

Am Flughafen München

In starke Position hineingewachsen

Wer sagt denn, dass kleinere Unternehmen gegenüber den großen grundsätzlich schlechte Karten haben? Am Beispiel des Münchner Flughafens wird deutlich, dass sich die Auftraggeber an Größe allein nicht orientieren. Ausschlaggebend sind vielmehr die täglich erbrachten Leistungen, die bei der Auftragsvergabe ausschließlich berücksichtigt werden.

Rund ein halbes Jahr ist der Terminal II am Münchner Flughafen Franz Josef Strauß nun in Betrieb und inzwischen spricht schon fast niemand mehr von den Problemen, die sich rund um die Eröffnung sowie im Vorfeld ergaben. Vergessen ist die Anspannung bei allen Beteiligten, bei der Flughafengesellschaft ebenso wie bei ihren Dienstleistungspartnern, ob der Umzug und der Anlaufreibungs- und geräuschlos vonstatten gehen. Aber das ist heute bereits Historie.

Probleme gab es rund vier Wochen vor dem Start im Terminal II, als die ISS-Tochter Klee-sattel in München ihren Betrieb einstellte und damit auf die verbliebenen Partner für Kabinenreinigung und -service über Nacht praktisch ein verändertes Arbeitsvolumen zukam. Den Löwenanteil davon konnte sich die ACC GmbH sichern, Gesellschaft für Flugzeugreinigung, die sich seit Mitte 2002 als kompetenter und zuverlässiger Partner profilieren konnte und inzwischen mit ihrer Muttergesellschaft Aero Clean zum größten Dienstleister auf dem Münchner Flughafen entwickelte. Und nicht nur hier; mittlerweile ist das Duo auch in Hannover und Stuttgart sowie in Hamburg und ab Januar 2004 in Köln – nicht mit dem vollen Service-Spektrum – tätig. Der Unterschied gegenüber früher wird in München schon an den betreuten Maschinen deutlich: Waren es früher eher kleinere Maschinen, mit denen beispielsweise die Böden gereinigt, Ab-



Das Führungsteam von Aero Clean/ACC auf dem Münchner Flughafen (von links nach rechts): Dipl.-Ing. Ralph Kudernatsch (technischer Leiter Aero Clean), Stefan Kolwes (technischer Projektleiter ACC), Ferdinand Schrems (Geschäftsführer Aero Clean und ACC), Fred Burmeister (Prokurist ACC) sowie Thomas Jessberger (Prokurist Aero Clean).



Bei größerem Auftragsvolumen in Flächenobjekten wie dem Münchner Flughafen sind hohe Investitionen notwendig, speziell im Fuhrpark.

fälle entsorgt und die Sicherheitsgurte geordnet wurden, so zählen heute auch die großen Gesellschaften wie etwa Thai, Emirates und Delta und ihr Fluggerät zu den Referenzen. „Früher hatten wir täglich 140 Maschinen zu betreuen“, erinnert sich Ferdinand Schrems, Geschäftsführer von ACC und Aero Clean, „heute sind es 220 und mehr, wobei wir im alten Terminal I alle Maschinen abfertigen und im Terminal II die Einheiten der Star Alliance au-

ßer der Lufthansa.“ Ein beachtlicher Umfang, was sich auch im notwendigen Personalstamm niederschlug; Ferdinand Schrems und sein Führungsteam mussten die Kopfzahl auf rund 150 erhöhen, was nur hinsichtlich der Sicherheitsüberprüfungen Schwierigkeiten machte. Denn für jeden neuen Mitarbeiter muss die geforderte Unbedenklichkeitserklärung vorgelegt werden. Aber hier bewährte sich erneut die Zusammengehörigkeit mit Aero Clean, die der Tochter bei Engpässen unter die Arme greifen konnte. Und um hier zukünftig auf der sicheren Seite zu sein, wurde zum September dieses Jahres der Firmenverbund um eine weitere Gesellschaft vergrößert; die A.C.T, Gesellschaft für Zeitarbeit – Geschäftsführer auch hier Ferdinand Schrems – soll einen Pool entsprechend qualifizierter und geprüfter Mitarbeiter aufbauen, aus dem sich

nicht nur die beiden anderen bedienen können. Starke Partner im Rücken braucht mit ACC auch in anderer Hinsicht, wurden doch im Zuge des Starts von Terminal II auch das Vergabeverfahren aller Dienstleistungen am Flughafen abgeschlossen und neue Verträge unterschrieben. Mit einer Laufzeit von immerhin fünf Jahren – das gibt Planungssicherheit – und einer Verlängerungsoption um ein weiteres Jahr. Nicht ganz ohne bittere Pillen, denn der

