



Text Thomas Meiler · Fotos Gerd Grimm

DIE JET-CHECKER

Das Luftfahrtunternehmen Aero-Dienst ist seit 50 Jahren im Steigflug

9.30 Uhr: Deutschland macht Brotzeit. Der Nürnberger Aero-Dienst ist da keine Ausnahme. Vor der Firmenzentrale in der Flughafenstraße 100 verkauft ein Lieferant belegte Brötchen und warme Wienerer aus seinem Auto heraus an die Beschäftigten des Luftfahrtunternehmens. Doch vor dem Genuss steht die Kontrolle: Wie Fluggäste beim Einchecken, müssen auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Rückkehr an den Arbeitsplatz die Sicherheitsschleuse passieren. Portemonnaie, Schlüssel, ja selbst die Vesper landen, in eine blaue Wanne gebettet, auf einem Fließband. Mit einem leisen Surren verschwindet das Behältnis im obligatorischen Röntgengerät, das normalerweise den Inhalt von Taschen, Koffern und Rucksäcken durchleuchtet. Der Wachmann wirft einen kurzen Blick auf das in bunten Farben auf dem Monitor leuchtende Leberkäsbrötchen. Dann steht der Zwischenmahlzeit nichts mehr im Weg.

Sicherheit hat Vorrang: „Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 treiben die Sicherheitsvorschriften immer neue Blüten. Die Kosten sind gewaltig gestiegen“, sagt der Geschäftsführer der Aero-Dienst GmbH & Co. KG, Martin Bauer. Die Konjunkturdelle, die sich am Horizont abzeichne, könnte den Druck auf die Branche weiter erhöhen: „In diesem Jahr sind bereits zwei kleine Luftfahrtbetriebe Pleite gegangen. Weitere Insolvenzen drohen“, schildert der Luft- und Raumfahrtingenieur den Markt. Doch um den Aero-Dienst, der 2008 seinen 50. Geburtstag feierte, machen sich Bauer und sein Co-Geschäftsführer Oliver Weissenberger keine Sorgen. „Wir stehen auf ge-

sunden Füßen“, betont Weissenberger – sehr zur Freude der Münchner Konzernmutter ADAC: Der größte europäische Automobilclub ist seit 1998 alleiniger Gesellschafter des Nürnberger Unternehmens.

1958, also drei Jahre nach der Gründung des Nürnberger Airports, hoben die Inhaber der Firmen Diehl und Faun, Karl Diehl und Karl-Heinz Schmidt, die Wartungsfirma für Flugzeuge aus der Taufe. 1966 wurde der Aero-Dienst dann als gewerbliches Luftfahrtunternehmen zertifiziert. Auf die historische Zahl 2 auf der Lizenz ist Martin Bauer, Jahrgang 1957, stolz: „Wir kommen gleich hinter der Lufthansa.“ Im Markt der „Business Aviation“, zu deutsch Geschäftsfliegerei, spielen die Nürnberger in der Champions League, müssen sich nur der schweizerischen, international tätigen „Jet Aviation“ geschlagen geben. Und mit 300 bis 400 Flugzeug-Inspektionen jährlich führen die Nürnberger, die auch eine Niederlassung in Wien betreiben, die Bundesliga an.

Längst hat sich der Traditionsbetrieb als exklusiver Komplettanbieter für Businessflüge einen Namen gemacht und Firmenbosse und Geschäftsleute, Politiker, Showstars und Rennfahrer kreuz und quer durch Europa geflogen – von Finnland bis in den Nahen Osten, von den Kanaren bis Osteuropa. Ein weiteres Standbein ist der Verkauf von Neu- und Gebrauchtflugzeugen. Und noch immer vertrauen Unternehmen und Privatiers aus ganz Europa und darüber hinaus ihre Jets den Nürnbergern zur Inspektion an. Namen nennt Bauer keine: „Diskretion ist Ehrensache.“

Fingerspitzengefühl gehört zum Handwerkszeug der Aero-Dienst-Mechaniker.

Martin Bauer und Oliver Weissenberger (von links) führen die fränkische Luftfahrtperle (rechts).



Halle mit Ausblick: Draußen wird ein Learjet startklar gemacht (oben links), drinnen legen die Mechaniker Hand an (unten).

