Der Fracht gehört die Nacht

Oder: Die Macht der Fracht

Winfried Wolf

Luftfracht spielte bis Anfang der 1980er Jahre auf internationaler Ebene, in Europa und in Deutschland so gut wie keine Rolle. Die gesamte Transportmenge Fracht, die 1980 weltweit befördert wurde, lag bei 3 Millionen Tonnen. Es handelte sich damals noch ausschließlich um „bellyfreight", um Luftfracht, die im Bauch von Passagierflugzeugen transportiert wurde (zu den Fachbegriffen: siehe Kasten). Nur innerhalb Nordamerikas hatte sich Luftfracht als wesentliche Transportart bereits Mitte der 1970er Jahre mit dem Federal Express-Service von Frederick Smith herausgebildet.

Ab 1986 – weitgehend mit Beginn des Prozesses, der als Globalisierung bezeichnet wird, verlief die Entwicklung dramatisch: 1986 betrug das Luftfrachtaufkommen 9,1 Millionen Tonnen, im Jahr 2000 waren es knapp 30 Millionen und 2010 44,3 Millionen Tonnen. 2012 dürfte erstmals die Schwelle von 50 Millionen Tonnen Transportmenge erreicht werden. Damit hat sich die Transportmenge zwischen 1986 und 2010 verfünffacht und allein zwischen 1995 und 2010 gut verdoppelt.

Die Transportleistung (Transportmenge multipliziert mit den zurückgelegten Kilometern) hat sich allein zwischen 2000 und 2011 auf 185 Milliarden Tonnen-km verdoppelt. Die Luftfracht wächst seit rund zwei Jahrzehnten im Durchschnitt pro Jahr um 6 bis 7 Prozent und damit noch schneller wie der Welthandel und rund drei Mal so schnell wie das Welt-Bruttoinlandsprodukt. Allerdings ist Luftfracht extrem „volatil"; Wirtschaftskrisen schlagen sich in diesem Sektor stärker als anderswo nieder. So wurde auf Weltebene 2010 erst wieder das Tonnage-Niveau von 2007 erreicht. Das hat auch damit zu tun, dass die Versender in Krisenzeiten wieder deutlich mehr preisbewusst sind und dann auf die deutlich preisgünstigeren Frachtvarianten Schiff (und teilweise Eisenbahn und Lkw) zurückgreifen.

1 Prozent = 40 Prozent

Hinsichtlich der gesamten weltweit im Welthandel beförderten Tonnage – des Gewichts – macht Luftfracht nur ein Prozent aus. Doch hinsichtlich des Werts der exportierten und importierten Waren werden inzwischen mehr als 40 Prozent per Luftfracht transportiert. Es sind in der Regel eher teure Güter, die mit Luftcargo befördert werden, aber auch verderbliche Ware und Waren mit einem schnellen Produktzyklus wie Mode (siehe unten und Kasten). Dennoch tauchen beim Entladen aus den Frachtflugzeugen oder aus dem Bauch der Passagierflugzeuge auch Waren auf, bei denen man diese Art teuren Transport nicht erwartet hätte. Den größten Anteil am gesamten Gewicht der Luftfrachttonnage nehmen zum Beispiel Produkte des Maschinenbaus ein (17%), gefolgt von „Zwischenprodukten", was vor allem elektronische Bauteile sind (13%), verderbliche Güter (11%), Computer (9%) und Bekleidung (7%).[1]

