

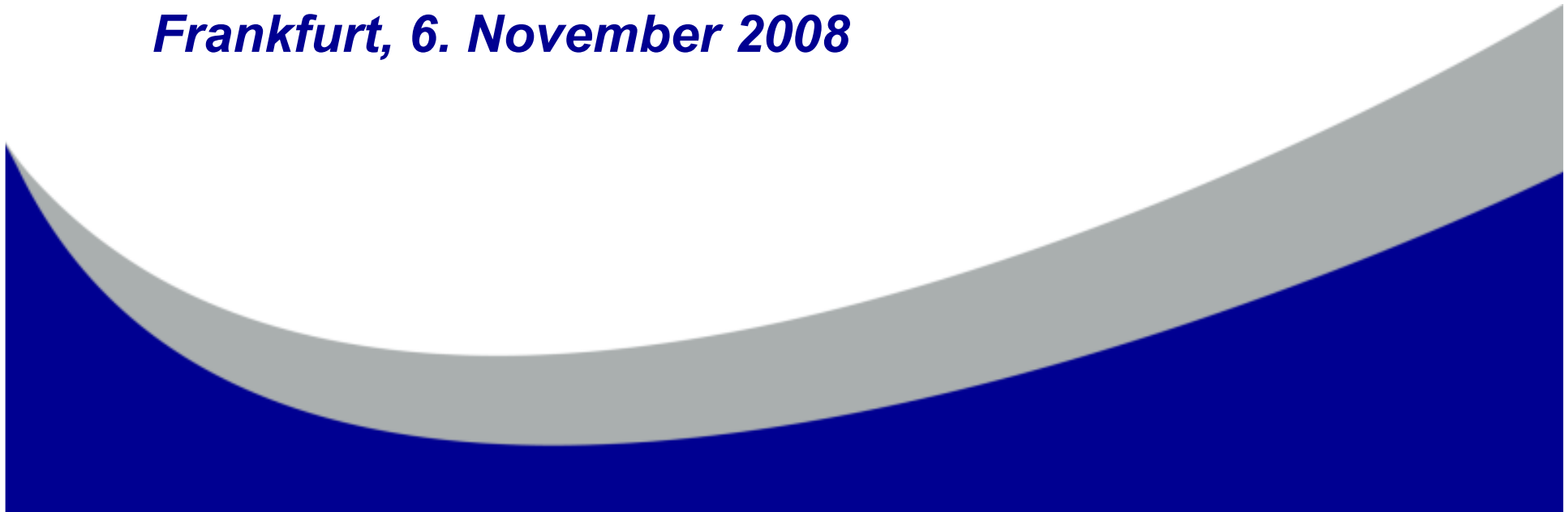


Fraunhofer
Institut
Materialfluss
und Logistik



AirCargo RailCenter (AC/RC) - vom Flugzeug auf die Schiene

Frankfurt, 6. November 2008



Forschungsprogramm des Bundesministerium für Wirtschaft

„Intelligente Logistik im Wirtschafts- und Güterverkehr“,

AC/RC (AirCargo RailCenter)

Entwicklung und Inbetriebnahme eines Luftfracht-Schienenverkehrs-Zentrums zur Verlagerung von Luftfrachtverkehren auf die Schiene unter Aktivierung des Gleisanschlusses in der CargoCity Süd des Flughafens Frankfurt/Main.

- Projektträger: TÜV Rheinland
- 21 Projekte werden gefördert
- Informationen: <http://www.intelligente-logistik.org/>

Inhalt

- 1. Projektziele**
- 2. Partner und Projektorganisation**
- 3. Konzeption und Umsetzung**
- 4. Projektphasen und Termine**
- 5. Aktuelle Arbeiten**

1. Projektziele

- Verlagerung von Luftfrachtverkehren von der Straße auf die Schiene
- Reaktivierung des Gleisanschlusses in der CargoCity Süd
- Entwicklung eines nachhaltig, langfristig wirtschaftlichen Schienengüterverkehrsproduktes
- Durchführung eines dreimonatigen Probebetriebs

2. Partner und Projektorganisation

FORSCHUNGSVORHABEN: AirCargo RailCenter (AC/RC)

