

Im Zuge eines Beamer-Vortrages stellten die Professoren Dr. Desel und Dr. Leibold von der Internationalen Fachhochschule Bad Honnef Bonn ihr Gutachten „Die Möglichkeit der Schaffung eines Logistik-Tagesfrachtzentrums auf dem Flughafen Köln/Bonn zur Entlastung der Flugbewegungen in der Nacht“ vor.

Anmerkung des Schriftführers: Die Präsentationsunterlagen aus der Sitzung sind der Niederschrift als Anlage 2 beigefügt. Das komplette Gutachten wurde bereits den Fraktionen zur Verfügung gestellt.

Prof. Dr. Leibold erläuterte zunächst die grundsätzliche Herangehensweise an die Fragestellung. Sodann schilderte er die weltweite Entwicklung des Luftfrachtverkehrs und die Auswirkungen auf die Frachtströme auf dem Flughafen Köln/Bonn. Die jährliche Wachstumsrate im Frachtgeschäft liege derzeit bei durchschnittlich 6,1 % weltweit, in Europa bei 7 – 8 %. Für Deutschland als Exportweltmeister sei ein signifikantes Wachstum, je nach Destination (z.B. asiatischer Markt), zu verzeichnen. Er erläuterte die verschiedenen Produktgruppen im Frachtgeschäft inklusive der typischen Zustellzeiten sowie die hier tätigen Luftfrachtanbieter. Sodann ging er näher auf die Logistikketten der sog. Integratoren, die ein ganzheitliches Konzept zur Lieferung von Frachtsendungen von Tür zu Tür anbieten und vorwiegend am Flughafen Köln/Bonn tätig sind, ein. Typische Lieferzeit für den europäischen Markt sei „innerhalb von einem Tag“ im Rahmen eines sog. „Nachtsprungs“: d.h. Einlieferung abends, Zustellung an den Kunden bis 9.00 Uhr am nächsten Morgen. Hierfür bestehe eine starke Nachfrage am Markt durch zahlreiche Unternehmen. Zu beobachten sei zudem ein starker Wettbewerbsdruck mit einem zum Teil desaströsen Konkurrenzkampf in der Branche.

Sodann ging Prof. Dr. Desel detailliert auf die Veränderungsmöglichkeiten und Konsequenzen im Frachtgeschäft des Flughafens Köln/Bonn ein. Das Frachtvolumen sei von 18.000 t im Jahre 1970 auf heute 704.000 t jährlich angestiegen. Dies sei vom Frachtvolumen her gleichbedeutend mit Rang 2 in Deutschland hinter dem Flughafen Frankfurt/Main sowie mit Rang 7 europaweit. Am Flughafen Köln/Bonn werde hierbei größtenteils Transitfracht umgeschlagen, die nicht aus der Region komme, sondern hier nur umgeladen werde.

Der Flughafen Köln/Bonn stehe im Wettbewerb mit anderen europäischen Großflughäfen wie z. B. Paris „Charles de Gaulle“, Amsterdam, Leipzig usw.. Diese unterliegen z.T. keinerlei Nachtflugbeschränkungen. Detailliert ging er so dann auf die Themenfelder „Verkehrsanbindung und Infrastruktur, Leistungsdaten, Betriebszeiten, Gebühren und Entgeltstruktur“ am Flughafen Köln/Bonn ein. Knapp 2/3 der Flugbewegungen im Frachtbereich des Flughafens Köln/Bonn erfolgten durch UPS, knapp 1/3 durch DHL und Lufthansa Cargo. Anschließend erläuterte er umfassend die gegenwärtige Frachtverkehrsstruktur am Flughafen Köln/Bonn hinsichtlich der Airlines, des eingesetzten Fluggeräts sowie der konkreten Flugbewegungen, auch im Hinblick auf Tag- und Nachtflugrelationen. Er stellte die geplanten, kurzfristigen Veränderungen der Luftfrachtanbieter am Flughafen Köln/Bonn dar und ging abschließend auf die Veränderungspotentiale ein.

Zusammenfassend sei festzustellen, dass eine Verlegung der Luftfrachtbewegungen von der Nacht- in die Tageszeiten – das heißt vor 22.00 und nach 6.00 Uhr – vor dem Hintergrund der dargestellten Transportketten in einem weltweiten Logistiknetz nicht möglich sein werde. Daher werde vorgeschlagen, in Einzelgesprächen mit den Fluggesellschaften zu versuchen, Flüge aus der nächtlichen Kernzeit zwischen 0.00 und 5.00 Uhr in die Tagesrandzeiten vor 0.00 und nach 5.00 Uhr zu verlegen. Betrachtenswert seien hier beispielsweise 16 Flugbewegungen zwischen 0.00 Uhr und 0.30 Uhr sowie 8 Flugbewegungen zwischen 4.30 Uhr und 5.00 Uhr. Hierzu sei allerdings noch viel Detailarbeit notwendig.

Auch sei zu überlegen, ob man durch eine Steuerung über Gebühren und Entgelte, ähnlich dem „Noise Quota System“ am Flughafen Brüssel, einen Anreiz zum Einsatz moderneren Flugmaterials schaffen könne. Auch sei darüber nachzudenken, ob man im Zuge der Gebühren und Entgelte näher differenzieren sollte zwischen Tages-, Tagesrand- und nächtlicher Kernzeit. Aus Wettbewerbsgründen müsse man dabei aber darauf achten, dass der Flughafen konkurrenzfähig bleibe.

Durch zielgerichtete Akquisition von reinen Frachtfluggesellschaften, die nicht als Integratoren tätig seien, könnte zudem mehr Frachtverkehr an den Tagesrändern umgeschlagen werden. Hier gebe es am Flughafen Köln/Bonn bereits erste Erfolge (z.B. British Airways).