Trend zum Frachtflugzeug

Während es reine Frachtflugzeuge („Nur-Frachter") bis Anfang der 1990er Jahre und mit Ausnahme der USA so gut wie nicht gab (und auch die klassische Luft-Postfracht, die es seit langen gibt, im „Bauch" der Passagierflugzeuge transportiert wurde), werden inzwischen 55 bis 60 Prozent der gesamten Weltluftfracht in „Nurfrachtern" befördert. Insgesamt sind weltweit rund 2000 Frachtmaschinen im Dauereinsatz. Das erscheint wie eine eher kleine Zahl. Allerdings sind weltweit auch „nur" 19000 größere Flugzeuge (ohne kleinere Jets mit bis zu 100 Sitzplätzen und ohne die Geschäftsflieger) im Einsatz; darunter die erwähnten 2000 Frachtflugzeuge. Der Flugverkehr konzentriert sich bekanntlich auf relativ wenige Routen. Auch kann ein Flugzeug, das zwischen London und Berlin oder zwischen Frankfurt/M und London verkehrt, vom frühen Morgen bis zur beginnenden Nacht den Airport Berlin respektive Frankfurt zwei Mal hin und zurück fliegen. Dort, wo es kein Nachtflugverbot gibt, kann diese Relation noch öfters geflogen werden. Als Standzeiten für Entladen und Neubeladen wird inzwischen mit nur noch einer Stunde gerechnet. Die relativ geringe Zahl der Welt-Flugzeugflotte relativiert sich so aufgrund ihrer enorm großen Umschlagzeit bzw. Flugdichte.

Bisher wird die Debatte kontrovers geführt, inwieweit in der Luftfracht der Einsatz von Nurfrachtern besser geeignet ist als bellyfreight. Einige Airlines – so Air Canada – rechnen vor, dass erst bellyfright als „Kopplungsprodukt" den Passagierflugverkehr profitabel machen würde. Das macht Sinn, da die Passagierluftfahrt seit mehr als einem Jahrzehnt Verluste akkumuliert und hier Fracht mit Grenzkosten kalkuliert werden kann. Es dürfte aber eine Frage der Zeit sein, bis sich diese Debatte durch die Praxis erübrigt hat. Je größer das Volumen der Luftfracht wird, desto mehr wird sich der Nurfrachter als Rückgrat der Luftcargo durchsetzen. Hier weist ein weiteres Mal das Beispiel der USA die – düstere – Zukunft. Zumal die Frachtflugzeuge immer größer werden.[2]

Der US-Konzern Fedex ist eine Nurfrachtgesellschaft (die zweitgrößte Airline der Welt), die mit rund 700 Nurfrachtflugzeugen über doppelt so viele Flugzeugen verfügt wie Lufthansa. Fedex fliegt weltweit 330 Flughäfen an und transportiert ein *tägliches* Transportvolumen von 8,5 Millionen Sendungen. Die zentrale Umschlaghalle „Welt-Hub" von Fedex in Memphis, USA, hat eine Lagerfläche von 140000 Quadratmetern; es ist zugleich der weltweit größte Flughafen überhaupt. Die Masse der Sendungen wird nachts transportiert und sortiert; ohne zeitliche Beschränkungen. Die zweitgrößte Nurfrachtgesellschaft, ebenfalls ein US-Unternehmen, ist UPS mit 530 Flugzeugen im Dauereinsatz. FedEx und UPS konzentrieren damit rund 60 Prozent aller weltweit im Einsatz befindlichen Nurfrachtflugzeuge auf sich. UPS hat auf dem Köln-Bonn-Airport nach dem zentralen Standort Louisville im US-Bundesstaat Kentucky seine wichtigste Drehscheibe errichtet. Auch Marktführer FedEx verlegte 2010 seinen Deutschland-Hub von Frankfurt/M. nach Köln-Bonn.

Preisrevolution

Alles wird teurer? Nicht bei AirCargo: Hier gibt es seit drei Jahrzehnten Preisrevolutionen. 1985 kostete ein Kilo Fracht von Frankfurt/M. nach New York (bei dem Gesamtgewicht der Sendung von weniger als 45 kg, was ein Standardmaß ist) 7,70 Euro (oder 15,01 DM). 1999 waren es 3 Euro und im Januar 2011 waren 1,2 Euro fällig. Kurzzeitig wurden auch bereits Raten von unter einem Euro je Kilogramm erzielt. In den vergangenen zwei Jahrzehnten fiel der Preis für Luftfracht in jedem Jahr um knapp 5 Prozent. Es dürfte sich hier um einen einmaligen Vorgang im Gefüge des Weltkapitalismus handeln.