Auftragnehmer musste für das übernommene Leistungspaket eine Bürgschaft von fünf Prozent der Auftragssumme stellen und ausreichende Versicherungen für seine Mitarbeiter und deren Tätigkeit nachweisen; die Deckungssumme dafür liegt dem Vernehmen nach in der Größenordnung von zweistelligen Millionenbeträgen. Für ein kleineres Unternehmen ohne Background eine Belastung, die nur schwer zu schultern ist. Ganz zu schweigen von den notwendigen Mehraanschaffungen auf der „Hardware-Seite“, beispielsweise für das Aufstocken des Fuhrparks auf dem Flughafengelände auf 25 Kombis und Pkws.

Aber dabei blieb es nicht; schon seit längerem sind bei Aero Clean und ihrer Tochter Fragen rund um das Qualitätsmanagement im Gespräch, zumal auch der Auftraggeber, die Flughafen München GmbH, hier Druck macht. Gefordert wurde ein System, das nicht nur für die Reinigung, sondern von Aufbau und Gestaltung her auch für alle anderen Dienstleistungen auf dem Gelände anwendbar wird. Zusammen mit der Firma CZ Computer (München) wurde das E-Qual-System zur elektronischen Qualitätssicherung entwickelt, das den Anforderungen der Auftraggeber wie der Dienstleister entspricht. Das Prinzip: Ein auf Excel-Tabellen aufgebautes EDV-Programm wird für die Prüfer auf Palm-Computer heruntergebrochen, über die Arbeitsergebnisse erfasst und ins System zurückgespielt. Ein Bericht über das E-Qual-System, das inzwischen auch für andere Interessenten zur Verfügung gestellt wird, folgt in einer der kommenden Ausgaben. Es hat sich am Flughafen in München bereits bewährt. □

Auch der Fahrgastraum des Combi kann Neues bieten: Eine zweite (hochklappbare) Sitzreihe lässt den teilverglasten Frachtraum zur Doppelkabine werden. Fracht- und Fahrgastraum werden durch eine Trennwand geschützt. Im Bedarfsfall kann dennoch Langgut im unteren Bereich durchgeschoben werden.

Bei der Motorenwahl hat Opel aufgerüstet: ein 2-Liter-Benziner mit 16 Ventilen ist hinzugekommen, der 88 kW/120 PS leistet; die Dieselseihe komplettiert mittlerweile ein 1.6V-Turbo mit 98 kW/133 PS.

Renault Kangoo: Fürs Modelljahr 2003 hat Renault den Trendsetter unter den Lieferwagen optisch und technisch aufgewertet. Front, Heckleuchten, Sitze und Armaturentafel fallen dabei besonders ins Auge. Im Verborgenen verfügt der Kangoo der zweiten Generation jetzt serienmäßig über ABS sowie eine elektronische Bremskraftverteilung (EBV). Serienmäßig unterstützen auch Front- und Seitenairbags die passive Sicherheit.

Für den frontgetriebenen Kangoo stehen drei Benziner zur Wahl: Ein besonders sparsames Basisaggregat mit 43 kW/60 PS, sowie 1.6-Ventiler

mit 55 kW/75 PS und mit 70 kW/95 PS. Common-Rail-Diesel gibt es mit 48 kW/65 PS sowie mit 60 kW/82 PS.

Renault Master Maxi: Der Mascott debütierte bereits 1999 in der Lkw-Sparte von Renault, zum Modelljahr 2003 wurde er nunmehr unter der Bezeichnung Master Maxi in die Transporterfamilie integriert. Für leichte Aufgaben – sprich Nutzlasten bis 1,7 t – muss sich der neue Maxi nicht zuständig erklären, denn dafür steht das vielseitige Konzept der vertrauten Renault Master.

