Boeings mit vollen Bäuchen

Dreamliner-Parade auf dem Vorfeld des Stuttgarter Flughafens – und das trotz Corona-Reisebeschränkungen? Was seit einigen Wochen ein beliebtes Fotomotiv für Flugzeugfans ist, bringt statt Reisenden jede Menge Fracht in die ganze Welt.

Vor der Pandemie startete sie fast täglich am STR – die Boeing 767 der Delta Airlines. Wenn sie sich auf den Weg nach Atlanta in den USA machte, war sie stets gut ausgelastet. An Bord befanden sich Geschäftsreisende, Urlauberinnen und Urlauber sowie Fluggäste, die ihre Verwandten besuchten. Aber nicht nur Passagiere nutzten die Verbindung als Brücke über den großen Teich. Neben dem Gepäck der Reisenden transportierte die Boeing im Bauch stets auch Güter verschiedener baden-württembergischer Unternehmen. Auf diese Art und Weise wurden vor der Pandemie weltweit Waren umgeschlagen. Etwa vierzig bis fünfzig Prozent des gesamten Cargovolumens flog als sogenannte Beifracht im Untergeschoss der Passagierflugzeuge mit.

Fracht statt Fluggäste

Während die Anzahl der Passagierflüge aufgrund der Pandemie eingebrochen ist, sind die Auftragsbücher bei Logistikunternehmen weiterhin prall gefüllt. „Die Kapazitäten bei den reinen Frachtmaschinen sind aktuell sehr begrenzt“, erklärt Nicolas Bradler, Cargo Handling Manager beim Logistikdienstleister Kühne und Nagel in Leinfelden. „Deshalb nutzen wir Passagierjets für den Transport von Waren.“

„Konkret läuft das so ab“, erklärt Bradlers Kollege Tobias Gerster. „Sobald uns die Anfragen der Unternehmen erreichen, suchen wir nach einem passenden Fluggerät.“ Dann geht es darum, die einzelnen Stücke je nach Größe und Volumen ideal auf die Maschine zu verteilen, um den Flug bestmöglich auszulasten. „Bei den Dreamlinern

Bild: www.brwildlife.com

werden beispielsweise hinten unten schwere Sachen verladen, vorne unten die leichteren Stücke. Die Sitze bleiben leer, damit die sogenannte Trimmung passt“, erklärt Gerster. Je nach Flugzeugtyp werden so vierzig bis fünfzig Tonnen Material in den Jets transportiert – das ist in etwa das Gewicht, das zehn Elefanten auf die Waage bringen. Insgesamt wurden in den vergangenen sechs Monaten am STR Güter mit einem Gewicht von mehr als 17.000 Tonnen umgeschlagen – das sind circa 17 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum.

Willkommener Ausgleich

Damit die Güter möglichst effizient ans Ziel kommen, setzen Airlines beim Transport insbesondere auf neue Jets wie die Maschinen des Typs Boeing 777 und 787. So kommt es, dass am STR in den vergangenen Monaten über hundert dieser Flugzeuge als Sondercharter landeten.

Für die Fluggesellschaften sowie die Crews ist die Nachfrage ein willkommener Ausgleich für den fehlenden Passagierverkehr. „Normalerweise bringe ich Reisende in den Urlaub. Die Karibik, Mexiko, Indien oder China steuere ich dann an“, sagt John Murphy, 787-Kapitän im Dienst der TUI-Group. „Aufgrund der Pandemie fallen diese Flüge aktuell leider aus, deshalb transportiere ich nun Cargo, hauptsächlich nach Nordamerika.“ Murphy sowie dessen Cockpit-Kolleginnen und -Kollegen freuen sich auch deshalb über die Aufträge, weil sie so die nötige Flugroutine am Himmel sammeln können.
www.flughafen-stuttgart.de

Bild: mennerphoto.com