In drei üppig dimensionierten Werfthallen werden Luxusliner der Typen Falcon, Hawker, Beechcraft, Dornier, Challenger und natürlich Learjet gewartet und repariert – einschließlich Triebwerke und Avionik, wovon sich Elektronik, Navigation und die Fluginstrumente verbergen. „Der Aero-Dienst hat den Learjet, den Porsche der Luftfahrt, vor 40 Jahren nach Europa gebracht“, schwärmt Bauer. Zum elf Maschinen umfassenden, von Turbinen befeuerten „Fuhrpark“ gehören neben mehreren Learjets auch eine topmoderne dreistrahlige Falcon 900 EX sowie fünf ADAC-Ambulanzflugzeuge.

In den Gründungsjahren mussten die Mechaniker die Flugzeuge im Freien reparieren. Heute geschieht das in drei sauberen, lichtdurchfluteten Hallen. Drei Millionen Euro hat das Unternehmen für die neueste, 2008 in Betrieb genommene Werft bezahlt. Trotzdem stehen die Luxusvögel oft dicht an dicht. Es riecht nach Öl, Poliermaschinen summen, Kompressoren brummen, während die Mechaniker in roten Latzhosen Flugzeuge warten, also Diagnosegeräte anstöpseln, Turbinen kontrollieren, neue Reifen aufziehen, Tragflächen oder Leitwerke demontieren, Ersatzteile



einbauen oder die Jets innen und außen auf Hochglanz polieren. Die Konzentration ist greifbar, die Anforderungen sind hoch: Jeder Handgriff wird kontrolliert und genauestens dokumentiert. Eine Inspektion kann, je nach Alter und Betriebsdauer des Flugzeugs, zwei Tage oder auch mehrere Monate dauern.

Mehr als 200 Beschäftigte zählt der Aero-Dienst derzeit, in der Mehrzahl Männer: Unter den rund 100 Flugzeugtechnikern sind gerade einmal drei Mechanikerinnen und auch unter den 30 Piloten, die jährlich bis zu 8 000 Flugstunden absolvieren, befinden sich nur zwei Pilotinnen. Besonders stolz ist Bauer auf die Mechanikerausbildung, die im ersten Lehrjahr zum Teil in den Werkstätten von Diehl Metall erfolgt. „Unter unseren Absolventen sind regelmäßig Einserkandidaten. Die Betriebstreue ist hoch. 30, 40 Jahre Zugehörigkeit sind keine Seltenheit.“

Fliegende Intensivstation

In Halle 2 wird gerade eines von zwei gelben ADAC-Ambulanzflugzeugen vom Typ Dornier 328 Jet startklar gemacht. Die fliegende Klinik kann bis zu sechs Patienten liegend transportieren und hat zwei Intensiv-Stationen mit modernsten medizinischen Geräten und Ärzten an Bord. Bereits seit 1975 starten von Nürnberg aus Rettungsflieger in alle Welt, um schwer erkrankte oder verletzte Urlauber abzuholen. „Der Nürnberger Airport ist wegen seiner 24-Stunden-Betriebserlaubnis der ideale Ambulanz- und Charterflughafen“, unterstreicht Bauer. Als sich die Diehl-Gruppe 1998 von seiner Luftfahrttochter trennte, griff der ADAC zu. Von Nürnberg aus werden seither Jahr für Jahr rund 1 700 Flüge abgewickelt. Neben dem Imagegewinn sei das auch wirtschaftlich kein Schaden, auch wenn der Umsatz, abhängig von der Zahl der verkauften Flugzeuge, jährlich zwischen 70 und 100 Millionen Euro schwanke. „Der Aero-Dienst ist die Luftfahrtperle des ADAC und wirft eine ordentliche Rendite ab“, erläutert der kaufmännische Geschäftsführer Oliver Weissenberger.

Während ADAC-Versicherte in Not kostenlos mitfliegen, bezahlen gewerbliche Fluggäste, je nach Flugzeuggröße und Sonderwünschen, zwischen 2 000 und 8 000 Euro pro Flugstunde. Das eigene Flugzeug kommt teurer. Ein bis zu 30 Jahre alter, gepflegter Learjet kostet ab zwei Millionen US-Dollar aufwärts, ein neuer mindestens neun Millionen, wobei die Skala nach oben offen ist. Von der edlen Wohlfühlrichtung eines solchen Privatflugzeugs und der üppigen Beinfreiheit können Pauschalurlauber nur träumen. Bei der Sicherheit gibt es hingegen keine Abstriche. „Die Zulassungsbedingungen sind genauso streng wie für große Verkehrsmaschinen“, sagt Bauer. Erst kürzlich ist der Aero-Dienst mit dem „Safety of Flight Award“ für 80 000 unfallfreie Flugstunden ausgezeichnet worden. ■

