

12. Januar 2010

Düsseldorf setzt auf Beiladefracht

AUTOR: Von Heiner Siegmund

RUBRIK: S. 7 Ausg. 005/10

LÄNGE: 530 Wörter

HIGHLIGHT: Ein deutliches Minus bei der Fracht und ein moderater Rückgang bei der Passage kennzeichnen die Verkehrsentwicklung auf dem nordrhein-westfälischen Flughafen Düsseldorf in 2009. Statt auf Vollfrachter setzen die Verantwortlichen - gemäß ihrer Drehkreuzstrategie - künftig verstärkt auf das Segment der Beiladefracht.

Flughäfen Drehkreuzstrategie der Airlines führt zu steigender Belly-Kapazität

Halbwegs zufriedene Gesichter bei der Düsseldorfer Flughafengesellschaft. Nach Aussage von Airport-Chef Christoph Blume ist das soeben abgeschlossene Jahr besser gelaufen als ursprünglich befürchtet. Dass die Passagierzahl in Düsseldorf mit einem 2-prozentigen Minus auf 17,8 Mio. Fluggäste relativ stabil blieb, führen die Manager vor allem auf die wachsende Bedeutung des Flughafens als Drehkreuz für Lufthansa und Air Berlin zurück. Speziell die auch für die Fracht interessanten Routen von und nach Chicago, Miami oder Istanbul erwiesen sich als Wachstumstreiber. Insgesamt war 2009 in puncto Luftfracht ein eher mäßiges Jahr für den Flughafen. Deutlich waren die Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise zu spüren. Insgesamt wurden 82000 t umgeschlagen, ein Rückgang um 7,2 Prozent. Dieses Aufkommen teilte sich auf in 65000 t geflogene Fracht und 17000 t per Lkw an- oder abgefahrene Ladung. Airport-Chef Blume stellte in der vergangenen Woche vor Journalisten die Verkehrsergebnisse für 2009 vor.

Nächtliches Flugverbot. „Anders als etwa Frankfurt werden wir nie ein Drehkreuz für Cargoflüge“, sagte Blume. Hauptgründe sind das strikte Startverbot zwischen 22 und 6 Uhr in Düsseldorf, was für Frachtfluglinien ein herber Bremsfaktor ist, sowie die begrenzte Zahl an Start- und Landezeiten, den sogenannten Slots.

Das Segment Beiladefracht, im Fachjargon Belly-Ladung genannt, soll im Rahmen der Drehkreuzstrategie stattdessen ausgebaut werden. „Weil die Mitnahme von Cargosendungen ein zentraler Ergebnisbringer für die Passage-Airlines ist“, betonte der Airport-Chef. Derzeit landet nur Emirates mit einem Vollfrachter, einem Boeing-Frachtjumbo 747-400, von Dubai kommend einmal wöchentlich in Düsseldorf. Die arabische Fluggesellschaft fliegt den rheinländischen Flughafen auch zweimal täglich mit einer Passagiermaschine an. Dabei setzt Emirates auf dem Mittagsflug seit Beginn dieses Jahres eine Boeing 777 statt der etwas kleineren A330 ein. Für die Fracht bedeutet dies eine von rund 15 auf bis zu 25t vergrößerte Beiladekapazität pro Flug. Auch dank Air Berlin steht in Kürze zusätzlich Belly-Kapazität zur Verfügung. Denn die Fluggesellschaft will von Mai an zweimal wöchentlich San Francisco bedienen.

Stabile Gebühren. Freuen dürften sich die Fluggesellschaften über Blumes Ankündigung, die Gebühren in 2010 nicht zu erhöhen. „Angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Situation lehnen wir zusätzliche finanzielle Belastungen für unsere Airline-Partner ab“, betonte der Manager. Damit unterscheidet sich Düsseldorf von Frankfurt und München, wo die Landeentgelte jeweils aufgestockt werden sollen.

Einer möglichen Kooperation mit den Nachbarflughäfen Köln/Bonn oder Dortmund erteilte Blume eine klare Absage. Derartige Modelle seien nur durch eine dirigistische Politik und die Lenkung von Verkehrsströmen durchsetzbar, was die Düsseldorfer Flughafengesellschaft ablehne. DVZ 12.1.2010

www.duesseldorf-international.de

Heiner Siegmund, Fachjournalist, Hamburg. Kontakt über

maruhn@dvz.de

»Fracht ist zentraler Ergebnisbringer für Passage-Airlines«

Christoph Blume, Flughafen Düsseldorf