

Alexandra Foghammar Text | Claus Felix Fotos

Den Abflug machen

Fünf zum Fünfzigsten:
Beschäftigte am Airport Nürnberg

Seinen 50. Geburtstag hat der Airport Nürnberg, Deutschlands neuntgrößter Flughafen und immer wieder von der Zeitschrift „Business Traveller“ zum „besten deutschen Regionalflughafen“ gekürt, Anfang April gefeiert. „Nürnberg Heute“ gratuliert mit Blicken hinter die Kulissen.

„Good morning, Hapag Lloyd 312 requests start-up.“ „Hapag Lloyd 312, start-up approved. Cleared to Palma de Mallorca. Dinkelsbühl niner kilo departure route squawk 6653.“ Wenn der Pilot der Hapag Lloyd-Maschine nach seiner Bitte um Anlasserlaubnis von Peter Dorn die Freigabe zum Zielflughafen erhalten und den durchgegebenen Zahlencode in seinen Transponder (Sende- und Empfangsgerät) eingetippt hat, ist das Flugzeug auf seinem Weg auf die Baleareninsel radartechnisch identifizierbar. Der Fluglotse, der von der gläsernen Kanzel des 47 Meter hohen Towers die Start- und Landebahn, Roll- und Vorfeld sowie den unmittelbaren Luftraum über dem Flughafen im Blick hat, erteilt dem Ferienflieger die Genehmigung zum Anlassen der Turbinen.

Peter Dorn ist zuständig für die Roll-Kontrolle („Ground Control“) und damit Ansprechpartner des Piloten, solange der sich auf dem Weg vom Vorfeld zur Startbahn beziehungsweise von der Landebahn zur Parkposition befindet. Die Genehmigung zum Starten auf der Bahn selbst gibt der zweite Towerlotse, der das Flugzeug an die Kollegen der Bezirks-

kontrolle in München übergibt, sobald es eine Höhe von 3 000 Metern erreicht hat. Wer Nürnberg an- oder von hier abfliegt, hat immer mit zwei der 16 Fluglotsinnen und Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung (DFS) zu tun, die sich im Wechselschichtdienst um einen sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehr kümmern.

Ein Job, der eine hohe Belastungsfähigkeit und ein ausgeprägtes Konzentrationsvermögen über längere Zeiträume erfordert – „und das auch noch kurz vor Dienstschluss“, stellt Peter Dorn klar. Kein Wunder, dass der Ton in dem 1999 in Betrieb genommenen neuen Tower des Nürnberger Flughafens manchmal etwas rau ist. „Zum groß Rumdiskutieren haben wir keine Zeit“, bestätigt der 40-Jährige, der nach dreijähriger Ausbildung und einem knappen Jahr „On-the-job-training“, dem Arbeiten unter Aufsicht, seit Herbst 1989 als Towerlotse in Nürnberg tätig ist. Die verschiedenen Monitore an seinem Arbeitsplatz, auf denen Radarbild, Wetterinformationen, Funkfrequenzen und alle Flugbewegungen des Tages zu sehen sind, verbildlichen die Anforderungen des Berufs. Für



die Beschäftigten endet die aktive Arbeitsphase denn auch, bevor der körperliche Abbau spürbar wird: „Mit 55 ist Schluss“, aber daran denkt Peter Dorn, der den stundenlangen Dauereinsatz mit viel Kaffee übersteht, noch lange nicht.

Staffeln beim Starten

Wie groß der Andrang von lande- und startwilligen Flugzeugen auch ist, Peter Dorn und seine Kollegen sorgen bei der Staffelung der Maschinen für ausreichende Sicherheitsabstände in horizontaler wie vertikaler Hinsicht. Flugzeuge, die rein mit Instrumenten navigieren, müssen beim Starten oder Landen einen Mindestabstand von drei Seemeilen (rund 5,5 Kilometer) zum „Vordermann“ haben und dürfen auf der Strecke die Höhendifferenz zu anderen Maschinen von 1 000 Fuß (etwa 300 Meter) nie unterschreiten.

