

Flughafen Düsseldorf spielt die libysche Karte

Der Airport setzt auf neue Verbindungen. Die Wachstumsroute nach Nordafrika soll Volumen bringen.

Von Heiner Siegmund

Auf dem hinter Frankfurt und München nach Passagierzahlen drittgrößten deutschen Airport Düsseldorf wurden im vergangenen Jahr 90 000 t Luftfracht umgeschlagen. Für dieses Jahr erwarten die Verantwortlichen aufgrund des wirtschaftlichen Kriechgangs eine Umsatzdelle. Mittelfristig soll das Geschäft aber wieder anziehen, dank neuer Flugverbindungen und Geschäftsideen – kündigt Gerton Hulsmann an.

Dabei ist der Leiter der für die Frachtabwicklung zuständigen DUS Cargo Logistics bislang in der Luftfrachtbranche nicht als Fantast aufgefallen – eher als Realist mit klaren Zielen und Visionen. Doch dem Tripolis-Projekt, das Hulsmann aus der Tasche zieht, mutet schon ein idealistischer Touch an. Tripolis, hebt er enthusiastisch hervor, habe sich auf den Weg gemacht, um zu einer Drehscheibe für den Afrikaverkehr zu werden.

Schon hat er seine Angel ausgeworfen, um für sein Cargogeschäft einen neuen Fisch an Land zu ziehen. Etwa in Form von Frachtern, die regelmäßig von der Rheinmetropole in die libysche Hauptstadt jetten. Als Beispiel verweist er auf eine A300F des türkischen Kapazitätsanbieters MNG, die derzeit einmal wöchentlich von Amsterdam nach Tripolis düst. „Zwei Drittel der Sendungen stammen aus Deutschland, vor allem Nordrhein-Westfalen“, kennt Hulsmann die genaue Herkunft



Foto: Flughafen Düsseldorf

Mit voller Kraft auf in neue Märkte. Der Flughafen Düsseldorf schaut vor allem nach Afrika.

der Waren. „Entweder wir ziehen den Verkehr zu uns rüber oder wir organisieren alternative Transporte ex Düsseldorf“, gibt der gebürtige Holländer Einblicke in seine Überlegungen.

Zugleich verweist er darauf, dass die libysche Fluglinie Afriqiyah Airways schon heute dreimal wöchentlich mit Passagier-Airbussen auf dem rheinischen Airport landet. Gerade ist er mit ihr nach Tripolis geflogen, um sich vor Ort umzutun und sein Cargo-Projekt auf den Weg zu schieben. „Die geben dort inzwischen richtig Gas, um im Luftverkehr eine tragende Rolle zu spielen“, fasst er seine Eindrücke zusammen.

Verkehrstor für Afrika. Augenscheinlich schickt sich die libysche Regierung seit einigen Jahren an, sich als Verkehrstor für den afrikanischen Kontinent zu profilieren. So versteht sich die 2001 gegründete Afriqiyah Airways seit ihrem Erstflug als panafrikanische Gesellschaft, deren Heimatmarkt zwischen Tripolis und Johannesburg liegt. Um das Netzwerk systematisch auszubauen, hat die libysche Linie 19 Airbus-Flugzeuge bestellt, darunter neun Langstreckenmodelle.

Gleichzeitig steckt die Ghaddafi-Regierung für die Umsetzung ihres Ende 2007 beschlossenen Masterplans rund 1,6 Mrd. EUR in den Ausbau des Flug-

hafens Tripolis. Dort entstehen Andockpositionen für 100 Flugzeuge, zwei neue Terminals sind im Bau, zusätzliche Frachtanlagen sowie eine weitere Start- und Landebahn – immerhin die dritte Piste – sind projektiert.

