

Aktuell > Rhein-Main-Zeitung > Wirtschaft

Im Gespräch: Carsten Spohr

„Wir reden von der Existenz des Logistikstandorts Frankfurt“



Nachtflüge: Ohne sie sieht Carsten Spohr Lufthansa Cargo in Gefahr

13. Februar 2009 Die Luftfahrtbranche bekommt die Krise der Weltwirtschaft deutlich zu spüren. Die Frachtochter der Lufthansa würde ihre Basis in Frankfurt trotzdem gern von Grund auf erneuern - für einen dreistelligen Millionenbetrag.

Lufthansa Cargo wollte eine neue Basis im Norden des Frankfurter Flughafens bauen. Tut sie das nun oder nicht?

Wenn Sie sich unser 1982 eröffnetes Logistikzentrum heute anschauen, dann sehen Sie, dass dringender Investitionsbedarf besteht. Aber wir können nur dann investieren, wenn wir auch Planungssicherheit für unser Geschäftsmodell haben. Gegenwärtig liegt die Investition, die immerhin einen dreistelligen Millionenbetrag umfasst, daher leider auf Eis.

Und für Ihr Geschäftsmodell brauchen Sie unbedingt Nachtflüge?

Ja, das ist absolut mit der Notwendigkeit verbunden, auch nachts von und nach Frankfurt fliegen zu können. Da dies zurzeit nicht sichergestellt ist, können wir die Investitionen im Moment nicht riskieren.

Ist die Frage der Nachtflüge tatsächlich so entscheidend? Zumal der Frachtschlag zurzeit dramatisch eingebrochen ist, in Frankfurt um fast ein Viertel?

Zum Thema

- » Krise: Lufthansa legt Flugzeuge still
- » Lufthansa beantragt Kurzarbeit bei Luftfrachtochter Cargo
- » Agenda 2014: Das Frachtgeschäft nicht vergessen
- » Frankfurter Flughafen: Ausbau kann beginnen, Nein zu Nachtflügen
- » Lufthansa Cargo: Fracht nach acht

Es stimmt, dass wir gerade einen einzigartigen Einbruch bei der Luftfracht erleben. Trotzdem wird die Luftfracht eine Wachstumsbranche bleiben. Nach der aktuellen Krise werden wir, wie schon früher, diese Rückgänge wieder rasch kompensieren.

Können Sie die wenigen Nachtflüge, die im Moment von Frankfurt aus starten, nicht von Leipzig oder vom Flughafen Hahn aus abwickeln?

Das Geschäftsmodell der Lufthansa Cargo hängt ganz wesentlich davon ab, dass wir fast die Hälfte unserer Fracht in den Frachträumen der Passagiermaschinen transportieren. Dafür brauchen Sie ein internationales

Drehkreuz, an dem Passagier- und Frachtflüge synchronisiert sind. Die Diskussion um Verlagerungsalternativen ist aus meiner Sicht eine reine Laiendiskussion. Da fehlt das Verständnis, wie Lufthansa Cargo, wie die ganze Branche funktioniert. Frankfurt als Europas größter Frachtflughafen und Nummer sieben der Welt ist letztlich in Deutschland ohne Alternativen - auch und gerade nachts.

Sie meinen wegen des Nachtsprungs?

Ja, damit die Luftfrachtgüter beispielsweise im Fall der USA am nächsten Morgen dort zur weiteren Verarbeitung zur Verfügung stehen - oder im Fall von Asien am übernächsten Tag. Wir leben davon, dass die Güter, die tagsüber produziert worden sind, nachts transportiert werden.

Leipzig und Hahn wären nachts für Frachtflüge geöffnet.