Zum Vergleich: Der „Maxibrief" der Deutschen Post AG, der maximal 1 kg Gewicht haben darf und bei dem es um Post *innerhalb* Deutschlands geht, kostet mit 2,20 Euro *doppelt* so viel wie der Transport einer Ware desselben Gewichts nach New York.

Diese Preisrevolution erklärt sich in erster Linie mit der massiven Subventionierung des Luftverkehrs im allgemeinen und der Luftfracht im besonderen: Kerosin ist weltweit weiterhin steuerfrei; die meisten Airports werden subventioniert, die Entwicklung und der Bau von neuen Flugzeugen bei Boeing und Airbus werden massiv subventiniert, viele Airlines sind staatlich gestützt und haben, wie Etihad, Qatar und Emirates, enorm finanzkräftige OPEC-Staaten als Eigentümer; mehrere US-Fluggesellschaften fliegen unter dem Sonderstatus Chapter 11.[3] Schließlich gibt es weltweit erhebliche Luftfrachtüberkapazitäten, die ihrerseits auf die Frachtraten drücken.

Es existieren allerdings auch weiterhin erhebliche Marktzugangsbeschränkungen. Im Fall einer völligen, weltweit wirksamen Liberalisierung des Luftfrachtverkehrs könnten sich, bei gleichbleibenden Bedingungen, die Frachtraten nochmals halbieren, was der Luftfracht zu einem explosionsartigen Wachstum verhelfen würde.

Struktur des Luftfrachtverkehrs

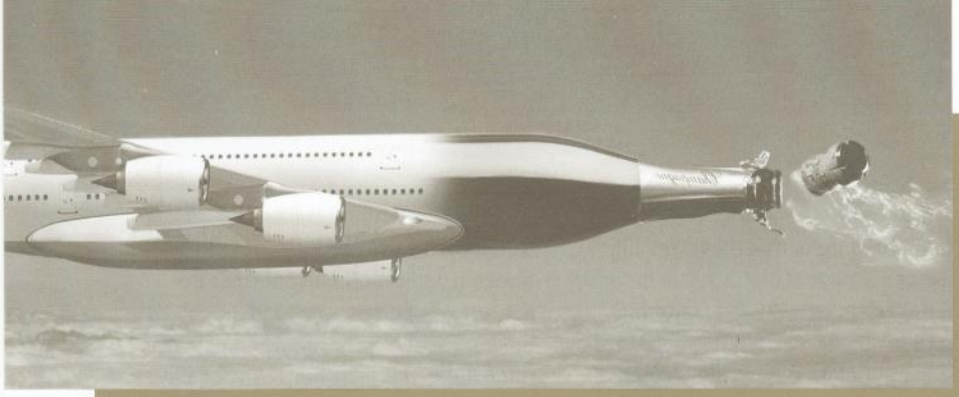
Die *Struktur* der weltweiten Luftfracht ist Ausdruck der spezifischen weltweiten Arbeitsteilung insbesondere in den Bereichen Elektronik, Mode, Spielwaren und teilweise bereits Autoteile. Die Grafik (S. 65) dokumentiert diese Struktur.

Danach bestehen die intensivsten Luftfracht-Beziehungen zwischen dem Asien-Pazifik-Raum und Nordamerika (mit 27 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern von Asien-Pazifik nach Nordamerika). Auf Rang zwei folgen die Luftfrachtbeziehungen *innerhalb* Nordamerikas selbst (mit 23,5 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern). Auf Rang drei rangieren die Cargo-Verbindungen Europa – Asien/Pazifik mit 24 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern aus Asien nach Europa und 19 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern in umgekehrter Richtung. Alle anderen Relationen sind unter „ferner liefen" zu verbuchen. Das gilt auch für den innereuropäischen Luftfrachtransport, der auf bescheidende 1,3 Milliarden Frachtkilometer kommt.

