

Unterwegs mit der Frühschicht

CARGOLOGIC GERMANY

2019 hat die Frachtfluggesellschaft ihr Air Operator Certificate (AOC), also die Betriebsgenehmigung, vom Luftfahrtbundesamt erhalten. Sie stößt mit Boeing 737-400SF in eine Nische vor und fokussiert sich in erster Linie auf den Onlinehandel von Amazon und Co.

Text und Fotos Lutz Schönfeld



CargoLogic Germany in
Aktion. Bis zu 20 Tonnen
Fracht können in den
Boeing 737-400SF
transportiert werden





Das CFM56-3C-Triebwerk der Boeing 737-400. Es verfügt noch nicht über eine vollautomatische digitale Steuerung, sondern nur über eine mechanische



Die nachträglich eingebaute Frachttür misst 3,00 mal 2,10 Meter

Der Verkehrsfunk meldet: „Stau auf dem südlichen Berliner Ring, Richtung Hannover, Verzögerung etwa 30 Minuten“, doch ich bin schon mittendrin. Der Berliner Ring ist an dieser Stelle bereits vierspurig ausgebaut, drei Spuren davon sind blockiert mit LKW. Dies wird mir im weiteren Verlauf auf der A2 in Richtung Hannover noch häufiger passieren. Keine Frage: Die Logistikbranche boomt, zu Land und auch in der Luft, mehr denn je und speziell auch durch Corona. Ich bin auf dem Weg zum Flughafen Hannover, um einen Frachtumlauf zu begleiten – so, wie bereits eine Woche zuvor am Flughafen Leipzig/Halle (LEJ), der Mitte April sogar für einen Tag der verkehrsreichste Flughafen Europas war, und der im Allgemeinen der zweitgrößte Luftfrachtstandort Deutschlands ist. Hauptakteure hier sind die Frachtaufliner AeroLogic, ein Joint Venture von DHL Express und Lufthansa Cargo, sowie die Posttochter European Air Transport (EAT).

Doch eine weitere Frachtaufliner schickt sich an, im großen Konzert mitzuspielen: die CargoLogic Germany (CLG), die ihren Betrieb nahezu unbemerkt von der Öffentlichkeit, nicht aber von Fachleuten, 2019 aufgenommen hat. Dabei gestaltete sich die Betriebszulassung nicht ganz so einfach und schnell, wie vom Management des Unternehmens erhofft. Die ursprünglich für Februar des Jahres geplante Aufnahme des Flugbetriebs konnte erst im Oktober mit zwei geleasten Boeing 737-400SF realisiert werden. „SF“

»Unser Ziel ist es, möglichst langfristige Verträge auszuhandeln«

CLG-Verkaufschef Philipp Vetter

steht dabei für Special Freighter; gemeint sind zu Frachtern umgebaute Passagierflugzeuge. Inzwischen ergänzt ein drittes Flugzeug die Flotte, Nummer vier soll noch in diesem Jahr zum Unternehmen stoßen.

Tochter britischer Holding

Ihr Wachstum verdankt die 100-prozentige Tochtergesellschaft der CargoLogic Holding UK, zu der auch CargoLogic Air UK gehört, vor allem dem stetig wachsenden, grenzüberschreitenden E-Commerce-Handel. Der Onlinehandel, der aufgrund der Corona-Pandemie einen weiteren Wachstumsschub erhielt, bildet eine wesentliche Geschäftsgrundlage des jungen deutschen Unternehmens. Mit seiner Vielzahl individueller Sendungen fordert er schnelle Verteilerkapazitäten. Daher hat sich CLG für eine Heimatbasis auf dem Flughafen Leipzig/Halle, im Herzen Europas gelegen, entschieden.

Im Gespräch mit Philipp Vetter, Commercial Manager des Unternehmens, wird

schnell klar, worauf das Geschäftsprinzip beruht: „Unser Ziel ist es, mit möglichst langfristigen Verträgen für eine planbare und stabile Grundauslastung unserer Flugzeuge zu sorgen. Mit einer bisher hohen Einsatzzuverlässigkeit ist es uns bereits gelungen, Verträge mit den großen Partnern des E-Commerce-Business wie DHL, ASL, Amazon und anderen abzuschließen und so den wachsenden Kapazitätsbedarf im europäischen Markt abzudecken.“

Weitere verfügbare Kapazitäten werden unter anderem der britischen und italienischen Post angeboten, aber auch für die Formel-1 war CLG schon unterwegs, flog außerdem Equipment für Minen oder absolvierte auch Geldtransporte.

