



## »CO<sub>2</sub>-neutrale Luftfracht ist leider noch nicht Mainstream – aber der Anfang ist gemacht«

*Seit Anfang März 2021 ist Dorothea von Boxberg Vorstandsvorsitzende von Lufthansa Cargo. Ihr „fachlicher Spaziergang“ mit Prof. Thomas Wimmer führte durch die Cargo City am Frankfurter Airport mit Pharma-Hub, Boeing 777 und „Global Gate“. Eine faszinierende Welt mit großen Herausforderungen.*



## Zur Person

Dorothea von Boxberg ist seit März 2021 Vorstandsvorsitzende von Lufthansa Cargo. Seit 15 Jahren arbeitet sie im Luftverkehr, seit 13 Jahren in der Lufthansa-Gruppe. Zuletzt war sie im Vorstand von Lufthansa Cargo unter anderem für den weltweiten Vertrieb, das Produktmanagement und die Netzplanung zuständig. Dorothea von Boxberg studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der TU Berlin und im Rahmen eines Doppeldiplomstudiums an der ESCP Paris.

**Prof. Thomas Wimmer:** *Herzlichen Glückwunsch zur neuen Verantwortung, liebe Dorothea! Du startest in wirklich besonderen Zeiten durch ...*

**Dorothea von Boxberg:** Das stimmt, wir haben noch immer viel weniger Kapazitäten zur Verfügung als unter normalen Umständen. Klassischerweise sind unsere Kapazitäten weltweit ungefähr zur Hälfte Belly- und zur anderen Hälfte Frachterladungen. Doch die Belly-Kapazitäten, die Zuladungsmöglichkeiten in Passagiermaschinen, sind ganz stark zurückgegangen, weil es gerade sehr wenig Passagierflugverkehr gibt. Dafür sind die Frachter im letzten Jahr häufiger, voller, weiter und länger geflogen. Wir haben auch durch die berühmten „Prachter“, die als Frachtmaschinen genutzten Passagierflugzeuge, die sowohl im Frachtraum als auch in der Kabine beladen wurden, nur wenig kompensieren können. Zudem ist es ein riesiger Zusatzaufwand, wenn eine Passagiermaschine mit Cargo beschickt werden soll: Handliche Kartons in ein Flugzeug zu verbringen, ist viel mehr Arbeit, als einmal mit dem Highloader eine Palette durch die große Frachttür zu transportieren. Prachter waren für uns damit nur eine kleine Lösung, um Nachfragespitzen nach Schutzmasken zu bedienen. Zum Jahresende 2020 fehlten noch ungefähr 20 Prozent der Gesamtkapazität. Doch die Waren wurden insgesamt kompakter geladen, sodass wir bis Ende letzten

Jahres weltweit wieder fast dieselbe Frachtmenge transportiert haben wie im Jahr vor Corona.

**Wimmer:** *Der Transport medizinischer Güter war ja zu Beginn der Pandemie ein großer Posten. Waren es nur Masken oder auch andere Ladung?*

**von Boxberg:** Das waren sehr viele Masken, aber auch Handschuhe oder Desinfektionsmittel – alles, was für den Umgang mit der Pandemie wichtig war und ist. Auf den Prachtern ist vor allem diese Fracht geflogen. Für das Main Deck haben wir gar nicht die Freigabe, alle Güter zu fliegen. Parallel sind immer Frachter geflogen, sodass wir also auch viele andere Waren befördert haben.

**Wimmer:** *Das Geschäft mit medizinischen Hilfsgütern geht jetzt weiter mit den Impfstoffen? Philipp Lutterbeck, der Leiter deines Pharma-Hubs, sagte gerade ein bisschen scherzhaft: „Die normalen Krankheiten sind ja auch alle noch da.“*

**von Boxberg:** Pharma ist für uns schon seit Jahren ein Fokus – im Jahr 2019 hatten wir fast 100.000 Tonnen Pharma-Transporte. Wir verfügen über die Infrastruktur am Boden, und die Flugzeuge sind beispielsweise mit entsprechender Kühlung darauf eingerichtet. Das ist für uns ein wichtiges Spezial-Business. →



Spaziergang durch den gut 60 Meter langen Frachtraum: Die Boeing 777F hat eine Ladekapazität von 653 Kubikmetern und fliegt mit einer maximalen Zuladung von 103 Tonnen.



