



Der knapp 19 Tonnen schwere Highloader musste mithilfe von Kränen verladen werden

Das große Packen

BERLIN

Der Bodenverkehrsdienstleister AeroGround Berlin, die Nummer eins unter den Hauptstadt-Abfertigern, musste mit dem Wechsel von Tegel zum BER mit Menschen und Maschinen umziehen

Seit dem 31. Oktober ist der neue Hauptstadtflughafen BER in Betrieb. Mit Flug AF1235 endete am 8. November der Flugbetrieb am Flughafen Berlin-Tegel (TXL). Aus zuletzt zwei Flughafenstandorten (Schönefeld und TXL) wurde einer. Der Umzug eines Flughafens stellt eine planerische, vor allem jedoch eine logistische Herausforderung dar. Für Airlines ist es noch relativ einfach, sieht man einmal von deren Büros ab, die Flugzeuge landen einfach am neuen Airport. Eine deutlich größere Herausforderung jedoch haben die Bodenverkehrsdienstleister zu bewältigen, die mit ihrer komplexen Technik tagtäglich

den reibungslosen Abfertigungsprozess an Flughäfen sicherstellen müssen. AERO-INTERNATIONAL-Mitarbeiter Lutz Schönfeld sprach mit Simon Batt-Nauerz, seit 2018 Geschäftsführer der AeroGround Berlin GmbH, über den Umzug von TXL zum BER.

AERO INTERNATIONAL: Herr Batt-Nauerz, Sie erhielten kürzlich den Zuschlag für die Abfertigung der Lufthansa-Gruppe in Berlin, sind jetzt größter Abfertigungsdienstleister in der Hauptstadt und beschäftigen aktuell 600 Mitarbeiter. Gleichzeitig schloss der Flughafen Berlin-Tegel und Sie mussten sich am BER

etablieren. Wie schafft man das alles?

SIMON BATT-NAUERZ: Ein Teil war die reine Umzugslogistik, wobei wir natürlich unsere gesamte Abfertigungskapazität auf unser neues Kundenprofil ausrichten mussten. Ganz konkret begannen wir jedoch bereits vor etwa zwei Jahren mit den gedanklichen Planungen des Umzugs, damals allerdings noch unter der Voraussetzung des vollen Flugbetriebs unserer Kundenairlines. Der tatsächliche, also der physische Umzug, wurde für uns seit Ende Februar, Anfang März dieses Jahres relevant. Dabei mussten wir unsere prozessualen Planungen den sich dynamisch ändernden Bedingungen im Luftverkehr durch Corona regelmäßig anpassen.

Was bedeutete das konkret für die praktische Umsetzung Ihres Wechsels von TXL zum BER?

Würde der Flugbetrieb wie zu Vor-Corona-Zeiten laufen, hätten wir unter Vollast

agieren und unseren kompletten Umzug in der einen, ursprünglich dafür vorgesehenen Umzugswoche durchführen müssen. Da unser aktueller Technikbestand etwa 600 Gerätschaften umfasst, von der Schleppstange über den Highloader bis hin zum schweren Flugzeugschlepper, wäre das eine gewaltige logistische Herausforderung geworden. Zu bedenken ist auch, dass wir die umziehende Airline, also unseren Kunden, an dem einen Tag noch in TXL, am nächsten jedoch schon am BER abfertigen können müssen. Nehmen wir als Beispiel unseren Kunden United Airlines. United wäre planmäßig am 31. Oktober noch in TXL gelandet, am 1. November bereits am BER. Da bleibt nicht viel Zeit, mit dem erforderlichen Equipment umzuziehen. Hier spielte uns Corona und der dadurch eingebrochene Luftverkehr in die Karten, und wir konnten frühzeitig mit einem gestaffelten Umzug beginnen.

Wie war der genaue Ablauf?