Es gibt also bei der Luftfracht einen krassen Unterschied zwischen Nordamerika und Europa. Luftfracht ist in Nordamerika bei den Binnenfrachtrelationen („domestic") von enormer Bedeutung; in Europa spielt Luftfracht als Binnenfrachtverkehr hingegen eine geringe Rolle. Das liegt nur teilweise daran, dass die Fläche Europas kleiner ist als diejenige Nordamerikas. Dies lässt sich auch nur teilweise mit der spezifischen Schwerpunktsetzung der EU-Ökonomie erklären, bei der der Begriff der „blauen Banane" eine Rolle spielt.[5] Vielmehr kommt in Europa der *Küstenschifffahrt* eine große Bedeutung zu, eine Transportform, die in den USA aus geographischen Gründen kaum eine Rolle spielt. In der EU verfügen 22 der 27 EU-Mitgliedstaaten über Seehäfen.[6] Der Anteil der Küstenschiffahrt am gesamten internen EU-Handel liegt mit 36,6 Prozent auf Rang 2 hinter dem Lkw-Transport mit einem Anteil von 45,9 Prozent. Die Schiene kommt auf 11, die Binnenschiffahrt auf 3,6, Pipelines auf 3,0 und Luftfracht auf 0,1 Prozent (jeweils bei der Tonnage, nicht beim Wert!).[7] Die geringe Bedeutung der „domestic"-Luftfracht in Europa bedeutet jedoch auch, dass es hier ein enormes „Entwicklungspotential" – oder, aus Sicht der Menschen vor Ort, ein enormes zusätzliches Bedrohungspotential – gibt. Der innereuropäische Luftfrachttransport kann noch massiv zunehmen. So liegt der Anteil der Luftfracht am Import nach Deutschland hinsichtlich der Tonnage bei 0,1 Prozent und hinsichtlich des Werts bei weniger als 15 Prozent. Gemessen an den oben erwähnten 40 Prozent Anteil am Wert der im Welthandel gehandelten Waren, kommt der Luftfracht in Deutschland noch eine massiv unterdurchschnittliche Bedeutung zu.

Luftfracht und Lifestyle

Da Luftfracht auch heute noch deutlich teurer ist als der Transport per Schiff, Lkw oder Eisenbahn und da Aircargo einen deutlich größeren CO-2-Fußabdruck hinterlässt als alle anderen Transportarten, wird zur Begründung von Luftfracht angeführt, es seien „die Auslagerung der Produktion von Teilen und vormontierten Komponenten in Niedriglohnländer", die „Schnelllebigkeit" verschiedener Produktgruppen („fast moving consumer goods") und schließ-



Montage: J. Römer

Fertigungen, die durch Aircargo erst möglich wurden

PC

Apple lässt seine Tablet-Computer mit der Bezeichnung iPads komplett in Asien montieren, zu einem großen Teil beim taiwanesischen Elektronikkonzern Foxconn, der zwei Millionen Menschen beschäftigt, überwiegend in China fertigt und der vor eineinhalb Jahren wegen einer großen Zahl von Selbstmorden von Beschäftigten in die Schlagzeilen geriet.

Nach einer Berechnung spart Apple mit der Fertigung in China im Vergleich zu einer Fertigung in Kalifornien – die Frachtkosten berücksichtigt – rund zwei Dollar je iPad. Bei einem Hochpreis- und Kultprodukt dieser Art scheint das wenig zu sein. Dennoch sind zwei Euro multipliziert mit bisher mehr als 50 Millionen verkauften iPads natürlich ein satter 100 Millionen Dollar-Extragewinn. Apple „beschäftigt" für diese Arbeitsteilung zwei Boeing 747-Frachter, die gewissermaßen zwischen Asien und den USA pendeln. Auf dem 11 200 km langen Flug von Hongkong nach Los Angeles wird das 500 g schwere iPad mit einem CO-2-Fußabdruck von 3 Tonnen belastet. Der UN-Klimarat und das Umweltbundesamt geben als Kosten für eine Tonne CO-2 100 bis 200 Dollar an. Bei einer Internalisierung dieser Kosten wäre das iPad konkurrenzlos teuer. Diese Kosten belasten „nur" das Klima bzw. spätere Generationen.

