

## Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Stadtentwicklungsausschuss	10.01.2008	
Verkehrsausschuss	15.01.2008	
Wirtschaftsausschuss	22.01.2008	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen  
aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage  
nach § 4 der Geschäftsord-  
nung

Stellungnahme zu einem  
Antrag nach § 3 der Ge-  
schäftsordnung

### **Möglichkeiten der Schaffung eines Logistik-Tagesfrachtzentrums auf dem Flughafen Köln/Bonn zur Entlastung der Flugbewegungen in der Nacht**

Der Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises (RSK) hat in seiner Sitzung am 13.12.2006 die Verwaltung des RSK gebeten, die Internationale Fachhochschule Bad Honnef/Bonn mit der Erarbeitung eines Gutachten zum Thema "Die Möglichkeiten der Schaffung eines Logistik-Tagesfrachtzentrums auf dem Flughafen Köln/Bonn zur Entlastung der Flugbewegungen in der Nacht" zu beauftragen. Auf Bitten des RSK hat sich die Stadt Köln an der Beauftragung des Gutachtens beteiligt. Die Gutachter haben ihren Bericht im Juli 2007 vorgelegt. Die Ergebnisse wurden dem Planungs- und Verkehrsausschuss des RSK im September 2007 vorgestellt.

Die Ergebnisse der Untersuchung haben die Gutachter wie folgt zusammengefasst. Eine Langfassung des Gutachtens wird den Fraktionen als pdf-Datei zugesendet.

#### **1. Allgemeines**

Die vorliegende Studie hat sich mit der Möglichkeit der Schaffung eines Tagesfrachtzentrums am Flughafen Köln-Bonn, mit der Zielrichtung der Entlastung bei den Nachtflugbewegungen, beschäftigt. Die Empfehlungen und Maßnahmen müssen dabei immer im Gesamtkontext weltweiter Logistikanforderungen evaluiert und betrachtet werden. Diese können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Nachfrage sowohl der Großkunden als auch der Spediteure wird bei den Airlines - unabhängig ob Integrator oder klassische Luftfrachtgesellschaft - nach garantierten festen Lieferzeiten bedient (Just-in-time). Dies führt zu einer auf die Bedürfnisse der Endabnehmer optimierten Wertschöpfungskette.
- Luftfrachtsendungen sind i.d.R. schon allein wegen ihres hohen Warenwertes zeitkritisch.
- Das notwendige Aufkommen für einen profitablen Nutzladefaktor bei den Fluggesellschaften erreichen die Spediteure durch das Zusammenführen verschiedener kleinerer Mengen

unterschiedlicher Versender zu ganzen Paletten oder Containern (Konsolidierung). Diese Konsolidierung führt dazu, dass sobald eine termingebundene Sendung, die auf den Nachttransport angewiesen ist, mitkonsolidiert wurde, die gesamte Palette/Container zum Expressgut wird.

- Fluggesellschaften und Speditionen haben ein weltweites System etabliert, dass dem Verlangen der Kunden nachkommt, die Waren zu Beginn des nächsten möglichen Arbeitstages beim Empfänger auszuliefern. Hieraus ergibt sich der so genannte Nachtsprung. Die Güter werden hierbei nach Produktionsende am späten Nachmittag abgeholt, per Flugzeug oder LKW in den Konsolidierungshub gebracht, um dann am späten Abend oder in der Nacht weiterbefördert zu werden.
- Der klassische Nachtsprung ist durch die Zeitverschiebung nur in westlicher Richtung – Europa nach Amerika, Asien nach Europa – möglich. Die Flugzeuge verlassen Europa um Mitternacht und sind am frühen Morgen Ortszeit in Amerika, so dass eine Weiterverteilung und Anlieferung beim Empfänger am Morgen möglich ist.
- In östlicher Richtung ist nur ein verlängerter Nachtsprung möglich. Auch hier werden die Güter am Abend nach der Produktion am Flughafen zur Konsolidierung angeliefert. Die Flugzeuge nach Asien starten um Mitternacht und kommen nach einer technischen Zwischenlandung in der nächsten Nacht (Ortszeit) in Asien an. Damit kann eine Auslieferung am Vormittag des zweiten Transporttages erfolgen.
- Neben der Notwendigkeit der Einbindung von Flügen in die weltweiten Logistikketten ist eine Verschiebung von Flugbewegungen nur möglich, wenn zu den neuen geplanten Zeiten an den beteiligten Flughäfen auch entsprechende Slots für Start und Landung zur Verfügung stehen. Auf wichtigen Zielflughäfen wie New York, Chicago, Hongkong, Nagoya oder Seoul werden aber seit Jahren keine neuen oder von der bisherigen Zeitenlage abweichenden Slots mehr vergeben.

