

Europas modernstes Luftdrehkreuz für Frachtladungen befindet sich am Flughafen Leipzig/Halle

# In Leipzig/Halle geht richtig die Post ab

Seit zwei Jahren rotieren die Maschinen im Luftdrehkreuz der Deutsche-Post-Tochter DHL am Flughafen Leipzig/Halle. Die modernste Anlage ihrer Art in Europa ist ein Wirrwarr aus Rutschen, Bändern und kilometerlangen Gängen.

Von Peter Althaus

**Schkeuditz.** Wie eine verlängerte Landebahnbeleuchtung reicht eine Lichtspur in den Himmel der hereinbrechenden Nacht über dem DHL-Luftdrehkreuz am Flughafen Leipzig/Halle. Es sind die Scheinwerfer der ankommenden Flugzeuge. Im Abstand von rund 5 Minuten setzen Maschinen auf der südlichen Landebahn auf. Alle fünf Minuten quetschen die Reifen, werden die Landeklappen ausgefahren, um den Widerstand des Flugzeugs gegen die Luft zu erhöhen. Bis zu 60 sind es in einer Nacht. Ruhe ist nur vom Sonnabend zum Sonntag.

Eine Stunde zuvor: Es kommt Bewegung auf den Parkplatz am Flughafen Leipzig/Halle. Massen von Autos rollen auf die Parkplätze. Massen von Menschen strömen in ein rotes Gebäude. Über der Tür prangt der rote „DHL“-Schriftzug auf gelbem Grund und begrüßt die Ankommenden. Es ist 21.45 Uhr und in 15 Minuten beginnt die Nachtschicht.

## Kontrollen für den Luftsicherheitsbereich

Drinne rotieren die Fließbänder, eilen Menschen hastig an ihren Arbeitsplatz. Hunderte strömen innerhalb kürzester Zeit durch die Eingangshalle des Gebäudes, passieren den Sicherheitscheck. Gelegentlich piept es. „Manche vergessen mal ein Feuerzeug oder einen Schlüssel in der Hosentasche“, so einer der Sicherheitsleute. „Die Kontrolle muss jeder durchlaufen, der hier arbeitet. Schließlich ist das ein Luftsicherheitsbereich“, erklärt Manfred Hauschild, Pressesprecher bei der Deutschen Post, dem Mutterunternehmen von DHL.

Schon bevor die ersten Maschinen auf der Landebahn aufsetzen, beginnt im „Warehouse“, dem Sortierzentrum, die Arbeit. Die Pakete kommen in Containern an. Diese werden aus den Flugzeugen geladen und auf kleine „Dollies“ genannte Transportwagen geladen. Die Container sind genau an die jeweiligen Flugzeuge angepasst. Bis zu 30 davon passen in eine Maschine, je nach Modell“, erzählt Marcel Mischner, ein Teamleiter in der Sortieranlage.

Im Laufe einer Nacht gilt es, derzeit bis zu 210 000 Sendungen zu sortieren. Das sind 1200 Tonnen Fracht, also so viel wie 30 randvolle Lkw. „In Zukunft werden es sogar bis zu 2 000 Tonnen sein“, so Manfred Hauschild. Die Fracht unterteilt sich dabei in drei Sendungsarten: große und sperrige Sendungen, Sendungen, die



Mit einer Hebebühne werden die für die Flugzeugtypen passenden Container aus einer Boeing 777 geladen. Danach werden sie mit den „Dollies“ zum „Warehouse“ transportiert.

Foto: DHL



Marcel Mischner (r.) mit einem Kollegen: „Beschädigte Pakete kommen ins Hospital.“

Foto: Peter Althaus

auf der Sortieranlage bearbeitet werden können und Dokumentensendungen. Im „Flyersort“ werden Dokumentensendungen sortiert. Pakete bis 31,5 Kilogramm kommen in die normale Sortieranlage und Sperrgut wird mit kleinen Fahrzeugen oder Gabelstaplern verladen.

## Rutschpartie gegen Trennungsschmerz

„Falls die Pakete allerdings kaputt sind oder das Etikett verloren haben, kommen sie ins ‚Hospital‘ und werden dort verarztet“, erzählt Marcel Mischner. Im Schnitt wird eine Sendung in rund 6 Minuten sortiert. In dieser Zeit bekommt ein Paket einiges geboten.

Sind die Päckchen erst mal auf einem Förderband, geht richtig die Post ab. Sie fahren dann mit einer Geschwindigkeit von im Schnitt 2,5 Meter

pro Sekunde zu einem überdimensionierten Scanner. Dieses Gerät, welches bei jedem Paket grell rot aufleuchtet, liest die Strichcodes auf den Paketen und weist ihnen den Weg. „Da kann es durchaus passieren, dass es an einer Bänderkreuzung mal warten muss. Dann reißt der Computer es zur nächsten Gelegenheit auf das gewünschte Förderband ein“, erklärt Hauschild. So eine Art Ampel sei das. „Wann immer ein Fehler entlang der 6,5 Kilometer der Förderbänder auftritt, ist ein Kollege aus der Technikabteilung zur Stelle“, so der Pressesprecher.