Lebensmittel

Bereits 1995 forderte der Umweltverband BUND den Verzicht auf den Verzehr von Erdbeeren außerhalb der Saison. Der BUND schrieb: „Pro Kilo Erdbeeren, das beispielsweise von Israel nach Deutschland reist, wird ein Liter Flugzeugtreibstoff Kerosin verbrannt, was erheblich zum Treibhauseffekt beiträgt." Inzwischen sind fast alle Lebensmittel, die es auf der Welt gibt, in den OECD-Staaten zu eher niedrigen Preisen zu jeder Jahreszeit erhältlich – Kirschen aus Chile oder Spargel aus Peru. Im Fall Europa landen diese Waren zu einem großen Teil im Perishable Center auf dem Airport Frankfurt/M. und werden von dort per Lkw oder als Bellyfreight in alle europäischen Länder weitertransportiert.

Mode

Die vom spanischen Konzern Intitex gesteuerte Modekette Zara betreibt weltweit 5000 Textilläden. 85 Prozent der Fertigung erfolgt in Asien (vor allem in Bangladesch, Indien und Pakistan). Der Konzern lässt seine Ware von der Airlines Emirates in ein Zentrallager nach Zaragossa fliegen. Er kann auf diese Weise auf Modetrends innerhalb weniger Wochen reagieren – oder selbst neue Modetrends dem Gesamtmarkt aufzwingen.

Blumen

Jahrzehntelang gab es im Handel nur Blumen, die in der entsprechenden Jahreszeit wuchsen. Es folgte in den 1960er und 1970er Jahren eine Periode, in der Blumen aus Gewächshäusern im benachbarten Ausland – z.B. aus den Niederlanden – den Handel bestimmten. Der Transport erfolgte per Bahn oder Lkw. Seit zwei Jahrzehnten kommt der Großteil der in Blumenläden verkauften Gewächse aus Kenia, Ecuador und Kolumbien. Sie werden alle mit Luftfracht nach Europa geflogen. Am 14. Februar, dem Valentinstag – den es in Europa früher nicht gab und der gewissermaßen aus geschäftlichen Interessen von Luftfracht und Blumengroßhandel erfunden wurde – transportiert Lufthansa Cargo (die Frachttochter von Lufthansa) in wenigen Tagen 1200 Tonnen Rosen nach Frankfurt/M., was 34 Millionen Valentinsrosen und 14 vollen Frachtflugzeugen entspricht.