Seltene Flugzeugtypen sehen die Lotsen übrigens genauso gerne wie das Publikum auf der Aussichtsterrasse des Flughafens. „Wenn bei uns eine große Antonov 124 landet“, schwärmt Peter Dorn von einem

der weltgrößten Frachtflugzeuge, „oder im Sommer die von der Lufthansa restaurierte JU 52 aus den Dreißiger Jahren Rundflüge anbietet – das ist schon schön!“

Rund 72 000 Flugbewegungen zählte der internationale Airport Nürnberg im vergangenen Jahr. 1955, als der Flughafen am 6. April inmitten der Knoblauchsländer Ackerlandschaft eröffnet wurde, ging es mit etwas über 3 800 Starts und Landungen noch recht beschaulich zu. Nach Vorläufern in Fürth-Atzenhof, wo der ehemalige Militärflughafen von 1919 bis 1933 für die zivile Luftfahrt genutzt wurde, und am Marienberg, der zwischen 1939 und 1943 angefliegen wurde, war man nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg ab 1950 für einige Jahre auf ein Firmengelände in Fürth ausgewichen. Der neue Flughafen bei Kraftshof verfügte bei der Inbetriebnahme über eine 1 900 Meter lange Start- und Landebahn. Heute erstreckt sich die Bahn über eine Länge von 2 700 Metern, ist 45 Meter breit und bietet damit allen gängigen Flugzeugtypen ausreichend Platz zum Starten und Landen.

Peter Dorn überblickt vom Tower aus das gesamte Flughafenareal.



Thomas Niepel sorgt auf dem „Taxiway“ für den sicheren Verkehrsbetrieb.

Für den sicheren Betriebsablauf auf der Start- und Landebahn („Runway“), den Zubringerwegen („Taxiways“) sowie auf den Vorfeldern ist im Wechselschichtdienst Thomas Niepel mit seinen Kollegen zuständig. Der Verkehrsleiter vom Dienst hat seine Leidenschaft für die Fliegerei früh entwickelt. Aufgewachsen im Stadtteil Ziegelstein, quasi in der Einflugschneise des Nürnberger Flughafens, zog es ihn als Bub häufig zum „Feldherrnhügel“ am östlichen Ende der Start- und Landebahn. Sein Berufswunsch Pilot hat sich jedoch nicht erfüllt. „Gelernt habe ich was Ordentliches“, lacht der 41-Jährige, der als ausgebildeter Bankkaufmann zunächst für die Lufthansa

arbeitete und 1993 zur Verkehrsüberwachung des Flughafens wechselte. Seinen Traum vom Fliegen hat sich Thomas Niepel dann doch noch verwirklicht: Er erwarb die Privatpilotenlizenz und geht ab und zu mit einem einmotorigem Kleinflugzeug in die Luft.

Reibungsloser Ablauf garantiert

Zu den Hauptaufgaben der 13 im ehemaligen Tower untergebrachten „Ramp Control“-Mitarbeiter gehört es, den Flughafen rund um die Uhr anfliegbar zu halten. Im Winter sind die Schneeräumung und die Flugzeugenteisung zu koordinieren. Den jeweils in Zweiertteams diensthabenden Kollegen obliegt auch die Luftaufsicht, in Notfällen sind sie Bindeglied zwischen den beteiligten Institutionen. Zum täglichen Geschäft gehört es, die gelandeten Flugzeuge je nach den typspezifischen Erfordernissen auf die vorhandenen Parkpositionen zu verteilen. „Nicht alle Flugzeuge passen von der Größe her an die Fluggastbrücken“, erläutert Thomas Niepel ein Kriterium der Parkplatzwahl. Berücksichtigt werden auch die Anforderungen der Fluggesellschaften. Wenn die Bodenzeit nur knapp 30 Minuten beträgt, ist den Luftlinien der Aus- und Einstieg über zwei Treppen auf dem Vorfeld lieber, als die Fluggäste durch den Engpass eines „Fingers“ zu schleusen. „Unsere Kunden sind die Luftverkehrsgesellschaften, und denen garantieren wir einen reibungslosen Ablauf“, betont Niepel. Air Berlin ist mit jährlich 1,5 Millionen Fluggästen die größte in Nürnberg vertretene Airline, knapp halb so stark folgt Lufthansa, dann Hapag Lloyd.