Entwicklung und Inbetriebnahme eines Luftfracht-Schienenverkehrs-Zentrums zur Verlagerung von Luftfrachtverkehren auf die Schiene unter Aktivierung des Gleisanschlusses in der CargoCity Süd des Flughafens Frankfurt/Main

Initiator, Betreiber und Federführung:
Fraport AG



Forschungspartner:
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)



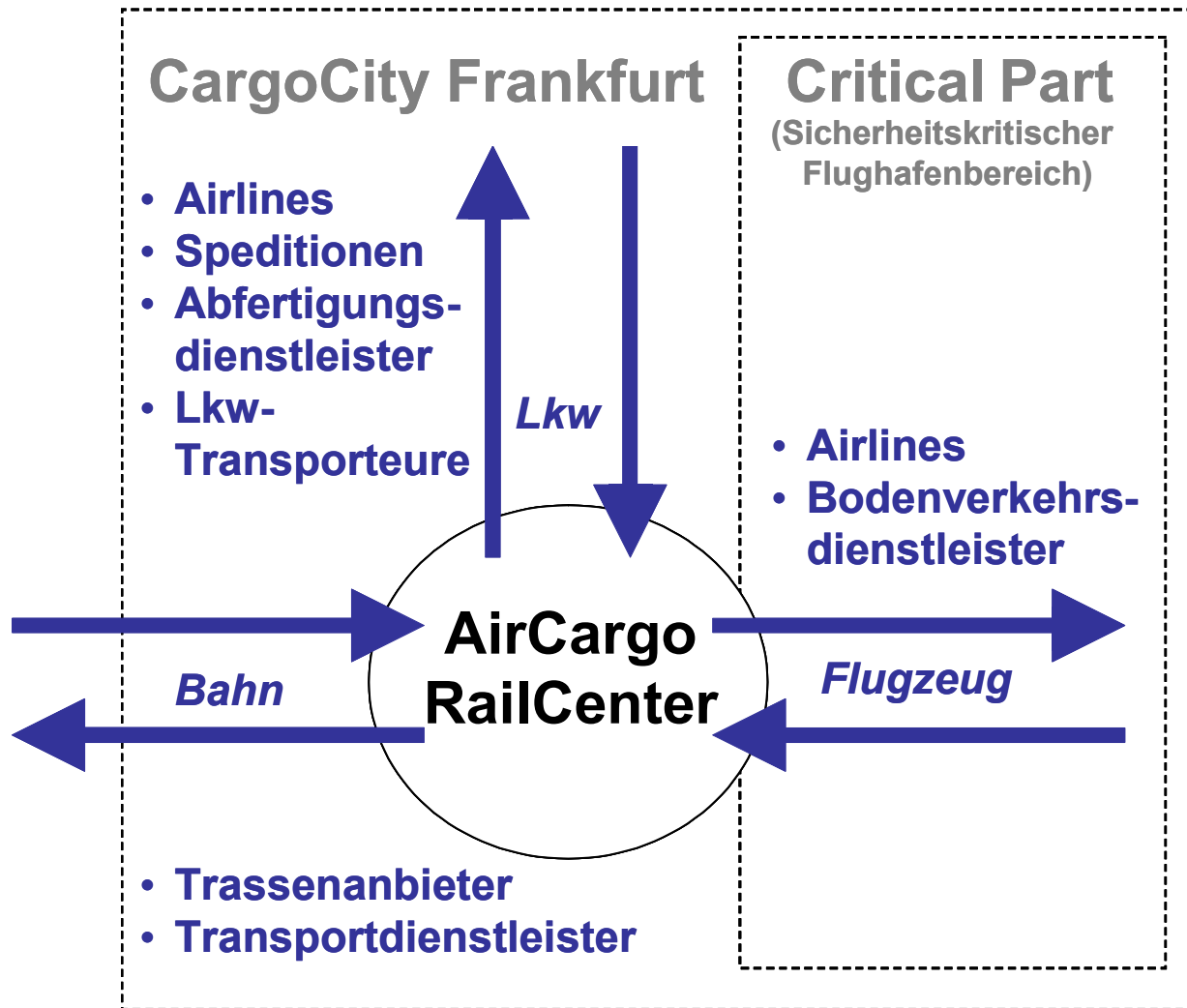
Vertreter der Nutzer:
Speditionsverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.



