

Analyse der Abwicklung des Taxiverkehrs an Flughäfen

Kurzfassung der Diplomarbeit von Marie-Luise Geißel

Bei der Analyse der Abwicklung und Organisation des Taxiverkehrs am Flughafen Frankfurt am Main konnte festgestellt werden, dass in diesem speziellen Bereich Problematiken hinsichtlich des Angebots und Bedarfs bestehen und diese sich zunehmend verschärfen. Der Bedarf an Taxen ist in den letzten Jahren aufgrund der Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr, der immer mehr an Attraktivität hinzugewinnt, zurückgegangen. Dennoch fahren viele Taxifahrer den Flughafen an, da sie hier wegen der hohen Wahrscheinlichkeit an langen Fahrten und der großen Anzahl an potentiellen Fahrgästen eine größere Chance auf eine lukrative Fahrt haben als außerhalb des Flughafens. Der Flughafen Frankfurt am Main verzeichnet demnach im Bereich der landseitigen Anbindung ein hohes Aufkommen an Taxiverkehr. Die bereitgestellten Kapazitäten für Taxistellplätze reichen nicht mehr aus, um alle Taxen aufnehmen zu können. Daher nutzen immer mehr Taxifahrer nicht ausgewiesenen Flächen zum Abstellen ihrer Fahrzeuge und behindern damit andere Verkehrsteilnehmer. Die Fläche der Speicherplätze wurde bereits mehrfach vergrößert, um die Kapazität zu erhöhen. Der Taxibedarf ist jedoch nicht in dem Maß gestiegen, wie die Kapazität der Speicherplätze erweitert wurde. Dadurch entsteht größerer Flächenbedarf für Nachrückplätze als eigentlich notwendig.

In den kommenden Jahren wird die Kapazität der bestehenden Speicherplätze verringert werden müssen, da die Fläche für zwei andere Projekte des Flughafenbetreibers Fraport AG benötigt wird. Bevor ein Ausgleich für die wegfallenden Flächen geschaffen wird, soll diese Arbeit zunächst klären, in wiefern bei dem immer geringer werdenden Bedarf an Taxen eine derartige Maßnahme überhaupt notwendig ist. Hierzu ist eine Bestandsaufnahme des Taxiverkehrs am Flughafen Frankfurt am Main sowie das Einholen von prognostischen Informationen die Grundlage aller weiteren Arbeitsschritte.

Im Jahr 2003 wurde bereits eine Untersuchung der Taxiaufstellflächen am Flughafen Frankfurt am Main durchgeführt. Mit einer Erhebung des Zu- und Abflusses der Taxen sowohl am Terminal 1 als auch Terminal 2 lieferte diese Untersuchung das Ergebnis, dass weitere Stellplätze benötigt werden. Daraufhin wurden neue Aufstellplätze eingerichtet. Diese können jedoch nicht dazu beitragen, dass sich während der morgentlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden die Situation entspannt. Es kommt weiterhin zum unerlaubten Abstellen der Taxen außerhalb der Aufstellflächen.

Die Experten, mit denen während des Bearbeitungszeitraumes Gespräche geführt wurden, waren sich jedoch alle einig, dass bis heute der Bedarf an Taxen seitens der Passagiere immer gedeckt werden konnte. In den Zeiträumen oder an speziellen Tagen, an denen am meisten Passagiere erwartet werden, kommt es auch auf der Angebotsseite zu Spitzenwerten. Die Taxifahrer kennen die Flugzeiten und fahren daher häufig nur zu diesen Spitzenzeiten den Flughafen an.

Für eine Optimierung des Taxisystems am Flughafen Frankfurt am Main stellte es sich als besonders hilfreich heraus, andere Flughäfen und Einrichtungen mit hohem Taxiaufkommen zu analysieren. Von diesen Systemen wurden einige Faktoren bei den Lösungsvorschlägen berücksichtigt und konnten teilweise auch direkt auf das System des Flughafens Frankfurt am Main übertragen werden.

Wie es bereits am Münchner Flughafen umgesetzt wurde und auch in Tokyo praktiziert wird, ist es für den Flughafen Frankfurt am Main sinnvoll, die Organisation des Taxiverkehrs entweder selbst zu gestalten oder aber die Aufgabe an ein unabhängiges Unternehmen zu übertragen. Durch das daraus entstehende geschlossene Taxisystem kann eine Regulierung des Angebots umgesetzt werden, da dann nur noch eine begrenzte Anzahl an Taxen zugelassen ist. Diese Maßnahme ist jedoch zunächst rechtlich zu prüfen.

Da diese organisatorische Maßnahme mit einem zeitlich erheblichen Aufwand verbunden ist, muss schnell für einen Ersatz der wegfallenden Aufstellplätze gesorgt werden. Hierfür sieht die Planung einen neuen Taxispeicher auf dem Flughafengelände vor. Für den neuen Speicherplatz standen vier Planungsvarianten an zwei verschiedenen Standorten zur Verfügung. Aufgrund der großen Entfernung zu den Terminals konnten die beiden Varianten in der Cargo City Süd, im südlichen Bereich des Flughafengeländes, ausgeschlossen werden. Die endgültige Wahl zwischen den beiden Varianten an der Kapitän-Lehmann-Straße fällt auf die kostengünstigere und kurzfristig umsetzbare Variante.

Der neue Speicherplatz ist im Norden des Flughafengeländes angesiedelt. Da auf bereits vorhandene Verkehrswege als Aufstellflächen zurückgegriffen wird und durch die Lage nur wenige technische Einrichtungen erforderlich sind, ist diese Variante im Vergleich zu den ausgeschlossenen Varianten organisatorisch einfach durchzuführen.

Die kurzfristige Umsetzung erscheint sehr vorteilhaft, da die Planungen dieser Arbeit nur auf die nächsten fünf Jahre ausgelegt sind. Mit der Eröffnung des Terminals 3 im Jahr 2010 ergibt sich eine neue Ausgangssituation für den Taxiverkehr. Hierbei würde beispielsweise ein neuer Taxispeicher in der Cargo City Süd als praktikable Lösung in Betracht kommen.

Die Umsetzung des geplanten Speicherplatzes berücksichtigt die Stellplatzengpässe am Terminal 1 in der Ankunftsebene und am Terminal 2. Die bestehende Problematik des Überangebots am Terminal 1 der Abflugebene jedoch kann mit dieser Maßnahme nicht gelöst werden. Hierfür ist als kurzfristigste und effektivste Maßnahme, das Durchführen von Kontrollen zu nennen, um so das Abstellen außerhalb der Taxistände zu vermeiden.