



Sendungsbewusste unter sich

SPÄTSCHICHT Die Globalisierung macht am Flughafen die Nacht zum Tag. Abends kommen die Maschinen mit Paketen aus der ganzen Welt. Bevor Europa erwacht, wird ausgepackt, sortiert und codiert

Von Joachim Budde

An diesem Montagmorgen Ende November läuft es gut für Harald Flommersfeld. Er holt seinen Sohn von der Schule ab, hat den Nachmittag mit der Familie, bringt seinen Jungen ins Bett und fährt zur Arbeit. Für viele seiner Kollegen bei United Parcel Service (UPS) ist der Arbeitstag dann längst zu Ende, sie haben mit ihren braunen Lieferwagen am Morgen Päckchen ausgepackt, am Nachmittag andere abgeholt und zum Flughafen Köln-Bonn gebracht. Während diese Kollegen ihren Feierabend genießen, erwacht Flommersfelds Reich zum Leben, füllen sich die beiden riesigen Hallen rechts und links des Flughafentowers mit dem Summen von 6000 Elektromotoren. In diesen Hallen sortiert der Express- und Paketdienst Sendungen, die aus Europa um die Welt gehen und umgekehrt. In Köln steht eines der drei großen Drehkreuze des Unternehmens. Das wichtigste in Louisville, Kentucky, bedient Nord- und Südamerika, sieben Zeitzonen weiter östlich das Kölner Europa, und weitere acht Zeitzonen nach Osten verteilt das Hub (auf Deutsch „Nabe“) auf den Philippinen Sendungen für Asien.

Von dort kommt die Maschine, die um 18.55 Uhr mit kreischenden Reifen auf der Landebahn aufsetzt. Kurz darauf schiebt sie ihre gespenstisch schimmernde weiße Nase in die Lichtkegel der Laternen auf dem verwaisten Vorfeld.

Wie jede Nacht wird sich die Sortieranlage im Hub mit Tausenden von Paketen füttern lassen, sie zu handlichen Haufen zusammenwerfen und wieder ausspucken. Bis zu der Höchstform aufläuft, vergehen jedoch noch vier Stunden. Kurz vor 23 Uhr hat im Kontrollzentrum die Betriebsamkeit ihren vollen Umfang erreicht. Computerbildschirme beleuchten den Raum. Dutzende Überwachungskameras schicken Bilder aus jedem Winkel der Sortieranlage auf die Monitore, andere zeigen mit grünen, gelben und roten Signalen, wie die Bänder laufen.

Harald Flommersfeld, der Manager des Drehkreuzes, betrachtet die Balken und Diagramme, die zwei Beamer an die Wand projizieren. Schon seit die Anlage am Abend angelaufen ist, zeigen sie ihm, zu welcher Zeit die riesige Maschine in dieser Nacht wie stark ausgelastet sein wird. Alles ist vorausberechnet. Denn jedes Paket wird schon beim Abholen in der zentralen Datenbank erfasst und bekommt einen Aufkleber mit Strichcode – mit dessen Hilfe ist immer bekannt, wo

sich eine Sendung gerade befindet, auch innerhalb der riesigen Sortiermaschine.

Füttern ist Handarbeit. 300 Fahrzeuge – vom Zugverband mit Überseecontainern bis zum Kleintransporter – bringen jede Nacht Tausende Päckchen, Pakete und Dokumentensendungen. Bis zu 500 Kilometer legen die Pakete auf der Straße zurück – von Hamburg, Brüssel oder Amsterdam. Hinzu kommen 38 Flugzeuge, die letzte Maschine landet um ein Uhr mit Containern aus Warschau. Welchen Weg welche Sendung durch das Labyrinth aus 30 Kilometern Förderbändern nimmt, entscheidet derjenige, der es aufs Band legt, nach Größe und Gewicht – klein, normal oder Sperrgut.

Ein kleines Paket mit Bestimmung Philadelphia fährt auf die oberste Ebene auf 19 Meter Höhe, direkt unterm Dach. Dort wird es – Strichcode nach oben – auf eine von Hunderten Gummischalen gelegt, die über die gesamte Länge der Halle im Kreis fahren.

