



Lufthansa Report

Daten · Fakten · Hintergrund
Medienservice zum Luftverkehr



Lufthansa Cargo

Neue Wege in der Logistik



Editorial	2
-----------	---



Reportage	3
-----------	---

- Wie rohe Eier – Der Transport eines High-Tech-Geräts



Streckennetz	6
--------------	---

- Unternehmerische Eigenständigkeit und Verbundsysteme



Allianzen	8
-----------	---

- NGC – New Global Cargo

Service	10
---------	----

- „Rundum-Sorglos-Paket“



Bodentransport	13
----------------	----

- Die LKW-Abfertigungshalle am Frankfurter Flughafen

Business to Business	14
----------------------	----

- Frischer Wind für's Frachtgeschäft



Interview	16
-----------	----

- Global Player Tag und Nacht

Tiertransport	17
---------------	----

- Hochzeitsreise um die halbe Welt



Historie	19
----------	----

- Geburtsstunde des Luftfrachtverkehrs

Essay	20
-------	----

- Nachtlug

Lufthansa Report

Ein Medienservice der Deutschen Lufthansa AG
Konzernkommunikation
Klaus Walther (verantwortlich)

Rückfragen, Anregungen, Meinungen und
Vorschläge für kommende
Ausgaben erreichen uns unter:

Deutsche Lufthansa AG
Konzernkommunikation, FRA CI/D
Thomas Jachnow (thomas.jachnow@dlh.de)
Telefon: 0 69/696 2999
Telefax: 0 69/696 95428

Lufthansa Cargo AG
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, FRA F1/I
Bettina Stock (bettina.stock@dlh.de)
60546 Frankfurt
Telefon: 0 69/696 2903
Telefax: 0 69/696 90919

Redaktion: Knoll Intermedia, Mainz
Grafik/Layout: Andreas M. Kurzhals, Mainz
Druck: Dinner Druck, Schwanau

- Alle Texte und Abbildungen sind zum Abdruck frei. Zur Erleichterung Ihrer Arbeit ist das Material zusätzlich in elektronischer Form abrufbar.
- Für die hier angerissenen Themen vermitteln wir Ihnen gern Gesprächspartner oder weitergehende Informationen.

Logistik für eCommerce

Von Dipl.-Ing. Alexander Pflaum,
Fraunhofer Anwendungszentrum
für Verkehrslogistik und
Kommunikationstechnik, Nürnberg

„Weinende Kinder vor dem Weihnachtsbaum“, „Boo.com pleite“, „Direktkauf AG muss Konkurs anmelden“. Schlagzeilen wie diese verdeutlichen die Probleme, mit denen eine ganze Reihe von eCommerce-Unternehmen zu kämpfen haben. Schlechte Planung in den logistischen Abläufen der eCommerce-Anbieter sowie die ungenügende Einbindung in globale Versorgungsketten machen das Geschäft riskant. Die Kunden, die bisher „kostenlos“ als Selbstbediener ihrer Einkäufe und als Selbstbedienungstransporteure tätig waren, sind nicht bereit, nun die zusätzlichen Kosten neuer logistischer Dienste durch bezahlte Mitarbeiter zu tragen. Auch aus den in manchen Branchen schmalen Handelsspannen können diese Zusatzleistungen nicht subventioniert werden. Die einzig mögliche Chance für den wirtschaftlichen Erfolg solcher Dienste besteht darin, dass grundsätzlich neue effizientere Formen der Bestellung, der Warenbereitstellung und Auslieferung gefunden werden müssen – durch ein technologiebasiertes „Reengineering“ der Versorgungsketten vom Zulieferer bis zum Handel. Durch Rationalisierungsgewinne können die Kosten der Heimlieferung und Schreibtischdienste gedeckt werden, die auf der „letzten Meile“ entstehen. Der Kunde erwartet, die Ware zu dem Zeitpunkt geliefert zu bekommen, den er bestimmt. Im Extremfall will er selbst dann beliefert werden, wenn er nicht zuhause ist. Auf Dauer wird die heute übliche unkoordinierte „Baustellenbelieferung“

durch mehrere Dienstleister nicht mehr möglich sein. Optimale Betreuung des Kunden und neue Formen der Belieferung – das Zusammenführen von einzelnen Lieferungen vor der Haustür des Kunden zum Beispiel – werden zu Themen, mit denen sich die E-Logistiker auseinandersetzen müssen. Innovative Techniken wie elektronische Etiketten für die optimale Gestaltung von Informationsflüssen in den Versorgungsketten, WAP-Handys für die mobile Anbindung von Konsumenten und Transporteuren und moderne Marketing-Werkzeuge (Customer Relationship Management) können hier helfen. Out of Stock (leere Läger) – Situationen, die durch die ungenügende Integration von E-Commerce-Unternehmen in Versorgungsketten entstanden sind und immer noch entstehen, sind in Zukunft nicht tragbar und können schnell zum Ruin führen. Moderne Informationssysteme à la SAP und Supply Chain Management Software bestimmen die Zukunft der eCommerce-Branche mit. Die vollständige Integration, auch der betroffenen Logistikunternehmen in globale Versorgungsketten, wird zum Erfolgsfaktor. eCommerce muss als einer der wesentlichen Treiber des Einsatzes moderner Informationstechnologien in der Logistik angesehen werden. IT-Aufwendungen, die heute etwa fünf Prozent des Gesamtumsatzes der Logistikdienstleistungswirtschaft in Deutschland ausmachen, werden in signifikanter Weise anwachsen. Entscheidend bleibt auch bei noch so umfangreicher Nutzung moderner Kommunikationstechnologien die physische Versorgung durch den Logistiker. Das Management von Einzelkomponenten spielt dabei die entscheidende Rolle.

Wie rohe Eier

Von Japan nach Deutschland ohne Erschütterung und Ruck: Wie empfindliche High-Tech-Geräte sicher transportiert werden, beweisen die Spedition Schenker und Lufthansa Cargo bei der Belieferung einer Spezialmaschine für den Chip-Hersteller Infineon in Dresden.

In ihren Schutzanzügen sehen sie aus wie Astronauten, die acht Installateure im staubfreien Raum von Infineon Technologies. Ihr Job: Sie stellen einen frisch angekommenen Stepper im Dresdner Produktionswerk des Halbleiter-Herstellers auf. Stepper, das sind große, kompakte Belichter für Microchips. Wichtige Präzisionsmaschinen zur Herstellung von Siliziumscheiben, den sogenannten Wafern. Stepper sind teuer. Zwischen acht und zehn Millionen Mark kostet ein einziges Exemplar. Und sie sind äußerst sensibel. Denn Stöße oder größere Vibrationen sind Gift für diese Hochleistungsapparate.

Also gehen die Einrichter mit ihnen wie mit rohen Eiern um. Bloß kein falscher Handgriff, kein plötzlicher Ruck: Der Stepper könnte das übel nehmen und anschließend den Dienst versagen. Eine finanzielle Katastrophe, denn die Wiederbeschaffungszeit liegt bei rund einem Jahr. Es wäre ein millionenschwerer Ausfall für Infineon im Halbleiter-Geschäft. Deshalb ganz langsam vorwärts mit ihm, raus aus dem Spezialfahrstuhl und rein in den Cleanroom im vierten Stockwerk der Dresdner High-Tech-Schmiede. Jedes Manöver muss sitzen. Luftkissen-gefedert schwebt er auf einem Spezial-

fahrzeug schließlich an seinen endgültigen Standort im Werk, um Chips zu belichten - rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr.

Mehr als fünfzig solcher Geräte sind inzwischen bei Infineon in Betrieb. Weitere werden folgen. Sie kommen aus Japan und den USA. Eine logistische Transportaufgabe der komplizierteren Art, bewältigt vom Großspezialist Schenker International und Lufthansa Cargo in enger Kooperation. "Weil Lufthansa Cargo über die notwendigen großen Frachtflugzeuge verfügt, ein weltumspannendes Netzwerk betreibt, für gleichbleibend hohe Qualität bürgt und zwischen unseren Unternehmen im Rahmen der Business-Partnerschaft ohnehin eine enge Zusammenarbeit besteht," nennt Eric Brenner, der Leiter der Dresdner Niederlassung von Schenker International – die vier Kernpunkte dieser Verbindung.

Rückblende: Das Canon-Werk in Utsunomiya, gut einhundert Kilometer



nordöstlich von Tokio. Hier wurde er hergestellt, der gerade in Dresden angekommene Stepper. Hinter ihm liegt eine über dreißigstündige Reise, mit Zwischenstationen in Alaska und Frankfurt. Maßarbeit für die an der komplexen Transportlogistik beteiligten Teams. Es geht los bei Canon selbst. Bevor der Stepper in dem Thermo-Laster von Schenker landet, wird der zwei Meter hohe und knapp zehn Tonnen schwere Koloss erst einmal doppelt verpackt. Zunächst mit einer vakuum-dichten Spezialfolie, die sich wie ein enges Korsett um ihn legt. Darüber wird nochmals ein dicker Plastiküberzug gespannt, doppelt und dreifach hält besser. Damit nicht genug. Als nächstes kommt



Cargo-Flugkapitän Kay Kratky (links) und First Officer Klaus Grüner im Cockpit



Verladung eines High-Tech-Steppers



Stepper am Produktionsort

eine Holzkiste, in die der Belichter eingeschraubt wird. Maximaler Schutz, minimales Risiko, lautet die Devise. Und nun folgt das Wichtigste: Die tilty watches, black boxes und hot dogs. Das sind kleine Sensoren, die bis zum Ziel wie Kletten an der

Verpackung hängen. Unbestechliche Wächter, die jede Erschütterung, Neigung und Temperaturschwankung während des Transports aufzeichnen.