Fix muss es auch gehen, wenn kurzfristig andere Flugzeugtypen kommen, als vorher angekündigt wurden, oder überraschende Ausweichlandungen, etwa wegen schlechten Wetters auf anderen Flughäfen, zu bewältigen sind. Weil sich die Verkehrsleitung auch auf die Passagierführung im Terminal erstreckt, hat Niepel einen kurzen Draht zur Grenzpolizei. Sie wird über die Notwendigkeit einer Passkontrolle informiert, wenn abweichend vom regulären Flugplan eine Maschine aus einer „unsicheren“ außereuropäischen Destination angekündigt wird. „Schengen oder Nicht-Schengen“ heißt das Raster, durch das aus dem Ausland ankommende Fluggäste gesiebt werden.

Schier grenzenlos ist der Reichtum, den Peter Ranzinger ab und zu zu sehen bekommt. „Wenn die Scheichs zur Waffenmesse einfliegen“, schmunzelt der geprüfte Flugzeugabfertiger, „oder ein Autohersteller seine umsatzstärksten Händler zu einem Trip einlädt, kann man schon mal einen Blick in das Innere der privaten Luxus-Flieger werfen.“ Arbeit machen ihm die dicken Velourteppiche, riesigen Ledersofas und vergoldeten Wasserhähne nicht: „So eine Maschine wird nicht dreckig“, scherzt der 48-Jährige. Vor fünf Jahren sattelte der gelernte Kfz-Elektriker von Pkws auf Passagierflugzeuge um und ist seither im Schichtdienst für den Kabinen-Service der Flugzeuge zuständig, in denen auch Otto Normalverbraucher unterwegs ist.

Sauber in 20 Minuten

An den gelandeten Flieger fährt Ranzinger die Treppen heran und kümmert sich um das Auffüllen von Frisch- und das Entsorgen von Abwasser. Sind die Fluggäste von Bord, beseitigen Peter Ranzinger und seine – fast ausschließlich männlichen – Kollegen die in der Kabine hinterlassenen Spuren der Passagiere. Beim Auffüllen der Materialien in den Sitztaschen wundert sich Ranzinger immer wieder, was die Leute so alles liegen lassen und er dann dem „Lost & Found“-Büro im Flughafen übergibt: „Reisepässe, Tickets, Handys, Kameras... Manchmal suchen wir auch nach dem Lieblingst Teddy eines Kindes“, erzählt Ranzinger, der selbst leidenschaftlich gerne fliegt und dies am liebsten auf die kanarische Insel Fuerteventura. Während bei der Nachtstopp-Reinigung etwa einer Boeing 737-800 mit 186 Plätzen mindestens sechs Kräfte eine Stunde lang beschäftigt sind, müssen beim „Transit-Cleaning“ eines zwischengeländeten Flugzeugs 15 bis 20 Minuten reichen.

Zwanzig festangestellte Mitarbeiter gehören zum „Cabin Service“, in der Hochsaison der Reisezeit kommen noch an die 30 über Zeitarbeitsfirmen vermittelte Kräfte hinzu. Insgesamt beschäftigt der Konzern Flughafen Nürnberg GmbH, an dem die Stadt Nürnberg und der Freistaat Bayern zu je 50 Prozent beteiligt sind, über 850 Menschen. Darin eingeschlossen sind die Beschäftigten der Töchter AirPart GmbH, zuständig für die Bodenabfertigungsdienste,



und Flughafen Nürnberg Service GmbH, die die Parkhäuser und -flächen sowie die Ladengeschäfte betreibt. Zusammen erwirtschafteten sie 2004 einen Umsatz in Höhe von über 82 Millionen Euro. Zählt man alle anderen Arbeitnehmer am Standort hinzu, wie die Angestellten der Reisebüros, Autovermietungen, Restaurants und die Beamten bei Polizei, Luftamt, Zoll, finden 3 960 Personen ihr Einkommen am Flughafen. Nach einer allgemein für Flughäfen angewendeten Faustregel entspricht das Dreifache dieser Zahl der Summe der Arbeitsplätze in der Region, die wirtschaftlich vom Airport abhängen.