Danach erreicht das Paket über Rutschen den Bereich „Reload“. Zuvor werden die Frachtstücke von der Sortieranlage geschoben und dabei von ihren „Mitreisenden“ getrennt. „Als Entschädigung dürfen sie dafür aber vorher rutschen“, scherzt der Pressesprecher über die gelben Windungen, welche sich in das un-



Der DHL-Airhub am Flughafen Leipzig/Halle: Im Hintergrund befindet sich das Rollfeld mit den Parkflächen für die Flugzeuge.

Grafik: Vanderlande Industries/Cicero

tere Geschoss schlängeln. Ein einziges Hoch und Runter ist es für so ein Paket. Am Ende der Reise durch die Sortieranlage werden sie wieder in Container verladen und kommen in ein regionales Verteilzentrum, per Flugzeug oder Lkw.

## Das Gelände ist ein „Staat im Staate“

Doch nicht nur für die Pakete, sondern auch für Mitarbeiter und Besucher gibt es viel zu sehen. Das Drehkreuz ist wie ein eigenes kleines Land. Auf den mehreren Kilometern Straßen gelten eigene Verkehrsregeln. „Wenn ein Flugzeug von rechts kommt, sollte man auf jeden Fall bremsen“, scherzt Hauschild. Das gesamte Gelände ist umzäunt, hat also eine Grenze. Der Eingangsbereich ist sozusagen der Grenzübergang. Ein eigenes Tanklager gibt es: Elf Millionen Liter Kerosin finden darin

Platz. Eine Streife durchfährt das Gelände. Zusätzlich hat die Bundespolizei eine eigene Außenstelle, um die Pakete zu kontrollieren. Nicht zuletzt existiert eine eigene Feuerwehr. „Wir sind die einzige DHL-Werksfeuerwehr weltweit“, erzählt Matthias Forst, einer der Feuerwehrmänner. Drei Minuten haben sie im Ernstfall Zeit, um zur Ursache des Problems zu kommen.

Durch den sogenannten „Air Hub“ hat Leipzig/Halle nun direkte Flüge nach Hongkong, Moskau, New York und auf die arabische Halbinsel. Das Drehkreuz ist dabei der Angelpunkt in der Kette. „So könnte es gut sein, dass ein Paket von Hongkong nach New York in Leipzig Station machen muss“, so Hauschild.

Bereits 2005 fiel der Hammer für den Neubau im Brachland um den Flughafen, als sich die Deutsche Post entschied, ihr Drehkreuz zu verlagern. „Ohne eine Nachtflugerlaubnis hätte

## Erst um 6 Uhr kehrt wieder Ruhe ein

sich der Bau für uns nicht gerechnet“, erzählt der Postler. In Leipzig kann der Postdienstleister die Frachtflugzeuge nahezu uneingeschränkt fliegen lassen. „Für uns ist das existenziell. Fast alles hier passiert in der Nacht“, so Hauschild. „Und schließlich will jeder sein Paket am liebsten am nächsten Tag zugestellt wissen“, erinnert Hauschild.

## Kurz & knapp

- über 2 500 Mitarbeiter
- derzeit 1200 Tonnen Frachtlumschlag pro Nacht, 2 000 Tonnen sind möglich
- Investitionen von 300 Millionen Euro wurden für Ausbau getätigt
- mehr als 50 Starts und 50 Landungen pro Nacht
- Flugziele: Bahrain, Barcelona, New York, London, Hongkong und andere
- nahezu uneingeschränktes Nachtflugerlaubnis für Frachtflugzeuge
- eigener Hangar
- eigenes Tanklager
- eigene Feuerwehr
- eigene Bundespolizeistation
- Größtes Flugzeug: Boeing 777

felder passen hier hinein. 10 000 Tonnen Stahl, 48 000 Kubikmeter Beton und 1500 Fertigteile wurden verbaut. In Spitzenzeiten waren bis zu 2 000 Bauarbeiter am Werk. Auch das Personalbüro hatte viel zu tun. In den ersten Tagen nach Bekanntgabe gingen 50 000 Bewerbungen ein. Mittlerweile arbeiten 2 500 Menschen dort. Die Arbeit konzentriert sich vorrangig auf die Nacht. „Man gewöhnt sich daran“, sagt Marcel Mischner. „Ich hab mittlerweile einfach diesen anderen Tagesrhythmus.“

Die Maschinen im „Warehouse“ rotieren die ganze Nacht. Die letzten Pakete werden bis früh um 5.30 Uhr verladen. Um 6 Uhr hebt der letzte Vogel von der Startbahn Süd ab. Dann zieht sich wieder eine Lichtspur in den Himmel. Doch diesmal wird sie kleiner. Gegen 6.15 Uhr ist sie dann komplett verschwunden und es herrscht wieder Leere auf dem Rollfeld. Bis zum nächsten Abend.