Die erste Kontrolle erfolgt am Flughafen Tokio-Narita, wo die örtlichen Mitarbeiter von Schenker die wertvolle Fracht an Lufthansa Cargo übergeben. "Alles in Ordnung", melden Hot Dog und Co. Also hoch mit dem Stepper, aber immer behutsam, und Zentimeter für Zentimeter rein in den Rumpf des Jumbo-Frachters. Arretierung und ein abschließender Blick auf die Kontrollapparate folgen. Derweil berechnet Lufthansa Cargo Kapitän Kay Kratky die exakten Abflugdaten für seinen Frachtjumbo B747-200F. 346,8 Tonnen Abfluggewicht, davon 106 Tonnen Kerosin in den riesigen Flügeltanks. Dann heißt es Cargoluken zu und die Triebwerke starten. Für die Piloten läuft jetzt alles nach Plan. Routine zwar und dennoch rollt der Jumbo mit seiner Fracht besonders behutsam zu seiner Startposition. Die Männer im Cockpit kennen die hinter ihnen im Frachtraum verzurrt empfindliche Ladung. Nach der Departure-Clearance, wie die Startfreigabe in der Pilotensprache bezeichnet wird, schiebt der Kapitän die vier Gashebel der Boeing 747F langsam nach vorn bis die volle Schubleistung der Triebwerke erreicht ist. Der schwere Frachter nimmt Fahrt auf. LH Flug Nummer 8023 hebt bei Tempo 280 km/h von der Startbahn 16 in Narita

ab, Richtung Fairbanks in Alaska. Das alles passiert sehr sanft, Kurven werden mit einer maximalen Schräglage von 25 Grad geflogen, und bei einem Steigungswinkel von exakt 13 Grad, wie der künstliche Horizont bestätigt. Denn der Stepper - eine weitere Eigenheit dieses Sensibelchens - verträgt keine Neigungswinkel von mehr als 15 Grad. Darüber wurden die Piloten im sogenannten Briefing, der Einsatzbesprechung mit dem Bodenpersonal, vorab genau informiert. Folglich wissen sie, wer auf diesem Flug ihr wichtigster „Passagier“ im Frachtraum ist. Mittlerweile sind 31.000 Fuß erreicht auf dem Kurs des Fliegers entlang der Kurilen Richtung Kamtschatka. Später, wenn in Folge des verbrauchten Kerosins das Flugzeug leichter geworden ist, wird Kapitän Kratky weiter auf 33.000 und 35.000 Fuß steigen, den jeweils ökonomischsten Flughöhen. Gibt es irgendwo Turbulenzen, droht auf der Route gar ein Gewitter? Die vor dem Abflug eingeholten meteorologischen Informationen sagen normales Streckenwetter voraus. Aber was heißt das schon in einer geographischen Ecke, wo das Klima mitunter Kapriolen schlägt. Deshalb beobachten die Piloten genau das meteorologische Geschehen entlang ihrer Flugroute und ihr Blick fällt häufig auf die Navigationsinstrumente, die unter anderem Temperatur, Windstärke und Windrichtung, wichtige Indikatoren der Wetterentwicklung, anzeigen.

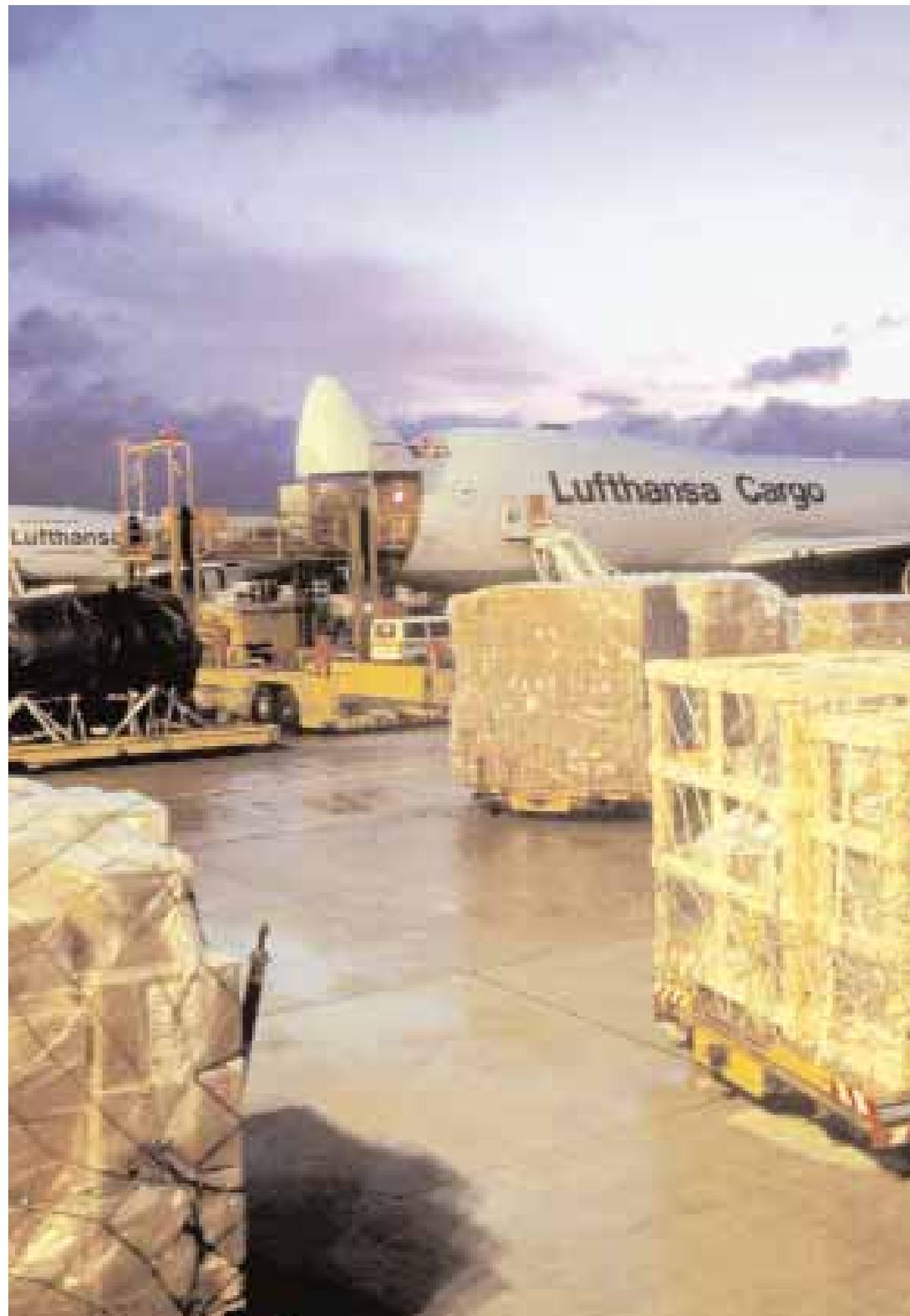
Obendrein werden die Bodenstationen konsultiert, ob trotz der guten Prognose sich irgendwo vielleicht doch etwas zusammenbraut. Man kann ja nie wissen! „Gewitterzonen und Turbulenzen“, erklärt Kapitän Kratky, während sein Blick über die Kontrollgeräte schweift, „werden von uns grundsätzlich umflogen, mit oder ohne Stepper an Bord.“

Butterweiche Landung in Fairbanks

Auf diesem Flug jedenfalls geht wettertechnisch alles glatt, was der 747-200F einen Umweg erspart. Ebenso glatt verläuft auch der Anflug auf Fairbanks. Anstellwinkel 2,5 Grad, Sinkrate 700 bis 800 Fuß in der Minute. Fast meint man, der Jumbo würde schweben, so sanft gleitet er der Landebahn entgegen. „Damit wir möglichst weich aufsetzen,“ kommentiert Kay Kratky das Manöver, während er die Sinkgeschwindigkeit im Endanflug auf unter 100 Fuß/Minute reduziert. Kein Stoß, kein Rütteln oder Schütteln, als das Fahrwerk den Boden berührt: Eine Bilderbuchlandung nennt man das! Behutsam wird der Koloss mit Hilfe der 16 Bremspakete an den Hauptfahrwerken, jedes besteht wiederum aus acht einzelnen Scheibenbremsen, auf Schrittgeschwindigkeit heruntergebremst. Gegen die draußen herrschende Kälte ist aber auch die Besatzung machtlos. Weshalb die Piloten beim Crew-Wechsel in Fairbanks sofort nach dem Verlassen der Boeing die Tür ihrer 747-200F hinter sich schließen. Andernfalls nämlich wäre es bei der Zugluft ganz schnell vorbei mit der angenehmen Wärme von 24 Grad im Rumpf des Frachters. Die Sensoren würden den eisigen arktischen Hauch registrieren - unerbittlich. Die High-Tech-Maschine könnte Schaden nehmen. Den aber gab es nicht, wie die Kontrolle der Melder nach der Landung in Frankfurt belegt. Kein grober Stoß wurde seit der Verladung des Steppers in Utsunomiya registriert, keine heftigen Vibrationen während des Flugs und auch die Temperatur an

Bord der Maschine pendelte stets zwischen 23 und 25 Grad: eine Wellness-Reise also bis hierher für den kostbaren „Gast“. Nun aber folgt ein weiteres, hartes Stück Arbeit: die fünfhundert Kilometer über deutsche Autobahnen bis nach Dresden. Maximal Tempo 80 ist angesagt für den Fahrer von Schenker - aus Vorsorge. Jedes plötzliche harte Bremsen: Es könnte das Ende für den Stepper bedeuten. Kein Wun-

der daher, dass es eine Art Bummelfahrt vom Main bis an die Oberelbe wird. Getreu dem Motto: Safety first! „Noch nie“, sagt Ralf Winter, der bei Infineon in Dresden für die Support-Logistik Verantwortliche, „sind beim Transport von Steppern durch Schenker und Lufthansa Cargo bisher irgendwelche Schäden entstanden“. Eine sachliche Feststellung, nicht mehr. ■





Sternförmig in die Welt

Per Mausklick um die Welt – was in der virtuellen Welt bereits reibungslos funktioniert, stellt die moderne Logistik- und Luftfrachtdienstleistungen vor neue Herausforderungen. Gilt es doch hier, die „New Economy“ des Internets, die dem globalen Wirtschaftsleben kräftigen Aufwind gibt, in greifbare Realität umzusetzen.