Trockeneis sorgt für die nötige Kühlung im Container: Der Pharma-Hub ist schon lange ein Spezialgeschäft von Lufthansa Cargo.

**»Wir erwarten, dass im zweiten und dritten Quartal die Zahlen der Impfstofftransporte deutlich nach oben gehen werden.«**

*Dorothea von Boxberg*

Covid-19-Impfstoffe fliegen wir tatsächlich noch wenig. Bisher ist es hauptsächlich so, dass in Europa für Europa, in den USA für die USA, in Indien für Indien und so weiter produziert und konsumiert wird. Wir erwarten jedoch, dass im zweiten und dritten Quartal die Zahlen der Impfstofftransporte deutlich nach oben gehen werden. Die IATA, die International Air Transport Association, schätzt, dass sie in diesem Jahr 0,6 Prozent der weltweiten Luftfracht ausmachen werden, insgesamt ist die Menge also eher klein. Doch diese Transporte sind wichtig und erwünscht, weil wir alle die Pandemie beenden möchten. Die Medien schauen deshalb besonders häufig und genau hin, obwohl die Geschäftsmenge für uns gering ist.

**Wimmer:** Was ist für Lufthansa Cargo eine gute Geschäftsmenge? Für welche Branchen fliegt ihr viel?

**von Boxberg:** Gerade am Heimatstandort Deutschland zählt die Automobilbranche zu den größten Kategorien. Pharma in ganzer Breite ist ebenfalls ein sehr großes Geschäft, nicht nur Covid-19-Impfstoffe. Und auch Cross-Border-E-Commerce wächst sehr stark. Der ganze Bereich Hightech und Elektronik ist ein großes Thema, insbesondere aus China und Asien heraus, außerdem Industriegüter. Andere wichtige Commodities für uns sind Perishable Goods, also verderbliche Güter – vor allem aus Märkten wie Afrika oder Lateinamerika.

**Wimmer:** Seid ihr als Carrier Bestandteil der resilienten Lieferkette?

**von Boxberg:** Das kommt darauf an, denn wir bedienen eine große Bandbreite an Kunden. Am einen Ende der Skala gibt es Kunden,

die ein hohes Service Level für hochwertige Fracht fordern – für sie sind wir Regelbestandteil der Lieferkette. Beispielsweise fliegen beliebte Elektronikartikel wie iPhones eigentlich immer. Am anderen Ende der Skala sind wir der Notfall-Anker und kommen nur zum Einsatz, wenn etwas schiefgeht: wenn im Werk Mexiko der Bandstillstand droht oder das Kreuzfahrtschiff in Singapur dringend ein Ersatzteil braucht. Auch die Luftfahrtindustrie ist ein guter Kunde, weil nicht alle Teile überall jederzeit verfügbar sind. Solche Notfalllösungen sind allerdings so häufig, dass sie schon wieder zum Standardgeschäft gehören.

**Wimmer:** Wer sind eure direkten Kunden, und welche Services könnt ihr anbieten?

**von Boxberg:** Luftfrachtkunden sind Spediteure, die ihre Fracht prinzipiell in verschiedenen Kategorien buchen – als Standard- oder Express-Cargo. Das Schnellste ist die Courier-Lösung, durch die wir sogar Tail-to-Tail-, also Flieger-zu-Flieger-Verbindungen schaffen. Grundsätzlich lassen sich Flugzeuge auch chartern, das geschieht beispielsweise bei Wertfracht-Transporten. Ein sehr kostspieliger Weg – er kommt aber dennoch vor.