Durch die Gitterroste im Boden steigt so viel Wärme auf, dass die Leute hier oben im T-Shirt arbeiten. Draußen frieren die Pfützen zu. Das Päckchen läuft durch einen roten Lichtbalken, mit dem ein Scanner seinen Strichcode abtastet, der Computer rechnet aus, wie weit es fahren muss, ehe er die Schale kippt, damit die Sendung in den richtigen von Dutzenden Säcken aus steifer milchiger Folie fällt, zu den anderen Päckchen, die ebenfalls für die amerikanische Ostküste bestimmt sind. Ist der Sack voll, schnürt ihn eine Arbeiterin zu, klebt ein Etikett mit Strichcode darauf und legt ihn aufs Förderband nach unten. Auf dem Weg ins Erdgeschoss geht alles automatisch – ein menschenleeres Zwischenreich.

Echte Handarbeit

Von rechts, links, oben, unten kommen die Pakete auf Fließbändern heran, vollautomatisch wechseln sie die Etagen, überall zucken rote Scannerblitze. Walzen und Lager sirren und vermischen sich mit dem Motorenlärm und den unregelmäßigen Schlägen der Kartons zu einem einzigen Rauschen. Der Sack nach Philadelphia gesellt sich zu den Paketen mittlerer Größe, fährt wieder auf hölzernen Kippschalen im Kreis. Schließlich fällt der Sack in einen großen, cremefarbenen lackierten Blechtrichter, aus dem er über eine Rutsche auf den Packtisch von Marius Ratajski gleitet. Bei ihm treffen sich wieder die Pakete aller Größen. Die Irregulären genannten sperrigen schweren Sendungen für die Ostküste sind im Erdgeschoss geblieben und einzeln in Transportschalen zu ihm gefahren.

Packen ist wieder Handarbeit. Die Container sehen mit ihrer gebogenen Rückwand aus wie zu groß geratene Strandkörbe aus Aluminiumblech und Plexiglas. Sie passen optimal in den Laderaum des Flugzeugs. Durch die zerkratzten Scheiben schimmert das Braun von Päckchen und Paketen. Ein letztes Mal scannt Ratajski das Etikett und lässt sich vom Rechner bestätigen, dass der Sack auf dem richtigen Weg ist, ehe er ihn in den Container hievt.

Ab 23 Uhr verarbeitet die Anlage 1800 Sendungen in der Minute. Die Pakete sind gerade mal zwischen 15 und 40 Minuten auf den Fließbändern und Kippschalen unterwegs. Die Riesenmaschine sortiert so schnell, dass die meisten Mitarbeiter nach dreieinhalb bis vier Stunden wieder nach Hause fahren. Lediglich ein paar Mechaniker, die Defekte beheben, und die Personalabteilung arbeiten tagsüber. Ratajski, Flommersfeld und die übrigen gut 1000 Mitarbeiter, die hier der Maschine zuarbeiten, haben ihren Lebensrhythmus um acht Stunden verschoben, um die Anforderungen eines Unternehmens zu erfüllen, das auf der ganzen Welt nachmittags Pakete abholt, nachts sortiert und morgens ausliefert – Schichtwechsel global. Als Nächste sortieren die Kollegen in Louisville, dann sind die auf den Philippinen an der Reihe. Marius Ratajski hat sich an den Takt der globalen Nachtschicht gewöhnt. Das fällt ihm umso leichter, als nur ein paar Packstücke von ihm entfernt seine Frau Pakete in Container lädt.

Kurz vor zwei. Marius Ratajski hat noch fünf Minuten, dann muss sein Container fertig sein, doch noch immer rutschen letzte Pakete den Schneckenweg herab. Fertig, den Container schließen, dann ziehen ihn Arbeiter zur Verladerrampe. Nicht die Container haben Räder – der Boden der Halle ist mit drehbar gelagerten Rollen versehen, als wären lauter Einkaufswagen auf dem Kopf in den Estrich eingelassen. Auch der Anhänger ist mit solchen Rollen ausgestattet; jeweils zwei davon zieht die weiße Zugmaschine hinaus aufs Vorfeld.

Auf der Fahrbahn direkt an der Halle ist jeder Stellplatz mit einem Jet belegt. Überall warten Container in kleinen Grüppchen auf die Verladung. Eine Kreuzung aus Lkw und Feuerlöschfahrzeug umkreist die Flugzeuge. Von der Gondel aus, die ein Kranarm über das Fahrerhaus hebt, wird mit Hochdruck ein 90 Grad heißes Gemisch aus Glykol und Wasser auf Rumpf und Tragflächen gesprüht; es hält bis zum Start das Eis von den Flügeln fern. Die Spritze schwängert die Luft mit süßlichen Nebelschwaden.

