



# «Brummis» mit Flügeln

Während in Zürich die Fracht im «Belly», also im Bauch, der Passagierflugzeuge speditiert wird, sind in Köln und Leipzig ausschliesslich «Cargo-Freighter» zu sehen, die abends im Minutentakt landen, Fracht aufnehmen und Stunden später wieder starten. Ein Augenschein von den Frachtzentren Zürich, Köln und Leipzig/Halle.

**S**chneller und sicherer kann Ware kaum befördert werden: Besonders für eilige Güter, die in der globalen Logistik nicht planbar sind, bringt die Luftfracht grosse Vorteile im Vergleich zu terrestrischen Transporten. Im Fokus stehen dabei verderbliche Güter, Waren mit kurzer Lebensdauer oder speziellen Transportbedürfnissen wie zu Beispiel Frischprodukte, Zeitungen, radioaktive Sendungen, lebende Tiere. Auch kann es sinnvoll sein, wertvolle Güter wie Banknoten, Gold, Schmuck oder Uhren per Luftfracht zu speditieren.

## Effizienter Cargo-Hub Zürich

Um sich ein Bild zum Thema Luftfracht zu machen, organisierte die Vereinigung der Schweizer Aviatik Journalisten (SAJ) einen Kurztrip in die Welt der Cargo-Drehscheiben. Die erste Destination, Flughafen Zürich, demonstrierte eindrücklich die Bedeutung der Luftfracht. Gemäss Michael Sack, Head Cargo Logistics, zeichne sich der Flughafen Zürich durch eine ideale Grösse aus: klein genug, um kurze Cut Off (Zeitpunkt, an dem die Bestelldaten spätestens dem Logistiker übermittelt werden), Transfer und Delivery Times zu garantieren, aber ausreichend gross, um in Spitzenzeiten

ein grosses Luftfrachtvolumen schnell und effizient umzuschlagen. Der Flughafen Zürich schlägt pro Jahr rund 493 000 Tonnen Luftfracht und -post um. Für die effiziente Abfertigung stehen dem Flughafen eine adäquate Infrastruktur, ein dichtes internationales Luftverkehrs-Streckennetz sowie erfahrene und kompetente Handling Partner zur Verfügung, auch wenn die Frachthallen einer Erneuerung bedürfen.

## Swiss transportiert Fracht im Rumpf («Belly-Cargo»)

Christian Wyss, Head of Quality and Services von Swiss WorldCargo, erklärte, dass Swiss die Businesszentren weltweit in der Luft und mit einem eingespielten Trucking-Netzwerk verbinde und damit einen beachtlichen Beitrag zum Swiss-Gesamtergebnis beitrage. Swiss WorldCargo, die Luftfrachtdivision von Swiss, erwirtschaftet rund elf Prozent des Konzernumsatzes. Die Airline fokussiere sich auf Spezialgüter, die anspruchsvoll zu transportieren seien, so Wyss. Swiss transportiere Produkte zu rund 170 Destinationen in über 80 Länder, und zwar im «Belly» (im Raum unterhalb des Passagierdecks) unten in Containern. Die Swiss selber besitzt keine reinen Frachtflugzeuge. Erstaunlich, was die Swiss- und Edelweiss-Flotte an Fracht befördern kann: So kann die Boeing 777-300ER ganze 25,5 Tonnen Fracht aufnehmen, der Airbus A340-300 22 Tonnen und der Airbus A330-300 19 Tonnen. Der Kurzstrecken-Jet Airbus A321XLR kann immerhin 2,8 Tonnen transportieren.

## Köln-Bonn – «Big in Cargo»

Der Flughafen Köln/Bonn ist im Frachtbereich die Nummer 3, bei den Passagierzahlen die Nummer 6 in Deutschland. Er liegt in den Top-50 der grössten Luftfracht-Umschlagplätze europaweit auf Platz 6 (860 000 Tonnen Fracht pro Jahr). Im Passagierbereich konkurriert der Flughafen auf Landesebene insbesondere mit dem grösseren und nur 49 Kilometer nördlich gelegenen Airport Düssel-