Prinzipiell fliegen wir nach unserem Linienflugplan zahlreiche Destinationen sogar täglich an. Für die Spediteure geht es vor allem darum, ob die gewünschte Maschine noch Kapazität hat. Dann ist da noch die Frage der Anlieferung: In der Standard-Cargo-Klasse etwa muss die Ware sechs Stunden vor Abflug angeliefert sein, bei Express geht das auch noch drei Stunden vorher. Beim Transit ist die Transit-Time von sechs oder zwölf Stunden zu bedenken,

wenn die Ware in Lägern zwischengeparkt wird. Es gibt aber auch die Möglichkeit der Verladung direkt auf dem Vorfeld – von Kurzstrecke auf Langstrecke oder von einem Langstreckenflieger auf den anderen. Dann liegt deutlich weniger Zeit zwischen zwei Flügen. Am Ende lassen sich nur die Bodenzeiten optimieren, das Fliegen geht immer gleich schnell.

**Wimmer:** *In den letzten Jahren haben nationale Egoismen zugenommen. Verändert das den Markt? Gibt es eine Art De-Globalisierung?*

**von Boxberg:** Im Jahr 2019 haben wir die Auswirkungen der gegenseitigen Strafzölle zwischen den USA und China sehr stark gespürt: Immer bevor es neue Zollauflagen gab, wurde von den betroffenen Gütern besonders viel geflogen – und nach Inkrafttreten zunächst deutlich weniger. Solche Krisen wirken sich unmittelbar auf Luftfracht aus, aber die Veränderungen sind meistens nur von kurzer Dauer. Langfristig werden sich die Lieferketten aber wohl kaum verändern. Es gibt auch Länder, die stark davon profitieren, dass China von den USA mit Strafzöllen belegt wurde – etwa Vietnam. Aber auch bei China können wir zurzeit keine Wachstumsschwäche sehen. Wir sind also tatsächlich sehr zuversichtlich. Das Schöne an der Luftfracht ist ja, dass man auf Flughafen A oder B landen kann.

Außerdem ist E-Commerce ein gutes Beispiel dafür, dass gerade erst Nachfrage entsteht. Klassischerweise ist Luftfracht ein B-to-

B-Geschäft. Durch den E-Commerce kommt der Endverbraucher hinzu, der auf Amazon oder Alibaba bestellt und gar nicht merkt, dass er eine Hintergrundbestellung auslöst. Das birgt in meinen Augen ganz neues Potenzial für die Luftfracht.

**»Mit unserem Umstieg auf die Triple Seven, die Boeing 777, haben wir das CO<sub>2</sub>-günstigste Fluggerät, das man fliegen kann.«**

*Dorothea von Boxberg*

**Wimmer:** *Zu den aktuellen Trends gehört auch das Thema Nachhaltigkeit samt dem ökologischen Aspekt. Der CO<sub>2</sub>-Footprint ist für Luftfracht nicht unbedingt günstig. Was unternimmt Lufthansa Cargo zwecks Verbesserung?*

**von Boxberg:** Ein riesengroßer Hebel ist eine moderne, energieeffiziente Flotte. Mit unserem Umstieg auf die Triple Seven, die Boeing 777, haben wir das CO<sub>2</sub>-günstigste Fluggerät, das man fliegen kann. Vor 25 Jahren sind wir noch DC-8 geflogen – mit doppelt so viel CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Mit anderen Worten: Wir sparen heute schon die Hälfte ein. Das ist ein großer Schritt. Die nächsten sind dann Offsetting, also Klimakompensation über Zertifikate, und nachhaltige Flugzeugtreibstoffe, die Sustainable Aviation Fuels (SAF).

Vor Kurzem hatten wir mit DB Schenker den ersten komplett CO<sub>2</sub>-neutralen Frachtflug. Möglich wurde dies durch den Einkauf von Sustainable Aviation Fuels für den gesamten Umlauf. Ab dem Sommerflugplan führen wir diesen Flug wöchentlich durch. Alternativ gibt es die Möglichkeit, Zertifikate zu kaufen oder sie langfristig, etwa über Aufforstungsprojekte, zu bekommen. →



21 Meter hoch, 24 Meter breit und 6 Meter tief: Das „Global Gate“, ein mobiles Kunstwerk der Agentur Geuer & Geuer, das die Initiative der #ArtForGlobalGoals der UNESCO unterstützt. Es besteht aus 37 Seefracht-Containern und repräsentiert die 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen, künstlerisch inszeniert von Leon Löwentraut. Geplant sind weitere Ausstellungen in Dubai, Hongkong und New York. Corona-bedingt steht das Kunstprojekt nicht wie ursprünglich vorgesehen an seinem Vorbild, dem Brandenburger Tor in Berlin, sondern auf dem Frankfurter Flughafen. Es wurde im November 2020 aufgebaut und ist dort noch bis Ende Mai 2021 zu sehen.