Hendrik Olinski wartet ungeduldig. Er hat den Kragen seiner signalgelben Arbeitsjacke hochgeklappt, eine blaue Mütze wärmt seinen Kopf. Die Boeing 767 nach Philadelphia ist fertig beladen, lediglich der Platz direkt hinter der Ladeklappe ist noch leer. Hilfsturbinen kreischen, in ein paar Minuten soll die Maschine abheben. Die Startzeiten der Flugzeuge sind so berechnet, dass die Ladung am Ziel noch sortiert und rechtzeitig zugestellt werden kann. Darum hebt das erste Flugzeug Richtung Staaten schon um 21 Uhr ab. Es landet kurz vor Mitternacht Ortszeit in Louisville, Kentucky, sodass die Sendungen noch am nächsten Tag jeden Ort in den Vereinigten Staaten, Kanada und Mexiko erreichen. Auf der wichtigs-

ten Verbindung nach Asien fliegt seit Ende November das größte Frachtflugzeug der Welt. Eine Boeing 747 pendelt zwischen Köln und dem Clarke-Hub. Sie ersetzt eine kleinere Maschine, die das Frachtaufkommen nicht mehr bewältigen konnte. Um vier Uhr startet die Boeing und ist kurz vor Mitternacht auf den Philippinen.

Anlage im Tiefschlaf

Olinskis 767 muss starten. Er ist mit dafür verantwortlich, dass das Flugzeug rechtzeitig und korrekt beladen ist. Das Blatt auf seinem Klemmbrett zeigt ihm zwar, wie sich der Computer die ideale Verteilung der Container vorstellt: Eigentlich hätte der fehlende Container hinten rechts ins Flugzeug gehört, doch die Zeit wurde knapp. Der 23-Jährige hat per Funk den Kollegen drinnen vor dem Rechner vorgeschlagen, stattdessen den ähnlich schweren Container vorne links einzuladen und so den Zeitplan zu retten. Während seine Kollegen den letzten Container ins Flugzeug hieven, springt Olinski die Treppe zum Cockpit hinauf. Die Piloten prüfen die Verteilung der Ladung, die Maschine kann starten. Olinskis Team zieht zum nächsten Flieger weiter.

Wenn der letzte Frachtflieger abhebt, ist das Vorfeld rund um die Hallen wieder leer, lediglich zwei Ersatzflugzeuge warten darauf, einzuspringen. Und auch die Sortieranlage fällt wieder in Tiefschlaf. Der Student nimmt den Shuttlebus zum Parkplatz, schlittert über vereiste Pfützen zu seinem Wagen und kehrt über die leere Autobahn nach Hause zurück. Freie Fahrt – das Privileg der Nachtarbeiter. Zu Hause trifft er seine Freundin, die von der Nachtschicht im Krankenhaus heimkehrt. Wenn sie zu Bett gegangen sind, werden Olinskis Kollegen ihre braunen Autos mit Paketen aus Hamburg, New York und Schanghai beladen, um sie in die erwachende Welt hinauszufahren.

Diebische Datenfreude

DUNKELZIFFER Sicherheitshalber ist sie immer hoch, denn ganz Genaues wissen auch die Statistiker nicht

Von Silke Linneweber

Glaubt man der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS), werden in Deutschland jedes Jahr mehr als 300 000 Fahrräder und etwa 40 000 Kraftwagen gestohlen oder, im Fall einer sogenannten Gebrauchsentwendung, für eine Spritztour illegal ausgeliehen. Demnach kommen auf ein abhandengekommenes Auto also fast acht verschwundene Drahtesel.

Tatsächlich dürften es jedoch weit mehr sein. Wie viele Fahrradschlösser hierzulande tatsächlich pro Jahr geknackt werden, weiß niemand. Die Dunkelziffer ist – wie immer – hoch. „Schätzungen reichen bis zum Fünffachen der registrierten Diebstahlfälle“, heißt es in einem Positionspapier von Radfahr-Lobbyisten, Versicherungswirtschaft und Kriminalisten zur „Prävention des Fahrraddiebstahls“ aus dem Jahr 2006. Würde das stimmen, kämen auf einen Autodiebstahl nicht acht, sondern 40 Radel-Entwendungen. Ob das stimmt? Wer weiß.

Seine erste Verwendung fand der Begriff Dunkelziffer in der Kriminalstatistik, wo er das Verhältnis zwischen ausgewiesenen und begangenen Straftaten bezeichnet. Längst hat er sich auch in anderen Disziplinen durchgesetzt. In der Medizin bezeichnet er die Relation von diagnostizierten zu tatsächlichen Fällen. Armutsforscher verwenden ihn, wenn sie darauf hinweisen wollen, dass die vorhandenen Fakten das Ausmaß eines Problems beschönigen.

