

Ground Handling aktuell

Besser: Aufpassen!

Es kommt nicht häufig vor, dass ein Bus mit „Fraport“-Logo auf dem Vorfeld des Münchner Flughafens parkt. Den Initiatoren der „Aktion Schadensprävention“ der FMG, der Fraport, der Lufthansa und der Lufthansa CityLine war allerdings wichtig, mit dem antiquierten Gefährt der Kollegen aus Frankfurt auf eine mobile Ausstellung aufmerksam zu machen.

Der Ausstellungsraum hinter dem Fahrersitz des weiß-blauen Busses ist nicht groß. Entsprechend übersichtlich ist auch die Anzahl der Ausstellungsstücke. Es braucht allerdings nicht viele beschädigte Originalteile, damit deutlich wird: Kleine Ursachen haben in der Regel eine große Wirkung. Eine winzige Delle im Rumpf kostet schnell mal eine Million Euro. Häufig sind solche „Blechschäden“ das Resultat kleiner Unachtsamkeiten, wie Marco Kobusch, Ground

Handling-Beauftragter bei Lufthansa CityLine, erklärt. „Die Schadensstatistik zeigt unter anderem, dass immer wieder Dellen und Kratzer an der linken Triebwerksverkleidung der CRJ700- und CRJ900-Flotte auftreten. Das passiert, wenn eine Kiste oder ein Koffer stehend aufs Band gestellt werden und das Flugzeug sich durch die Zuladung gesenkt hat“, so Kobusch. Mit der Aktion Schadensprävention versuche man jetzt, die Mitarbeiter für solche konkreten Fälle zu sensibilisieren.

Frank Gebuzi, Leiter Passagierabfertigung (GHP), lobte das große Engagement, mit der der GH-Mitarbeiter ihren Job verrichten. Folglich gehe es auch nicht darum, nun mit erhobenem Zeigefinger an die Belegschaft heranzutreten. Ziel der Aktion sei es, auf bestimmte Anzeichen hinzuweisen.

Einer der ersten Besucher im Infomobil war Dr. Michael Kerkloh. Der Flughafenchef war während seiner Zeit am Frankfurter Flughafen unter anderem für „Ramp Safety“ zuständig. Er weiß daher nur zu gut, dass es oft eng hergeht, dass es unübersichtlich wird, wenn große Container und Maschinen

die Sicht versperren: „Umso wichtiger ist es, eine Sicherheitskultur im Unternehmen zu etablieren“, sagte Kerkloh.

Die Ausstellung richtete sich an Mitarbeiter der Bereiche Catering, Cleaning, Einteilung und Tanken sowie an Flugzeugschlepper, Bodenabfertiger und Techniker. – cob –

Nachgefragt

Was halten die FMG-Mitarbeiter von der Ausstellung? Der FR hat sich vor Ort umgehört.



Zafer Darici (GHA): Die Aktion ist auf jeden Fall eine sinnvolle Sache. Dass die Beschädigung von so kleinen Teilen schnell einen derart hohen Schaden verursachen kann, kriegt man sonst ja nicht unbedingt mit. Und das ist wirklich wichtig zu wissen!



Yilmaz Atakaya (GHA): Mir war klar, was für Schäden auf dem Vorfeld anrichten können. Zum Glück ist bei mir in den neun Jahren hier nie etwas passiert. Aber man beobachtet natürlich Unfälle und ich finde es sehr wichtig, auf das Thema aufmerksam zu machen.



Michael Winkler (mucground): Auch wenn ich durch die Aushänge am Flughafen schon grundlegend über die Thematik Bescheid weiß, bin ich aus Neugier mal hergekommen. Die Veranstaltung ist wirklich eine tolle Sache: Man erfährt kurz und knapp, wie Unfälle genau passieren und wie teuer sie werden können.



Gerhard Nodes (GHA): Mir gefällt die Ausstellung sehr gut! Auch der Zeitpunkt stimmt: Die Mitarbeiter werden vor den Wintermonaten darauf aufmerksam gemacht, was alles passieren kann. Jeder kann sich ein Bild machen, wie viel Verantwortung er trägt.

Text: – ao –
(Fotos: Alex Tino Friedel)



Politiker treffen Gewerkschaftsvertreter (von links): Dr. Florian Herrmann, BR Andreas Reimer, Martin Güll, DGB-Chef Fritz Schösser, Dr. Christian Magerl, Betriebsratsvorsitzender Willy Grassl, BR Sepp Lerch und Johann Bauer (CSW).