Der Vorsitzende dankte den Gutachtern für die aufschlussreichen Darstellungen.

Abg. Jürgen Becker wollte wissen, ob bekannt sei, wie viele der Nachtflüge nach Europa, Asien und Amerika erfolgten. Auch erkundigte er sich nach dem Anlieferungsprozess auf den Flughäfen, zu denen die auf dem Flughafen Köln/Bonn sortierte und umgeladene Fracht transportiert werde.

Prof. Dr. Desel antwortete, dass durchaus nachvollzogen werden könne, welche Flüge in der nächtlichen Kernzeit innereuropäische bzw. Interkontinentalflüge seien. So habe man in der nächtlichen Kernzeit 6 Abflüge in der Langstrecke und keine Ankünfte. Der Rest seien ausschließlich innereuropäische Flüge.

Prof. Dr. Leibold wies darauf hin, dass alle Integratoren ähnliche Einsammel- und Zustellzeiten hätten. Je nach Destination würden die Sendungen zwischen 16.00 und 20.00 Uhr angeliefert. Ca. 3 Stunden später könne die Maschine dann starten. Auch die Zustellung richte sich nach der konkreten Destination. Je nach Wichtigkeit werde eine Zustellung bis 9.00, bis 11.00 Uhr bzw. bis nachmittags von den Frachtunternehmern garantiert. Zu berücksichtigen sei hierbei, dass die Maschine mindestens 3 Stunden vor der Zustellung gelandet sein müsse.

Abg. Tandler nahm Bezug auf die genannten 24 Flugbewegungen in der nächtlichen Kernzeit zwischen 0.00 Uhr und 0.30 Uhr sowie zwischen 4.30 Uhr und 5.00 Uhr. Er fragte, ob man genau wisse, woher diese Flüge kommen bzw. wohin sie gehen und ob eine Verschiebung in die Tagesrandzeiten vor 0.00 Uhr bzw. nach 5.00 Uhr im Hinblick auf den Herkunfts- bzw. Zielflughäfen überhaupt möglich sei.

Prof. Dr. Desel entgegnete, man müsse sich diese Flüge am Rande der nächtlichen Kernzeit sehr genau anschauen. Es gebe hier sicherlich in Einzelfällen limitierende Faktoren. Eine Verschiebung außerhalb der nächtlichen Kernzeiten sei daher sicherlich nicht in jedem der Fälle möglich.

Für Abg. Bausch wurde durch das Gutachten deutlich, dass der Markt hier bestimmte Dinge reguliere, die man seitens der Politik nicht einfach vorgeben könne. Andererseits zeigten aber auch Beispiele anderer Flughäfen, wie z.B. der Flughafen Brüssel mit dem sog. „Noise Quota System“, wie man hier versuche, zu Optimierungen zu gelangen. In der Studie seien nunmehr Ansätze für solche Optimierungen aufgezeigt worden. Dies bedürfe nunmehr einer eingehenden Beratung in den Fraktionen. Er bat insoweit, die heute vorgestellten Unterlagen den Fraktionen zur Verfügung zu stellen.

Prof. Dr. Desel sagte dies zu.

Anmerkung des Schriftführers: Die Studie wurde am 20.09.2007 den Fraktionen zugeleitet.

Für Abg. Tandler führten die Ergebnisse des Gutachtens zu der Erkenntnis, dass allenfalls kleine Schritte in Richtung „Tagesfrachtzentrum“ möglich seien. Bei wirtschaftlicher Betrachtung der Thematik seien Änderungen sehr schwierig herbeizuführen.

Abg. Steiner sah aufgrund der Ergebnisse des Gutachtens durchaus Chancen, die nächtlichen Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger durch den Nachtfluglärm zu reduzieren, auch wenn dies ein mühsamer Weg mit kleinen Schritten sei. Im Hinblick auf die genannten 24 Flugbewegungen am Rande der nächtlichen Kernzeit wollte er wissen, welcher der genannten drei Kategorien von Flügen diese zuzuordnen seien bzw. ob hier lediglich eine Weiterverteilung von Fracht am Flughafen Köln/Bonn erfolge.

Prof. Dr. Leibold antwortete, dass grundsätzlich die Sendungen, die kurz vor Schließung des „Sortierfensters“ beim Flughafen ankommen bzw. kurz nach Schließung des Fensters den Flughafen wieder verlassen, zeitlich am kritischsten einzustufen seien. Von daher sei gerade bei diesen Flügen eine gewisse Sensibilität gegeben. Man sollte daher im Hinblick auf Optimierungen hier das Einzelgespräch mit den betroffenen Fluggesellschaften suchen.

Abg. Jürgen Becker merkte an, dass nach wie vor nicht bekannt sei, welche Nachtflüge aus terminlichen Gründen tatsächlich notwendig seien bzw. welche nur stattfänden, weil sie noch mit in den organisatorischen Ablauf passten. Hier gebe es evtl. durchaus noch Verbesserungspotentiale außerhalb der nächtlichen Kernzeit. Zudem sei eine grundsätzliche Wertung vorzunehmen, ob beispielsweise das neueste Nokia-Handy im entlegensten Teil eines europäischen Landes unbedingt heute und nicht erst morgen ankommen muss, wenn hierdurch die Bürgerinnen und Bürger woanders nicht gesund schlafen können.

Der Vorsitzende dankte den Gutachtern nochmals für die umfangreichen Informationen. Die Ergebnisse des Gutachtens müssten nun eingehend in den Fraktionen diskutiert und sodann erneut im PVA beraten werden.