Peter Ranzinger vom „Cabin Service“ kümmert sich im Jet um saubere Sitze für die Fluggäste.



Susanne Lang ist zuständig für den Bereich „Check-in & Boarding“ in den Abflughallen.

Tochter eines Fluglotsen ist Susanne Lang, die Leiterin der Passagierabfertigung, oder, wie es in schönstem Flieger-Englisch heißt, der „Manager Passenger Services“. „Von Kindesbeinen an hatte ich einen Bezug zum Flughafen“, erzählt die 42-Jährige, die mit der Familie in Nachbarschaft zum Flughafen Frankfurt/Main lebte, bis der Vater beruflich zum Nürnberger Airport wechselte. Während die Schwester Stewardess wurde, ließ sich Susanne Lang zur Dolmetscherin und Übersetzerin ausbilden. 1988 begann ihre Laufbahn am Flughafen Nürnberg, seit 2000 ist sie für das „Ticketing“, den Bereich „Check-in & Boarding“ und das bei Gepäckverlust zuständige „Lost & Found“-Büro verantwortlich. Rund 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören zu dem rund um die Uhr fordernden Aufgabenfeld, das die Flughafen Nürnberg GmbH der Konzerntochter AirPart übertragen hat.

„Durchschnittlich 3 500 Passagiere fertigen wir beim morgendlichen Drehkreuz ab“, verweist Lang auf die Anforderungen beim täglichen „Hub“, dem Umsteigen der Touristen zum Weiterflug. Dazu kommen noch einige hundert Fluggäste von Linienflügen und Kunden von weiteren Chartergesellschaften. Bis zu 70 Ziele in 21 Ländern werden von Nürnberg aus direkt angefliegen. Die Nürnberger profitieren dabei von der Drehscheiben-Funktion ihres Flughafens, die Air Berlin und Hapag Lloyd eine bessere Auslastung ihrer Maschinen ermöglicht: Während die aus über

20 anderen deutschen Städten einfliegenden Reisenden in Nürnberg umsteigen müssen, fliegt man von hier aus direkt – und hat eine für einen Flughafen mittlerer Größe besonders große Auswahl an touristisch attraktiven Zielen. Über 3,65 Millionen Fluggäste wickelten im Jahr 2004 Reisen über den Nürnberger Airport ab.

Organisationstalent gefragt

Bei auftretenden Flugunregelmäßigkeiten ist Susanne Langs Organisationstalent gefragt. „Wird etwa beim Check-in ein fehlendes Visum im Pass festgestellt, müssen wir prüfen, ob der Gast den gebuchten Flug antreten darf oder nicht“, gibt Lang ein Beispiel. Hohe Geldstrafen würden dem Flughafen drohen, ließe er jemanden mit unzureichenden Papieren an Bord. Umbuchungen für Anschlussflüge, die sich durch ein verspätetes Flugzeug ergeben, gehören zum Alltag. „Wenn sich ein Flug wegen technischer Probleme sehr lange verzögert und wir hier wartende Familien mit kleinen Kindern haben, kommen wir ganz schön ins Schwitzen“, berichtet die Managerin. Dann gilt es, Informationen von der Airline einzuholen, Essensgutscheine auszugeben, Liegen und Decken zu verteilen oder Tageszimmer im Hotel zu besorgen. Geht ein aufgebrachter Fluggast auch ohne Fluggerät in die Luft, bleibt Kundenfreundlichkeit trotzdem oberstes Gebot für Susanne Lang und ihr Team.

