

Meldungen

Anmelden

## Von Dubai lernen ...

Der Flughafen von Dubai habe sich, sagt Oliver Schaaf, zu einem Benchmark für die internationale Luftverkehrsbranche entwickelt, speziell für die Frachtfliegerei. Dort würden rund 50 Prozent aller ankommenden Transitgüter innerhalb von nur vier Stunden umgeschlagen und auf Anschlussflügen zum Endziel befördert, so der Geschäftsführer der Realog Consulting GmbH aus eigener Erfahrung. Die übrige Hälfte des Auskommens erreicht den jeweiligen Weiterflug in aller Regel innerhalb von acht Stunden, so Schaaf.

Der Manager kennt sich in Dubai bestens aus, schließlich hat seine Firma Realog die Konzeption und Gestaltung des dortigen Megaterminals erarbeitet. Ursprünglich für den Jahresumschlag von 1,2 Millionen Tonnen ausgelegt, werden in dem mehrstöckigen Cargogebäude inzwischen bereits 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr gezählt. Schnelle und genau getaktete Abfertigungsabläufe, ein hoher Grad an Automation innerhalb des Megaterminals, digitalisierte Datenprozesse und – besonders wichtig – eine Vielzahl von Flugverbindungen rund um die Uhr bilden das Erfolgspaket.

Jahrelang war die Realog in der Golfmetropole ansässig. Projekte am Flughafen Dubai International, dem neuen Al Maktoum Airport oder dem 120 Kilometer entfernt gelegenen Platz in Abu Dhabi waren der Grund. Seit einem Jahr sitzt das Unternehmen in Baden-Baden, um von hier aus Projekte zu gestalten und praktisch umzusetzen. Deutschland verliere, lautet Schaafs erster Vergleich mit Dubai und der Golfregion, als Luftverkehrsstandort zunehmend an internationaler Wettbewerbsfähigkeit. Selbstverschuldet. Vor allem durch Nachtflugeinschränkungen an den hiesigen Airports und dem damit verbundenen Zeitnachteil gegenüber Plätzen mit Rund-um-die-Uhr-Verkehr an 365 Tagen im Jahr. Dadurch zerreißt die Verbindung der Warenströme zwischen Frachter-Frachter-Flügen, Passagier-Frachter-Verkehren und dem Luftfrachtersatzverkehr per Lkw. „Wer sich durch solche Beschränkungen aus den genau getimten Zeitfenstern interkontinentaler Zustellketten verabschiedet, darf sich nicht wundern, wenn sich Frachtströme verlagern und damit Arbeitsplätze an den hiesigen Flughäfen und bei Airlines verloren gehen“, sagt Schaaf. Die globalen Warenströme erlaubten keine Abrisse der Transporte mit langen Wartezeiten wegen nächtlicher Sperrungen von Flughäfen, meint der Manager. Je stärker die Betriebszeiten der Airports hierzulande beschnitten werden, desto attraktiver würden Dubai, Doha oder Abu Dhabi als Transithäfen für Passagiere und Luftfracht. Die Großspediteure würden bereits reagieren, indem sie ihre Konsol-Sendungen zunehmend über Airports der Golfregion lenkten. Wegen der zügigen Umladung und Weiterleitung flössen die Waren dort oftmals schneller als über einen hiesigen Airport mit Nachtflugverbot.

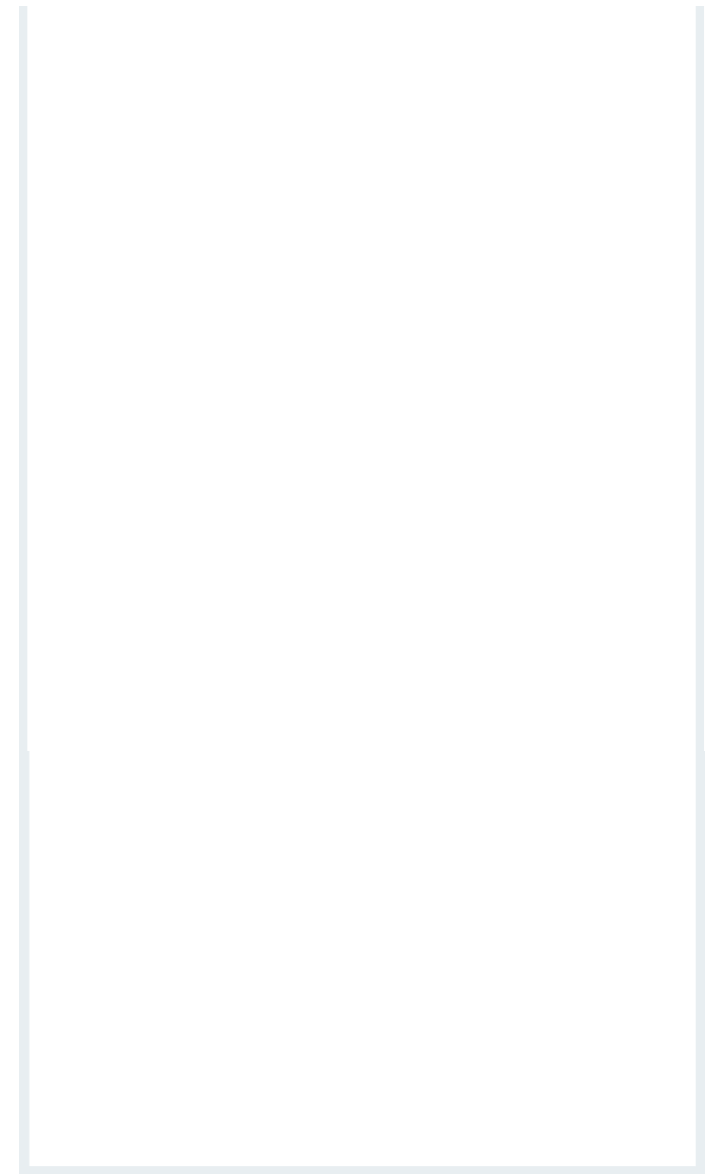


*Oliver Schaaf*

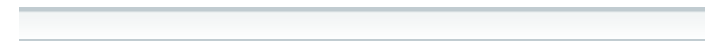
*Der diplomierte Volkswirt begann seine Laufbahn 1994 bei der Lufthansa im Qualitätsmanagement für Fracht. Er war mitverantwortlich für die Prozesskostenrechnungen und die Implementierung der td-Services. Auch war er maßgeblich am Aufbau des Gemeinschaftsunternehmens Pudong Airport Cargo Terminal (PACTL) der LH Cargo und der Flughafengesellschaft in Shanghai beteiligt. Anschließend konzipierte er das Megafrachtterminal am Airport Dubai. 2010 hat der heute 47-Jährige den Hauptsitz seiner Realog Consulting GmbH von Dubai nach Baden-Baden verlegt.*

Newsletter

**Video-Statement von Martin Gaebges, BARI G**



Unterschriftenaktion



Unterstützen auch Sie die Initiative „Die Fracht braucht die Nacht“ und setzen Sie sich mit Ihrer Unterschrift für eine faire Regelung der Betriebszeiten an deutschen Flughäfen ein. [weiter](#)

