

Alaskas größte Flughäfen, Anchorage und Fairbanks, liegen an den wichtigsten Frachtrecken von Europa und Nordamerika nach Asien, aber leiden auch besonders unter der Luftfrachtflaute.



VIELE FRACHT-JUMBOS tanken in Anchorage nach. Auf ihrem Weg nach Asien fliegen sie über dem Pazifik gegen den Jetstream.

ALASKAS INTERNATIONALE FLUGHÄFEN

# Luftkreuze in der Wildnis



FOTOS: SPAETH

Alaska – das klingt für Europäer nach Wildnis und sehr weiter Entfernung. Doch kaum mehr als neun Flugstunden liegen zwischen Frankfurt und Anchorage, der Metropole im Süden des nördlichsten US-Bundesstaats, oder nach Fairbanks im Landesinneren. „Nur“ rund 7000 Kilometer Länge misst die direkte Großkreisroute, die über Nordgrönland und den Norden Kanadas führt und damit wesentlich kürzer ist als viel beflogene Strecken etwa von Deutschland nach Florida oder Kalifornien.

Genau diese geografische Lage Alaskas prädestiniert den 49. US-Bundesstaat wie

keinen anderen für eine Funktion als Luftfahrtkreuz. Schon 1935 hatte Brigadegeneral Billy Mitchell, einer der Väter der US Air Force, erkannt: „Alaska ist für Flugzeuge der zentralste Platz der Welt. In Zukunft wird der, der Alaska beherrscht, die Welt beherrschen, es ist der strategisch wichtigste Ort der Welt.“ Auch für die zivile Luftfahrt gewann Alaska an Bedeutung: 1957 begann SAS, mit der Douglas DC-7C die Polarroute von Kopenhagen via Anchorage nach Tokio zu bedienen, nachdem dort 1953 ein ziviler Flughafen eröffnet worden war.

In den 60er Jahren etablierte sich Anchorage als Luftkreuz, weil im beginnenden





**KOLBENGETRIEBENE OLDTIMER,** wie diese Douglas DC-6B, werden in Alaska noch im regulären Frachtdienst zu kleineren Siedlungen eingesetzt.



**DAS TERMINAL** in Fairbanks orientiert sich am Baustil der Blockhütten Alaskas.

Jet-Zeitalter sieben internationale Fluggesellschaften hier regelmäßig auf ihrem Weg von Europa und der US-Ostküste nach Asien zum Tanken stoppten. Unter anderem flogen Japan Air Lines (mit Douglas DC-8, später Boeing 747-200), Air France (mit Boeing 707) und Lufthansa (mit Boeing 707 und 720 und bis in die späten 80er Jahre mit Boeing 747-200) von Paris und Frankfurt via Hamburg nach Anchorage und weiter bis Tokio.

Mit dem Aufkommen der Boeing 747-400 mit größerer Reichweite und der Öffnung des russischen Luftraums über Sibirien Anfang der 90er Jahre ging der internationale Passagierverkehr via Alaska extrem zurück.

Gleichzeitig begann die Luftfracht in ihrer Bedeutung stark zu wachsen.

„Wir sind hier weniger als neuneinhalb Flugstunden entfernt von 90 Prozent der industrialisierten Welt in Asien, Europa und Nordamerika“, erklärt Christine Klein, Deputy Commissioner of Aviation für den Bundesstaat Alaska und gleichzeitig amtierende Flughafendirektorin in Anchorage, im Gespräch mit der *FLUG REVUE*. Ihre Rechnung ist einfach: Obwohl auch moderne 747-Frachter nonstop zum Beispiel von Hongkong nach Chicago fliegen könnten, erlaube ihnen der Tankstopp in Anchorage die Mitnahme von wesentlich mehr Nutzlast. Die Gesamtstrecke verlängere sich dadurch um kaum 250 Kilometer bei der insgesamt rund 14 500 Kilometer langen Route. Um fast 200 000 US-Dollar, so rechnet Klein vor, steige dagegen der Umsatz pro Flug durch das Mehr an Nutzlast.

Doch theoretische Berechnungen sind das eine, die Realität das andere. Und die sieht derzeit für den Luftfrachtbereich äußerst mager aus. War Anchorage 2007 noch unter den Frachtflughäfen weltweit die Nummer drei nach der FedEx-Basis Memphis und hinter Hongkong, so ist Anchorage schon 2008 mit 2,3 Millionen Tonnen umgeschlagener Fracht auf Rang fünf abgerutscht.