Richtig, aber das nutzt uns nichts. Denn wir müssten beispielsweise Fracht, die an Bord eines Passagierflugzeugs aus Delhi kommt und in Frankfurt auf ein Frachtflugzeug nach

Rhein-Main-Zeitung



- » Frankfurt
- » Kultur
- » Hessen
- » Wirtschaft
- » Region
- » Sport

Rhein-Main-Zeitung	FAZ.NET

FAZ.NET-Ticker



Siemens Hybrid-Tram: Eine Straßenbahn, die ohne Oberleitung fahren kann

Olafur Stefanssons erstaunliche Karriere: Großbritter des Handballs

Cabrios 2009: In diesen Zeiten kann nur luxuriöser Verzicht helfen

Schnee im Herbst

Zukunft für das Staffeleibild

Top-Themen: Heute Woche Monat

FAZ.NET-RSS-Services

Ihr FAZ.NET

- FAZ.NET-RSS-Newsfeeds
- FAZ.NET-RSS-Reader
- FAZ.NET-Windows-Vista-Gadget
- FAZ.NET-Mobil
- F.A.Z.-News auf Facebook®

FAZ.NET fragt

Was folgt aus dem Streik der Erzieherinnen?

- Mit 2100 Euro brutto sind Erzieherinnen unterbezahlt
- Der Erzieherberuf gilt nur in Sonntagsreden etwas
- Für berufstätige Eltern sind diese Streiks eine Zumutung
- Die Frage des Gesundheitsschutzes ist nur vorgeschoben

» Ergebnis

Abstimme

FAZ.NET-Suche

Chicago umgeladen wird – künftig auf dem Lkw nach Hahn oder Leipzig transportieren, um dann von dort aus in die USA zu fliegen. Das bedeutet: lange Umschlags- und Transportzeiten, deutlich höhere Kosten und vor allem erheblich mehr Lkw-Verkehr auf der Straße. Abgesehen davon, lebt der Logistikstandort Frankfurt ja nicht nur von Lufthansa Cargo. Unsere großen Kunden, die weltweit tätigen Spediteure, haben hier in Frankfurt ihre großen Frachtumschlagszentren mit Hunderten von Mitarbeitern aufgebaut.

Inwieweit wären Spediteure von einem Stopp aller Nachtflüge in Frankfurt betroffen?

Sie müssten ihre Fracht nachts woanders umpacken und verladen als tagsüber, sie müssten also entweder doppelte Logistikzentren betreiben oder aber ihre Fracht auch tagsüber dort umschlagen, wo sie das nachts tun – und das hieße: nicht mehr in Frankfurt. So gesehen, reden wir hier nicht nur von dem Teil der Fracht, die tatsächlich nachts geflogen wird, sondern wir reden von der Existenz des Logistikstandorts Frankfurt. Dann fliegt die Fracht künftig von Amsterdam, von Luxemburg oder von Paris. Das schwächt Frankfurt – und freut unsere Wettbewerber.

Womit müsste man in Frankfurt im schlimmsten Fall rechnen, wie viele Jobs gingen tatsächlich verloren? Die Fracht aus den Passagiermaschinen müssten Sie ja weiter erst einmal hier bearbeiten?

Eine unabhängige Studie geht von 2100 bedrohten Arbeitsplätzen allein bei Lufthansa Cargo aus. Nimmt man dann noch die Dienstleister, die für uns arbeiten hinzu, kommt man auf rund 3700 Arbeitsplätze, die gefährdet sind.

Lufthansa Cargo allein beschäftigt hier rund 2600 Mitarbeiter.

Ja. Und wir reden hier von vorhandenen Arbeitsplätzen, nicht neu entstehenden Jobs, die der Ausbau zweifellos bringen wird. Das sind Arbeitsplätze, mit denen unsere Mitarbeiter hier und heute ihre Familien im Rhein-Main-Gebiet ernähren.

Die hessische Landesregierung beurteilt das Thema Nachtflüge offenbar anders. Sie ist weiter am Flughafen Hahn im Boot, und es ist sogar wieder vom Flughafen-System Frankfurt-Hahn die Rede, wonach die Piste im Hunsrück als quasi eine Bahn des Frankfurter Flughafens gelten soll.

Ein Flughafen-System mit Hahn kann niemals funktionieren, für jeden Sachkundigen steht das außer Zweifel. Abgesehen davon, ist die Position der Lufthansa zum Subventionsflughafen Hahn bekannt, weshalb wir auch den jüngst beschlossenen Ausstieg der Fraport AG begrüßen. Auch die Aussagen des Bundesverkehrsministeriums zum Flughafenkonzept legen klar den Fokus auf die funktionierenden, profitablen Flughäfen in Deutschland. Da steht der Airport in Frankfurt an erster Stelle, und da gehört er auch hin.