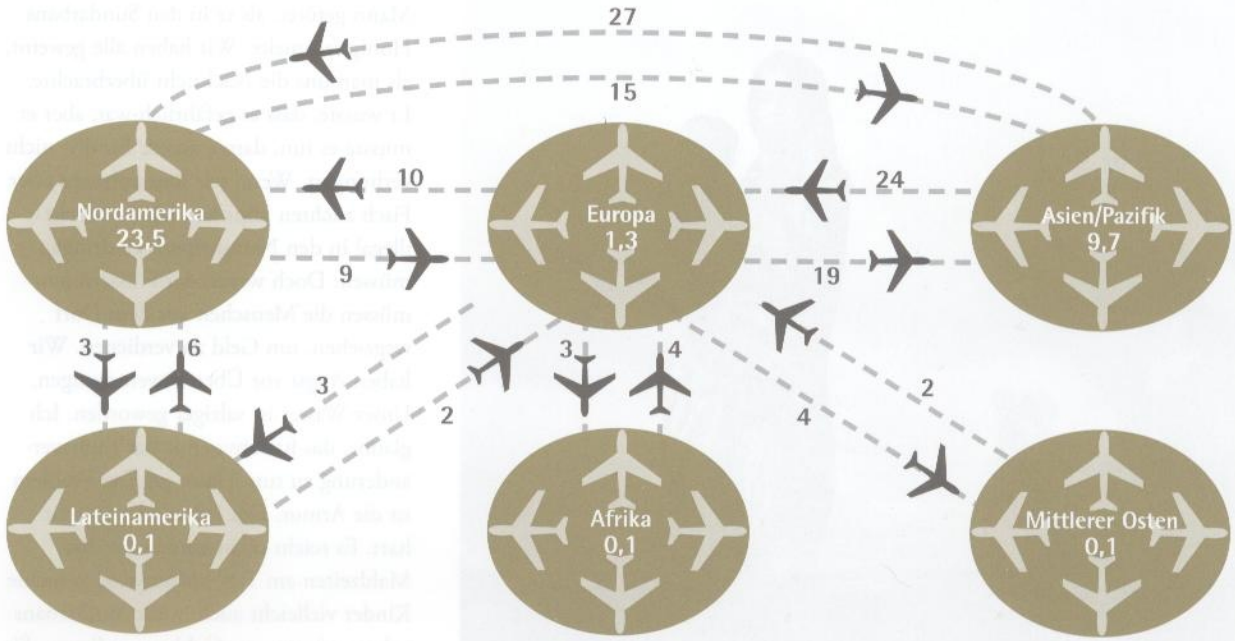
CO-2-Fußabdruck

In einem Strauß Rosen mit 500 Gramm Gewicht aus Kolumbien stecken 1,4 Liter Kerosinverbrauch, in einem drei Kilogramm schweren Viktoriabarsch aus Nairobi stecken bereits 5,7 Liter Kerosin. Frisches Lammfleisch, ein Kilogramm schwer, gelangt aus Wellington, Neuseeland, auf unsere Teller, nachdem zuvor 6,1 Liter Treibstoff verfeuert wurden. Ein Tonnen-Kilometer Luftfracht kommt auf einen CO-2-Fußabdruck von 540 g gegenüber 15 bis 21 g bei Schiffsfracht. Luftfracht belastet das Klima 25mal mehr als Schiffsfracht. Angaben nach: *Greenpeace Magazin* 5/2006.

lich die „Verderblichkeit" spezifischer Güter, die Luftfracht unumgänglich machen würden.[8]

In Wirklichkeit verhält es sich *umgekehrt*. Durch den Einsatz der Luftfracht kommt es zu einer grundsätzlichen Veränderung von Wirtschaftsstrukturen, von Mode(n) und Lifesyle-Mustern. Mit der immer billiger werdenden Aircargo wird die Auslagerung von Arbeitsprozessen in Niedriglohnländer erst ermöglicht, erst mit Luftfracht kommt es zu den inzwischen vorherrschenden enorm verkürzten Produktionszyklen. Handys haben eine Lebensdauer von 1,5 Jahren, PCs eine von zwei bis drei Jahren; Drucker oft nur von einem Jahr. Dabei machen die Hersteller derart „schnelllebiger" Produkte die wesentlichen Gewinne in den ersten sechs Monaten ihrer Existenz. Entscheidend ist in dieser Periode die schnelle Marktdurchdringung mit dem neuen Produkt – und die Verdrängung der „überholten" (in marxistischer Terminologie: der „moralisch verschlissenen") Ware. Eine besondere Rolle spielt dabei die Modebranche, die in der Regel einen Produktlebezyklus von einem halben Jahr hat. Um den Ansprüchen

Transportleistung in der Luftfracht zwischen Liefergebieten in Milliarden Fracht-Tonnenkilometern im Jahr 2008[4]



dieser Branche gerecht zu werden, baute Lufthansa Cargo eine eigene, spezialisierte Servicekette zwischen den Produktionsstätten in Asien und den Märkten in Nordamerika und Westeuropa auf. Das kann als aktiver Beitrag zur Zerstörung zehntausender Arbeitsplätze in der europäischen Textilindustrie interpretiert werden.

Andere spezifische Produktions- und Konsumketten sind Blumen (aus Nairobi, Peru, Israel), tropische Früchte und der Weltfischhandel. In der Regel sind diese erst mit Cargo ermöglichten Produktionen und Konsumgewohnheiten mit einem extrem ausbeuterischen Arbeitseinsatz, mit massivem Gifteinsatz (Blumen!) und im Fall des Weltfischhandels mit Überfischung verbunden.