Ausgerichtet auf den stark reduzierten Flugverkehr (abgesehen von den Verbindungen der Qatar Airways waren beispielsweise alle Langstrecken ab Berlin eingestellt, Anm. d. Red.) konnten wir gemeinsam mit unseren Dienstleistern bereits Anfang Juni die konkreten Fahrten planen, Genehmigungen einholen, Krandienste beauftragen, Sondergenehmigungen beantragen und detailliert mit der Flughafengesellschaft FBB die entsprechenden Zeitfenster vereinbaren. Wir sind ja nicht das einzige Unternehmen, das umzieht, und es gilt, Befahrens- und Betretensgenehmigungen für die Transportunternehmen rechtzeitig zu beantragen und einen Stau an den Sicherheitskontrollstellen der Flughäfen zu vermeiden. Die Flughafengesellschaft managte dies über den sogenannten ORAT-Prozess und vergab Zeitfenster dafür. Gemeinsam mit unseren Dienstleistern begannen wir im Juni mit den ersten Umzügen. Alle Fahrten wurden nach Gerätetypus und nach Entbehrlichkeit in Tegel geplant. Aktuell nicht benötigtes Gut wie Hänger oder Dollies wurde von den Kollegen bereits vorgestapelt und transportfertig gemacht und für den Verladeprozess vorbereitet. Dabei galt es sicherzustellen, dass die hochwertige Technik auch unbeschadet den BER erreicht und umgehend einsatzfähig ist. Bereits vor dem Start des Hauptstadtflughafens wechselten etwa 70 Prozent der Abfertigungsgeräte mit einem Gesamtgewicht von etwa 800 Tonnen zum BER. Somit konnten wir in der Kernwoche, also in der Zeit zwischen BER-Eröffnung am 31. Oktober und der Schließung von TXL am 8. November, komplett auf Fahrten verzichten und die Situation entspannen. Ende November haben wir unseren Umzug abgeschlossen.

FOTOS: SASCHA FISCHER/AEROGROUND, KLIX, PRIVAT



»Unser aktueller Technikbestand umfasst etwa 600 Gerätschaften.«

Simon Batt-Nauerz, Geschäftsführer AeroGround Berlin GmbH

schritten leider die für die Berliner Stadtautobahn zulässigen Höhenbeschränkungen und mussten daher im Vorfeld aufwendig demontiert und anschließend am BER wieder montiert werden.

Wir sprachen über den zeitlichen und den logistischen Aufwand. Wie stellt sich das denn von den Kosten dar?

Durch die Bündelung des Verkehrs an nur noch einem Standort entstehen zwar Synergien, die uns langfristig gesehen nutzen können. Aber dennoch gilt es zunächst, die finanzielle Belastung des Umzuges zu schultern, und der kostet einen deutlich sechsstelligen Betrag. Das ersetzt uns natürlich niemand. Einen Teil des Umzuges konnten unsere Mitarbeiter in Eigenleistung erbringen, dies half ihnen in der Zeit der Kurzarbeit und hat unser Unternehmen entlastet. Hinzu kommen die Personalkosten, die durch erforderliche Schulungen unserer Mitarbeiter für die Prozesse am BER entstanden. Vier bis sechs Tage musste jeder Kollege geschult werden, was einen weiteren sechsstelligen Betrag an Schulungs- und Personalkosten zur Folge hatte. •

Zuletzt bewältigen wir noch etwa sechs Fahrten täglich.

Was war Ihr schwerstes, welches Ihr schwierigstes Umzugsgut?

Das schwerste war sicherlich der Highloader von Laweco mit einem Gewicht von knapp 19 Tonnen. Zweimal waren hierfür an beiden Flughafenstandorten Kraneinsätze erforderlich. Wesentlich herausfordernder waren jedoch unsere modernen elektrifizierten und überdachten Motortreppen. Diese über-



Die Firma Klux half logistisch beim Umzug



Das M verrät es: AeroGround Berlin GmbH ist eine Tochter der AeroGround München