



Medikamente, Banknoten, lebende Tiere, frische Lebensmittel – wenn es darum geht, wertvolle und verderbliche Waren über Kontinente hinweg schnellstens ans Ziel zu bringen, führt an der Luftfracht kein Weg vorbei. Viele Anbieter arbeiten intensiv daran, die Umweltbilanz der Transporte zu verbessern.

Nach Gewicht gerechnet, liegt der Marktanteil der Luftfracht an den globalen Güterbewegungen unter einem Prozent. Ein völlig anderes Bild ergibt sich bei der Betrachtung nach Euro und Cent. Bezogen auf den Wert der beförderten Ladung kommt das Flugzeug auf eine Quote von mehr als einem Drittel am weltweiten Frachtgeschäft. Grund: Bei teuren Produkten fällt der Preis des Lufttransports nicht ins Gewicht.

Effizienz am Boden und in der Luft

Technische und organisatorische Neuerungen verbessern die Ökobilanz des Gütertransports per Flugzeug

Rasantes Wachstum erwartet

Alle Fachleute sind sich einig, dass die Luftfracht immer weiter zulegen wird. Gemessen in ausgelasteten Tonnenkilometern („Revenue Tonne Kilometers“, RTKs) trauen sie dem Sektor jährliche Wachstumsraten von rund sechs Prozent zu, das entspricht einer Verdreifachung innerhalb von 19 Jahren. Als wesentliche Wachstumsfaktoren gelten die zunehmende internationale Arbeitsteilung, die globale Vernetzung der Unternehmen, steigende Anforderungen an die Laufzeit von Transporten und der Trend zu immer kleineren Sendungen.

Eine umfassende Betrachtung der Umweltbilanz in der Luftfracht fördert Tatsachen zu Tage, die in der öffentlichen Diskussion bisher kaum eine Rolle spielen. Beispielsweise ist der Flächenverbrauch des Luftverkehrs konkurrenzlos niedrig: Nach Berechnungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) beanspruchen Autobahnen und Bundesstraßen in Deutschland eine Fläche von rund 675 Quadratkilometern, zusätzlich belegen allein die Hauptstrecken der Bahn knapp 290 Quadratkilometer. Die Start- und Landebahnen der deutschen Flughäfen kommen dagegen mit rund sechs Quadratkilometern aus. Erfasst man die Gesamtfläche eines durchschnittlichen Airports, stößt man überwiegend auf Wiesen – nach ADV-Angaben entfallen mehr als zwei Drittel des benötigten Grund und Bodens auf Grünflächen.

Minimaler Flächenverbrauch

Während Straßen, Schienen und auch Wasserwege eine Landschaft regelrecht zerschneiden können, benötigt der Luftverkehr nur an den Knotenpunkten Fläche. Kein anderer Verkehrsträger kann so flexibel auf Veränderungen der Marktlage reagieren: Zwischen bestehenden Knoten lassen sich jederzeit neue Verbindungen knüpfen, ohne dass Verkehrswege gebaut werden müssen.

Vor dem Hintergrund steigender Treibstoffpreise haben Hersteller und Fluggesellschaften in der Vergangenheit viel getan, um den Verbrauch und damit die Emissionen zu reduzieren. Der spezifische Kerosinverbrauch ist seit 1970 um 70 Prozent zurückgegangen, heute schreibt man dem weltweiten Luftverkehr 2,2 Prozent der globalen CO₂-Emissionen zu. Die Carrier nutzen viele Ansätze, um Sprit zu sparen: Sie optimieren die Gewichtsverteilung („Weight & Balance“) innerhalb der Maschinen vor jedem Flug; auf Langstrecken variieren Frachtflugzeuge ihre Geschwindigkeit, um den Wind optimal zu nutzen. Und weil in der Luft jedes Kilo zählt, hat die ständige Verbesserung der Lademittel hohe Priorität.

Auch am Boden geschieht etwas. Emissionsarme Vorfeldfahrzeuge und moderne Anlagen zur Energieerzeugung reduzieren den Schadstoffausstoß. Der Flughafen Zürich konnte sogar bis zum Jahr 2006 durch zielgerichtete Maßnahmen und Investitionen trotz einer Zunahme der beheizten bzw. klimatisierten Flächen um fast 40 Prozent und einer Zunahme der Verkehrseinheiten um über 15 Prozent den absoluten Energieverbrauch im Vergleich zum Jahr 1994 leicht senken. Kurze Wege tun ein Übriges: Am Flughafen Zürich liegt die Air Handling-Anlage, in der die Rhenus-Tochter Cargologic Fracht aus aller Welt abfertigt, direkt am Rollfeld.

Höhenflug in der Schweiz und im Benelux-Raum

Rhenus engagiert sich im Luftfrachtsektor in den Bereichen Air Handling und Spedition. Die zur Schweizer Tochter Rhenus Alpina gehörende Cargologic AG betreibt Luftfracht-Handling an den Flughäfen Zürich, Basel, Bern, Frankfurt am Main, Parchim und Bratislava. In der Schweiz ist Cargologic der führende Anbieter; insgesamt fertigt das Unternehmen jährlich rund 500.000 Tonnen Fracht ab und beschäftigt etwa 1.000 Menschen.

Gebühren dämpfen Fluglärm

Die Nase vorn hat der wichtigste Airport der Schweiz auch beim Umgang mit einer anderen Emission: „Wir haben als weltweit erster Flughafen Anfang der Achtzigerjahre lärmabhängige Landegebühren eingeführt“, berichtet Elke Köhler, Manager Political Issues bei der Betreibergesellschaft Unique (Flughafen Zürich AG). „Heute sind für besonders laute Flugzeuge tagsüber bis zu 1.000 Schweizer Franken Lärmzuschlag pro Landung zu entrichten, die leisesten Maschinen bezahlen dagegen keinen Lärmzuschlag.“ Nachts gelten erhöhte Ansätze – zwischen 22 Uhr und 24 Uhr verdoppelt sich der Zuschlag alle 30 Minuten. Die eingenommenen Gelder fließen in einen Fonds, aus dem Unique Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen für Anwohner finanziert.

Einen wichtigen Beitrag zur Schadstoff-Minimierung an den Verkehrsflughäfen könnte übrigens eine Gruppe leisten, die in der öffentlichen Diskussion gern übersehen wird: die Passagiere. Studien haben ergeben, dass der landseitige Pkw-Zubringerverkehr ebenfalls erhebliche Emissionen verursacht. Eine effektive Maßnahme für eine bessere Ökobilanz der Luftfahrt wäre folglich die attraktive Anbindung der Airports an den öffentlichen Personennahverkehr. Auch da ist der Flughafen Zürich vorbildlich. 42 Prozent der Passagiere, Mitarbeiter und Besucher erreichen den Flughafen Zürich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 300 Bahn- und 600 Busanschlüsse machen den Flughafen zur leistungsfähigsten Verkehrsdrehscheibe der Schweiz.

Haben Sie weitere Fragen?
cargologic@cargologic.com