Die Propagandisten der Luftfracht haben den Slogan entwickelt „Der Fracht gehört die Nacht". Mit dieser Losung wird der Gewinn dieser Branche als höherwertig als das menschliche Bedürfnis nach Schlaf eingeordnet. Es geht jedoch vor allem auch um eine *Machtfrage*. Um die Macht der Airlines, der Flughafenbetreiber und der Flugzeughersteller. Vor allem aber um die kollektive Macht derjenigen Konzerne und Banken, die von dem bestehenden Globalisierungsmodell profitieren und dasselbe mit all seiner zerstörerischen Kraft aus kurzsichtigem und kurzfristigem Profitinteresse verteidigen.

Anmerkungen

1 In dieser Statistik werden „andere Produkte" mit einem Anteil von 43 % aufgeführt, was einige Fragezeichen offenlässt. Richard Vahrenkamp, *Globale Luftfrachtnetze – Laufzeiten und Struktur*, München 2012 (GRIN-Verlag).

2 Es gibt bei den Frachtflugzeugen vier Größenklassen: (1) small = unter 30 t Zuladung (Boeing 727 und 737, DC-9/MD80 und BAe 146; (2) medium standard body mit 30-45t Zuladung (Boeing 757 und 707; DC-8); (3) medium wide body mit 45 bis 80 t Zuladung (Boeing 767, Airbus A300/A310, DC10-10 und L-1011) und schließlich (4) large, wo die Zuladungsmenge bei mehr als 80 t liegt (Flugzeugtypen Boeing 747, MD-11, DC-10-30, A380 und AN 225). Je größer die Frachtflugzeuge, desto größer die Lärmbelastung. Dass die letztgenannte Antonow-Maschine AN 225 von den Fluglärmgegnern oft als besonders belastend empfunden wird, hängt teilweise mit veralteter Technik, aber vor allem auch damit zusammen, dass dieser Nurfrachter bis zu 250 t Zuladungfracht aufnimmt und damit in der letztgenannten Gruppe „large" nochmals eine Sonderrolle spielt.

3 Unternehmen, die „eigentlich" in Konkurs gehen, können sich unter den Schutz von Chapter 11 des US-Konkursrechtes begeben. Damit wird der Weiterbetrieb gesichert und ermöglicht, dass sie aus bestehenden vertraglichen Verpflichtungen gegenüber den Gläubigern, den Beschäftigten und Pensions- und Rentenkassen entlassen werden bzw. die hier bestehenden Forderungen drastisch reduzieren können. Chapter 11 kam bei den Konkursen von GM und Chrysler und denjenigen der US-Airlines Delta, United und NorthWest zur Anwendung. Zur umfassenden Subventionierung des Weltflugverkehrs siehe W. Wolf, LP21 Extra03, S. 11 ff.

4 Richard Vahrenkamp, *Die Rolle der Luftfahrt in der internationalen Logistik*, München 2007, S. 11. Die Zahlenangaben innerhalb der Kreise bedeuten Transporte *innerhalb* einer Region; und R. Vahrenkamp, *Globale Luftfracht-Netze*, München 2012, S. 23.

5 Unter der „blauen Banane" sind die zusammengefassten Regionen Norditalien, Deutschland, Österreich Benelux-Länder, Nordfrankreich und Südengland gemeint. Hier konzentriert sich der größte Teil der EU-Wirtschaftsleistung.

6 Ohne Meerzugang sind nur die EU-Länder Österreich, Luxemburg, Slowakei, Tschechische Republik, Ungarn.

7 Nach: *EU energy and Transport in figures – Statistical Pocketbook 2010*, herausgegeben von der EU, S. 108; Werte für 2008. Es zirkulieren meist andere Zahlen zu diesem Güterverkehrs-Modalsplit, bei denen u.a. die Anteile von Lkw und Schiene deutlich höher sind. Dies erklärt sich damit, dass dabei nur *fünf* Verkehrsarten als 100-Prozent-Basis gewählt und die Küstenschifffahrt schlicht außen vor gelassen wird, was eine groteske Verzerrung der Wirklichkeit des EU-Transportsektors ist. In einigen anderen Ländern spielt die Küstenschifffahrt auch eine erhebliche Rolle beim Modalsplit im Güterverkehr, so in Japan.

8 Diese Zitate sind aus der ausgezeichneten Studie von Richard Vahrenkamp *Global Luftfracht-Netzwerke*. A.o.O.