## 2. Potentiale

Eine Entlastung der Flugbewegungen in der Nacht durch eine Verschiebung der Aktivitäten in den Tag hinein ist kaum möglich, da das heutige Wettbewerbsumfeld Nachtflüge erfordert. Ein einzelner Flughafen hat somit keine Chance, weder die weltweit etablierten Transportstrukturen noch die Kundenbedürfnisse nachhaltig zu verändern. Ein zu rigides Vorgehen gegen Nachtflüge hat eher zur Konsequenz, dass Fluggesellschaften abwandern werden, anstatt Flüge in die Tageszeit zu verlagern.

Trotzdem gibt es in einem geringen Umfang Raum für Veränderungen, identifizierte Potentiale sind:

- Einige Flüge können aus der nächtlichen Kernzeit in die nächtliche Randzeit verlagert werden. Hier muss in Einzelgesprächen mit den entsprechenden Fluggesellschaften über eine geringfügige Verlegung verhandelt werden.
- Durch Einsatz moderneren Fluggerätes kann die Lärmbelastung weiter reduziert werden.
- Einführung eines „Noise Quota Systems“, kombiniert mit einer nach Lärmemissionen differenzierten Staffelung der Landegebühren.
- Zielgerichtete Akquisition von Neuverkehr außerhalb der Integratoren, d. h. reine Frachtfluggesellschaften, die erfahrungsgemäß eher an den Tagesrändern operieren. Dadurch könnte tagsüber mehr Tonnage für die Stabilisierung eines Tagesfrachtzentrums am Flughafen Köln/Bonn umgeschlagen werden. In wie weit hier Anreize über abgesenkte Gebühren gegeben werden können, muss aber letztendlich die Flughafengesellschaft entscheiden.

### 3. Risiken

Eine Fokussierung auf Tagesfracht in Verbindung mit einer Verringerung der Attraktivität von Nachtflügen birgt erhebliche Risiken für den Flughafen Köln/Bonn:

- Das Geschäftsmodell der Integratoren, die für den Flughafen von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung sind, ist mit einem Tagesfrachtmodell nicht kompatibel.
- Frachtfluggesellschaften sind zumindest auf die nächtlichen Randzeiten angewiesen. Eine Beschränkung des Flughafens auf Tagesfracht kann zu Rentabilitätsproblemen bei den Fluggesellschaften führen, bedingt durch eine geringere Produktivität ihrer Flugzeuge. Eine Abwanderung zu einem alternativen Flughafen ist somit wahrscheinlich.
- Nachfragegerechte Frachterkapazitäten würden in CGN nicht mehr in ausreichender Anzahl angeboten, was dazu führt, dass Großspeditionen ihre Konsolidierungsdrehscheiben verlagern.
- Im Wettbewerbsumfeld sucht sich der Verkehr „barrierefreie“ Wege. Eingeschränkte Märkte werden gemieden, wenn die Beschränkungen eine wettbewerbsfähige Produktion verhindern.
- Auf eine Veränderung der weltweiten Logistikwege bzw. eine Veränderung des Nutzerverhaltens zu hoffen ist eine Illusion, im „worst case“ laufen die Güterströme am Flughafen Köln/Bonn vorbei.

Aus Sicht der Verwaltung sind die Handlungsspielräume für eine Verschiebung der nächtlichen Flugbewegungen in den Tag hinein sehr gering. Der Flughafen Köln/Bonn nutzt die ihm zur Verfügung stehenden Spielräume so gut es geht. Die Verwaltung sieht dementsprechend zurzeit keinen weiteren Handlungsbedarf.