

Hektik in den Abendstunden



Hier wird gerade eine Antonov 124 beladen: Bei dieser Maschine handelt es sich um das größte kommerzielle Frachtflugzeug der Welt. *Fotos: Halbmeier*

VON SILVIA HALBMEIER

Ein lebendiger Löwe aus dem Loro Parque auf Teneriffa per Luftfracht nach Nürnberg? Auch das ist schon vorgekommen beim Luftfrachtversand am Nürnberger Flughafen. Der Löwe wurde weitertransportiert in den Zoo von Karlsruhe. Die Regel ist es jedoch nicht. Häufiger versenden regionale Globalplayer wie Siemens Med Computertomographen oder Transformatoren und weitere Hightech-Produkte in alle Welt.

Kunden können ihre Luftfracht sowohl über das Tochterunternehmen Airpart GmbH vom Airport Nürnberg versenden als auch andere Fluggesellschaften für den Transport auswählen. Die Infrastruktur dazu, Lager-räume und Büros, mieten Fluggesellschaften wie Lufthansa Cargo oder Swiss Cargo an. „Wir haben im Endeffekt einen gesunden Wettbewerb hier. Das heißt, ein Kunde kann selbst wählen, mit welcher Fluggesellschaft er seine Fracht versenden will“, erklärt Flughafensprecher Reto Manitz.

Insgesamt wurden 2008 rund 100.000 Tonnen Luftfracht am Nürnberger Flughafen abgefertigt. Nach den Passagierzahlen steht Nürnberg auf Platz zehn bundesweit, bei den

Frachtzahlen belegt der Flughafen Platz sechs.

Gerne nutzen Unternehmen auch die Möglichkeit der sogenannten getruckten Luftfracht. Um die Luftfracht möglichst kostengünstig abwickeln zu können, sammeln Versandunternehmen das Frachtgut ein und fahren es per Lkw zum Beispiel nach Frankfurt. Von dort wird es in die ganze Welt weitertransportiert. Der Pumpenspezialist Leistritz würde z. B. beim Versand einer halben Hochleistungspumpe keinen eigenen Frachtflieger kommen lassen und getruckte Luftfracht wählen. Der Vorteil: Wo Luftfracht draufsteht, ist auch Luftfracht drin. Von Anfang an trägt jedes Frachtgut das Gütesiegel Luftfracht, das für Schnelligkeit, Sicherheit und Gewährleistung steht.

Gute Netzwerke sorgen für schnelleren Transport

Beim Versand von acht Hochleistungspumpen hingegen, von denen eine etwa so groß war wie ein 40-Fuß-Container, charterte Leistritz einen eigenen Frachtflieger, der die teuren Maschinen direkt von Nürnberg ins Zielgebiet transportierte. Die Hochleistungspumpen werden z. B. von der Erdölindustrie in Asien und Afrika genutzt. „Gerade Luftfracht, wenn man auch die Ersatzteile berücksichtigt, muss natürlich schnell transportiert werden. Luftfracht ist eigentlich der einzige Weg, den es heute gibt in der Logistik, um schnell Dinge weltweit zu transportieren“, stellt Manitz fest.

Um kurze Transportzeiten einhalten zu können, sind vor allem gute Netzwerke notwendig. Versandunternehmen wie UPS oder DHL sammeln und

konfektionieren die Waren in den Cargocentern. Etwa um 17 Uhr ist Annahmeschluss, und in den Abendstunden wird es dann hektisch. Die Fracht wird in Container verpackt. Alles muss schnell gehen. Denn das Flugzeug bleibt nicht lange am Boden und muss nachts entladen und beladen werden, damit es um etwa 24 Uhr zu den Drehkreuzen starten kann.

Von dort geht es weiter in alle Welt. DHL beispielsweise hat in Leipzig ein Drehkreuz, TNT geht über Brüssel respektive über Köln. „Es gibt mittlerweile sehr, sehr strenge Sicherheitsregeln. Das ist nicht anders als beim Transport von Passagieren“, erklärt der Pressesprecher. Ähnlich wie beim Passagierverkehr muss jede Fracht Sicherheitskontrollen durchlaufen, es wird gescannt, überprüft und geröntgt.

Gleich über den Zufahrtstoren von Cargocenter 1 und Cargocenter 2 sind Überwachungskameras angebracht. Auf einem Monitor kontrollieren Mitarbeiter im Büro jede Bewegung, die in die Center hinein und aus den Centern heraus führt. Die komplexen Sicherheitsbestimmungen erstrecken sich dabei auf jede Luftfracht, egal ob es sich um eine Streichholzschachtel oder eine Hochleistungspumpe handelt. „Die Sicherheitsanforderungen sind international die gleichen“, betont Manitz. Hinzu kommt eine durchgängige Dokumentation der Fracht. Und auch der Zoll ist mit einem Büro dort vertreten.

„Wir hatten einmal den besonderen Fall, bei dem ein Frachtflugzeug extra aus Asien Waren für einen Discounter eingeflogen hat“, erinnert sich Reto Manitz. Die wöchentlichen Sonderangebote bei Aldi, Lidl & Co waren von langer Hand geplant und bestellt gewesen. Doch der Hersteller war mit der Produktion in Rückstand gekommen. Um seine vertraglichen Verpflichtungen einhalten zu können, musste er die Fracht mit dem Flugzeug verschicken.



Ein Blick in das Cargocenter des Nürnberger Flughafens.