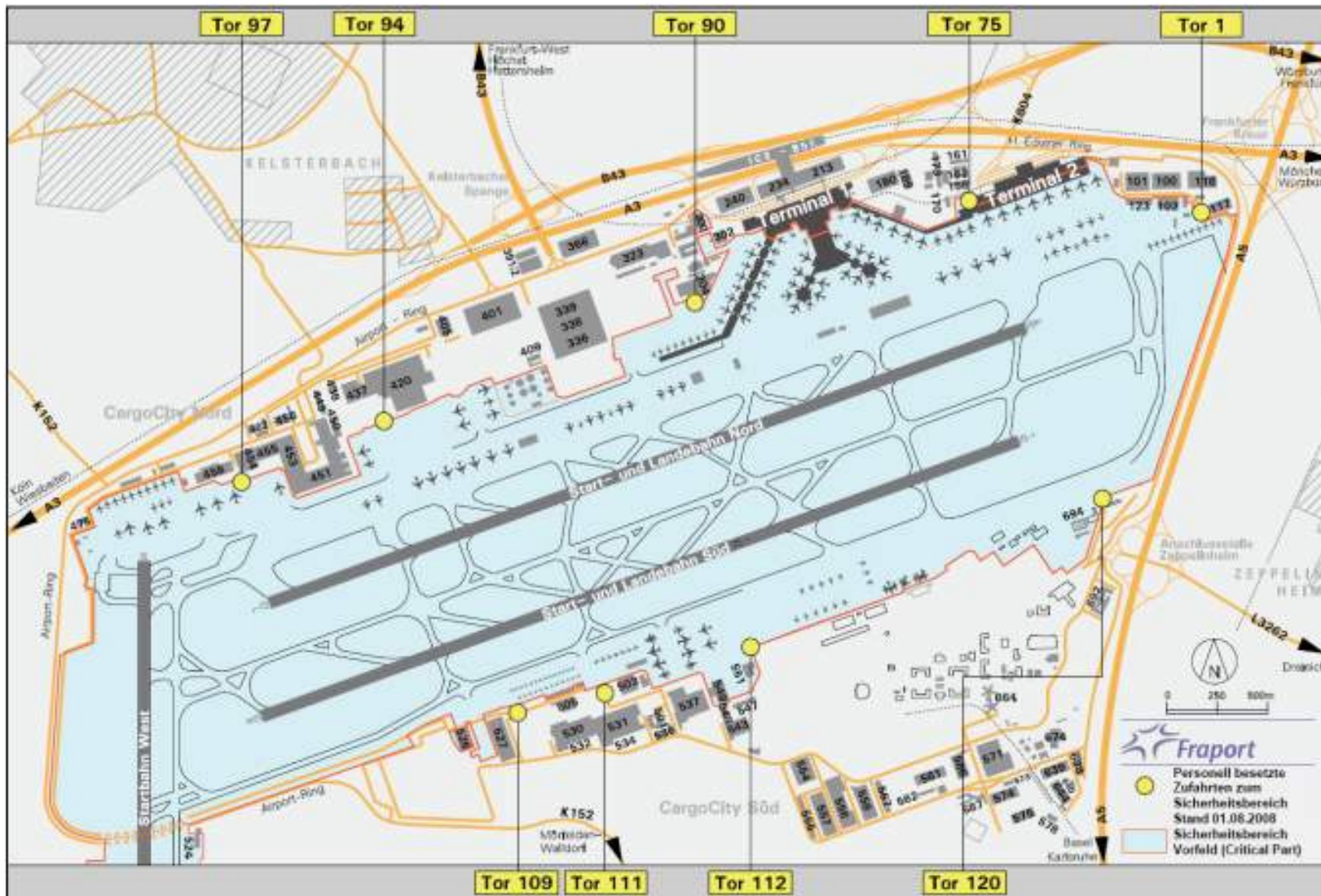
Assoziierte Partner:
Lufthansa Cargo AG
Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH



3. Lösungskonzept



Standort Flughafen Frankfurt/Main

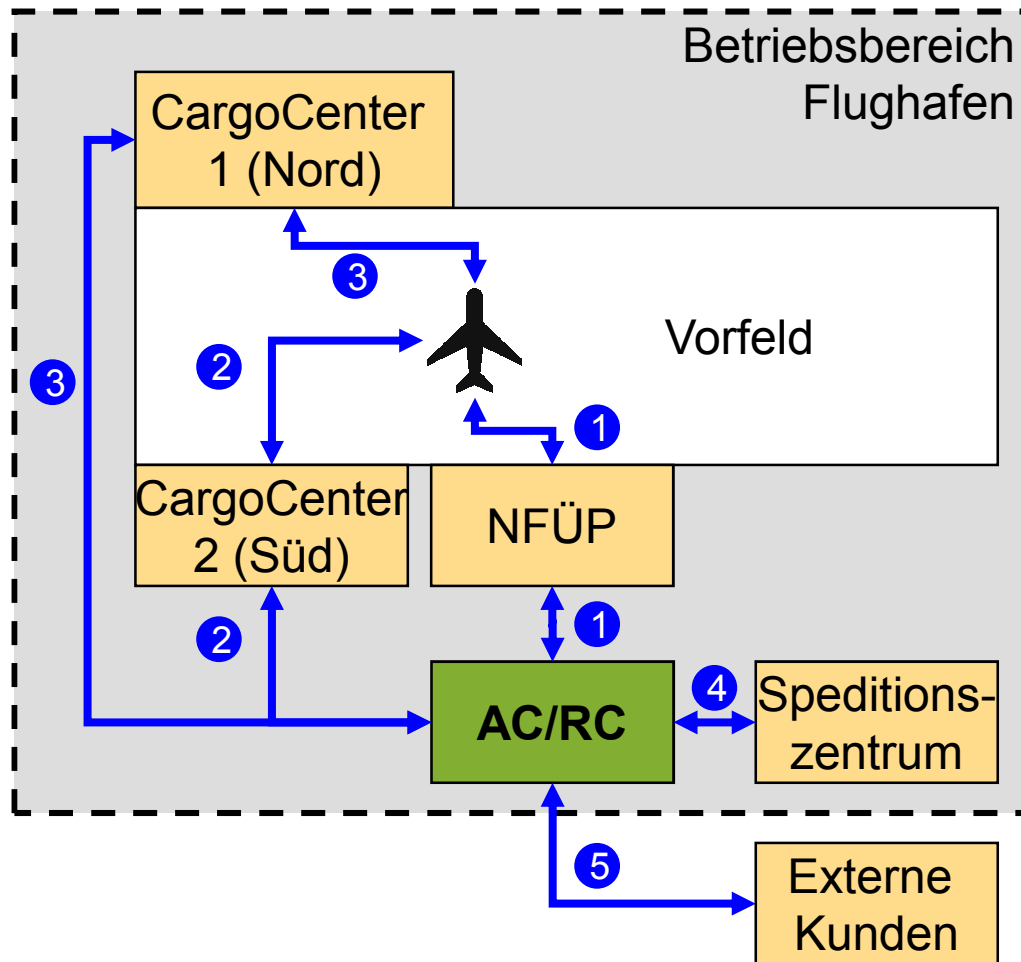


Umgebung CargoCity Süd



Gleisanschluss AC/RC

Standortlogistik

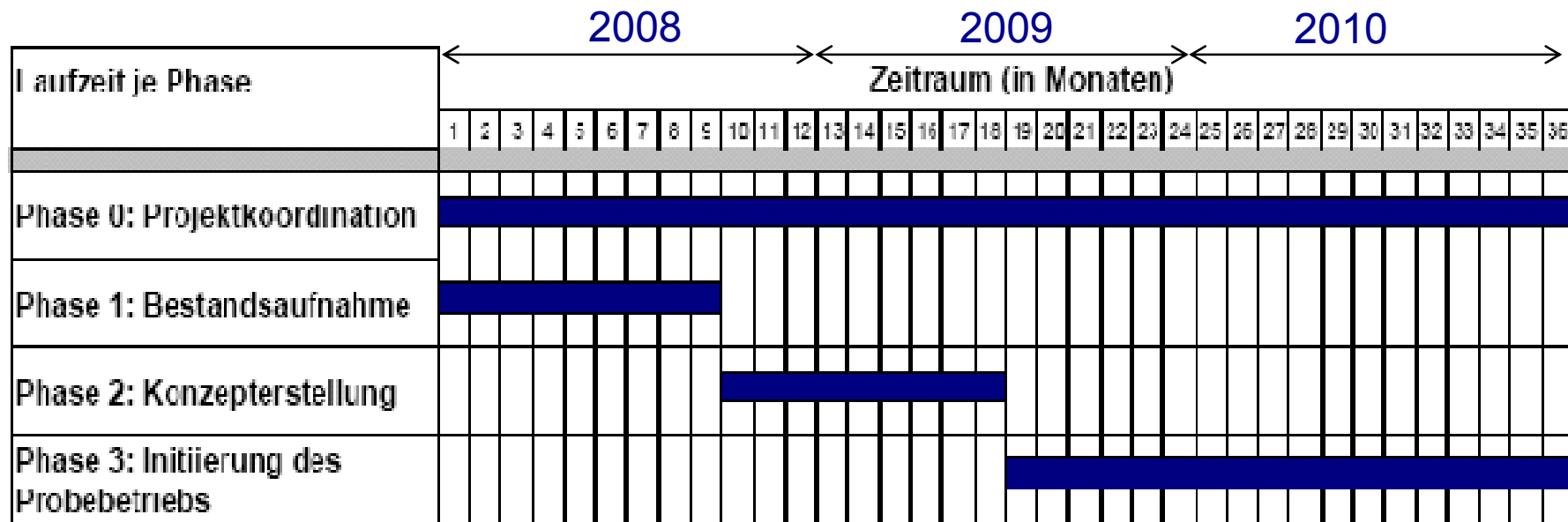


1. ▪ Komplette Einheiten werden direkt über den Neutralen Frachtübergabepunkt (NFÜP) umgeschlagen
2. ▪ Sendungen werden über den Handling Agenten der Airline im CC2 umgeschlagen
3. ▪ Sendungen werden über den Handling Agenten der Airline im CC1 umgeschlagen
4. ▪ Einheiten von Spediteuren und Abfertigern im Speditionszentrum
5. ▪ Einheiten von Spediteuren außerhalb des Flughafens