„Im Durchschnitt hatten wir in jenem Jahr ein Minus von 25 Prozent im Frachtaufkommen“, so Christine Klein. „Wir haben den Einbruch hier viel früher erlebt als andere, unser größter Markt ist Asien/Pazifik. 80 Prozent aller Frachtflüge von dort nach Nordamerika landen hier zwischen.“ Das brachte vor der Krise pro Woche rund 750 Frachtflüge mit Großraumjets, vor allem Boeing 747, zum Ted Stevens Anchorage International Airport. Heute sind es nur noch rund 600.



**ZAHRLICHE** kleine Wasserflugzeuge bringen Passagiere selbst aus den entlegensten Orten zu den Linienflügen oder holen sie von hier ab. 500 Wasserflugzeuge sind fest in Anchorage stationiert.

Am meisten los ist zu „High Noon“, also mittags, wenn ganze Pulks von Frachtjumbos über den Turnagain-Arm-Fjord einschweben und nach kurzem Tankstopp und Crew-Wechsel ihren Flug entweder in den Fernen Osten oder ins kontinentale Nordamerika fortsetzen. „Auch 2009 war bisher nicht sehr gut“, blickt Christine Klein im Herbst zurück. „Wir liegen immer noch zwölf bis 15 Prozent unter den üblichen Zahlen.“

Allerdings hatte der Flughafen 2009 auch noch naturbedingte Probleme: „Im März hatten wir acht Wochen mit der Asche des Vulkanausbruchs des Mount Redoubts zu kämpfen, da konnten Flüge nur bei Tageslicht stattfinden, um den Aschewolken, die kein Radar erfasst, visuell auszuweichen“, erklärt Klein. Einige Flüge mussten ganz ausfallen oder wurden nach Fairbanks, Oakland und Seattle umgeleitet. Auch Vulkanasche vom Ring der Feuerberge Kamtschatkas beeinträchtigte schon wiederholt den Flugbetrieb in Alaska.

Ganz klar ist: Interkontinentale Frachtbeförderung spielt in Anchorage die wichtigste Rolle. „75 Prozent unseres Umsatzes stammen aus dem Cargo-Betrieb“, so Christine Klein. Die größten Nutzer sind die beiden Kurierdienste UPS und FedEx. Letztere betreibt die größte Umschlaganlage mit einer Kapazität von 13 400 Sendungen pro Stunde und 1200 Mitarbeitern. Während FedEx fast ausschließlich die dreistrahligen MD-10 und MD-11 einsetzt, ist das Typenspektrum bei UPS weiter gespannt. Bei bis zu 17 UPS-Flügen täglich kommen gleichermaßen MD-11, Boeing 747 und Boeing 767 zum Einsatz.

Bei den traditionellen Frachtbeförderern dominiert Cathay Pacific vor Korean Air, China Airlines, EVA Air und Northwest Airlines. Nach der Fusion mit Delta schließt Northwest ihren eigenen Frachtbetrieb und damit auch ihre Station in Anchorage. Doch das ficht Christine Klein nicht an: „Die waren hier nicht besonders stark vertreten, und wir haben erst in den vergangenen Monaten mit Qantas und zwei chinesischen Anbietern drei neue Airlines hier begrüßen können.“ Insgesamt sind rund 40 Cargo-Airlines mit regelmäßigen Flügen in ANC, so das IATA-Kürzel, vertreten. Die meisten von ihnen fliegen ohne Ver- oder Umladung nach dem Auftanken weiter, andere wie Polar Air Cargo oder Korean Air tauschen untereinander Fracht aus. „Aus Alaska selbst wird kaum Fracht mitgenommen, allenfalls frischer Fisch wie Lachs oder Heilbutt, aber das ist kein großer Markt“, so Klein.