Einblicke in den BVD

Politikprominenz informiert sich über Bodenverkehrsdienste: Auf Einladung der Betriebsräte Willy Grassl, Sepp Lerch, Josef Wolf und Andreas Reimer trafen sich hochrangige Politiker und Gewerkschaftsvertreter im Schulungszentrum der FMG. DGB-Chef Fritz Schösser sagte: „Das Thema Qualifikation im Bodenverkehrsdienst

ist absolut wichtig, man muss die Anliegen der Initiative jetzt auf eine nationale und internationale Ebene bringen.“ Anwesend waren auch die Landtagsabgeordneten Dr. Florian Herrmann, Martin Güll und Dr. Christian Magerl.

Alle Teilnehmer versicherten nach der Veranstaltung, das Anliegen der Initiative in Zukunft zu unterstützen. – cob –

Sehenswert!

Ein absolut sehenswerter Film und eine informative Homepage sollen das Berufsbild „Flugzeugabfertiger“ per Mausclick ins rechte Licht rücken: Mit einer Info-Kampagne möchte die Initiative „Flight Safety“ Politiker, Pas-

sagiere, Airlines und Verbände für das Thema „Sicherheit im Bereich Bodenabfertigung“ sensibilisieren. Zu sehen im Internet unter:

www.flightsafetyworld.eu
(voraussichtlich ab Anfang Dezember).



Was passiert, wenn es auf dem Vorfeld kracht? Das erklärte (von links) Michael Teubner (GHK) SG Dr. Michael Kerkloh und Joachim Kressel, Lufthansa-Manager, ganz genau. (Foto:ATF)

Von Dr. Michael Kerkloh



Mit zuletzt 34 Millionen Flugpassagieren und 430 000 Starts und Landungen zählt der Flughafen München zu den großen europäischen Luftverkehrsdrehkreuzen. Zur erfolgreichen Abwicklung des drastisch gestiegenen Verkehrsaufkommens tragen die Flugzeugabfertiger maßgeblich bei.

Die FMG, die den Großteil des Abfertigungsgeschäftes selber abwickelt, kann sich auf ihre kompetenten und gut qualifizierten Mitarbeiter im Bodenverkehrsdienst jederzeit verlassen. Wir werden auch künftig an den hohen Qualitätsstandards in der

Flugzeugabfertigung festhalten, um Security und Safety auf dem Vorfeld gewährleisten zu können. Im Interesse der Sicherheit von Passagieren und Crews sollten diese Standards allerdings verbindlich für alle Dienstleister im Ground Handling auf Flughäfen innerhalb der Europäischen Union eingeführt werden. Andernfalls werden die Unternehmen belohnt, die bei der Qualifikation ihrer Mitarbeiter sparen, um auf diese Weise Kosten und Wettbewerbsvorteile gegenüber den verantwortungsvoll agierenden Bodenverkehrsdiensten zu erzielen. Im Interesse unserer Passagiere plädieren wir deshalb für EU-einheitliche Qualifikations- und Abfertigungsstandards für Flugzeugabfertiger.

EFM mit Schweden-Power



(siehe Foto) haben jeweils 102 PS unter der Haube und sind für Pushbacks und Schleppvorgänge von Bombardier CRJ200 bis Airbus A321 zugelassen.

Die EFM gibt regelmäßig ältere Schleppfahrzeuge ab und ersetzt sie durch neue Modelle. So bleibt der Fuhrpark technisch auf dem neuesten Stand. Zuletzt entschied sich die EFM erstmals für Schleppfahrzeuge von Kalmar. Die drei TBL 50 erwiesen sich als ideale Nachfolger der AM 110, von denen sich die EFM nun trennt. Bettina Siegmund

Alter Schwede? Von wegen! Bei der EFM (Gesellschaft für Enteisung und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH) sind seit kurzem drei Schleppfahrzeuge des schwedischen Herstellers Kalmar im Einsatz. Die stangenlosen Flugzeugschlepper vom Typ TBL 50

Pünktlich und präzise

Bodenabfertigung spielt wichtige Rolle im Luftverkehr

So viel Einigkeit war selten: FMG-Geschäftsführer Dr. Michael Kerkloh, Vertreter sämtlicher Fraktionen im Betriebsrat, Gewerkschaften wie ver.di, GdD sowie der DGB und nicht zuletzt auch Politiker aller Parteien stellen sich hinter die Forderungen der Initiative „Flight Safety“. Ziel ist es, innerhalb der EU einheitliche Standards bei Bodenverkehrsdiensten zu entwickeln. Darüber hinaus soll eine spezielle Ausbildung gewährleistet sein, was eigentlich selbstverständlich sein sollte: Nur Profis dürfen an Flugzeugen ran.