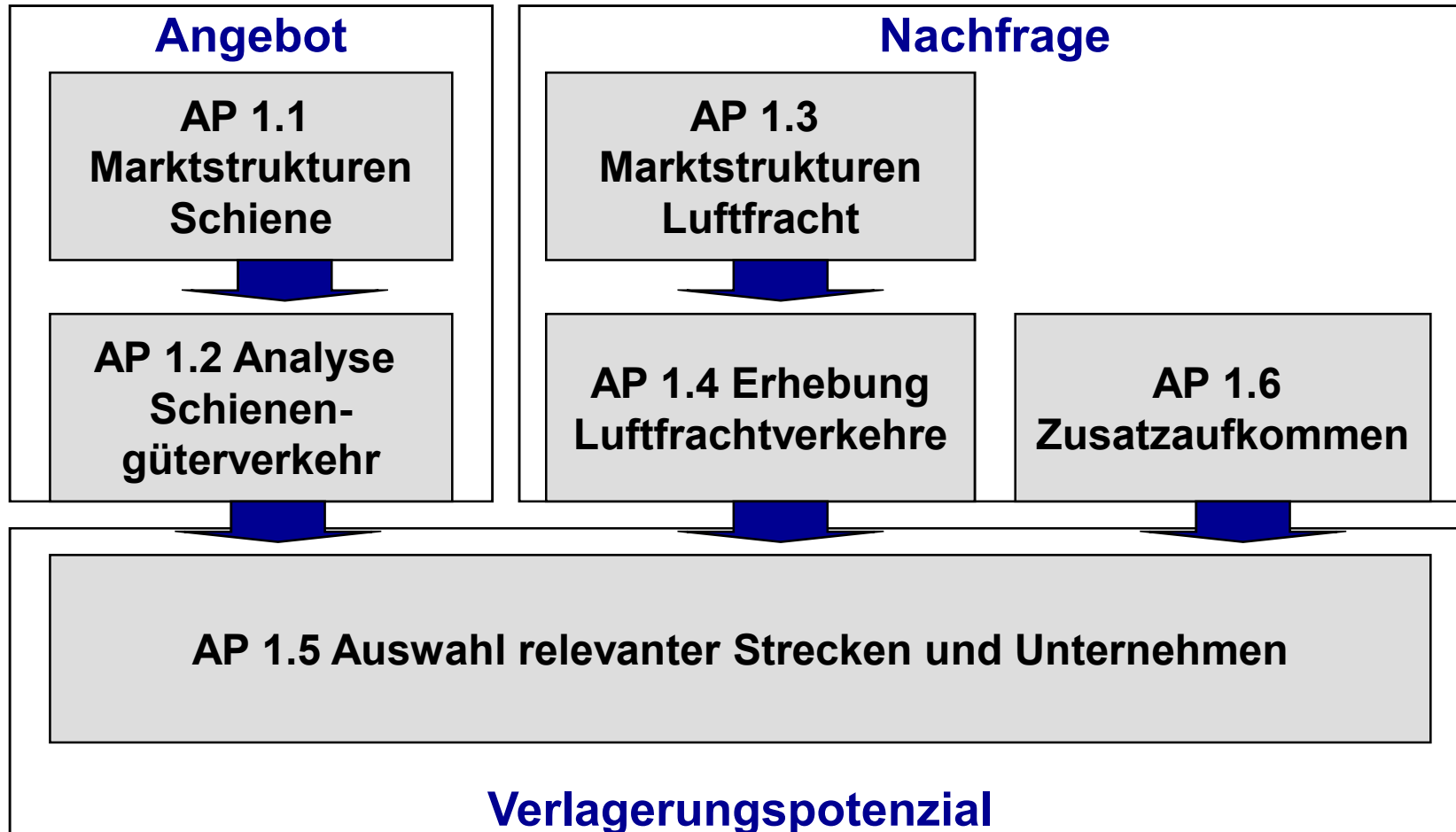
Eingesetzte Technik und Infrastruktur

- Nutzung der Technik und Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs
 - Umsetzung auf Basis vorhandener Umschlag- und Zugtechnik
 - Tragwagen des Kombinierten Verkehrs
 - Nutzung vorhandener Ladehilfsmittel
 - Wechselbrücken
 - Container
 - Trailer
 - Nutzung von Terminals des Kombinierten Verkehrs als Quell-/Zielbahnhöfe