Stressresistent zeigt sich auch Luigi de Martino, obwohl ihm sein Arbeitsplatz viel abverlangt: Wenn die Maschinen im Minutentakt starten und landen, „dann tobt das Leben“, sagt der im „Baggage Service“ eingesetzte Flugzeugabfertiger. „Vor allem im Sommer, wenn die Urlaubsflieger bis tief in die Nacht hinein kommen, haben wir richtig Action!“ Der 54-Jährige kam 1969 aus Kalabrien nach Deutschland und war 25 Jahre lang selbstständiger Gastronom in Fürth. Als nach dem Abzug der hier stationierten US-Soldaten der Run auf seine Pizza nachließ, heuerte der Italiener beim Flughafen an und ist nun mit rund 50 Kollegen im Schichtdienst für die Gepäckabfertigung zuständig.

Hektik beim Drehkreuz

Vom Förderband beim Check-in bewegt sich das adressierte Reisegepäck in die hinter der Abflughalle liegende Gepäckhalle und wird zunächst geröntgt. Empfängt das Durchleuchtungsgerät ein verdächtiges Signal, fliegt das Behältnis aus dem Weiterlauf. Eine vollautomatische Anlage sortiert die anderen Koffer und Taschen auf einer metallenen Rutsche in verschiedene Abteilungen, die mit Destination, Flugnummer und Uhrzeit gekennzeichnet sind. „Wir laden die Gepäckstücke dann auf einen Wagen, der mit einem Schlepperfahrzeug zum Flugzeug gebracht wird“, schildert de Martino. Damit keine Verwechslungen passieren, zeigen Monitore in der Gepäckabfertigungshalle die Flugzeugtypen und ihre Parkpositionen. In den Stoßzeiten von 6 bis 9 Uhr sowie zwischen 18 und 21 Uhr sind bis zu 25 Maschinen auf dem Vorfeld abzufertigen. „Etwa elf Fahrzeuge mit verschiedenen Dienstleistungen müssen an jedes Flugzeug ranfahren. Da saust alles durcheinander!“ Eine Hektik, die dem Temperament des Südtaliensers entgegenkommt.

Für das Abladen einer großen Maschine braucht de Martino allein rund 20 Minuten. „In Nürnberg sind wir sehr schnell“, meint Luigi de Martino nicht ohne Stolz. Auch wenn er die Passagiere nicht zu Gesicht bekommt, verrät ihm seine Gepäck-Typologie doch



einiges über sie. „Ob Touristen oder Einheimische in den Süden fliegen, erkenne ich sofort. Besonders schwere Koffer gehören den Heimaturlaubern: Die nehmen so viel wie möglich mit – in beide Richtungen.“ Und wenn sich in seinem Wagen lederne Pilotenkoffer stapeln, „dann sind Geschäftsleute aus Düsseldorf gelandet!“ Die wiederum profitieren davon, dass Nürnbergs Flughafen der einzige in Deutschland mit U-Bahnanschluss ist: Hauptbahnhof und Innenstadt sind direkt, das Messezentrum mit einmal Umsteigen erreichbar.

Luigi de Martino liebt seine abwechslungsreiche Arbeit, und natürlich ist auch er vom Fliegen fasziniert. Mit dem Sportflugzeug war er schon ein paar Mal in der Luft. „Leider ist das ein teures Hobby“, bedauert er. „Aber ich habe immer schon vom Fliegen geträumt. Vielleicht mache ich doch noch einmal den Flugschein ...“

Luigi de Martino nutzt ein Schlepperfahrzeug für den Transport des Reisegepäckes vom und zum Flugzeug.

Buch-Tipp

Die Nürnberger Luftfahrtgeschichte von der Landung des französischen Ballonfahrers Jean Pierre Blanchard auf dem Nürnberger Judenbühl im Jahr 1787 bis zum internationalen Airport Nürnberg von heute beleuchtet Bernd Windsheimer in dem Buch „50 Jahre Airport Nürnberg. Geschichte der Luftfahrt in Nürnberg“, herausgegeben von der Flughafen Nürnberg GmbH, Sandberg Verlag, Nürnberg 2005, 172 Seiten, über 300 Abbildungen sowie 12 Tabellen und Grafiken, 19,55 Euro.

Aktuelle Informationen

Unter www.airport-nuernberg.de sind im Internet aktuelle Daten und Fakten zum Internationalen Airport Nürnberg aufrufbar.