Völlig getrennt vom globalen Frachtgeschäft fungiert Anchorage auch als lokales





Luftverkehrsdrehkreuz zur Versorgung des riesigen Bundesstaates Alaska, der fast fünfmal so groß ist wie Deutschland, dabei aber nur 670 000 Einwohner hat. „Allein über 170 Kommunen im Norden Alaskas sind auf den Lufttransport angewiesen als einziger Zugangsweg für die Menschen und alle wichtigen Güter sowie Post und die medizinische Versorgung“, erklärt Christine Klein. Mangels anderer Einkaufsquellen bestellen die Leute Verbrauchsgüter im Internet und lassen sie einfliegen. „Die Einwohner der abgelegenen Gemeinden fliegen achtmal häufiger als die Bewohner der kontinentalen USA, und sie empfangen 39-mal mehr Güter per Luftfracht, rund 500 Kilo pro Kopf im Jahr“, rechnet Klein vor. Insgesamt gibt es 256 Flugplätze in Alaska, oft nur mit Sandpisten, dazu kommen im Winter zusätzliche Landemöglichkeiten auf Eispisten.

In Alaska gilt eine Ausnahmeregelung, die weiterhin den Betrieb von lauten Stage-II-Flugzeugen wie der Boeing 737-200 erlaubt. Der Flugzeugmix aus modernen Frachtriesen und kleineren, teilweise historischen Frachtveteranen, oft noch mit Kolbenmotoren, dürfte weltweit einmalig sein, genau wie die Kulisse der verschneiten Chugach Mountains am Ende der beiden parallelen Pisten 7L und 7R, die 3,2 und 3,3 Kilometer lang sind. Die dritte Piste, 14/32, ist eine Querbahn und mit 3,5 Kilometern die längste und meistgenutzte.

Der Passagierflugbetrieb spielt in Alaska eine eher untergeordnete Rolle. Seit Jahren bewegt sich Anchorage bei rund fünf Millionen Passagieren im Jahr, für eine gerade mal rund 280 000 Einwohner zählende Stadt eine ganze Menge. Die nächste US-Großstadt ist Seattle, 2300 Kilometer entfernt. Dies ist denn auch die Rennstrecke der hier beheimateten Alaska Airlines, die bis zu 20 Flüge am Tag dorthin anbietet, gefolgt von Fairbanks rund 500 Kilometer nördlich mit etwa 13 Flügen täglich.

Alaska Airlines bietet Nonstop-Verbindungen nach Chicago sowie nach Mexiko und neu mit der Boeing 737-800 nach Honolulu auf Hawaii, eine willkommene Ab-

wechslung in den hier langen, kalten Wintern. Alaska Airlines ist heute die neuntgrößte US-Gesellschaft und betreibt rund 110 Flugzeuge, darunter drei umgebaute Boeing 737-400C Combis, die durch eine Frachttür vorn vier Paletten auf das Hauptdeck laden können und hinten Sitze für 72 Passagiere bieten. Nur so lassen sich auch Routen in kleine Siedlungen profitabel betreiben. Weitere lokale Passagierverbindungen bieten ERA Aviation mit Dash 8 sowie PenAir mit Saab 340. Neben Inlands-Platzhirsch Alaska Airlines (rund 50 Prozent Marktanteil) fliegen nur noch Delta, Continental und USAirways nach Alaska sowie Charteranbieter Sun Country. Alle Inlandsflüge starten vom kürzlich großzügig erweiterten Hauptterminal.

## Immer weniger Passagierjets brauchen einen Tankstopp

Schlechter sieht es bei internationalen Verbindungen aus, sowohl im Angebot als auch im altertümlichen Terminal: Wo vor einem Jahr noch Air Canada, Cathay Pacific, China Airlines, Korean Air und JAL Liniennetze von Asien in die USA anboten, ist jetzt einzig China Airlines übrig geblieben. Erst kürzlich hat Cathay ihre mit Boeing 747-400 bediente Route Hongkong-Anchorage-Toronto auf Nonstop-Flüge mit der Boeing 777-300ER umgestellt. Die Taiwanesen dagegen fliegen weiter dreimal wöchentlich mit der Boeing 747-400 von Taipeh via Anchorage nach New York-JFK. Verkehrsrechte zwischen Anchorage und New York hat China Airlines allerdings nicht.

Die einzige Verbindung nach Europa bietet seit 1993 jeden Sommer der deutsche Ferienflieger Condor, der zuletzt seine Saison von Mitte Mai bis Ende Oktober ausgedehnt hat und auch von Alaskanern gern genutzt wird, schließlich ist der direkte Weg nach Europa nur halb so lang wie der Umweg über Seattle oder Chicago. „Wir hoffen auf mehr Flüge nach Europa und darauf, dass Condor irgendwann das ganze Jahr kommt“, sagt Christine Klein. Auch mit einer asiatischen Gesellschaft liefen Verhandlungen über neue Passagierdienste.