Was bei den Abfertigern der deutschen Flughafenbetreiber funktioniert, läuft anderswo nicht immer so reibungslos. „Mangelnde Qualifikation kann nicht nur zu Verspätungen, sondern auch zu ernstesten Risiken führen“, erklärt Willy Grassl, Betriebsratsvorsitzender der FMG. Damit nicht genug: Jetzt droht nach Ansicht von Grassl der von EU-Seite geforderte Wettbewerb unter BVD-Anbietern die hohen Standards in Deutschland.

Pünktlichkeit, Präzision und Verantwortungsgedanke waren immer die Schlüsselfaktoren des Geschäfts. Das war nicht billig, hat aber funktioniert. Der Kampf um Marktanteile werde

Wettbewerb bedroht Qualität

momentan fast ausschließlich über die Preise ausgetragen, stellt Grassl fest. Die Folgen für gut ausgebildete Flughafen-BVDs sind dramatisch: Steigende Produktivität und Lohn- einbußen könnten nicht verhindern, dass die bewährten Abfertiger tiefrote Zahlen schreiben. Der Preisdruck in der Luftfahrtbranche hat längst auch die Zulieferer erreicht. Und dazu gehören auch die Bodenabfertiger, obwohl deren Anteil an den Betriebskosten der Airlines nur fünf bis sieben Prozent beträgt.

Täglich tollt auf dem Vorfeld ein Kampf gegen die Zeit. Nicht alles ist Handarbeit: organisieren, dokumentieren, koordinieren und kontrollieren – der Job von Disponenten, Ramp Agenten

und Loadern ist anstrengend und anspruchsvoll. Die meisten Passagiere bemerken von dem emsigen Treiben am Boden gar nichts, solange alles reibungslos funktioniert. „Viele Entscheidungsträger haben von diesem Beruf eine Vorstellung, die vielleicht vor 50 Jahren zutreffend war“, sagt Grassl. Heute tragen die Mitarbeiter auf den Vorfeldern der europäischen Flughäfen eine Menge Verantwortung: „Sie müssen komplizierte Vorschriften kennen, technisch versiert und extrem zuverlässig sein“, untermauert Grassl seine Forderung nach einheitlichen Standards. Am Flughafen München haben rund 700 Mitarbeiter im Ladedienst eine Ausbildung bei der IHK durchlaufen, 1500 Abfertiger werden in einem eigenen Schulungszentrum laufend qualifiziert. Für die Mitstreiter der „Flight Safety“-Initiative ist der Münchner Standard beispielhaft.

Darüber hinaus haben die Forderungen von „Flight

Safety“ auch eine sozialpolitische Dimension: „Wenn es uns nicht gelingt, diese Mindeststandards umzusetzen, wird der Druck auf die Löhne immer stärker“, sagt Grassl. In einem nächsten Schritt möchte die Initiative daher auf Politiker in Bundestag und EU-Parlament zugehen. Der BR-Vorsitzende sieht es als Teilerfolg, dass die Qualifikation der Bodenverkehrsdienste im Flughafenkonzept der Bundesregierung und der EU bereits thematisiert ist.

Nicht zuletzt stößt „Flight Safety“ auch bei den Fluggesellschaften auf offene Ohren.

Hochqualifizierter BVD

Hochqualifizierte Bodenabfertiger gewährleisten schließlich stabile Abläufe. Und die Kosten sind zumindest an deutschen Flughäfen überschaubar. Grassl: „Etwa zehn Cent pro Passagier würden nach unseren Berechnungen die Qualifikationsstandards der IHK kosten.“ – cob –

Was aufs Dach ...

Weitgehend unbemerkt wird seit August in der Cate- ringzone des Flughafens das Dach des LSG-Gebäudes saniert. Die Dachabdichtung des Flachdaches stammt noch aus der Neubauphase des Flughafens und hielt den intensiven Witterungs- und Umwelteinflüssen nicht Stand.

Da die Restlebensdauer der Abdichtungsfolie erreicht war und das Risiko des vollständigen Versagens der Dichtungsebene zu groß wurde, entschied sich der Geschäftsbereich Immobilienmanagement und -entwicklung (IM) für die Sanierung des circa 15 000 Quadratmeter großen Flachdaches. Im Oktober 2007 wurde der Start-



Seit August wird das rund 15 000 Quadratmeter große Flachdach des LSG-Gebäudes restauriert. (Foto:TEP)

schuss für Planung und Bau- durchführung unter Federführung der Fachabteilung Planung und Bau (TEP) gegeben.

Geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen, beeinflusst die Sanierungsplanung maßgeblich. So wird beim neuen Dachaufbau z.B. eine bessere Wärmedämmung eingebaut. Die Maßnahme sollte, sofern es die Witterungsverhältnisse zulassen, bis Ende Februar 2009 abgeschlossen sein. Sabine Eichleitner