Im Englischen heißt die Dunkelziffer „Dark Number“, also Dunkelzahl. Dass im Deutschen trotzdem von einer Ziffer gesprochen wird, also einem Begriff, der sich auf das geschriebene Zeichen bezieht, liegt an einem Übersetzungsfehler. Anno 1908 verfasste der

japanische Staatsanwalt Shigema Oba eine Dissertation, für die er aus dem Englischen ins Deutsche übersetzen musste. Dabei machte er aus der „Number“, der Zahl, eine Ziffer.

Der irreführende Begriff hat sich bis heute gehalten, vor allem in der Öffentlichkeit. Fachleute sprechen lieber vom Dunkelfeld, um deutlich zu machen, dass sich das Unbekannte eben nicht genau bestimmen lässt. Wer es trotzdem komplett ausleuchten wollte, müsste einen hohen Preis zahlen. Das Dunkelfeld verschwände nur dann, wenn das menschliche Verhalten völlig transparent wäre. Und das ist es, zum Glück, nicht.

Systematisch haben Wissenschaftler erst Mitte des 20. Jahrhunderts begonnen, Licht ins Dunkel der statistisch nicht erfassten Kriminalität zu bringen. Davor begnügten sie sich mit Schätzungen auf Grundlage von persönlichen Erfahrungen. Entsprechend weit klafften die Ergebnisse auseinander. So wurde die Dunkelzifferkorrelation bei Abtreibungen zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts äußerst unterschiedlich angegeben. Damals verfolgte die Behörden den Schwangerschaftsabbruch als Straftat, das Verhältnis zwischen bekannten und nicht bekannten Fällen lag mal bei 1:1000, mal bei 1:300 oder bei 1:100. Heute sucht die Wissenschaft vor allem in Befragungen Erleuchtung. Dass die Betroffenen immer die Wahrheit sagen, darf bezweifelt werden. So bleibt das sichere Wissen schwammig.

Als Faustregel gilt: Je weniger die Polizei kontrollieren kann und je seltener die Opfer, sei es aus Angst oder weil sie keinen Sinn darin sehen, Anzeige erstatten, desto höher ist die Dunkelziffer. Und: Zwischen einzelnen Arten von Delikten bestehen große Unterschiede. Geringe Verstöße wie Taschendiebstahl bleiben häufiger unentdeckt als schwere Straftaten wie Mord, hat der Kriminologe Hans-Dieter Schwandt herausgefunden. Und weiter: Verstöße von Jugendlichen werden oft unter den Teppich gekehrt. Außerdem sind Frauen zwar seltener kriminell als Männer, doch so unschuldig, wie die PKS es darstellt, sind sie nicht. Tatsächlich kommen auf eine Dame die mit dem Gesetz in Konflikt steht, nur zwei Herren mit ähnlichen Problemen. Nicht drei, wie es aus der PKS zu schließen ist. Ein Vorurteil kann der Dunkelfeldforscher jedoch bestätigen: In der Stadt wird tatsächlich öfter geraubt und gemordet als auf dem Land.

Bei einigen Phänomenen tendiert die Dunkelziffer aller Wahrscheinlichkeit nach gegen null oder fällt zumindest sehr niedrig aus. Beispiel Autodiebstahl: Experten gehen davon aus, dass die Zahlen der Kriminalstatistik hier, anders als beim Fahrradklau, die Realität annähernd widerspiegeln. Die Betroffenen haben nämlich einen starken Anreiz, den Verlust ihres Blechgefährts zu melden. Denn wer von seiner Versicherung eine Entschädigung erhalten will, muss nachweisen, dass er den Diebstahl bei der Polizei angezeigt hat. Und da eine Kfz-Kaskoversicherung hierzulande Standard ist, dürfte kaum ein Kfz-Diebstahl den Statistikern verborgen bleiben.

Helle Nacht

Weich küsst die Zweige
der weiße Mond.
Ein Flüstern wohnt
im Laub, als neige,
als schweige sich der Hain zur Ruh:
Geliebte du –
Der Weiher ruht, und
die Weide schimmert.
Ihr Schatten flimmert
in seiner Flut, und
der Wind weint in den Bäumen:
wir träumen – träumen –
Die Weiten leuchten
Beruhigung.
Die Niederung
hebt bleich den feuchten
Schleier hin zum Himmelssaum:
o hin – o Traum –

Richard Dehmel (1863–1920)