Die Globalisierung fordert weltweite Arbeitsteilung: nahezu jedes Stück Cargo wird auch mal auf der Straße bewegt. Vertriebsverbundnetze mit nahtlosen Transportketten und Bündnisse mit integrierten IT-Lösungen sind die Faktoren, mit denen Frachtgesellschaften von heute am Markt von morgen bestehen können. Wer sich heute einen Wettbewerbsvorteil verschaffen will, muss nicht nur über hervorragende Produkte verfügen, sondern auch die richtigen Partner an seiner Seite haben. Ob Airlines, Integrators, Spediteure oder Postgesellschaften – alle Marktteilnehmer

auf dem Logistikmarkt sind derzeit dabei, ihre Strategien neu zu definieren und Kräfte zu bündeln. Auch an Lufthansa Cargo geht diese Entwicklung nicht vorüber.

Vorsorge für die Zukunft

Als Antwort auf die fortschreitende Globalisierung hat der Lufthansa-Konzern frühzeitig den Frachtbereich in ein eigenständiges Unternehmen umgewandelt, der flexibler auf die Wünsche der Kunden reagieren kann. Bereits am 30. November 1994

wurde die Lufthansa Cargo AG als selbstständige Gesellschaft im Lufthansa-Konzern gegründet. Derzeit beschäftigt Lufthansa Cargo weltweit rund 5.000 Mitarbeiter. Mit einer Beförderungsleistung von über 1,75 Millionen Tonnen Fracht und Post im Jahr 1999 und mit 7.072 Millionen verkauften Fracht-Tonnenkilometern ist das Unternehmen Marktführer im internationalen Luftverkehr. Mit seiner riesigen Frachtkapazität der derzeit 12 Flugzeuge vom Typ MD11F sowie acht Boeing 747-Frachter – hinzu kommt die Nutzung der Frachtkapazität auf den 300 Passagierflugzeugen des Lufthansa-Konzerns – kann die Airline 450 Destinationen aus der Luft bedienen und Nachfrageschwankungen der Industrie leicht abfedern – auch wenn es beispielsweise darum geht, kurzfristig große Mengen aufzunehmen oder auch temporär geringeres Transportaufkommen eines einzelnen Kunden auszugleichen.

Bis zum Jahr 2001 wird die Flotte um zwei weitere MD-11-Frachter aufgestockt. Im Lufthansa Cargo Center am Flughafen Frankfurt und an mehreren internationalen Frachtdrehkreuzen, den sogenannten "Hubs", wird Frachtgut gesammelt, nach Zielorten zusammengestellt und auf entsprechende Flüge und Lkw-Transporte weiterverteilt. Dieses Verfahren sorgt für eine hohe Auslastung der Frachtkapazitäten und ermöglicht damit eine effektive und wirtschaftliche Abwicklung. In Deutschland un-



Hochbetrieb am Cargo-Airport

terhält Lufthansa Cargo in Köln einen großen Umschlagplatz für ihre europäischen Expressdienste; auf allen anderen deutschen Flughäfen bestehen ebenfalls Kapazitäten zur Frachtabwicklung.

Kooperationen mit anderen Logistikpartnern ermöglichen die Erschließung neuer Märkte und erweiterte Vernetzung. Gemeinsam mit der Deutschen Post ist Lufthansa Cargo durch eine strategische Beteiligung mit dem weltweit tätigen Logistikdienstleister DHL International verbunden.



Lufthansa Cargo

Facts & Figures

Unternehmensgründung:	30. November 1994
Gesellschafter:	Deutsche Lufthansa AG (100%)
Eigenkapital:	316 Mio. DM
Aufsichtsrat (Vorsitz):	Stefan Lauer
Positionierung des Unternehmens	Größte Frachtfluggesellschaft im internationalen Luftverkehr. Vermarktung der eigenen Frachterflotte und der gesamten Frachtkapazitäten auf den Passagiermaschinen des Lufthansa-Konzerns. Strategische Ausrichtung als führender Anbieter von Logistik-Dienstleistungen weltweit. Erste Frachtfluggesellschaft, die ihre gesamte Produktpalette auf zeitdefinierte Serviceleistungen umstellt.
Vorstand:	Jean-Peter Jansen: Vorsitz, Logistik und Produktion Walter N. Gehl: Personal u. kaufmännische Aufgaben Dr. Andreas Otto: Marketing und Vertrieb
Verkehrszahlen 1999:	beförderte Fracht/Post: 1,75 Mio. Tonnen angebotene Frachttonnenkilometer: 10.344 Mio. verkaufte Frachttonnenkilometer: 7.072 Mio. Fracht-Nutzladefaktor: 68,4%
Umsatz 1999:	4.071,5 Mio. Mark
Mitarbeiter 1999:	5.000 (Durchschnitt)
Flottenstruktur 2000:	8 Boeing 747-200 F 12 MD-11 F Frachtkapazität auf den Flugzeugen des Lufthansa-Konzerns (Belly)
Flottenentwicklung:	Bestellung von 2 MD-11 F (Auslieferung bis 2001)
Streckennetz:	450 Zielorte weltweit
Ersatzverkehre:	Lufthansa führt weltweit Luftfrachtersatzverkehre durch. Neben den Fahrten in Europa vor allem in den USA, wo über 15 Gateways genau 50 weitere Destinationen über Lkws in das Netz der Lufthansa Cargo AG eingebunden werden, aber auch zwischen Sao Paulo und Viracopos oder Shanghai und Dubai.
Beteiligungen:	DHL International (25 %) Airmail Center Frankfurt GmbH (40 %) Traxon (47 %) Lufthansa Technik Logistik (49 %) Express Air Systems GmbH (33 %)

Drei in einem Boot – New Global Cargo

Die Frachtochter der Deutschen Lufthansa zieht nach: Gemäß dem Vorbild der Star Alliance, die sich in ihrer knapp dreijährigen Geschichte zur Nummer eins unter den internationalen Luftverkehrsallianzen entwickeln konnte, gibt es seit April 2000 eine Allianz im Luftfrachtgeschäft. Unter dem Namen "New Global Cargo" haben sich die Lufthansa Cargo AG, die skandinavische SAS und Singapore Airlines zusammengeschlossen. Das Bündnis soll sich zur größten Allianz im internationalen Luftfrachtgeschäft entwickeln.

Im Zeitalter des eCommerce wird nichts mehr bleiben, wie es einmal war, und schon gar nicht das Frachtgeschäft – da ist sich Stefan Lauer, bis Ende April 2000 Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG, sicher. Mit dieser Feststellung hat der jetzige Lufthansa-Vorstand am 26. April diesen Jahres in Kronberg bei Frankfurt seine zweite Allianz aus der Wiege gehoben. Denn Stefan Lauer ist auch einer der Gründungsväter der Star Alliance vor gut drei Jahren gewesen. Nach dem Vorbild der großen Allianzschwester sollen gebündelte Kapazitäten, eine erweiterte harmonisierte Angebotspalette und aufeinander abgestimmte Flugnetze

dem Kunden den Zugang zu den Logistik-Dienstleistungen erleichtern. Die Unternehmen ihrerseits erhoffen sich von der engeren Zusammenarbeit auf allen Ebenen erhebliche Kostensenkungen. Der Zusammenschluss gilt als "Meilenstein" der Zusammenarbeit in der Luftfracht.

60 Ziele in 35 Ländern

Zum ersten Verbund von Frachtfluglinien gehören neben Lufthansa Cargo AG die Frachtbereiche der skandinavischen SAS und der Singapore Airlines (SIA). Der "New Global Cargo" – so soll das neue Frachtbünd-

nis bis zur endgültigen Namensfindung heißen – steht ein Integration Board vor, dem Dr. Andreas Otto, der für Marketing und Vertrieb zuständige Lufthansa Cargo-Vorstand, Hwang Teng Aun (Senior Vice President Cargo der Singapore Airlines) und Peter Grönlund (Vice President und General Manager von SAS Cargo) angehören. Gemeinsam werden die drei Partner, die über 28 eigene Frachtflugzeuge verfügen, 60 Ziele in 35 Ländern anfliegen. Eine vergleichbare Partnerschaft gibt es bisher in der Luftfracht nicht, weshalb es sich nach Aussage von SAS Cargo-Chef Peter Grönlund bei der Gründung der "New Global Cargo" um eine "Pioniertat" handelt. Ziel des Bündnisses ist unter anderem die vollständige Harmonisierung der Systeme innerhalb der kommenden zwei Jahre. Bereits im Mai diesen Jahres begann die "NGC"-Zentrale in Frankfurt mit der Analyse ihres weltweiten Frachtsystems. Vier "Business Integration Teams" (BIT) – bestehend aus Experten der beteiligten Luftfrachtgesellschaften – werden sich zudem mit den Themen gemeinsame Produktentwicklung, Prozess- und Abwicklungscoordination, Synchronisation der IT-Systeme und Vertriebskooperation beschäftigen.





