



# Take-off für teure Güter

Die Schweizer Luftfracht verschiebt jährlich Waren für 73 Milliarden Franken und sichert 25 000 Arbeitsplätze. Ein Blick hinter die Kulissen am Flughafen Zürich-Kloten.

Text: Jean-Pierre Rittler

«Fracht Ost» von Cargologic: Hier werden zwei Drittel der gesamten Schweizer Luftfracht umgesetzt.



«Es ist wie Tetris spielen», sagt Marco Gredig, Der Managing Director der Cargologic AG deutet auf ein halbes Dutzend Paletten, auf denen Kisten in allen Grössen und Formen liegen. «Rolls Royce» steht darauf, «Daimler», «Alstom», «MAN» oder «Givenchy». Andere sind mit Symbolen gekennzeichnet: Es handelt sich um explosive oder toxische Inhalte. Sie müssen aufrecht stehen, trocken gelagert werden oder sind extrem zerbrechlich. Viele davon haben zur Sicherheit Sensoren eingebaut, die Erschütterungen oder Temperatur messen.

«Aus all diesen einzelnen Einheiten müssen wir jetzt innert Stunden eine Flugzeugfracht zusammenstellen», erklärt Gredig, «und zwar ohne Hohlräume, unter Berücksichtigung aller Bestimmungen, dem Maximalgewicht und exakt auf die Dimensionen der Frachträume abgestimmt.» Eine knifflige Aufgabe wie beim Computerspiel-Klassiker Tetris.

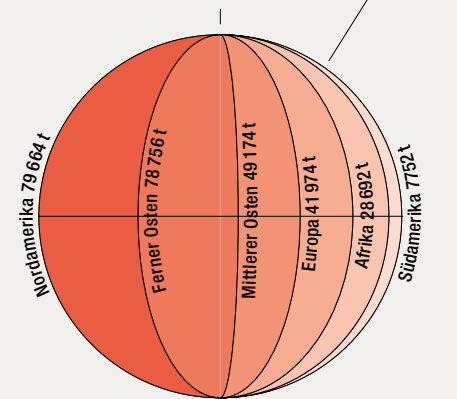
## Detektoren für Sprengstoff

Wir befinden uns in «Fracht Ost», einem riesigen Gebäude im Südosten des Flug-

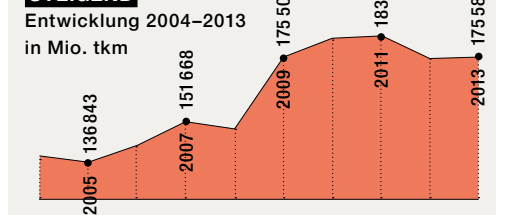
hafens Zürich und dem Zentrum von Cargologic. Von den rund 600 000 Tonnen, die pro Jahr in der Schweizer Luftfracht umgeschlagen werden, verarbeitet der Marktführer etwa 400 000 Tonnen. «Fracht Ost» ist eine Hochsicherheitszone: Wer diese Räume betreten will, muss den Metalldetektor passieren und eine Sicherheitsprüfung bestehen. «Fehler können wir uns nicht erlauben», sagt Gredig, «sie könnten schnell eine Kettenreaktion auslösen.»

In einer Ecke stellt ein Mitarbeiter einige Fässer mit Dellen zur Seite. Sie dürfen erst auf die Reise, wenn sichergestellt ist, dass sich das Gefahrgut darin in einwandfreiem Zustand befindet. Natürlich sind kleinere Unfälle dennoch nicht ganz ausgeschlossen. Aber nur am Boden. So zerplatze zum Beispiel einmal ein Fläschchen mit hochkonzentrierter Chilipaste. Da kam sogar die Feuerwehr, und die Halle musste evakuiert werden. «Und einmal», sagt Gredig schmunzelnd, «lief ein Fässchen mit Knoblauchkonzentrat aus. Diesen Geruch kann man sich nicht vorstellen ...»

**RUND UM DEN GLOBUS – VIA SCHWEIZ**  
Importe und Exporte per Luftfracht nach Tonnen und Kontinenten.



**TENDENZ WELTWEIT STEIGEND**  
Entwicklung 2004–2013 in Mio. tkm



Quelle: Worldbank

Sicherheit hat absolute Priorität. Riesige Anlagen röntgen sämtliche Pakete, die Mannschaft an den Geräten gehört zur Elite ihres Fachs. Gredig: «Unsere Mitarbeiter erkennen selbst in einem Motorrad jene Teile, die nicht dazugehören.» Doch nicht alles ist mit Röntgenstrahlen zu durchdringen. In diesen Fällen kommt ein Spezialgerät zum Einsatz, das mittels Spurendetektoren sogar Sprengstoff eruieren kann.

### Delfine nach Ägypten

Obschon die Luftfracht vergleichsweise teuer ist, liegen die Vorteile auf der Hand: Per Luft wird alles transportiert, was möglichst schnell und möglichst sicher ans Ziel kommen muss. Im Extremfall ist die Zuverlässigkeit lebenswichtig, so etwa im medizinischen Bereich mit Organen oder Blutproben. «Die Palette reicht von A wie Affen bis Z wie Zitronen», erklärt Gredig. Diese Vielfalt macht einen grossen Teil der Faszination Luftfracht aus. Gredigs verrücktester Auftrag? Das waren zwei Delfine, die aus der Schweiz auf dem Luftweg nach Ägypten verfrachtet wurden. «Aber wir hatten auch schon Lamas, Löwen und Tiger.» Für Tiertransporte ist Zürich ein begehrter Ort, da hier der Umschlag schnell, unkompliziert und vor allem in ruhiger Atmosphäre stattfindet.