Fotos rechts: Rolf Müller



Foto links: Flughafen Zürich



dorf und dem Flughafen Niederrhein. Auch der Flughafen Frankfurt a. M. als grösster deutscher Flughafen liegt im Einzugsbereich, da dieser mit dem ICE von Köln aus in nur 47 Minuten Fahrtzeit erreichbar ist. Als langjähriger Regierungsflughafen und wegen der lokalen Einrichtungen der Luftwaffe sei Köln/Bonn neben Leipzig/Halle und Frankfurt-Hahn einer der wenigen deutschen Flughäfen ohne Nachtflugverbot, erklärte Torsten Wefers, Leiter Fracht. Trotz des Wegzugs von DHL bzw. Lufthansa Cargo ist die Zahl der Angestellten am Flughafen Köln/Bonn gestiegen. Heute sind über 14 000 Mitarbeitende am Standort beschäftigt. UPS hält den grössten Marktanteil und betreibt in Köln seinen Europa-Hub. Über die Sortieranlage laufen 190 000 Pakete pro Stunde, für die Anlage investierte UPS gegen 200 Millionen Dollar. FedEx nahm 2010 den Betrieb auf und investierte zusammen mit dem Flughafen 140 Millionen Euro in eine Sortieranlage.

### Dresden: Internationales Frachtdrehkreuz

Mit einem Aufkommen von 1 221 429 Tonnen Fracht im Jahr ist Leipzig/Halle das fünfgrösste Luftfrachtdrehkreuz Europas. Der Frachtumschlag habe sich seit 2007 mehr als verzehnfacht und verzeichne weiterhin ein deutliches Wachstum, erklärte Pressesprecher Uwe Schuhart. Wachstumstreiber sei vor allem das DHL-Drehkreuz. Die Zahl der direkt Beschäftigten ist allein im vergangenen Jahr um 10,3 Prozent auf insgesamt nun 9500 gestiegen. Allein DHL rechnet mit einer Verdopplung seines Frachtaufkommens bis 2030. Pro Tag werden durchschnittlich rund 2000 Tonnen Fracht umgeschlagen. Das Vorfeld bietet Stellplätze für bis zu 65 Flugzeuge, über 50 Frachtaufliner steuern Leipzig/Halle mittlerweile an. 50 Zielorte in Europa, Asien und Amerika werden vom DHL Hub Leipzig aus direkt angefliegen.

Herzstück im Verteilungsbereich, dem sogenannten Warehouse, ist eine mehrteilige Bandanlage mit einer Gesamtlänge von 6,5 km,

Grosses Bild: Der Flughafen Zürich schlägt pro Jahr rund 493 000 Tonnen Luftfracht und -post um.

Bild oben: Swiss WorldCargo fliegt 225 000 Tonnen Fracht pro Jahr weltweit.

Bild unten: «Uhrenladen» einer An-124 am Flughafen Leipzig/Halle.

mit der die aufgelegten Sendungen ihrem Bestimmungsort gemäss vorsortiert werden.

### Volga-Dnepr Group, wichtiger Partner von Leipzig

Volga-Dnepr Group ist ein bedeutender Partner des Leipzig/Halle Airport; die partnerschaftliche Zusammenarbeit besteht seit zehn Jahren. Seit 2006 sind Flugzeuge vom Typ Antonov An-124 am Airport stationiert, die Transportaufgaben für die Nato übernehmen und kommerzielle Flüge durchführen. 2007 nahm zudem die Wartungsbasis für diesen Flugzeugtyp ihren Betrieb auf. Die Aircraft Maintenance and Engineering Service GmbH, ein am Flughafen ansässiges Tochterunternehmen der Volga-Dnepr Group, nutzt seit 2013 einen Wartungshangar. Hier werden sowohl russische als auch westliche Flugzeugmuster gewartet. Beim Besuch stand eine Antonov 124 auf dem Tarmac, die besichtigt werden konnte. Die An-124 kann aufgrund ihrer Auslegung als Schulter Decker und wegen des robusten Fahrwerks auch auf unbefestigten Pisten (z.B. auch auf hartgefrorenem Schnee) operieren. Hinter dem konventionellen Cockpit befindet sich ein grosser Schlaf- und Aufenthaltsraum für die Austauschbesatzung. Hinter den Tragflächen im Oberdeck ist zudem ein Bereich für die Frachtraumbesatzung oder für bis zu 88 Personen eingerichtet. **cp**

Rolf Müller