Partnerschaft mit SAS und Singapore Airlines (unten)

Globales Transportnetz aus einer Hand

Bis zum Frühjahr 2001 wird die Zusammenlegung von Verkaufsaktivitäten vorbereitet. Zugleich werden Konzepte für gemeinsame Produkte sowie die gemeinsame Abfertigung auf den Flughäfen entwickelt. Vorbild dafür sind die Aktivitäten von Lufthansa und SAS auf diesem Gebiet in Skandinavien. Dort haben die Unternehmen ihre bislang getrennten Verkaufsorganisationen bereits unter einem Dach zusammengeführt. Nach Ansicht der beteiligten Fluggesellschaften dürfte der Markt die Bildung der neuen Allianz honorieren: den Spediteuren wird erstmals ein wirklich globales Netz aus einer Hand geboten, in dem die Partner ihre regionalen Stärken ausspielen können. Zudem kann durch die Vereinheitlichung von Abfertigungsprozessen die Störanfälligkeit der Transportverläufe deutlich reduziert werden. SAS und Singapore Airlines wollen darüber hinaus innerhalb des kommenden Jahres ihr Frachtgeschäft in jeweils eigenständige Tochterunternehmen ausgliedern. Lufthansa hat dies bereits vor fünf Jahren realisiert.

Vollständige Harmonisierung bis 2002

In einer zweiten Phase soll dann bis Mai 2002 die Integration des globalen Frachtflugnetzes analog zur Star Alliance im Passagierflugbereich ab-

geschlossen sein. "Pünktlichkeit und Qualität werden zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor", unterstrich Lauer in seinem Vortrag anlässlich der Gründung der Frachtallianz. Dies sei nur in einem Bündnis möglich, weil eine Airline allein damit überfordert sei. Langfristig wird die Dreier-Allianz auch anderen Frachtfluggesellschaften offen stehen, sofern diese den Qualitätsanforderungen genügen.

Kooperation in Südamerika

Jenseits von Allianzenbildung verstärkt Lufthansa Cargo AG auch ihre bilateralen Bündnisse: So schlugen

Lufthansa Cargo und die brasilianische Fluggesellschaft Varig Cargo im September 2000 ein neues Kapitel im transatlantischen Luftfrachtverkehr auf. Um der wachsenden Bedeutung des Handels zwischen Südamerika und Europa Rechnung zu tragen, stellen die beiden Luftfrachtgesellschaften die Luftfrachtbedienungen auf ein gemeinsames Flugnetz um. Für die Kunden der beiden Fracht-Airlines entstehen so Vorteile durch eine deutliche Frequenzaufstockung von drei auf bis zu sieben wöchentlichen Verbindungen von Frankfurt nach Viracopos. Gleichzeitig ermöglicht die Varig Cargo eine bessere Anbindung an die kleineren südamerikanischen Märkte. ■



Transport in Großraumfrachtern (rechts) und in Passagier-Flugzeugen (links)

„Rundum Sorglos-Paket“ für Transportdienstleistungen

Nicht nur schneller, kleiner und häufiger, sondern auch frisch, sicher und unbeschadet sollen die Luftfrachtsendungen am Zielort ausgeliefert werden. Dies alles möglichst aus einer – zuverlässigen – Hand.

So jedenfalls sind die Erwartungen der Kunden an die Logistikbranche der Zukunft. In Zeiten, in denen Pro-

duktlebenszyklen immer kürzer werden, müssen die Sendungen – auch um den Preis höherer Kosten – ohne jede Verzögerung den Bestimmungsort erreichen. Immer weniger können es sich beispielsweise Versender aus der Telekommunikationsbranche oder der Halbleiterindustrie leisten, zu warten, bis genug Ware für eine große Sendung bereit liegt. Branchen mit reduzierter Lagerhaltung und komplexen Zulieferersystemen wie der Automobilindustrie drohen Millionenverluste, wenn Ersatzteile nicht termingerecht ausgeliefert werden. Kleinere Pakete in höheren Frequenzen ausliefern – so lautet deshalb schon seit einiger Zeit die Devise der Verlager.

Die Express-Dienste verzeichnen schon seit Anfang der 90er Jahre zweistellige Wachstumsraten und sollen im Jahr 2017 nach einer Prognose des Flugzeugherstellers Boeing 35% aller Transportleistungen im Luftfrachtverkehr ausmachen. Lufthansa Cargo hat daher schon vor geraumer Zeit auf die steigende Nachfrage nach Express-Dienstleistungen reagiert. Ihre eigene Stärke sieht die Airline in erster Linie in ihrer Schnelligkeit, ihrem großen Netzwerk und ihrer Fähigkeit, auf Anfrage auch tonnenschwere Fracht per Express zu verschicken.

Auf die Minute genau

Die Formel der im April 1998 ins Leben gerufenen Serviceleistungen lautet "td" und steht für "time defini-

te" – zeitdefiniert – und charakterisiert die exakt festgelegte Verfügbarkeit einer Sendung an ihrem Empfangsort. Nimmt der Kunde diese Dienste in Anspruch, entscheidet er wann die jeweilige Lieferung am Ankunftsort verfügbar sein soll. Unter Berücksichtigung sämtlicher Bearbeitungs-, Flug- und Transitzeiten werden exakte Zeitfenster, die sogenannten "time frames", ermittelt. Der Versender kann – unter Dringlichkeits- und Wirtschaftlichkeitsaspekten – aus vier "td.Services" wählen: "td.Pro", "td.X", "td.Flash" und "td.SameDay." "td.X" beispielsweise garantiert nicht nur, dass ausreichend Frachtkapazität vorhanden ist, sondern auch eine im Vergleich zum Business service "td.Pro" um etwa vier Stunden verkürzte Transitzeit am Drehkreuz Frankfurt.

Mit "td.SameDay", also zeitfestgelegt "am gleichen Tag", erreichen eilige Kleinsendungen mittlerweile innerhalb weniger Stunden 40 Zielorte in ganz Europa. Auch "td.Flash" – bei diesem Service wird für jedes Frachtgut die schnellste individuelle Laufzeit ermittelt – ist heute bereits für weltweit über 200 Destinationen buchbar. Die Auslieferung der Güter innerhalb der garantierten Zeitschiene ist nur durch ein reibungslos funktionierendes Netzwerk und kooperative Partnerschaften möglich.



Transport-Container für Wertsachen

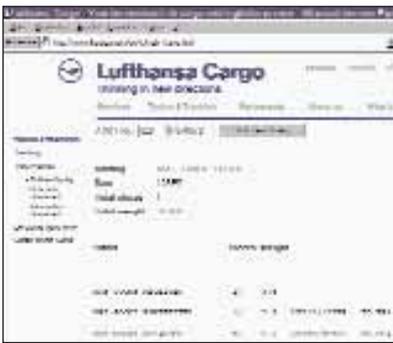


Kühlbox, die in jeden Flugzeugtyp passt



Kühlcontainer, die konstant die jeweils produktspezifische Temperatur halten





Neuer Kundenservice: Sendungsverfolgung im Internet

Schnelle Transportleistungen von Haustür zu Haustür stehen an oberster Stelle der Kundenwünsche im internationalen Logistikgeschäft. Mit "td.Flash Airport-to-Door" – vom Flughafen bis zur Empfängertür – ist dieser Service bereits in 37 Ländern verfügbar. Eine weitere Neuerung: Bei allen td.Services können die Lufthansa-Cargo-Kunden den gesamten Beförderungsprozess elektronisch an ihrem Bildschirm im Büro und sogar per WAP auf dem Handy mitverfolgen. So können sie mit Hilfe von TRAXON über das Internet oder über einen automatischen Sprachprozessor jederzeit erfahren, wo sich die Sendung gerade befindet. Sollte es wider Erwarten zu Unregelmäßigkeiten kommen, werden die Kunden auch darüber informiert. Trifft die Sendung nicht innerhalb von drei Stunden nach der versprochenen Verfügbarkeitszeit ein, werden die Frachtkosten bis zu hundert Prozent (maximal 10.000 US-Dollar) zurückerstattet. Seit September 2000 wird zudem schrittweise die Buchung der td.Services über das Internet eingeführt. Besonderes "Bonbon": eine Gutschrift auf das Miles & More-Konto der Lufthansa, die normalerweise nur Passagieren zugute kommt. Derzeit sind die td.Services bereits an mehr als 200 Destinationen weltweit eingeführt. "td.X" und "td.Pro" können auf über 25.000 Strecken weltweit gebucht werden.

Die zweite Stufe der Service-Revolution

Tulpen aus Amsterdam, die sich gerade zur Blüte öffnen, auf einem

amerikanischen Wohnzimmertisch: Was für viele Endverbraucher fast alltägliche Selbstverständlichkeit ist, kann nur durch feinabgestimmte, ausgeklügelte Transportwege und -systeme erreicht werden. Aber es gibt sie, und sie funktionieren. Deshalb können Logistikexperten garantieren, dass empfindliche Güter wie Blumen aus Holland unbeschadet in alle Welt gelangen.