Zürich ist auch einer der wichtigsten Umschlagplätze für wertvolle Güter. Gredig deutet auf einen durch dicke Stahlplatten abgesperrten Bereich. «Dort befindet sich der Valora-Teil, der von den übrigen Bereichen abgetrennt ist.» Hier spielt die Schweiz als sicheres Land ihre Vorteile aus: Wer Präziosen wie etwa Edelmetalle, Schmuck oder Kunstgegenstände versenden will, kommt an Kloten kaum vorbei.

Weiter vorne, in einem ebenfalls abgeschotteten Bereich, un-

tersucht der Grenztierarzt eine Palette mit Frischfleisch aus Südamerika. Per Handzeichen gibt er das Fleisch frei, worauf sich sofort ein Gabelstapler in Bewegung setzt.

Drei Minuten später sind die Kisten in einem Kühllastwagen verschwunden. «Die Kühlkette darf auf keinen Fall unterbrochen werden», betont Gredig. Letztes Jahr wurden in «Fracht Ost» eine Million Franken in zusätzliche Kühlräume investiert, bis nächstes Jahr soll die Kühlkapa-

zität sogar verdoppelt werden. Nicht ohne Grund: Frischprodukte und vor allem Medikamententransporte sind stark im Zuwachs begriffen; allein die Pharmalogistik verzeichnet weltweit ein jährliches Wachstum von 12 Prozent.

Diese Zunahme ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass heute bereits 85 Prozent aller Lufttransporte auf Linienflügen abgewickelt werden. Da die Flugpreise im hart umkämpften Passagiermarkt zunehmend unter Druck geraten, sind die Fluggesellschaften immer stärker auf die Luftfracht angewiesen. Langstreckenflüge sind inzwischen sogar nur noch dank dem Frachtgeschäft rentabel, und neue Flugzeuge verfügen über immer

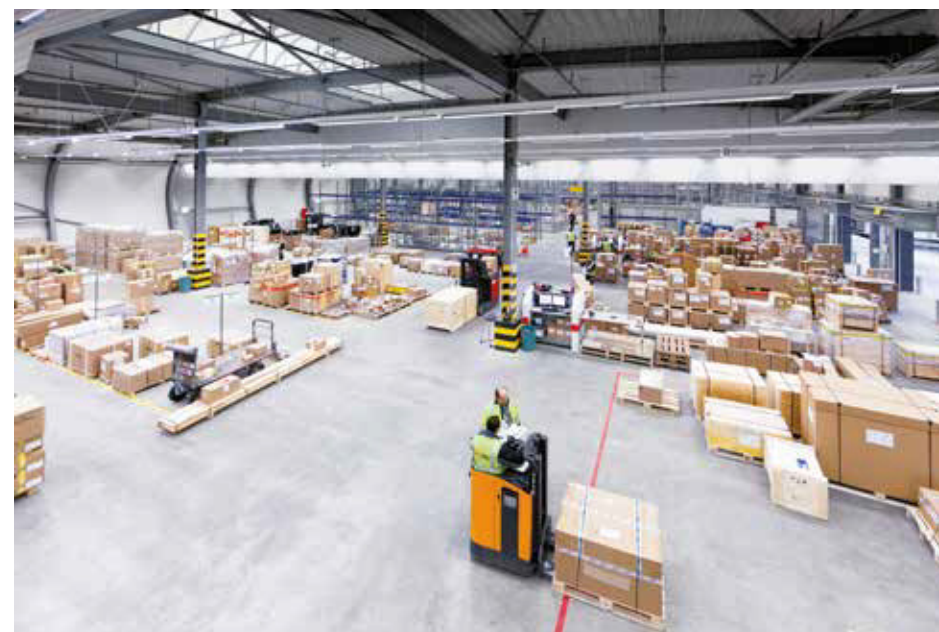
«Wir hatten auch schon Lamas, Löwen und Tiger.»

MARCO GREDIG, CARGOLOGIC

mehr Platz im Frachtraum unter den Füßen der Passagiere. Die Swiss wird etwa ab 2016 sechs Boeing 777 in Betrieb nehmen, die jeweils 23 Prozent mehr Frachtvolumen befördern können, was pro Flug einem Gewicht von rund 20 Tonnen entspricht.

### Kampf um den Preis

Grösseres Angebot heisst: mehr Konkurrenz. Auch an der Frachtfront spitzen sich die Preiskämpfe zu. Gredig: «Die Margen werden immer kleiner, die Preisverhandlungen entsprechend härter. Gleichzeitig müssen wir immer mehr investieren. Darum optimieren wir unsere Prozesse, um sie so effektiv wie möglich zu gestalten.» Das ist heute nur noch mit ausgeklügelter Computersoftware zu bewerkstelligen. Im Kommandoraum von Cargologic überwachen zwei Mitarbeiter auf 20 Monitoren das Geschehen rund um das Hochregal mit 8200 Paletten. Das vollautomatisierte Lagersystem ist mit dem aktuellen Flugplan verknüpft und stellt die richtigen Paletten zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Ort. Innert 30 Minuten kann



jede einzelne Palette vom Lager bis direkt ans Flugzeug geliefert werden.

Auch hier ist Geschwindigkeit alles. 65 Prozent aller Waren gehen im Transit durch Zürich; von der Landung bis zum Weitertransport dauert es rund vier bis sechs Stunden. Expressaufträge können sogar innert 60 Minuten erledigt werden. Noch bevor das Flugzeug zum Stillstand kommt, weiss der Zoll Bescheid, welche Waren für welchen Ort angeliefert wurden. Der Rest ist Logistik pur. 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche – und spannend wie Tetris. →

Das vollautomatisierte Lagersystem ist mit dem aktuellen Flugplan verknüpft – innert 30 Minuten kann jede einzelne Palette vom Lager bis direkt ans Flugzeug geliefert werden.