Was zeichnet den ehemaligen Mascott aus? Sicher nicht die Nutzlast, die beim Kasten mit Hochdach (5,5 t zul. GG) noch verbleibt, denn mit gut 900 kg fällt sie deutlich knapper aus als bei der Konkurrenz. Es ist sein robustes Fahrgestell, das auch für 6,5 t zul. GG gut ist, speziell dann, wenn es z. B. um Anhängelasten (max. ca. 3 t) oder großvolumige Aufbauten geht. So ist es kein Problem, einen Koffer mit 20 m³ Volumen zu tragen. Doch auch die Kasten-Varianten mit wahlweise 12 und 14 m³ bei zwei Radständen können sich sehen lassen. Die max. Fahrzeuglänge beträgt beim Kasten 6499 mm bei einer Breite von 2093 mm und einer max. Fahrzeughöhe



BILD: DIETRICH

Variantenreich bis hin zum Hochdach-Kasten mit 9,3 m³ Ladevolumen startet der neue VW-Transporter in 5. Generation.

von 2767 mm. Angetrieben wird der Mascott im Modelljahr 2003 durch drei Common-Rail-Diesel: 78 kW/106 PS, 92 kW/125 PS und 107 kW/146 PS stehen zur Wahl.

Volkswagen T5: Im 13. Jahr des VW-Transporters T4 ist die Wachablösung gekommen. Die nunmehr über 50jährige Erfolgsstory des Wolfsburger Lastenträgers findet im Transporter T5 einen zeitgemäßen Nachfolger. Multivan heißt die gehobene Ausstattungslinie (als Fortführung des VW Caravelle), die bis zum Outfit als Konferenzmobil in der Verwendbarkeit neue Maßstäbe für Nutzfahrzeuge setzt.

Durch das äußere Erscheinungsbild möchte man zunächst meinen, dass die Modellpflege nur in bescheidenem Maß ausgefallen ist, doch der Schein trügt: Sowohl die Karosserie-Bauweise als auch das völlig überarbeitete Fahrwerk, die Motorauswahl sowie das Konzept für die Inneneinrichtung unterscheiden sich erheblich vom Vorgänger. Dies beginnt beim Cockpit mit kleinem Lenkrad und Joystick-Schaltung, doch besonders hervorzuheben sind die beim Multivan im Boden eingelassenen Führungsschienen, die eine Nutzung des Fahrgastraumes auf sehr varia-

ble Art ermöglichen. Vom drehbaren Einzelsitz über die Bank (Dreipunktgurte obligatorisch) bis zum Tisch kann das Mobiliar an beliebiger Stelle arretiert werden. Der T5 als Frachter bietet dies nicht, kann dagegen auf Wunsch im Boden eingelassene Sitzhalterungen aufweisen oder mit Bodenplatte und Seitenverkleidungen ausgestattet sein.

In den Außenmaßen hat der T5 zugelegt: In der Länge um 11 cm auf 4,89 Meter, bei einer Breite von 191 cm (plus 6). Die Höhe von 1,95 m ist gerade noch garagentauglich. Der Radstand beträgt 3 Meter (Lang-Version: 3,4 m). Der 2,2-Tonner (netto) lässt einen Laderaum von 4,52 m³ zu bei einem Frachtgewicht bis etwa 750 kg. Als Kasten mit Hochdach erreicht der T5 sogar 9,3 m³. Gespannfahrer werden die 2,5 Tonnen Anhängelast zu schätzen wissen, die bei den starken Motoren möglich ist.

Den attraktivsten Diesel mit 128 kW/174 PS gibt es nur in Verbindung mit gehobener Ausstattung. Als weitere Diesel mit Pumpe-Düse-Technik stehen derzeit ein 96 kW/131 PS TDI sowie ein 77 kW/105 PS TDI zur Wahl. Als Benziner werden ein 85 kW/115 PS-Aggregat sowie ein Kraftpaket (VR6) mit 170 kW/231 PS geboten. □



BILD: RENAULT

Als Master Maxi hat sich der ehemalige Mascott im Modelljahr 2003 in die Transporterfamilie von Renault eingereiht.