Hierbei ist Kreativität gefragt. In diesem Jahr fügte Lufthansa Cargo ihrer Produktpalette ein neues Servicekonzept hinzu – die "Service Packages". Auf der Basis der drei Services "td.Pro", "td.X" und "td.Flash" können sich Lufthansa

Cargo-Kunden neben dem Zeitrahmen auch entscheiden, wie sicher, wie kühl oder wie sanft ihre Güter geflogen und transportiert werden sollen. Für Wertfracht, temperatur- oder erschütterungsempfindliche Güter oder Gefahrgüter gibt es verschiedene "Packages".



Schlechte Zeiten für Langfinger „Safe/td1“

Sollen Diamanten, Banknoten oder Kreditkarten transportiert werden,

td.Pro

- ◆ Business Service.
- ◆ Klar definierte Zeitfenster ermöglichen die zuverlässige Planung komplexer Logistikkonzepte.

td.X

- ◆ Schneller Premium Service inklusive Performance Garantie.
- ◆ Vordefiniertes Angebot im Zeitfenster.
- ◆ Capacity Garantie, sofern die Anmeldung von Sendungen mit einem Gewicht bis zu 1 t – häufig sogar bis zu 2 t – 24 Stunden vor der spätesten Anmeldezeit vorliegt.

td.Flash

- ◆ Weltweit schnellster Premium Service inklusive Performance Garantie
- ◆ Für jede Sendung Ermittlung der individuellen Laufzeit und die Nutzung der schnellsten Flugverbindung.
- ◆ Capacity Garantie, garantiert die Beförderung aller Sendungen bis zu einem Gewicht von 100 kg, wenn diese bis sechs Stunden vor der spätestmöglichen Anmeldezeit gebucht wird.
- ◆ Sendungen über 100 kg werden individuell bestätigt.
- ◆ Für über 200 Destinationen buchbar.

td.SameDay

- ◆ Für außerordentlich eilige Kleinsendungen gilt die Devise: Anlieferung und Verfügbarkeit am gleichen Tag.
- ◆ Auf ausgewählten innereuropäischen Strecken erreichen die Sendungen aufgrund schnellstmöglicher Abfertigungszeiten innerhalb weniger Stunden ihre Destination.
- ◆ Dieses Höchstmaß an Flexibilität wird durch Nutzung aller vorhandenen Kapazitäten einschließlich derer der Partnergesellschaften der Lufthansa Cargo gewährleistet.
- ◆ 40 Städte in ganz Europa, 17 davon in Deutschland, können erreicht werden.
- ◆ Innerhalb Europas ist dies in vier bis sechs, innerhalb Deutschlands sogar in zwei bis vier Stunden möglich.

kann der Kunde dafür auf das Service Package "Safe/td1" zurückgreifen – eine Lösung für den Transport von Gütern, die aufgrund ihres Wertes höchsten Sicherheitsstandard verlangen. Speziell entwickelte Container und Wertfrachtboxen sorgen ebenso für Sicherheit wie die Lagerung der Ware in einem Hochsicherheitsbereich, die permanente Videoüberwachung oder die Dokumentation des gesamten Transportverlaufs.

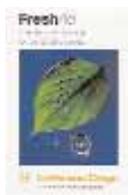
Bilder auf Reisen



„Safe/td2“

Komplette Kunstausstellungen, oft mit wertvollen Originalen, werden von den renommiertesten Museen der Welt gezeigt und reisen dafür von Kontinent zu Kontinent. Sicherheit steht bei dieser kostbaren und unersetzbaren Fracht an oberster Stelle. "Safe/td2" ist das Service Package für klassische diebstahlgefährdete Güter wie Kunst oder Silber. Zusätzlich zielt "Safe/td2" auf neue Bereiche wie Telekommunikation oder die Computerbranche ab. Die Güter werden in diebstahlsicherer Umgebung getrennt von der anderen Fracht gelagert und jeder Schritt des Transportweges wird dokumentiert.

Alles frisch



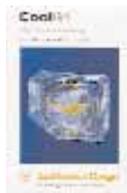
„Fresh/td“

Ob die Tulpen aus Amsterdam unbeschadet in alle Welt und am Zielort zur Blüte gelangen, oder Fleisch, Gemüse und Früchte frisch auf den Tisch des Verbrauchers serviert werden – für alle Waren, die temperaturanfällig sind, jedoch nicht unbedingt einen Kühlcontainer erfordern, ist "Fresh/td" das geeignete Service Package. Die sorgfältige Planung des Transports bis ins kleinste Detail, geschützte Lagerung in temperaturkontrollierter Umgebung, Abfertigung durch geschultes Personal sowie die optionale Auslieferung "Fresh-to-door" sorgen für eine geschlossene Kühlkette bis zum Empfänger.



td. Flash, zeitdefiniertes Premiumprodukt der Lufthansa Cargo

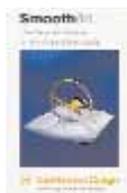
Cool bleiben



„Cool/td“

Dieses Service Package wurde speziell für Güter entwickelt, die keine Unterbrechung der Kühlkette dulden, wie etwa hochtemperaturempfindliche Arzneimittel. In speziellen Containern ermöglicht modernste Kühltechnik einen sicheren Transport: Die Temperatur kann in einem Bereich von -20°C bis $+20^{\circ}\text{C}$ reguliert werden. Und: die Vielzahl der Kühlcontainer-Größen bieten den Kunden ein hohes Maß an Flexibilität.

Sanfte Tour



„Smooth/td“

Auf die sanfte Tour reisen mit diesem Service beispielsweise die hochgradig erschütterungsempfindlichen Güter aus der Halbleiterindustrie. Zusätzlich zur besonders umsichtigen Handhabung bereits ab dem Vorfeld-Transport auf speziell entwickelten Paletten bietet

"Smooth/td" zwei weitere Pluspunkte: Eine erhöhte Haftung (Quality Guarantee) und die persönliche Überprüfung der gesondert markierten Sendung an allen Übergabepunkten.

Keine Gefahr



„Care/td“

Mit "Care/td" werden Güter transportiert, die unter spezielle Gefahrgut-Vorschriften fallen. Dazu gehören unter anderem Explosivstoffe, Gase, entzündbare Flüssigkeiten und Feststoffe, oxidierende Substanzen oder ätzende Stoffe. Unter Einhaltung strengster Sicherheitsmaßnahmen betreut ein speziell ausgebildetes und zertifiziertes Personal die "gefährliche" Fracht. Die Sicherheit für Mensch, Produkt und Umwelt hat dabei absoluten Vorrang. Gewährleistet wird dies durch separate Lagerung, permanente Stationskontrolle, ausführliche physische und dokumentarische Annahmeüberprüfung sowie ein detailliertes Crew-Briefing.

Transport auf Flughöhe Null

Ohne erdverbundenen Transport geht in der Luftfracht gar nichts. Das entscheidende Bindeglied zwischen Absender und Empfänger im Air-Cargo-Business ist der Lastkraftwagen. Allein in Europa bewegt die Lufthansa Cargo pro Jahr über 450.000 Tonnen Fracht auf Straße und Schiene. Das entspricht 30 Prozent der Gesamttonnage.

75 Prozent aller Lkw-Fahrten verlaufen nach einem fein abgestimmten Fahrplan, der von Lufthansa Cargo gesteuert wird. Die eingesetzten Lastkraftwagen sind speziell für Luftfrachtbeförderung ausgerüstet, sie verfügen zur schnellen Be- und Entladung über ein automatisches Rollenbett-System und eine 3,02 Meter lichte Innenraumhöhe. Dadurch können problemlos auch die großen Main-Deck-Container der Großraumflugzeuge verladen werden. Besonders ausgebildete Fahrer steuern die 40-Tonnen-Lkws. Die Trucker sind rund um die Uhr unterwegs. Am zentralen Drehkreuz in Frankfurt gibt es täglich bis zu 200 An- und Abfahrten. Davon gehen etwa 50 Prozent zu deutschen und 50 Prozent zu europäischen Zielen. Über 20 Fahrten verkehren alleine

täglich zwischen Frankfurt und dem Express-Drehkreuz Köln-Bonn. Die Pünktlichkeitsrate im Lkw-Verkehr liegt – bezogen auf ein 15-Minuten-Fenster bei 80 Prozent. Um die Schnelligkeit bei der Abfertigung zu erhöhen, ließ Lufthansa Cargo eine hochmoderne Abfertigungsanlage (Bild unten) auf dem Flughafen Frankfurt errichten. In einem 125 Meter langen, 23 Meter breiten und 28 Meter hohen Gebäude werden die innerdeutschen und innereuropäischen Lkw-Transporte in kürzester Zeit be- und entladen. Lufthansa Cargo führt weltweit sogenannte Luftfrachtersatzdienste durch. Neben den Fahrten in Europa rollt Fracht vor allem in den USA am Boden. Vor dem Hintergrund der Umweltbelastung durch zunehmende Lkw-Beförderung wird eine verstärk-

te Nutzung der Schiene angestrebt. Hier ergeben sich allerdings durch die unterschiedlichen Systeme in der täglichen Praxis ungünstige Verzögerungen.

Die Anforderung „Be in Time“, also zeitgenau zu sein, bestimmt das Lkw-Verkehrsgeschäft. Nur so kann die Logistikkette halten, was die Absender und Empfänger erwarten: einen guten Service bei gleichzeitig

Daten und Fakten

Der Flughafen Frankfurt ist der größte Frachtflughafen der Welt. 1999 wurden hier allein durch Lufthansa Cargo mehr als 1,7 Millionen Tonnen Luftfracht und Post umgeschlagen. 7.072 Millionen Fracht-Tonnenkilometer wurden verkauft. Mit einem Anteil von 66 Prozent am gesamten Frachtumschlag ist Lufthansa Cargo der größte Carrier am Frankfurter Flughafen. 4.1 Millionen Einzelsendungen wurden umgeschlagen.



