

1934–2009

Ein Unternehmen mit
Tradition und Zukunft

Ein Unternehmen mit Tradition und Zukunft

Die MTU Aero Engines ist ein deutsches Traditionsunternehmen, dessen Wurzeln bis zu den Anfängen der Luftfahrt zurückreichen. Vorgängergesellschaften wie die Rapp Motorenwerke, Daimler und Benz standen an der Wiege des Motorflugs und halfen den ersten motorisierten Flugzeugen in die Luft. 1934 wird die BMW Flugmotorenbau GmbH gegründet und in München-Allach angesiedelt. Sie ist die offizielle Rechtsvorgängerin der heutigen MTU Aero Engines und der Firmensitz ist nach wie vor am gleichen Ort. Im Jahr 2009 jährt sich die Firmengründung zum 75. Mal.

Im Laufe der Jahrzehnte hat die MTU maßgeblich die Fortschritte der Luftfahrtantriebe bestimmt. Das gilt auch heute noch: Das Traditionsunternehmen ist Deutschlands führender Triebwerkshersteller und eine feste Größe auf dem internationalen Parkett. Sie entwickelt, fertigt, vertreibt und betreut zivile und militärische Luftfahrtantriebe sowie Industriegasturbinen und verfügt über die volle Systemfähigkeit im Triebwerksbau. Mit ihren Produkten ist sie in allen Schub- und Leistungsklassen sowie wesentlichen Komponenten und Subsystemen – Verdichter, Brennkammer und Turbine – vertreten.

In der zivilen Antriebswelt ist die MTU weltweit unverzichtbarer Partner aller großen Triebwerkshersteller und das größte unabhängige Instandhaltungsunternehmen. Im militärischen Bereich ist sie der Systempartner für fast alle Luftfahrtantriebe der Bundeswehr. Technologisch ist sie in wesentlichen Bereichen führend und entwickelt gemeinsam mit den großen Akteuren der Branche die Antriebe der Zukunft. Ihre Paradedisziplinen sind Niederdruckturbinen



Der Bramo 323 R-1 Fafnir ist der meistgebaute Bramo-Flugmotor.

und Hochdruckverdichter sowie Herstell- und Reparaturverfahren. Die MTU agiert global und hat Tochtergesellschaften in den wichtigsten Regionen der Welt; ihr Herz schlägt aber nach wie vor im Münchner Nordwesten.





Am 11. Juli 1969 gründen M.A.N.- und Daimler-Benz-Firmenvertreter die Motoren- und Turbinen-Union München.

Die MTU Aero Engines hat seit ihrer Gründung eine Reihe von Namensänderungen, Gesellschafterwechseln und Übernahmen erfahren. Juristisch ist sie eine Nachfolgerin der 1934 gegründeten BMW Flugmotorenbau GmbH. Keimzelle des Unternehmens waren die Rapp Motorenwerke, die der Flugpionier Karl Rapp 1913 in München-Milbertshofen gründete. 1917 geht daraus die BMW AG hervor, die 1934 die Flugmotorenaktivitäten ausgliedert, um die Automobil- und Motorradproduktion vor dem Zugriff der Nationalsozialisten zu schützen. Die BMW Flugmotorenbau GmbH entsteht.

Bewegte Geschichte

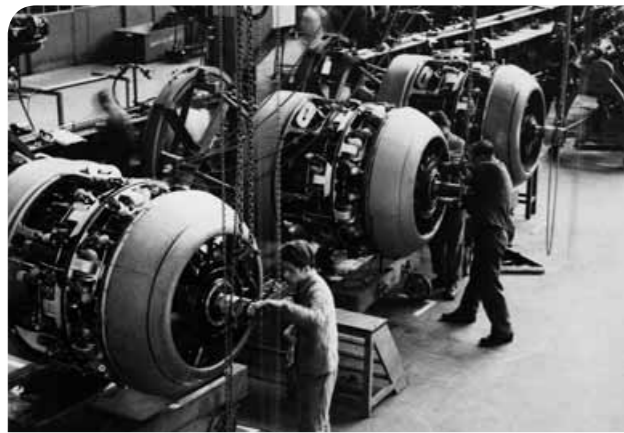


Ende der 1950er-Jahre heißt das Unternehmen am Traditionsstandort in München-Allach BMW Triebwerksbau GmbH.