Aktuell sei die Nachfrage nach Transportkapazitäten bei CargoLogic Germany höher als die vorhandenen Kapazitäten, so dass das Unternehmen der Einflottung des vierten Frachters ungeduldig entgegenstehe, so Vetter weiter. Als bisheriges Highlight seiner kommerziellen Tätigkeit für CLG bezeichnet er jedoch den Charterauftrag nach Schanghai. Der Corona-bedingte Bedarf an Schutzausrüstung sowie die fehlenden Frachtkapazitäten auf Passagierlinienflügen, die aufgrund des Lockdowns nahezu komplett eingestellt wurden, führten zu einem Boom im Luftfrachtsektor speziell der Cargo-Airlines. Und auch die neue deutsche Frachtaufliner bekam ihr Stück vom Kuchen ab und führte 13 Flüge von Schanghai-Pudong nach Frankfurt, Leipzig-Halle und



Elf Standardpaletten oder -container verschwinden innerhalb kürzester Zeit im Rumpf der Boeing 737-400SF

Budapest durch – und dies mit einem Kurz- und Mittelstreckenflugzeug.

Marcel Fleck, Director Ground Operations, erzählt von den ungewöhnlichen organisatorischen und operationellen Herausforderungen: „Für die Einreise unserer Besatzungen nach Russland und China benötigten wir Visa, wobei die Beschaffung aufgrund der Corona-bedingten Schließungen der Botschaften und Konsulate eine Herausforderung darstellte.“ Zudem hätten nicht alle Besatzungen zuvor Erfahrung in China sammeln können, was die Crew-Planung erschwert habe. „Selbst innerhalb Europas gestaltete sich die Positionierung der Crews schwierig, da ein Großteil der Flugverbindungen wegfiel und wir somit Besatzungen mit dem Zug beispielsweise von Leipzig nach Budapest schicken mussten.“

Auch logistisch sei die Operation in Schanghai eine Herausforderung gewesen, so Fleck weiter: „Der Flughafen hatte mit signifikanten Kapazitätsengpässen zu kämpfen, zudem nahmen uns die Corona-bedingten Restriktionen bei der Einreise die Möglichkeit, eigenes Personal zur Koordinierung der entsprechenden Prozesse nach Schanghai zu schicken. Gleichzeitig gab es aufgrund der langen Dienstzeiten für die Besatzungen nicht viel Spielraum für Verspätungen.“ Mit Stolz berichtet das Team am Ende, dass alle Flüge mit ihrer Boeing 737-400SF auf dieser Langstrecke ohne Probleme bewältigt wurden, inklusive der extrem kurzen Turn-around-Zeit von 45 Minuten in Schanghai.

Von EMA nach MXP

Ich bin inzwischen am Flughafen Hannover angekommen und checke im Crewhotel für eine kurze Nacht ein. Denn der Wecker klingelt bereits um zwei Uhr früh. Um diese Zeit stehen eigentlich nur Bäcker auf – aber eben auch Frachtpiloten. Eine halbe Stunde später steht am Flughafen Hannover das Briefing auf dem Programm. Der heutige Flug wird zunächst zum East Midlands Airport (EMA) führen, einem Umschlagort für Expressluftfracht. Hier betreibt zum Beispiel Amazon eines ihrer großen Verteilzentren. Von dort aus geht es nach Mailand-Malpensa (MXP) und, wenn alles wie geplant läuft, erfolgt um 12.05 Uhr wieder die Landung in Hannover.

Im Cockpit der Boeing 737-400SF (P2F), ein aus einem Passagierjet konvertiertes Cargoflugzeug mit zusätzlichem Frachttor, sitzen Flugkapitän Schröter, der 9600 Stunden Flugerfahrung unter anderem bei Germania und Privat Air vorzuweisen hat, und Kopilot Lange, der es auf 580 Flugstunden, auch bei Germania, bringt. Die D-ACLO ist einst für Malaysia Airlines und Air Malta im Passagiereinsatz geflogen, bevor ihr mit dem Umbau zum Frachtflugzeug ein zweites Leben eingehaucht wurde.