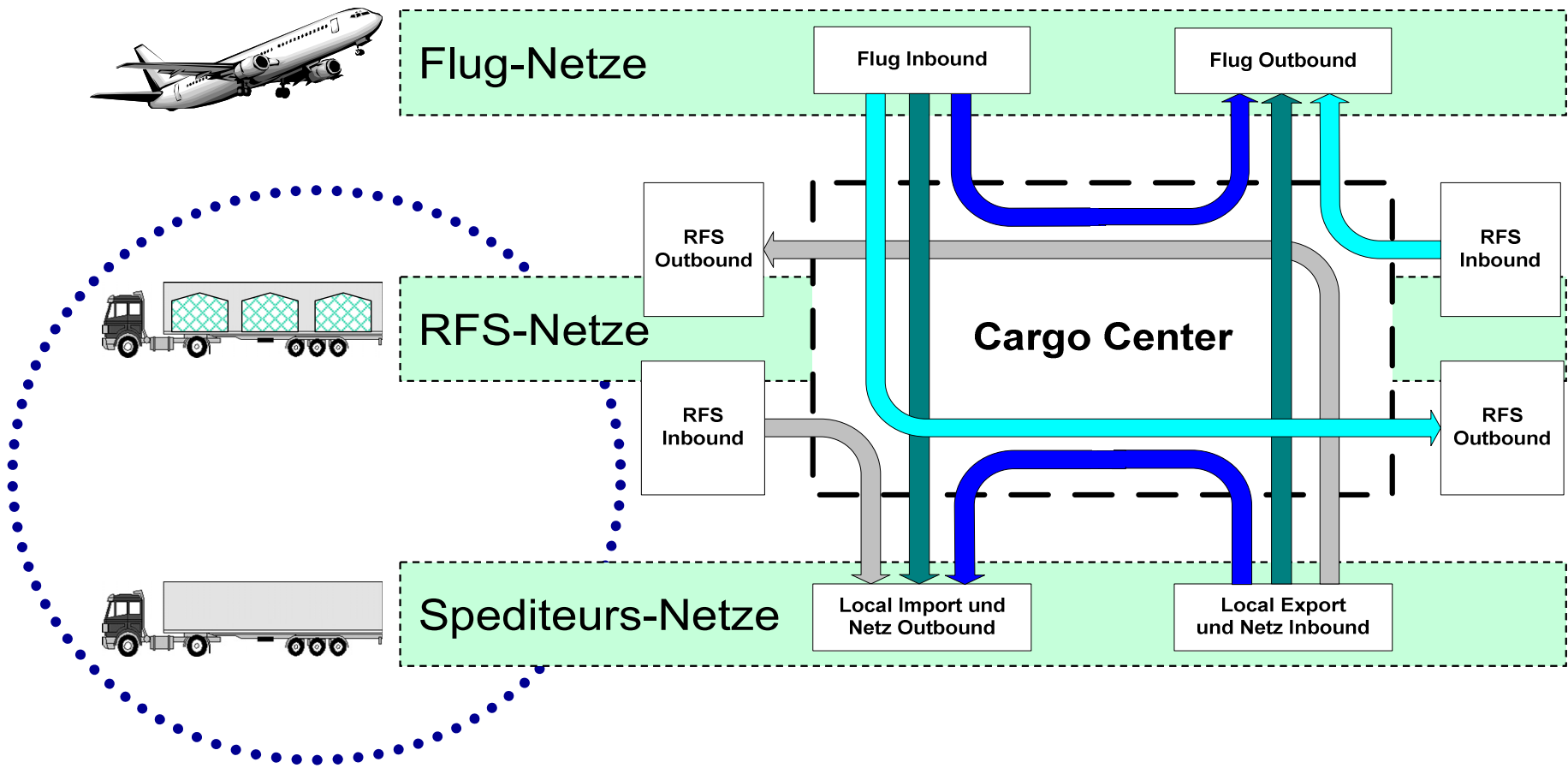
4. Projektphasen und Terminplan



5. Aktuelle Arbeiten: Phase 1



Relevante Abschnitte der Luftfrachttransportkette



Mögliche Bahnverbindungen des AC/RC



Befragung Carrier und Spediteure - erste Signale

"Man müsste es einmal versuchen!"

- Spediteure und Airlines haben mittlerweile sehr flexible Formen in der Organisation der Vor- und Nachlaufverkehr per LKW.
- Das gesamte Truckingvolumen wird durch sehr viele Beteiligte organisiert.
- Spediteure und Airlines versuchen, die Nachläufe direkt zum Endkunden zu organisieren. Diese Transporte werden teilweise außerhalb des selbst organisierten Truckingnetzes durchgeführt.
- Dadurch **reduzieren sich die Möglichkeiten**, Verkehre auf Routen zu bündeln und bahnverlagerungsfähig zu machen.
- Es ist unwahrscheinlich, einen Zug durch Akquisition der **Ladung weniger Unternehmen** wirtschaftlich organisieren zu können.

Befragung Carrier und Spediteure - Hinweise für die weitere Arbeit

"Der Vertrieb wird entscheidend sein!"

- Ein Zug wird nur dann klappen, wenn eine Vertriebsorganisation in der Lage ist, bei allen großen und mittleren Unternehmen Ladeeinheiten zu akquirieren.
- Der Fokus der weiteren Arbeit muss zunächst auf der Suche nach einem oder mehreren geeigneten Vertriebspartnern liegen. Dies ist notwendige Voraussetzung für die Suche nach einem geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Das auszuwählende Eisenbahnunternehmen muss eine "straff geführte Ablauforganisation" sicherstellen.

Angestrebte Lösungen und Wirkungen

- Anforderungsgerechte Sammel-, Verteil- und Umschlagprozesse, zentrale, kooperative Organisation und ein neutrales Management mit dem Ziel
 - einer breiten Beteiligung der Nutzer
 - einer effiziente Bündelung von Transportmengen
- Demonstration des erzielbaren Nutzens für die beteiligten Partner im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Qualität
 - durch anforderungsgerechte Transportfrequenzen,
 - hohe Auslastung der Kapazitäten
 - kurze Übergangszeiten
- Demonstration des volkswirtschaftlichen Nutzens durch Aufzeigung der Verlagerungseffekte

Vielen Dank!



06.11.2008