Die neue BMW-Flugmotorenbau-Gesellschaft wird vom Reichsluftfahrtministerium mit zivilen und vor allem militärischen Aufträgen ausgelastet. Ende 1934/Anfang 1935 erteilt das Ministerium BMW den Auftrag, in der Nähe von München ein „Schattenwerk“ für die Fertigung von Flugmotoren zu errichten. Die Wahl fällt auf ein 100 Hektar großes Areal nordwestlich der Stadt bei den Gemeinden Ludwigsfeld und Allach; 1936 beginnen die Bauarbeiten. Die Produktion startet mit der Instandhaltung von BMW 132-Flugmotoren; 1940 und 1941 wird der Standort zum Großserienwerk für den BMW 801, den ersten Doppelsternmotor in Deutschland, ausgebaut.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs arbeiten im BMW-Flugmotoren-Werk in Allach rund 18.000 Personen, darunter Kriegsgefangene, Zwangs- und Fremdarbeiter sowie Häftlinge aus dem Konzentrationslager Dachau. In unmittelbarer Nachbarschaft errichtet das Unternehmen vier Arbeiter-Wohnanlagen. Ende April 1945 besetzen amerikanische Truppen das Werk. Mit dem Zweiten Weltkrieg geht auch der Flugmotorenbau in Deutschland zu Ende – vorläufig. Im „Karlsfeld Ordnance Depot“ (KOD) werden bis Mitte der 1950er-Jahre nur mehr Fahrzeuge des US-Heeres repariert.





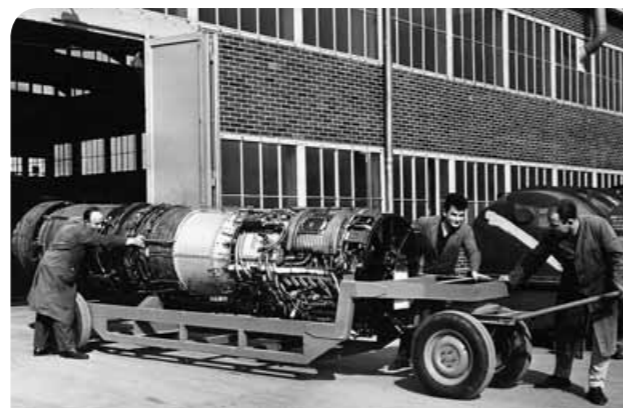
Im Zweiten Weltkrieg läuft die Montage des BMW 801 auf Hochturen.



Nach Kriegsende übernimmt die US Army das Unternehmen und lässt Lastwagen reparieren.

1954 kommt die Wende: Die politische Großwetterlage ermöglicht einen Neubeginn der deutschen Flugmotorenproduktion und BMW gründet in München die BMW Triebwerksbau GmbH. Gearbeitet wird seit 1955 auf einem nur mehr halb so großen Areal, da 561.000 Quadratmeter im nördlichen Teil des Allacher Werksgeländes an die M.A.N. AG verkauft wurden, die ihre Nutzfahrzeugproduktion von Nürnberg nach München verlagerte.

1958 beginnt in Deutschland eine wichtige Beschaffungsphase für militärische Flugzeuge. Die BMW Triebwerksbau GmbH steigt als Lizenznehmer in die Triebwerksproduktion ein und beginnt 1962 mit der Fertigung des J79 von General Electric, dem Antrieb des Lockheed F-104G Starfighters. Um notwendige Investitionen zu tätigen, muss das Stammkapital von 10 auf 20 Millionen DM erhöht werden. Da BMW als alleiniger Gesellschafter dazu nicht in der Lage ist, beteiligt sich die M.A.N. AG Augsburg mit 50 Prozent. Das schwäbische Unternehmen betreibt seit 1958 eine eigene Triebwerksentwicklungsfirma in Allach, die Mitte 1965 mit der BMW Triebwerksbau zur M.A.N. Turbo GmbH verschmolzen wird. Damit zieht sich BMW komplett aus dem Flugmotorenbau zurück und konzentriert sich voll und ganz auf die Produktion von Autos und Motorrädern. Die neue Gesellschaft erhält Aufträge zur Lizenzfertigung des Rolls-Royce-Triebwerks Tyne, für das Seeauf-



Ende der 1960er-Jahre werden in München J79-11A-Triebwerke gefertigt.

klärungs- und U-Boot-Bekämpfungsflyer Breguet Atlantic sowie das Transportflugzeug C-160 Transall.

1968 planen Großbritannien, Italien und Deutschland ein gemeinsames Kampfflugzeug zu bauen – den Panavia Tornado. Auf Wunsch des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) entsteht die Entwicklungsgesellschaft für Turbomotoren GmbH in München. M.A.N. Turbo und die Daimler-Benz AG halten je 50 Prozent. Eine der ersten Aktivitäten ist die Entwicklung des Tornado-Antriebs RB199-34R. Bis heute ist dieses Triebwerk das erfolgreichste militärische Programm der MTU.