Lufthansa Cargo verbindet mit 13 Maschinen vom Typ Boeing 777F (vier davon bei Aerologic) mehr als 300 Zielorte in rund 100 Ländern.

Insgesamt ist das allerdings noch ein zartes kleines Pflänzchen – es muss noch viel passieren, damit es wirklich wächst.

Auch beim Thema SAF stehen wir noch vor großen Herausforderungen. Es gibt sie zurzeit nur aus biogenen Stoffen, gewonnen zum Beispiel aus bestimmten Pflanzenabfällen oder dem „berühmten“ Frittenfett. Aber das ist nicht skalierbar. Bei nachhaltigen Treibstoffen sind wir in jedem Fall auf die Power-to-Liquid-Herstellung angewiesen. Diese Möglichkeit gibt es aber de facto bisher nur im Labor. Wir setzen uns dafür ein, eine Raffinerie zu etablieren, die zeigt, dass die Herstellung von SAF durch das Power-to-Liquid-Verfahren im großen Stil machbar ist.

**Wimmer:** Sind die Kunden denn auch bereit, für Sustainability mehr zu bezahlen?

**von Boxberg:** Manche Branchen stehen unter einem starken Druck, klimafreundlicher zu werden. Das betrifft beispielsweise die Automobilindustrie. Auch Anbieter von sehr hochwertiger Mode haben teilweise diesen ökologischen Anspruch. Man findet in sehr unterschiedlichen Feldern die, die daran interessiert sind, CO<sub>2</sub>-neutral zu fliegen. Das ist bei Weitem noch nicht Mainstream – aber ein Anfang. Und nun bewegen wir uns in diese Richtung.

**Wimmer:** Wird der erwartete Zuwachs der Luftfracht die Positiv-Effekte nicht aufheben?

**von Boxberg:** Das Wachstum der internationalen Luftfahrt erfolgt seit 2020 CO<sub>2</sub>-neutral, indem die Fluggesellschaften weltweit

**»Man findet in sehr unterschiedlichen Feldern die, die daran interessiert sind, CO<sub>2</sub>-neutral zu fliegen.«**

*Dorothea von Boxberg*

Klimaschutzprojekte finanzieren, in denen in entsprechender Größenordnung die Emissionen aus dem Luftverkehr kompensiert werden. Dafür sorgt das Corsia-Programm der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO. Mehr Belastung kann es demnach nicht werden. Die eigentliche Frage ist daher: Was

passiert darüber hinaus – durch SAF sowie durch Kompensationsmaßnahmen von Flugpassagieren und Luftfracht-Spediteuren?

**Wimmer:** Das sind spannende Zukunftsthemen, an denen auch die BVL sehr interessiert ist. Aber du bist ebenfalls vielfältig aktiv: Im Mai stellst du dich in der Mitgliederversammlung als neues Vorstandsmitglied der BVL zur Wahl. Wir freuen uns sehr darüber, aber welche Motive leiten dich?

**von Boxberg:** Der Wirtschaftsbereich Logistik ist wahnsinnig spannend. Deutschland ist ein wichtiger Standort und im Supply Chain-Management ausgesprochen erfolgreich. Weltweit sind die großen Logistikdienstleister aus Deutschland sehr gut vertreten, und auch für die Wirtschaft unserer Exportnation ist Logistik ein Riesenthema. Mir ist wichtig, dass dabei auch die Luftfracht mitbetrachtet wird. Sie ist zwar mengenmäßig mit zwei Prozent ein kleines Segment in der Logistik, aber wertmäßig sind wir doch mit über 30 Prozent der „Übersee“-Transporte gut dabei. Deswegen finde ich es einfach wichtig, dass unsere Perspektive bedacht und mitberücksichtigt wird. Ich weiß, dass mein Vorgänger Peter Gerber die Diskussion dazu sehr geschätzt hat. Daran möchte ich teilhaben und mich einbringen. (sr) ■