In Leipzig sind sie mit der Tochter Aerologic vertreten. Wollen Sie mehr Frachtverkehr auf diese Tochter verlagern? Die Entgelte der Crews sind niedriger als bei der Mutter, die neue Boeing 777 verbraucht weniger als die MD-11 der Lufthansa Cargo, und nachts darf auch geflogen werden. Könnten Sie so nicht die Folgen eines Nachtflugverbotes kompensieren?

Es ist richtig, dass wir uns als Lufthansa Cargo mit Leipzig einen zweiten Standort geschaffen haben, so wie es die Lufthansa Passage mit München getan hat. Aber keine Lufthansa-Konzerngesellschaft ist so abhängig vom Standort Frankfurt wie die Lufthansa Cargo. 90 Prozent unserer Fracht geht von Frankfurt ab, landet in Frankfurt oder fliegt im Transit über Frankfurt. Wir haben in diesen hervorragenden Standort investiert, wollen es weiter tun und fühlen uns hier zu Hause.



Glauben Sie trotz der jüngsten Kritik des Verwaltungsgerichtshofs in Kassel an der Nachtflugregelung mit 17 Flugbewegungen an eine auf Dauer für die Lufthansa akzeptable Regelung?

Wir glauben, dass unsere Argumente nicht beiseitezurücken sind. Es sind viele Arbeitsplätze in Gefahr. Und es steht die Existenz eines der weltgrößten Frachtflugunternehmen auf dem Spiel. An dieser Tatsache kommt keiner vorbei. Natürlich akzeptieren wir das Ruhebedürfnis der Anwohner. Aber es muss eine Balance geben zwischen diesem und der zentralen Funktion des Frankfurter Flughafens als internationales Frachtdrehkreuz. Die drei größten Arbeitgeber Hessens, die Deutsche Lufthansa, die Deutsche Bahn und die Deutsche Post World Net, sind alle in der Logistik- und Verkehrsbranche zu Hause. Der Export-Weltmeister Deutschland und der Logistik-Europameister Rhein/Main werden auch in Zukunft auf eine praktikable Nachtflugregelung angewiesen sein.

- FAZ.NET [Suchhilfe](#)
- F.A.Z.-Archiv [Profisuche](#)

Suchbegriff [GO](#)

Top-Services

 Aboservices	 Buchshop	 FAZ.NET als Startseite
 FAZ.NET-Mobil	 Finanzcheck	 Gastarife
 Kfz-Versicherungen	 Kulturkalender	 Meine Mail
 Newsletter	 Partnersuche	 Reiseclub
 Reiseführer	 Rezensionen	 Routenplaner
 RSS-Feed	 Software-Portal	 Staumelder
 Ticket-Portal	 TV-Programm	 Wetter
 Quick-Links		

nachherige Regierung angewiesen sein.

Die Fragen stellte Jochen Remmert.

Text: F.A.Z.

Bildmaterial: Krause

Lesermeinungen zum Beitrag [2]

- » **Verhältnismäßigkeit der Mittel** 13. Februar 2009, 22:48 
- » **Nachtflugverbot** 13. Februar 2009, 21:11 

 [Drucken](#)  [Versenden](#)  [Speichern](#)  [Vorherige Seite](#)  [Lesezeichen](#)

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2009.

Alle Rechte vorbehalten.

» [Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte erwerben](#)



Verlagsinformation

Neue Business-Literatur auf einen Blick.

 [FAZ.NET-Impressum](#) [Die Redaktion](#) [Kodex](#) [Kontakt](#) [Sitemap](#) [Hilfe](#) [Nutzungsbedingungen](#) [Datenschutzerklärung](#) [RSS](#) [Mobil](#)

[Online-Werbung](#) : [Anzeigen](#) : [Leserportal](#) : [Jobs bei der F.A.Z.](#) : [Mehr über die F.A.Z.](#)

F.A.Z. Electronic Media GmbH 2001 - 2009