Um am Tornado-Antrieb RB199 mitarbeiten zu können, wird die MTU München gegründet.

1969 erhält das Unternehmen den Namen Motoren- und Turbinen-Union München GmbH M.A.N. Maybach Mercedes-Benz, kurz: MTU München. Grundlage ist ein Vertrag zwischen Daimler-Benz und M.A.N., der die Zusammenlegung der Luftfahrtantriebe und der schnelllaufenden Dieselmotoren beider Unternehmen regelt. Neben der MTU München (Flugmotoren) entsteht die MTU Friedrichshafen (Dieselmotoren).

In den 1970er-Jahren gewinnt die Entwicklung ziviler Antriebe immer mehr an Bedeutung. Die MTU steigt 1971 ins zivile Triebwerksgeschäft ein und schließt mit GE einen Kooperationsvertrag über die Teilefertigung des Airbus A300-Antriebs CF6-50 ab. Die

zivile Luftfahrt kommt immer mehr in Schwung und die steigende Nachfrage nach Instandhaltung führt 1979 zur Gründung der MTU Maintenance Hannover in Langenhagen. Das Unternehmen wird 1981 offiziell eingeweiht. Mit ihm steigt die MTU in großem Stil in die zivile Instandhaltung ein und schafft einen eigenen Unternehmensbereich neben Produktion und militärischer Instandhaltung.

1985 zieht sich die M.A.N. aus dem Unternehmen zurück und verkauft seine 50 Prozent Anteile an die Daimler-Benz AG. Der Autobauer ist ab sofort Alleineigentümer der MTU-Gruppe, die im gleichen Jahr die Kooperation mit dem Triebwerkshersteller Pratt & Whitney Canada aufnimmt.

1989 wird die Luft- und Raumfahrtbranche in Deutschland neu geordnet. In München entsteht die Deutsche Aerospace AG (DASA), die alle großen Unternehmen der Branche unter ihrem Dach vereinigt - auch die MTU. 1991 intensiviert der Triebwerksbauer die Beziehungen nach Übersee und unterzeichnet mit der Pratt & Whitney-Muttergesellschaft, der United Technologies Corporation (UTC) in Hartford, USA, einen strategischen Allianzvertrag, der immer noch Bestand hat: Beide Seiten verpflichten sich, den jeweils anderen bei zivilen Triebwerksprogrammen als bevorzugten Partner einzubeziehen.

Auch in Deutschland geht die Entwicklung des Unternehmens weiter: Die MTU München siedelt sich in der Nähe von Berlin an und übernimmt die VEB Luftfahrttechnik Ludwigsfelde (LTL). Die MTU Maintenance Ludwigsfelde GmbH, so der Name der neuen Tochter, - heute: MTU Maintenance Berlin-Brandenburg - wird der zweite Instandhaltungsbetrieb des Münchner Triebwerksherstellers. Die MTU expandiert weiter und siedelt bei Kuala Lumpur die MTU

Maintenance Malaysia an. Der Betrieb heißt heute Airfoil Services Sdn. Bhd. und ist ein Gemeinschaftsunternehmen mit Lufthansa Technik.

In den folgenden Jahren gründet die MTU München weitere Instandhaltungsbetriebe in Kanada, Brasilien (heute ein eigenständiger Betrieb) und China. Auch eine Tochtergesellschaft - ATENA -, die Engineering- und Technologie-Dienstleistungen anbietet wird geschaffen. Sie befindet sich jetzt im Besitz der französischen AssystemBrime. In den USA entstehen zwei neue MTU-Betriebe - ein Entwicklungs- und ein Fertigungsstandort. Sie werden später zur MTU Aero Engines North America (MTU AENA) zusammengelegt.

Im Jahr 2000 wird die EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) in Amsterdam gegründet; in ihr geht die DASA auf - nicht aber die MTU München. Der Triebwerkshersteller wird eine 100-prozentige Tochter von DaimlerChrysler und in MTU Aero Engines GmbH umbenannt.



Bei der MTU Maintenance Hannover erfolgen die Arbeiten nach dem Flowline-Prinzip.