Frischer Wind für's Frachtgeschäft

Lufthansa will seinen Kunden mehr bieten, als nur Frachtraum. In den vergangenen Jahren hat der Marktführer im Frachtluftverkehr die Zusammenarbeit mit ausgewählten Spediteuren im sogenannten "Business Partnership Program" neu organisiert.

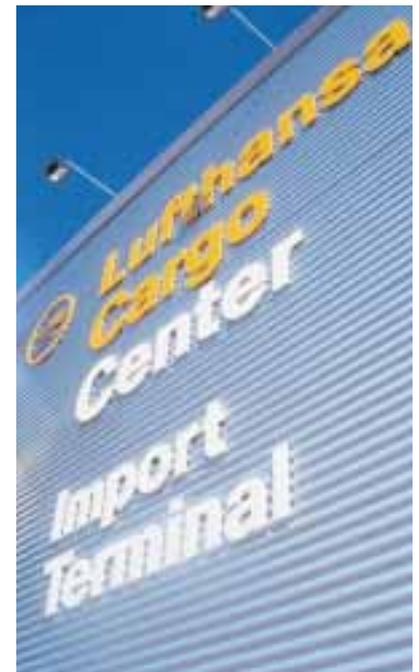
Inzwischen haben im Rahmen des "Business Partnership Programs" 20 namhafte Speditionsunternehmen ihre Geschäftsprozesse eng mit den Diensten der Lufthansa Cargo verflochten. Die umfassende Integration der Leistungen von Lufthansa Cargo und Luftfrachtspediteuren erstreckt sich auf über ein Dutzend Kooperationsfelder: neben der gemeinsamen Planung von Kapazitäten und Frachtauslastung, der Einhaltung gemeinsamer Qualitätsstandards gehören dazu auch die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Informationstechnologie und gemeinsame Marketingaktionen. „Das größte Potential für Fortschritte befindet sich auf dem Gebiet des elektronischen Datenaustausches ...“, meinen dazu der Logistik-Chef von Kühne & Nagel in Hong Kong und sein National Manager Holger Beyer. „Schon heute hat das „Business Partnership Program“ mehr Transparenz für den Kunden gebracht und zu einem offe-

neren Dialog zwischen Verlager, Spediteur und Airline geführt,“ ergänzt Archie da Silva, Chef von Jet-Speed in Hong Kong. Im Rahmen des „Business Partnership Programs“ verfolgt die Airline mit ausgewählten Spediteuren konsequent die Strategie, gegenüber den Endkunden wie ein Logistikdienstleister aufzutreten.

Natürlich bestanden Kontakte zwischen Spediteur und Airline – beispielsweise mit der Versandhandelsgruppe Otto - bereits in der Vergangenheit. Jedoch wurde der Grad der Integration mit dem „Business Partnership Program“ weiter gesteigert.

Mehrwert für den Kunden

Das reicht von gemeinsamen Trainingsprogrammen für die Mitarbeiter über die Optimierung der Zusammenarbeit durch gezielt zugeteilte Telefonnummern bis hin zu global



angelegten gemeinsamen Vermarktungsaktivitäten. „All dies schafft letztlich den Mehrwert für den Endkunden“, erklärt Felix Keck von Lufthansa Cargo in Hong Kong. Um ihre hohen zeitlichen Zielvorgaben in nicht allzu ferner Zeit zu erfüllen, haben Otto, die Spediteure Kühne & Nagel, Jet-Speed und Danza sowie Lufthansa Cargo ihre Zusammenarbeit in Hong Kong – aber nicht nur hier – weiter



Das Lufthansa Cargo Center in Frankfurt



Computer gesteuertes Hochregallager auf dem Flughafen Frankfurt

intensiviert.

Eine weitere Partnerspedition von Lufthansa Cargo ist Union-Transport. Die Union-Transport Filiale am Frankfurter Flughafen vernetzt sich derzeit gerade mit Daimler Chrysler in Südafrika. „Ob Schlüssel, Federn oder Armaturenbretter – unsere Kunden können mit unseren Sendungsverfolgungssystemen „U-Trac“ auf Knopfdruck herausfinden, wo sich ihre Ladung gerade befindet“, sagt Niederlassungsleiter Klaus Jäger. Das Unternehmen erhielt bereits 1951 als eines der ersten deutschen Verladegesellschaften eine Frachtlizenz der International Air Transport Association (IATA). Allein die deutsche Sektion des in 135 Ländern vertretenen Unternehmens schickt rund 55.000 Tonnen Frachtgut jährlich auf die Reise. Parallel zu dieser globalen Kooperation verstärkte Lufthansa Cargo im Januar 2000 die Kooperation mit mittelständischen deutschen Speditionsunternehmen. Die Partner des "Sales Agent PLUS"-Programms gelangen in den Genuss zahlreicher Vorteile bei Kommunikation, Marketing, Ausbil-

Global Partners:

Danzas AEI, BAX, Expeditors, GeoLogistics, Hellmann, Kühne & Nagel, Panalpina, Schenker, Union Transport, Exel.

Business Partners:

ABX Logistics, J.H. Bachmann, Emery Worldwide, Overbruck (alle Deutschland), Kintetsu World Express, Yusen (Japan), Wilson und Air Cargo Express (Skandinavien), Jin Hai Jet Air, Jet Speed (China)

Bündnis-Vorteile:

- ◆ Der Kunde profitiert von maßgeschneiderten Logistiklösungen rund um den Globus durch einen einzigen Ansprechpartner und von der schnellen, zuverlässigen Versendung seiner Fracht.
- ◆ Dank des integrierten Logistikangebots haben Lufthansa Cargo und ihre Business-Partner Vorteile gegenüber den Wettbewerbern im Markt und erzielen erhebliche Kostenvorteile.

Eingenordet auf eCommerce?

Nach der anfänglichen Goldgräberstimmung am Neuen Markt im vergangenen Jahr folgte alsbald die Ernüchterung: Die meisten der neuen "Start-ups" hatten es schlichtweg versäumt, ihre Logistik den neuen Gegebenheiten anzupassen. US-Unternehmen wurde bescheinigt, dass sie im Zuge des wachsenden Internet-Geschäfts ihren Dienstleistern künftig schnellere, häufigere, kleinere und leichtere Lieferungen abverlangen werden müssen. Daher muss es für moderne Logistiker derzeit um eine umfassende Revision ihrer Dienstleistung gehen. Die Unternehmensberatung Morgan Stanley Dean Witter fordert: „Angepasst an die Anforderungen kleinerer Sendungen stehen die Carrier in der Pflicht, ihre Geschwindigkeit, ihre Taktfrequenz, und ihre Genauigkeit zu erhöhen und die Verlager mit den für das Supply Chain Management nötigen Informationen zu versorgen. Wer diese Anforderungen nicht erfüllt, wird auf niedrigere Stufen der Wertschöpfungskette absinken.“

Global Player

Tag und Nacht

Report: Nachtflüge sind ein Reizthema, besonders am Flughafen Frankfurt. Die Frachtflüge stehen dabei stark in der Kritik, muss es Nachtflüge im Frachtverkehr geben und warum?



*Hans-Peter Treibel
Vorstands-
beauftragter
Flughafenausbau
Frankfurt*

Hans-Peter Treibel: Weil der Kunde im internationalen Markt zunehmend erwartet, dass seine Sendungen über Nacht zu ihm befördert werden. Was am Tag irgendwo in der Welt produziert wurde, muss in dem heutigen Wirtschafts- und Produktionssystem bereits am nächsten Tag an einem anderen, oft weit entfernten Ort zur Verfügung stehen können. Das ist Faktum. Logistik-Unternehmen wie Lufthansa Cargo sind in diesem Ablauf das entscheidende Bindeglied.

Report: Können die Flüge nicht so koordiniert werden, dass auf Nachtsstarts verzichtet werden kann, sie könnten doch auch in sogenannten Randzeiten, also früh morgens oder spät abends gelegt werden?

Treibel: In den sogenannten Randzeiten drängt sich ohnehin schon so viel Verkehr, dass die Kapazitätsgrenzen erreicht sind. Ganz abgesehen davon wird auch ein Zeitraum benötigt, in dem die Waren beispielsweise auf der Straße zum Flughafen oder aus anderen Flugzeugen aus- und in weiterfliegende Frachtflugzeuge umgeladen werden.

Report: Welche Auswirkungen hat ein vollständiges oder teilweises Nachtflugverbot auf Lufthansa Cargo, beziehungsweise generell auf den Frachtflugverkehr?

Treibel: Verheerende. Die globale Logistikkette kennt keine Stillstandzeiten während der Nacht. Lufthansa Cargo als das weltweit größte und erfolgreichste Luftfracht-Unternehmen würde nicht mehr konkurrenzfähig bleiben. Wir könnten die von den Kunden geforderten Zeiten nicht mehr einhalten, der Express-Dienst würde nicht mehr funktionieren, das gesamte System würde zerrissen.

Report: Und wirtschaftlichen Aspekte?

