

Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg der Einbeziehung des Systems Schiene in den Luftfrachttransport aus der Sicht des Flughafenbetreibers am Beispiel des Flughafen Frankfurt Main AG

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Holger Schulze

In den vergangenen Jahren hat sich der intermodale Verkehr über die Schnittstelle Flugzeug - LKW rasant entwickelt. Zahlreiche Fluggesellschaften haben große Teile ihres Luftfrachttransportes innerhalb Europas auf die Straße verlagert, um diesen wirtschaftlicher durchführen zu können.

In Untersuchungen über den systemübergreifenden Verkehr ist der Transportkette Flugzeug - Zug bisher wenig Beachtung geschenkt worden. Mittlerweile ist es aufgrund der Kapazitätsengpässe des Straßennetzes und an Flughäfen angeraten, sich bei Wegekettens auch einmal mit Verlagerungsmöglichkeiten von Luftfrachttransporten auf die Schiene zu befassen und diese zu untersuchen. Infolge von immer umfassenderen Nachtflugverboten erscheint dies noch dringlicher.

Im Mittelpunkt der Arbeit steht der Flughafen Frankfurt am Main und das - gescheiterte - Projekt "DB CargoSprinter".

Zunächst werden Definitionen für die Begriffe "Luftfracht", "Transportkette" und "intermodaler Verkehr" formuliert. Anschließend wird das System CargoSprinter erläutert und die Beweggründe für den Einsatz dieses Zuges sowie für die erfolgte Einstellung seines Betriebes aufgezeigt.

In einem nächsten Schritt wird die Möglichkeit für einen erneuten - modifizierten - Einsatz des CargoSprinters unter Einbeziehung der Relation Frankfurt - Hahn aufgezeigt und untersucht. Dabei wird das Frachtaufkommen für den intermodalen Verkehr analysiert und die Transportketten Flugzeug - LKW und Flugzeug - Bahn verglichen. Alternativ zum System CargoSprinter wird dabei anhand der Relation Frankfurt - Amsterdam eine neue Nutzungsmöglichkeit für einen Luftfrachtzug beschrieben.

Am Beispiel der Flughafen Frankfurt AG werden nachfolgend die Möglichkeiten für einen Flughafenbetreiber geschildert, sich aktiv in diesen Prozeß einzubringen. Zudem werden Überlegungen zu einer alternativen Nutzung des durch den Gleisanschluß beanspruchten Flughafengeländes angestellt.

In einem Ausblick werden abschließend die in den Untersuchungen am Beispiel des Flughafen Frankfurt gewonnenen Ergebnisse in einen allgemeinen Kontext gestellt, um zu klären, unter welchen Bedingungen es für einen Flughafenbetreiber wirtschaftlich sinnvoll ist, das System Bahn in die Luftfrachttransportkette einzubeziehen.

Die im Rahmen dieser Arbeit angestellten Untersuchungen haben ergeben, daß es kaum Schnittstellen zwischen solchen Güterarten gibt, die per Bahn und denen, die mit dem Flugzeug transportiert werden. Insofern scheint es fraglich, ob sich ein genügend großes Luftfrachtaufkommen generieren läßt, um einen herkömmlichen Güterzug auszulasten. Der LKW scheint aufgrund seiner flexibleren Einsatzmöglichkeiten und seiner höheren Wirtschaftlichkeit bei geringen Transportmengen deutlich überlegen.

Durch die Entwicklung des Systems CargoSprinter und die Einführung des Parcel InterCitys hat die Bahn an Attraktivität für Spediteure gewonnen.

Durch das Prinzip des Train-Couplings und Train-Sharings kann der CargoSprinter die Vorzüge des flexiblen Einsatzes des LKW im regionalen Sammelverkehr mit den Stärken eines Ganzzuges über überregionalen Strecken kombinieren. Bei einer konsequenten Weiterentwicklung der Schienenfahrzeuge, z.B. durch den Einsatz von Hybridmotoren und die Tieferlegung der Mittelwagen, sowie einer Optimierung der Auslastung des Systems, ist das System Schiene der Straße ebenbürtig, wenn nicht überlegen.

Auf langen Strecken zwischen Flughäfen mit hohem Frachtaufkommen ist der Einsatz eines Cargo InterCitys überlegenswert. Durch die hohe Reisegeschwindigkeit von bis zu 160 km/h und die Nutzung von Neubaustrecken, lassen sich die Nachteile des Schienentransports gegenüber dem LKW beseitigen. Ein Schienengütertransport im Nachtsprung zwischen zahlreichen europäischen Großflughäfen stellt eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Alternative zum Transport auf der Straße dar.

Schwankungen sowie die richtungsabhängigen Unterschiede im Frachtaufkommen lassen sich durch die Einführung einer Frachtbörse minimieren. Diese ermöglicht es jedem Spediteur, bei freier Kapazität kurzfristig Palettenstellplätze oder ganze Container für den Transport von Nicht-Luftfracht zu buchen.

Aufgrund der ungünstigen Situation der Flughafenbetreiber, bisher nur passiver Teil der Transportkette zu sein, ist der ökonomische Nutzen für ihn sehr gering. Durch die aktive Beteiligung am gesamten Prozeß, z.B. durch die Gründung eines Tochterunternehmens, das die Koordination des Transports sowie das entsprechende Marketing übernimmt, steigen die Chancen auf wirtschaftlichen Erfolg erheblich.

Die Einnahmeverluste, die durch die Nutzung eines kleinen Teils des Flughafengeländes für den Gleisanschluß entstehen, sind - verglichen mit den Gesamteinnahmen - verschwindend gering. Der Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Airports ohne Gleisanschluß sowie der politische Nutzen bei Auseinandersetzungen mit umliegenden Gemeinden rechtfertigen die Beibehaltung des Gleisanschlusses bzw. dessen Bau auf jeden Fall.

Langfristig ist vorstellbar, daß der Luftfrachtersatzverkehr zwischen den Ballungszentren Deutschlands und Europas zu großen Teilen auf die Bahn verlagert wird. Eine 80-20-Lösung ist dabei einer kompletten Verlagerung auf die Schiene vorzuziehen, da es immer einzelne Transporte geben wird, bei denen der LKW der Bahn wirtschaftlich überlegen ist. Zweifler am System Schiene sind daher nur dann von der Sinnhaftigkeit einer Verlagerung der Güterbeförderung auf die Bahn zu überzeugen, wenn sie gleichzeitig die Möglichkeit behalten, in einzelnen Fällen auch LKW-Transporte durchführen zu können.