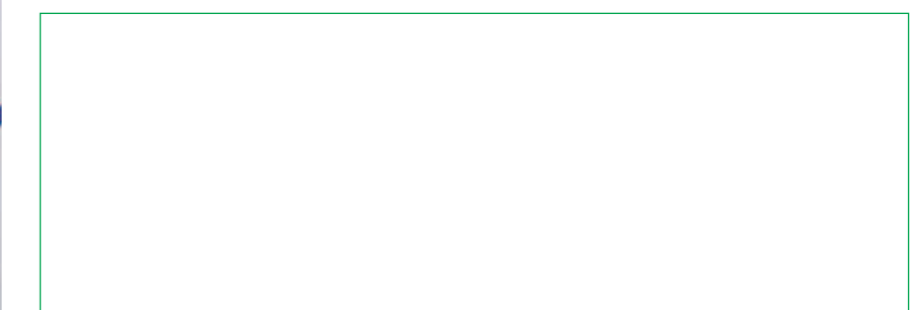


2003 verkauft DaimlerChrysler das Unternehmen an Kohlberg, Kravis & Roberts (KKR). Die US-Finanzgruppe bringt das Unternehmen 2005 erfolgreich an die Börse und zieht sich zwei Jahre später komplett zurück, indem sie alle ihre Aktien verkauft. Heute befindet sich die MTU zu 100 Prozent im Streubesitz. 2008 etabliert sie ihre dritte Marke: MTU Aero Solutions soll die Spitzenprodukte und -dienstleistungen des Unternehmens auch außerhalb der Luftfahrtbranche vermarkten. Im gleichen Jahr wird weiter expandiert: In Polen beginnt der Bau eines neuen Standorts, der ab 2009 Entwicklungs-, Produktions- und Instandhaltungsaufgaben ausführen wird.



Mehr als **15 Millionen**
Stunden **Leidenschaft**

sowie Fachwissen auf höchstem Niveau und viel Erfahrung bringen die Mitarbeiter der MTU jedes Jahr ein. Die Leidenschaft für die Luftfahrt hat die meisten schon in jungen Jahren gepackt. Resultate sind Hightech-Triebwerke der Gegenwart und der Zukunft: Die MTU entwickelt maßgeblich die Antriebstechnologien von morgen. Zu jeder Zeit in der Geschichte des Triebwerksherstellers gab es herausragende Persönlichkeiten, die die Geschicke des Unternehmens nachhaltig bestimmt haben.



Persönlichkeiten

Ohne Karl Rapp, Gustav Otto und Camillo Castiglioni wäre die BMW AG, ihr Flugmotorenbereich und damit die MTU nie entstanden. Den Gründerpersönlichkeiten folgten im Laufe der Jahrzehnte immer wieder Größen, die das Unternehmen nachhaltig geprägt und zu dem gemacht haben, was es heute ist.



Franz Josef Popp
(1886 – 1954)

Franz Josef Popp war der erste Mann an der BMW-Spitze und hat die Geschicke der AG und der BMW Flugmotorenbau GmbH bis zu seinem erzwungenen Rücktritt im Jahr 1942 bestimmt. Er steuerte das Unternehmen mit fester Hand durch die stürmischen 1920er-Jahre. 1928 brachte er den Vertrag mit Pratt & Whitney unter Dach und Fach, der die Lizenzfertigung zweier luftgekühlter Sternmotoren ermöglichte. Popp hat den deutschen Flugmotorenbau ausgebaut und unter anderem das Allacher Werk errichtet. Zudem trieb er den Einstieg ins Geschäft mit Turboflugtriebwerken und Raketenantrieben voran.

Helmuth Sachse (1900 – 1971)

Helmuth Sachse übernahm 1937 die technische Leitung der BMW Flugmotorenentwicklung. Zuvor war er Chef der Motorenabteilung im Berliner Reichsluftfahrtministerium. Sachse zeichnete für die Entwicklung des BMW 801 und dessen Kommandogerät verantwortlich. Nach seinem Ausscheiden gründete er 1943 mit BMW-Hilfe die Helmuth Sachse AG in Kempten. Hier fand bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs die Großserienfertigung des Kommandogeräts statt. In den Folgejahren hat Sachse die Zusammenarbeit mit Rolls-Royce und General Electric vorbereitet. Bis zu seinem Tod 1971 stand er der M.A.N. Turbomotoren GmbH als Berater zur Seite.



Otto Voisard im Tornado.



Dr.-Ing. Karl Schott
(1910 – 2008)

Dr. Karl Schott übernahm 1960 die Geschäftsführung der BMW Triebwerkbau. Unter seiner Leitung begann die Lizenzfertigung des General Electric J79-Triebwerks für den Starfighter. Regie führte er auch bei der Fusion mit der M.A.N. Turbomotoren GmbH im Jahre 1965, bei der anlaufenden Lizenzfertigung des Rolls-Royce Tyne-Triebwerks und des T64 von General Electric. Nach erfolgreicher Gründung der MTU-Gruppe wechselte Schott 1969 als Vorstandsvorsitzender zur M.A.N. AG. Der MTU-Gruppe blieb er viele Jahre als Aufsichtsrat erhalten.

