachtersatzverkehre tätig sind.

Frage 1: Gibt es aktuell Fracht-Rückstaus an den deutschen Flughäfen oder drohen diese in absehbarer Zeit aufgrund der fehlenden Frachtkapazitäten von Passagierflugzeugen?

Die befragten Unternehmen berichten von zuletzt sehr hohen Fracht-Rückstaus an den deutschen Flughäfen infolge des eingeschränkten Passagierflugbetriebs. Beispielsweise sank am Münchner Flughafen die Anzahl an täglichen Passagierflügen von rund 2.000 auf derzeit nur noch 30. Die betroffenen Waren, in der Regel hochwertige Güter, darunter Zahlungsmittel und Reisepässe sowie aktuell medizinisch benötigte Schutzausrüstung und Plexiglas, gelten nicht selten als systemrelevant. Innerdeutsche Luftfrachtersatzverkehre verzeichneten zuletzt starke Zuwächse. Um den internationalen Warenfluss von zeitlich kritischen Gütern darüber hinaus zu gewährleisten, wurden nach Unternehmensangaben bereits kurzfristig kleine Flugzeuge (z.B. eine Cessna) eingesetzt. Die befragten Unternehmen gehen davon aus, dass der aktuelle Fracht-Rückstau in naher Zukunft weiter ansteigen werde.

Frage 2: Gibt es Verzögerungen bei den Luftfracht-Ersatzverkehren (Road Feeder Services) aufgrund der Binnengrenzkontrollen?

Aufgrund der Binnengrenzkontrollen war ein Unternehmen von teilweise längeren Transportwegen betroffen. Das Unternehmen beanstandete, dass der Transport von Terminfrachten angesichts der dynamischen Rahmenbedingungen derzeit nur eingeschränkt möglich sei. Das andere befragte Unternehmen konnte zu dieser Frage keine Aussage treffen.

Frage 3: An welchen Stellen der Logistikkette gibt es derzeit Probleme bzw. Verzögerungen?

Beeinträchtigungen in der Logistikkette resultieren in diesem Zusammenhang in erster Linie aus den eingeschränkten Betriebszeiten seitens der Empfänger. Beispielsweise seien Anlieferzeitfenster lediglich an einem Termin in der Woche verfügbar (vormals einmal pro Tag).

Die Erreichbarkeit der Handelspartner sei allerdings regional sehr unterschiedlich. Ein befragtes Unternehmen berichtete von einer Partnerniederlassung in Mailand, die seit Ausbruch der Corona-Krise nahezu gänzlich nicht mehr zu erreichen war; die Partnerniederlassung in Bologna sei hingegen überwiegend uneingeschränkt erreichbar gewesen. Insgesamt verzeichnete das befragte Unternehmen durch die eingeschränkten Zeiten erhebliche Zeitverluste bei der Zustellung. Ein befragtes Unternehmen befürchtet mittelfristig mangelnde Transportbehälter, da diese weiterhin gefüllt in Lägern eingesetzt würden.

Frage 4: Welche administrativen/politischen Erleichterungen könnten helfen?

Die befragten Unternehmen regten an, regionale Allgemeinverfügungen zu bündeln und den Informationsfluss transparenter zu gestalten. Darüber hinaus benannten die befragten Unternehmen jegliche Maßnahmen als wünschenswert, die den Luftfrachtverkehr wieder fördern würden. Beispielsweise wurde genannt, dass die Regierung ein paralleles Basisnetz an Flugverkehren initiieren könnte, das Unternehmen wiederum Luftfrachtkapazitäten zur Verfügung stelle.