Für den Frachtverkehr entsteht ein neuer Knotenpunkt im Norden Afrikas, der von Düsseldorf in dreieinhalb Flugstunden erreichbar ist. „Das eröffnet uns ganz neue Möglichkeiten, Sendungen via Tripolis in die arabischen Länder und die südlich der Sahara gelegenen afrikanischen Staaten zu befördern“, hebt der Frachtmanager hervor. Mit Kapazitätsanbietern sei er bereits im Gespräch,

„auch solchen, die Großgerät in ihren Flotten haben“. Konkrete Namen will er keine nennen, um die Konkurrenz nicht unnötig auf den Plan zu rufen. Ein weiterer Baustein zur Ankerbelugung des Düsseldorfer Luftfrachtgeschäfts ist der vermehrte Umschlag verderblicher Waren. „Wir sehen große Wachstumspotenziale auf unserem Flughafen für diese Produktgattung, also für Blumen, Gemüse, Obst sowie Pharmaerzeugnisse und Medizingüter“, sagt Hulsmann.



»In Libyen geben sie Gas, um dem Luftverkehr eine tragende Rolle zu geben«

Gerton Hulsmann, DUS Cargo

Wegen der unmittelbaren Marktnähe und der daraus resultierenden kurzen Wege zu den Einzelhandelsketten sei der Flughafen der optimale Standort für dieses zeitsensitive sowie pflegeintensive Produktsegment. Zumal die verkehrlichen Voraussetzungen ausgesprochen günstig sind, betont der Manager. Das gelte sowohl für die zahlreichen Autobahnverbindungen, die auch die vielen Distributionszentren in den Beneluxstaaten leicht erreichbar machen, als auch für den Luftverkehr.

Dort sind die Lufthansa und Air Berlin die mit Abstand größten Anbieter. Beispielsweise hat Air Berlin Umläufe in die Dominikanische Republik, auf die Malediven oder nach Florida im Programm. Für den Frachttransport sehr interessant, da die Unterflurkammern der Flieger oftmals voller Blumen und Gemüse sind, wenn sie aus Übersee kommend wieder in Düsseldorf landen. Ähnlich Egypt Air, die in



Grafik: DVZ

Kairo zugeladene Frischwaren für den deutschen Markt in ihren Flugzeugrumpfen mitnimmt.

Beim Nachbarn wildern. Andere Routen eignen sich hingegen besonders für den Transport von Pharmaprodukten oder Arzneimitteln, wie beispielsweise die Lufthansa-Ziele New York und Chicago. „Mit 19 wöchentlichen Langstreckenflügen betreibt die Lufthansa bei uns mittlerweile ein kleines Drehkreuz“, sagt Hulsmann.

Auch bei Blumen möchte der Manager möglichst viel Geschäft aus Holland abziehen und in Düsseldorf andocken. Diesbezüglich strebt er neue Formen der Zusammenarbeit mit regionalen Großhändlern an, was die in den Niederlanden beheimateten Ketten einschließt. „Wir sind nach Amsterdam der zweitgrößte holländische Flughafen“, verweist der 55-Jährige auf die vielen Reisenden aus dem Nachbarland, die Düsseldorf zum Abfliegen nutzen oder um dort zu landen. Gleiches gilt für Frachtsendungen, die für holländische Empfänger bestimmt sind beziehungsweise von dort ansässigen Verladern nach Düsseldorf zum Abflug transportiert werden.

Neben dem Großflughafen Amsterdam wertet der Manager Maastricht und Lüttich als zäheste Konkurrenten. Lüttich vor allem deshalb, weil der Airport rund um die Uhr geöffnet ist. Womit die Achillesferse des Lufthafens der Rhein-Ruhr-Region genannt wäre: das zwischen abends um zehn und morgens sechs Uhr geltende Nachtflugverbot auf dem Airport Lohausen. „Diese Restriktion stellt speziell für Frachterverkehre eine erhebliche Bremse dar“, weiß Hulsmann aus vielfacher Erfahrung. Denn die Luftfracht ist bekanntlich vor allem ein Nachttier.

Deshalb sieht er auch bei der Beiladefracht, also den in den Cargokammern der Passagierflugzeuge transportierten Sendungen, die größte Wachstumsperspektive. Ein positives Beispiel ist der Neuankömmling Icelandair, der in den Unterflurkammern seiner Flotte vor allem Fisch von Reykjavik nach Düsseldorf mitnimmt.

DVZ 6.6.2009



Heiner Siegmund, Fachjournalist, Hamburg.