Treibel: Mit Flugzeugen kann man nur Geld verdienen, wenn sie fliegen. Das ist bei der Luftfracht nicht anders. Nachtflugbeschränkungen würden die Standzeiten am Boden erhöhen. Jede Stunde Wartezeit kostet 10.200 Euro. Für die Lufthansa Cargo Flotte mit 20 Großraumflugzeugen würde eine zusätzliche Stunde Standzeit pro Nacht auf das Jahr gerechnet Mehrkosten in Höhe von 61 Millionen Euro bringen. Wenn wir diese Kosten auf die Frachtpreise umlegen würden, wären wir aus dem Geschäft.

Report: Kann der Frachtflugverkehr nicht auf andere Flughäfen verlegt werden, zumindest was den Nachtflugbetrieb betrifft – als Alternative zu Frankfurt wird immer Hahn im Hunsrück genannt, wäre das eine Ausweichlösung?

Treibel: Nein. Aus verschiedenen Gründen. Eine sogenannte Split-Operation, also die Aufteilung des Flugbetriebes kostet nicht nur Geld, sondern vor allem wertvolle Zeit. 40 Prozent unserer Fracht wird mit Passagierflugzeugen befördert, die in Frankfurt landen. Von hier müsste die Fracht also auf der Straße oder auch auf einer noch zu bauenden Schienenverbindung nach Hahn gebracht werden. Das alles kostet Zeit. Die vorteilhafte Drehscheibenfunktion Frankfurts wäre nicht mehr nutzbar. Außerdem kann man in Hahn wegen der zu kurzen

Bahn mit einem vollgeladenen Jumbo nicht starten.

Report: Welche Auswirkungen hätte ein Nachtflugverbot auf den Standort Frankfurt und die Arbeitsplätze?

Treibel: Gravierende. Lufthansa hat einen Verkehrsanteil von 30 bis 40 Prozent im Speditionsgewerbe. Hinzu kommen viele Dienstleister, die im Umfeld von Cargo tätig sind – vom Zoll bis zur Lagerhausgesellschaft.

Report: Wie sieht es mit Nachtflugverböten, beziehungsweise Nachtflugfreigaben an anderen Flughäfen aus, in Asien, Amerika beispielsweise aus?

Treibel: Dort gibt es diese Probleme kaum oder gar nicht. Auch in unserer unmittelbaren Nachbarschaft, an den Konkurrenzdrehscheiben Paris, Amsterdam und London wird nachts Fracht geflogen.

Report: Die eingesetzten Flugzeugtypen spielen in Zusammenhang mit dem Thema Nachtflug auch eine Rolle. Als lärmintensiv wird die auch von Lufthansa Cargo geflogene Boeing 747-200 genannt. Warum muss diese Maschine nachts eingesetzt werden?

Treibel: Lärm und Emission lassen sich zwar nicht vermeiden, aber stark vermindern. Lufthansa leistet bereits einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Lärm. Über 1,4 Milliarden Euro werden in 14 neue, erheblich geräuschärmere MD 11 Frachtflugzeuge investiert, von denen bereits zwölf ausgeliefert sind. Sie werden schrittweise ein Großteil der Boeing 747-200 Frachter ersetzen. Vorrang haben hierbei die in den Nachtstunden verkehrenden Dienste.

Report: Bei allen Einschränkungen, bleibt Nachtflug ein Muss?

Treibel: Ja, wenn wir uns aus dem Kreis der Global Player im Transportmarkt nicht verabschieden wollen. ■

Tierischer Service – späte Liebe nicht ausgeschlossen

Bei Tiertransporten tragen neben den technischen Voraussetzungen oft auch die emotionalen und tier-spezifischen Bedingungen entscheidend mit zum Erfolg einer Reise bei. Lufthansa Cargo hat sich als Spezialist auf diesem Transportsektor weltweit einen Namen gemacht. Der Tierfilmer und Mitarbeiter des Bayerischen Rundfunks, Christian Herrmann, hat schon oft Tierflüge begleitet. Hier sein Bericht:

Seidiges Fell, blitzende Augen – schöner kann eine Raubkatze nicht sein. Aber Taison, der vierjährige Schneeleopard, ist verärgert. Seit Tagen spürt er, dass eine Veränderung in der Luft liegt. Keiner hat Zeit für ihn. Auch Ewa, seine Pflegerin und vertrauteste Person, ist irgendwie anders als sonst.

Taison lebt in dem schwedischen Tierpark "Nordens Ark", der es sich zur Aufgabe gemacht hat, bedrohte Tierarten zu schützen. Christer Larsson und Ewa Wikberg sind die Kuratoren des Tierparks und kennen Taison seit seiner Geburt. Da es nur noch wenige Exemplare dieser wunderschönen Katzen in Zoos gibt, werden die Tiere untereinander ausgetauscht, um die Art zu erhalten und Inzucht zu verhindern.

Hochzeitsreise um die halbe Welt

Auch Taison ist jetzt im richtigen Alter für eine Partnerin. Da es in seinem Umfeld keine geeignete Partnerin gibt, muss dem Glück etwas nachgeholfen werden. Taison passt genau zu einem Katzenweibchen im Zoo von Darjeeling im Himalaja in Indien. Doch wie kommt er dahin? Acht Monate haben die Tierexperten von Schweden und Indien und die Frachtlogistiker von Lufthansa Cargo für die Vorbereitungen gebraucht. Im Januar ist es endlich soweit. Zusammen mit Ewa Wikberg und Christer

Larsson wird Taison auf Hochzeitsreise geschickt. Taison ist nicht begeistert von der allgemeinen Unruhe. Als

port entwickelt wurde. Dort liegt er, umsorgt wie ein Patient, auf weichem Katzenstreu. Noch einmal wird er untersucht, bekommt eine Impfung und Augencreme, die das Austrocknen der Augen verhindern soll, denn auf der Reise kann es sehr warm werden. Doch vorher muss der Konvoi durch eisige Kälte und dichtes Schneetreiben. Gegen 2.00 Uhr setzt er sich in Richtung Göteborg in Bewegung. Auf dem Flughafen Göteborg kommt es um 4.30 Uhr zur ersten Verladung der tierischen Fracht in Richtung Frankfurt. Die Fracht-



Seltener Fluggast: Schneeleopard Taison

seine Betreuer zu ihm kommen, lässt er seine Wut raus und springt fauchend gegen den Käfig. Damit er gefahrlos in die Transportkiste kommt, muss Taison zunächst schlafen. Ein Tierarzt gibt ihm eine Beruhigungsspritze und danach wird er in die gut isolierte und belüftete Transportkiste gelegt, die eigens für diesen Trans-

nummer wird überprüft und Zollformalitäten werden erledigt. Längst ist Taison aus seinem Schlaf erwacht und scheucht jeden zurück, der einen Blick in seine Kiste werfen will. 6.30 Uhr: Landung in Frankfurt. Die ungewöhnliche Fracht wird bereits von Spezialisten für Tierverfrachtung erwartet. In einem speziellen Ther-





Taison: zufrieden nach der langen Reise

mowagen gelangt Taison in die Tierfrachtabteilung. Ein letzter Check beim Tier und eine unschöne Überraschung: Die indischen Behörden haben die Einreise der Betreuer auf dem Frachtflugzeug untersagt, so dass deren Weiterreise mit dem Passagierflugzeug LH 760 erfolgen muss. Hier kann Ewa leider nicht bei ihrem Schützling sein. Das Tier steht nun, gut verankert zwischen anderen Containern. Acht Stunden dauert der Flug nach Delhi, bevor Taison gegen 1.30 Uhr wieder entladen werden kann.

Endloser Papierkrieg

Auch hier gibt es – trotz aller Vorbereitungen – wieder viele Fragen am Zoll und neugierige Blicke von allen Seiten. Wie kann ein Tier aus Schweden stammen, wenn der Antrag auf

Einreise nach Indien vom Zuchtbuchführer stammt, der in Finnland lebt? Welche Zollsätze können erhoben werden, wenn der Schneeleopard als „Geschenk“ deklariert ist? Kein Gesetzeswerk, das Auskunft darüber gibt. Der Raubkatze ist das alles herzlich egal, ihr ist es einfach zu heiß hier. Es wird arrangiert, dass Taison bewacht die Nacht im Freien verbringen kann. Am nächsten Morgen geht es um 10.00 Uhr weiter nach Bagdogra, einem Militärflughafen am Fuße des Himalaja. Es ist viel heißer als in Delhi, über 35 Grad. Zum letzten Mal wird Taison verladen. Auf einem alten Lastwagen legt die ganze Mannschaft die letzten 90 Kilometer zurück. Eine relativ kurze Strecke, aber da es von 250 Meter Seehöhe auf 2.300 Meter nach Darjeeling geht, dauert die Fahrt noch einmal fünf weitere Stunden. Ewa

fährt bei Taison auf der Ladefläche mit. Und flößt ihm nacheinander vier Liter Wasser aus einer Cola-Flasche ein. Der Nachtwächter des Zoos in Darjeeling wartet schon, als gegen 19.00 Uhr alle müde und erschöpft eintreffen. Noch ist die Reise nicht ganz zu Ende. Erst soll Taison noch in sein neues Quartier. "Ob er da überhaupt reingeht?", stellen sich Ewa und die anderen die bange Frage. Zehn Minuten lässt sich Taison Zeit, ehe er zaghaft sein Nachtquartier betritt.