3.10 Uhr: Nach der Sicherheits- und Passkontrolle erfolgt die Ankunft am Standplatz des Flugzeuges. Was sofort ins Auge sticht, sind Logo und Flugzeugbemalung. Assoziationen zu Volga-Dnepr und Air Bridge Cargo kommen einem in den Sinn. „Das ist nicht ganz verkehrt, aber nur teilweise richtig“,

korrigiert Fleck. „Wir sind eine unabhängige deutsche GmbH mit einem deutschen AOC und gehören zur CargoLogic Holding UK. Diese hat lediglich den gleichen Gesellschafter wie die Volga Dnepr Group, zu der Volga Dnepr Airlines, AirBridge Cargo (ABC) und andere gehören. Daher die daran angelehnte Bemalung der Flugzeuge.“

3.15 Uhr: Das Bodenpersonal beginnt mit der Beladung der elf Standardcontainer und -paletten. Diese sind über die 3,00 mal 2,10 Meter große Frachttür in kürzester Zeit ebenso im Rumpf des Flugzeuges verschwunden wie die Bellyfracht, Einzelstücke, die im unteren Rumpfteil – dort, wo sich bei Passagierflugzeugen die Koffer befinden – verstaut werden. Mit bis zu 20 Tonnen Fracht schafft die Boeing 737-400SF bis zu 2800 Kilometer Reichweite. Heute sind aktuell 12,6 Tonnen Fracht geladen, das Volumen ist jedoch ausgeschöpft.

3.55 Uhr: Kapitän Schröter gibt das Zeichen zum Pushback, und die Boeing 737 verlässt überpünktlich ihren Standplatz. Die Streckenlänge nach East Midlands wurde mit 460 bis 544 Nautischen Meilen angegeben, dies in Abhängigkeit vom Flugverkehr und den Freigaben der Flugsicherung. „Aufgrund des Corona-bedingten Lockdowns ist der Luftraum quasi wie leergefegt“, berichtet Kapitän Schröter. „Es gibt kaum noch Linienvlüge, im Funk herrscht fast schon beängstigende Stille.“ Prompt kommt eine Anweisung zum Kurswechsel, ein sogenanntes „direct“, wie Kopilot Lange bestätigt: →



Rollen im Fußboden erleichtern das Beladen der Frachter mit Containern und Paletten extrem



Kapitän Schröter und First Officer Lange im Cockpit der Boeing 737-400

„Diese Directs, quasi Abkürzungen, erhalten wir aktuell häufiger. Sie ersparen uns nicht nur Flugzeit und helfen bei der Einhaltung der engen Zeitfenster, die wir im Expressfrachtverkehr haben, sie sparen unserem Unternehmen auch Treibstoffkosten.“

Heute für ASL unterwegs

Trotz starkem Gegenwind von 87 Knoten, der die Geschwindigkeit über Grund auf 330 Knoten reduziert, wird bereits nach einer Stunde Flugzeit der Sinkflug eingeleitet und nach exakt einer Stunde und 23 Minuten überpünktlich auf dem East Midlands Airport gelandet. Die Entladecrew erwartet uns bereits; das Szenario kennen wir. Einem Ballett gleich, werden unzählige Frachtflugzeuge von routinierten Bodencrews in kürzester Zeit ent- und beladen. Und so ist „Contract 1538“, so das Rufzeichen, weil CLG heute für ASL Airlines unterwegs ist, mit 11,3 Tonnen Fracht auf den Weg zum 723 Nautische Meilen entfernten Flughafen Mailand-Malpensa, wo Kopilot Lange die Boeing dank weiterer Directs und günstiger Windbedingungen bereits nach 1:37 Stunden Flugzeit, geplant waren 2:25 Stunden, landet.

Hier geht alles gemächlicher zu als in East Midlands, und es bleibt etwas Zeit, sich mit der Crew über die Frachtfliegerei zu unterhalten: Was passiert, wenn ein Crewmitglied kurzfristig erkrankt? Nun, Standby-Crews sind in Leipzig/Halle jederzeit einsatzbereit.

Was ist, wenn ein Flugzeug kurzfristig defekt ist? Die Antwort lautet: Die aktuellen Umlaufplanungen erlauben den kurzfristigen Ersatz durch einen anderen CLG-Frachter, notfalls greift das Unternehmen auf andere Fluggesellschaften im gleichen Marktsegment zurück. Der Hauptanspruch der Kunden sei die operationelle Einsatzzuverlässigkeit. Mehr als 15 Minuten Verspätung werden nicht toleriert. CLG verfügt über ein eigenes OCC, das 24 Stunden an sieben Tagen besetzt ist und die Prozesse überwacht und steuert.

Dank reichlich Zeitpuffer schafft es CLG auch in Mailand, pünktlich mit jetzt 11,8 Tonnen Fracht zum Heimflug über die Alpen nach Hannover aufzubrechen. Nach der Landung in Hannover kommt der Handling Agent an Bord, um die Abschlussarbeiten zu besprechen. „Wie alt ist diese Boeing?“, will er wissen. Seine Schätzung lautet: „Mindestens 30 Jahre.“ Die richtige Antwort lautet: 23. Er will es nicht glauben: Da seien ja manche Lufthansa-Airbusse älter.