Touristen bietet Anchorage auch eine weltweit einmalige Attraktion: Direkt neben dem Terminal liegt mit dem Lake Hood die weltgrößte Basis für Wasserflugzeuge, rund 500 sind hier stationiert. Der geschäftige Flugbetrieb mit hunderten von Flügen am Tag wird vom Tower des internationalen Flughafens mit abgewickelt. Vom Lake Hood starten Sightseeing-Flüge etwa zum Mount McKinley (Denali), dem mit 6194 Metern höchsten Berg Nordamerikas.

Den kann man mit Glück auch beim Flug zwischen Anchorage und Fairbanks sehen. Die gerade mal 35 000 Einwohner zählende, größte Stadt im Inneren Alaskas ist ein

wichtiger Außenposten für Touren in den arktischen Norden – und selbst vor allem berühmt für ihr Klima, das im Winter schon mal Temperaturen von minus 50°C bietet. Das machten sich Flugzeughersteller schon oft für Kälte-tests zunutze, die Concorde wurde 1975 hier ebenso schon „tiefgefroren“ wie zuletzt die Embraer 170.

Dank seiner noch nördlicheren Lage bietet Fairbanks einen noch günstigeren Stopp auf der Großkreis-Route zwischen Asien und Nordamerika oder Europa. Fast 400 Kilometer lassen sich etwa zwischen Frankfurt und Tokio einsparen, wenn man statt in Anchorage im beschaulicheren Fairbanks landet. Das taten lange Zeit sowohl Air France Cargo und Cargolux als auch Lufthansa Cargo. Bei den Franzosen war 2004 Schluss, bei den Luxemburgern etwas später. Lufthansa Cargo zog sich 2006 zurück.

„Das hat uns arg getroffen, als die stattdessen in Sibirien stoppten“, sagt Flughafenchef Jesse Vanderzanden im Gespräch mit der *FLUG REVUE*. Dafür ist Fairbanks eine wichtige Basis für die Frachtverteilung in die abgelegenen Regionen Alaskas, am Rande des Flughafens stehen Dutzende von alten Kolbenmotor-Frachtfliegern, von der DC-4 und DC-6 bis hin zur C-46, die von Everts Air teilweise ausgeschlachtet werden. Auch hier spielen Wasserflugzeuge eine große Rolle. Beim General-Aviation-Bereich gibt es nicht nur eine unbefestigte Piste, auf der im Winter auch Flugzeuge mit Skikufen starten können, sondern für die Sommermonate auch einen eigenen See als nasse Piste.

Fairbanks hat 2008 insgesamt 940 000 Passagiere abgefertigt, die Millionengrenze konnte Alaskas zweitgrößter Flughafen noch nie knacken und wird es auch 2009 nicht schaffen. Neben dem dichten Anchorage-Flugplan gibt es direkte Flüge auch nach Seattle mit Alaska Airlines sowie saisonal auch nach Minneapolis/St. Paul. Mehr noch als in Anchorage spielt in Fairbanks der Tourismus eine wichtige Rolle. International bietet Condor auch nach hier seit 2003 in der Sommersaison einen wöchentlichen Flug von Frankfurt via Whitehorse/Kanada an. Damit ist Fairbanks die kleinste US-Stadt mit regelmäßigem Interkontinentalverkehr. Seit 2004 kommen auch Japaner in die Stadt, die mit JAL-Charterflügen per Boeing 747-400 direkt aus Tokio-Narita einfliegen – und zwar auch im Winter. Das Nordlicht ist für Japaner die größte Attraktion. „Wir sind mit drei Flügen gestartet, 2008 waren es schon 19“, sagt Vanderzanden. Im Krisenjahr 2009 allerdings kamen die Japaner nicht. Doch der Flughafen hat sich trotzdem herausgeputzt und im Mai 2009 ein für 90 Millionen Dollar errichtetes, sehr stimmiges Terminal mit sechs Gates und einer Kapazität von zwei Millionen Passagieren jährlich eröffnet.

FR

ANDREAS SPAETH

FOTO: SPAETH