Neugierig auf's neue Revier

Am nächsten Morgen darf Taison zum ersten Mal in sein neues Gehege. Alles ist anders als in Schweden. Pflanzen, der Boden, das Klima die Menschen – aber das macht schließlich auch neugierig. Nach langen Minuten erscheint Taisons Kopf an der Luke. Eine weitere halbe Stunde verstreicht, bevor Taison sein neues Reich in Augenschein nimmt. Jeder Schritt wird mit Bedacht gesetzt, als bewege er sich in fremdem Revier. Dann scheint er zu begreifen: es ist sein neues Zuhause. Einige Wochen muss er noch warten, dann wird ihm eine der beiden Leopardendamen - Quilla und Ramba - vorgestellt. Und mit etwas Glück ist Liebe nicht ausgeschlossen: eine neue Katzenfamilie kann gegründet werden. Bis dahin hat Taison die Anstrengungen des langen Weges längst vergessen.

Von Pegasus und anderen Exoten

Die Hochzeitsreise von Taison ist kein Ausnahmefall. Es gibt nahezu keine Tierart, der Lufthansa Cargo noch keine Flügel verliehen hat. Ob das Pandaweibchen Yan Yan, das für fünf Jahre nach Berlin geflogen wurde, um dort für Nachwuchs zu sorgen, oder die Nashorndame Dzimba aus dem Frankfurter Zoo, die im Krüger-National-Park in die Wildnis entlassen wurde, jeder dieser Tiere erhält eine auf seine Bedürfnisse abgestimmte individuelle Betreuung. Auch die Pferde der deutschen Olympiamannschaft fliegen – wie Pegasus – nach Sydney. ■

Geburtsstunde des Luftfrachtverkehrs

Zu Beginn des Sommerluftverkehrs im Jahre 1928 gab es eine einschneidende Neuerung: Die Deutsche Luft Hansa setzte auf den Strecken Berlin–London und Berlin–Paris und auf der Versuchsstrecke München Mailand Flugzeuge ein, die ausschließlich Fracht befördern sollten.

Bei der Festlegung der Abflugzeit wurde den Wünschen der Verlager weitestgehend Rechnung getragen. Die Maschinen, die kurz nach Mitternacht auf dem Berliner Zentralflughafen starteten, nahmen Zwischenlandung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und in Hannover vor. Die Landung am Bestimmungsort erfolgte gegen Mittag, so dass die Güter am gleichen Tag an die Empfänger ausgeliefert werden konnten. Insgesamt sollte die Beförderung der Güter von Haus zu Haus auf den eingerichteten Strecken nicht mehr als 20 Stunden in Anspruch nehmen. Diese Neuerung war nicht nur für die in Berlin oder an den Zwischenflughäfen ansässige Kundschaft von Bedeutung.

Flei(y) & Drive

Durch das mit der Deutschen Reichsbahngesellschaft getroffene Abkommen über den kombinierten Transport von Gütern auf dem Luft- und Eisenbahnwege - auch Flei-Verkehr genannt - vergrößerte sich das Netz der Verbindungsmöglichkeiten erheblich. Flei-Sendungen, die auf den Bahnhöfen in Berlin um 21 Uhr, in Essen um 4 Uhr, in Hannover um 3 Uhr, in Köln um 5 Uhr früh eingetroffen waren, konnten mit dem Flugzeug um 10.20 Uhr in Paris oder um 10.40 in London ausgeliefert werden. Für die Luftfrachtbeförderung wurden Fokker-F.III-Maschinen in den eigenen Werkstätten der Deutschen Luft Hansa zweckentsprechend umgebaut. Der Laderaum umfasste die gesamte ehemalige Kabine sowie den

kleinen Frachtraum, der ohnehin für diese Zwecke zur Verfügung stand. Das Gewicht der gesamten Fracht konnte in diesen Maschinen bis zu 500 Kilogramm betragen. Zusätzlich wurden mit jedem Kursflugzeug der Deutschen Luft Hansa neben Passagieren auch Fracht und Post in einem besonderen Laderaum im hinteren Flugzeugrumpf befördert. Schon die ersten Tage des neuen Luftfrachtspezialdienstes brachten voll ausgelastete Frachtflugzeuge.

Fliegende Tiere

Zu den am häufigsten beförderten Frachten gehörten Konfektionserzeugnisse und Stoffballen, Maschinenteile, Leder- und Bijouteriewaren, sowie Filme. An manchen Tagen wurden in Berlin 2.000 – 3.000 Kilogramm Fracht verladen. Spezialtransporte standen auch schon vor mehr als 80 Jahren auf der Tagesordnung: Bruteier nach Moskau, Küken aus dem Ruhrgebiet in die Schweiz, Frühgemüse aus Frankreich und Blumen aus Holland. Die Geschichte der Tiertransporte reicht ebenfalls bis in die Anfangszeit des Frachtluftverkehrs zurück. Schlangen, Eidechsen, Papageien, Zuchthühner, Affen, Hunde, Bären, Löwen gehörten mit zu den ersten "Spezialfrachten", die - individuell behandelt und betreut - zuverlässig am Zielflughafen anlangten. ■



Nachtflug

Auszüge aus dem Roman von Antoine de Saint-Exupéry, 1931

Dem Piloten Fabien, der das Postflugzeug von Patagonien vom äußersten Süden her nach Buenos Aires zurückführte, war es zumute, als steuerte er in den nahenden Abend ein wie in die Gewässer eines Hafens: Stille weiterhin, kaum gefurcht von ein paar leichten, regungslosen Wolken.... San Julian ist in Sicht; wir landen in zehn Minuten. ...

Und die Ortschaft stieg dem Flugzeug entgegen und öffnete sich ihm. Und Fabien dachte an Freundschaften, an die zärtlichen Mädchen, an die Traulichkeit der weißen Tischtücher, an alles, was sich gemächlich einrichtet auf die Ewigkeit. ... Diese Stadt hielt ihr lebendiges Leben hinter ihrer Unbeweglichkeit verborgen, diese Stadt gab ihr Behagen, ihre Süße nicht preis: um sie zu gewinnen, hätte man auf die Tat verzichten müssen.

Als die zehn Minuten um waren, mußte Fabien wieder scheiden. ... In-dessen stieg die Nacht herauf wie dunkler Rauch und füllte schon die Täler. Die Formen der Ebene unterschied man nicht mehr. Aber dafür blitzten jetzt die Dörfer auf, Sternbilder, die einander antworteten. Und auch er ließ mit dem Finger seine Positionslichter blinken zur Antwort. ***

So kamen die drei Postflugzeuge von Patagonien, von Chile und von Paraguay, von Süden, Westen und Norden her zurückgefliegen, auf Buenos Aires zu. Dort erwartete man ihre Fracht, um gegen Mitternacht den Europakurier zu starten. Drei Piloten hockten nun, jeder hinter seinem Vorbau, schwer wie eine Schaluppe, verloren in der Nacht und bedachten ihren Flug und würden nun bald aus ihrem Gewitter oder Sternhimmel langsam herabsteigen zu der riesigen Stadt, gleichwie fremdartige Bauern aus ihren Bergen. Rivière, verantwortlicher Leiter des gesamten Flugnetzes, ging auf dem Landungsplatz von Buenos Aires hin und her. Schweigend. Denn bis zur Rückkehr der drei Flugzeuge blieb dieser Tag für ihn bedroht. Minute um Minute,



mit jedem Funkspruch der eintraf, hatte Rivière das wachsende Gefühl, dem Schicksal etwas zu entreißen, den Einfluß des Unbekannten zu verringern und seine Mannschaften aus der Nacht herauszuziehen ans Ufer. ... "Der Chilekurrier meldet, daß er die Lichter von Buenos Aires in Sicht hat". "Gut". Nun würde er diesen ersten bald hören. Diesen einen lieferte die Nacht schon aus, wie das zähe Meer einen Schatz an den Strand treibt, den es lange hin und her spült. ***

"Der Kurrier von Asuncion kommt gut voran. In zwei Stunden werden wir ihn hier haben. Dagegen sehen wir eine beträchtliche Verspätung des Kuriers von Patagonien voraus, der in Schwierigkeiten scheint." ... Uferlos, diese Nacht. Sie führte weder zu einem Hafen (die schienen alle unerreichbar) noch zum Morgen: in einer Stunde vierzig Minuten würde man keinen Betriebsstoff mehr haben. ... Fabien dachte an den Morgen, wie an einen goldenen Strand ... Schwer zu bezwingende Nacht. Ir- gendwo in ihren Tiefen war ein Flugzeug in Gefahr. Man bangt ohnmächtig am Ufer. ***

...!"Die Stadt, von der bin ich schnell

weg. Schön, in der Nacht zu starten. Man zieht den Gashebel, Gesicht nach Süden, und zehn Sekunden später hat man die ganze Landschaft umgedreht, Gesicht nach Norden. Die ganze Stadt ist nur noch wie ein Meeresgrund." Sie wollte reden von alledem was man aufgibt bei dem "Erobern". ... Aber sie fühlte, daß er schon unterwegs war.... Er kleidete sich an. Er suchte die rauhesten Stoffe heraus, das schwerste Leder, zog sich an wie ein Bauer für dieses nächtliche Fest.

Der Nachtflug auf der Strecke Rio de Janeiro – Buenos Aires war, als Antoine de Saint-Exupéry, selbst Pilot und Schriftsteller, sein Buch schrieb, noch ein gefährliches Wagnis. Die Schnelligkeit der Dampfer und Eisenbahnen zwang die Flieger in den dunklen Abgrund zwischen Tag und Nacht. Sie erfuhren zwischen Himmel und Erde die gewaltige Schönheit und die schreckliche Bedrohung der elementaren Kräfte, die Sehnsucht und die Furcht inmitten unermesslicher Weite. ■

Auszüge aus der deutschsprachigen Ausgabe 1966, S. Fischer Verlag
Abdruck mit freundlicher Genehmigung des S.Fischer-Verlages GmbH, Frankfurt am Main