Nach dem Entladen begibt sich die Crew in den Feierabend und ich mich auf die staugeplagte A2 in Richtung Berlin. Bedenkt man, dass dies nur ein Flug von vielen Hunderten an diesem Tag war, der Online-Artikel kreuz und quer durch Europa flog, so bekommt man eine vage Vorstellung von den globalen Warenströmen, die die Frachtfluggesellschaften dieser Welt zu bewältigen haben. ●

»Die Warenströme benötigen schnelle Verteilkapazitäten«

Dierk Näther, CLG-Geschäftsführer

FAKTEN /

Erstflug	26. Oktober 2019
Eigner	CargoLogic Holding UK
Heimatflughafen	Leipzig/Halle
IATA-/ICAO-Kürzel	GCL
Fracht seit 10/2019	ca. 6600 Tonnen
Mitarbeiter	60
davon Piloten	33

FLOTTE:

Boeing 737-400SF	3
------------------	---

Internet: <https://www.clg.aero/>



Logo und Flugzeugbemalung ähneln stark dem Erscheinungsbild der Mutter CargoLogic Holding UK, die wiederum zur Volga-Dnepr-Gruppe gehört

INTERVIEW /

Dierk Näther ist seit August 2020 Geschäftsführer der CargoLogic Germany

»Ende des Wachstums ist nicht erkennbar«

AERO INTERNATIONAL: Warum braucht Europa eine weitere Frachtairline?

DIERK NÄTHER: Der grenzüberschreitende



B2C- und B2B2C-Handel mit einer Vielzahl individueller Sendungen steigt schon seit Jahren, und das unabhängig von den Entwicklungen in der allgemeinen Luftfracht. Ein

Ende des Wachstums ist nicht erkennbar. Diese Warenströme benötigen schnelle Verteilkapazitäten, die über mittlere und weitere Distanzen nur mit dem Flugzeug dargestellt werden können, um die benötigten Lieferzeiten, Stichwort: Same day delivery, einzuhalten. Aufgrund dieses Marktbedarfes müssen kontinuierlich weitere Kapazitäten für den Transport von Express-Luftfrachtsendungen geschaffen werden. Wir wollen ein Teil davon sein.

Wo sehen Sie CargoLogic im nationalen und internationalen Wettbewerbsumfeld?

Nicht als Konkurrent von Lufthansa Cargo und AeroLogic, sondern wir möchten eher Partner und Subunternehmer führender

Expressdienstleister und E-Commerce-Händler wie beispielsweise der Posttochter DHL, der ASL Aviation Holding oder Amazon sein und vorhandene Nischen besetzen.

Warum haben Sie Leipzig/Halle als Heimatbasis gewählt?

Leipzig/Halle hat im Segment der Expressluftfracht einen sehr guten Ruf. Viele Dienstleister haben sich in der Region um und am Flughafen angesiedelt, und diese Entwicklung wird weitergehen. Der Standort liegt sehr zentral im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsachsen zwischen Nord-Süd und Ost-West. Darüber hinaus bietet der Flughafen hervorragende infrastrukturelle Voraussetzungen für die Ansiedlung einer Frachtairline.

Wo werden die Flugzeuge der CargoLogic Germany gewartet?

Soweit möglich, nutzen wir an unserer Heimatbasis Leipzig/Halle für Wartungsereignisse die Firma AMTES. An den Einsatzorten müssen wir gelegentlich auf die Leistungen anderer zurückgreifen.

Woher kommen Ihre Crews?

Unsere festgestellten Crews bestehen aus

erfahrenen Piloten, die vorher für etablierte Passagierfluggesellschaften geflogen sind. Wir bilden aber auch selbst aus und konnten kürzlich weiteren jungen Piloten den Weg ins Cockpit ermöglichen. Alle unsere Crews sind in Leipzig/Halle stationiert.

Wie sieht die Flottenplanung aus, und wem gehören die Flugzeuge der CLG?

Aktuell verfügen wir über drei Boeing 737-400SF. Zurzeit bereiten wir die Einflottung einer vierten Maschine vor. In den kommenden zwei Jahren soll unsere Flotte auf zehn Flugzeuge anwachsen. Aktuell sind alle unsere Flugzeuge geleast.

Welche Auswirkungen hatte Corona auf Ihr Geschäft?

Nach dem Shutdown kam es zu einem kurzzeitigen Einbruch des Geschäfts. Wir konnten diese Lücke jedoch kurzfristig mit Geschäftsfeld-fremden Aufträgen wie den China-Charterflügen überbrücken. Bedingt durch den in dieser Zeit stark gewachsenen Online-Handel erholte sich unser Markt jedoch sehr schnell, und wir freuen uns über eine verstärkte Nachfrage nach unseren Transportkapazitäten.