Dipl.-Ing. Otto Voisard (1927 – 1992)

1969 wurde Otto Voisard Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU München. In seine Zeit fiel die Entwicklung des Triebwerks RB199 für den Tornado bis hin zu Flugprobung, Zulassung und Serienfertigung. Die Lizenzfertigung des J79 von General Electric für die Phantom wurde unter seiner Führung erfolgreich weiterbetrieben. 1973 wechselte Voisard zur M.A.N. AG und übernahm 1974 den Vorstandsvorsitz. Bis zum Jahr 1985, als die M.A.N. ihre Geschäftsanteile an Daimler-Benz abgab, saß er im MTU-Aufsichtsrat.



Professor Dr.-Ing. Wolfgang Heilmann
(1934 – 1989)

In den 1970er- und 1980er-Jahren prägte Professor Dr. Wolfgang Heilmann die technologische Entwicklung der MTU maßgeblich. Er kam 1969 von der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) zur MTU und arbeitete zunächst als Bereichsleiter; 1985 wurde er Geschäftsführer. Heilmann sind die Kontakte und intensiven Beziehungen zu nationalen und internationalen Forschungsanstalten und Hochschulinstituten zu verdanken. Er ist einer der geistigen Väter der Niederdruckturbine, eine der heutigen Domänen der MTU.



Dr. Ernst Zimmermann und das PW2000 – damit startete die MTU eigenverantwortlich in den zivilen Triebwerksbau.

Dr. oec. Ernst Zimmermann (1929 – 1985)

Dr. Ernst Zimmermann kam 1960 von der Augsburger M.A.N. AG zur neu gegründeten M.A.N. Turbomotoren GmbH. Nach langjähriger, erfolgreicher Tätigkeit im kaufmännischen Bereich wurde er am 1. Januar 1978 Vorsitzender der MTU-Geschäftsführung. Unter seiner Ägide begann die Entwicklung und Fertigung ziviler Antriebe und die Ausweitung der zivilen Instandhaltung. Er sicherte

dem Unternehmen die Kooperation mit Pratt & Whitney bei der Entwicklung, Fertigung und Betreuung von Komponenten für das zivile und militärische PW2000-Programm. Am 1. Februar 1985 wurde Zimmermann, der Präsident des Bundesverbandes der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) war, von RAF-Terroristen ermordet.



Der Mitarbeiter im Blickpunkt

Die Mitarbeiter sind für die MTU die wertvollste Ressource. Das Unternehmen hat sich zu jeder Zeit zu seiner Verantwortung gegenüber der Belegschaft bekannt. Kümmerte man sich früher in erster Linie um die menschlichen Grundbedürfnisse wie Essen, Trinken und Unterkunft, stehen heute Themen wie betriebliche Altersvorsorge, Beteiligung am Unternehmenserfolg, flexible Arbeitszeiten und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie im Vordergrund. Nicht nur die Themen haben sich im Laufe der Zeit verändert sondern auch die Anzahl der zu betreuenden Mitarbeiter: Sie stieg von 3.500 Personen im Jahr 1934 bei der Ausgliederung der Triebwerksaktivitäten aus der BMW AG auf den Spitzenwert von 18.000 Mitarbeitern in den Jahren des Zweiten Weltkrieges. Heute umfasst die Belegschaft der MTU Aero Engines rund 6.700 Personen an den deutschen Standorten in München, Langenhagen bei Hannover und Ludwigsfelde bei Berlin sowie 1.200 Personen in den Auslandsgesellschaften in Polen, Nordamerika, China und Malaysia.

Soziale Verantwortung

Ein inhaltlicher Schwerpunkt sind die Sozialleistungen für die Mitarbeiter, die es auch an den Standorten weltweit gibt. In den 1950er-Jahren fielen sie aus heutiger Sicht relativ bescheiden aus, denn nach dem Zweiten Weltkrieg galt es in erster Linie, die Grundbedürfnisse zu decken. Wohnheime wurden gebaut, eine Kantine eingerichtet und eine tägliche Milchration ausgegeben. Pro Tag erhielt jeder Mitarbeiter einen Liter Milch, um gesundheitlichen Schäden an den Atemwegen vorzubeugen, die durch gefährliche Werkstoffe verursacht werden könnten. Die Medizin entwickelte sich weiter und die herrschende Lehrmeinung änderte sich. In den 1980er-Jahren warnte der damalige Werksarzt, dass der Genuss



Die Werkskantine in den Anfangsjahren.

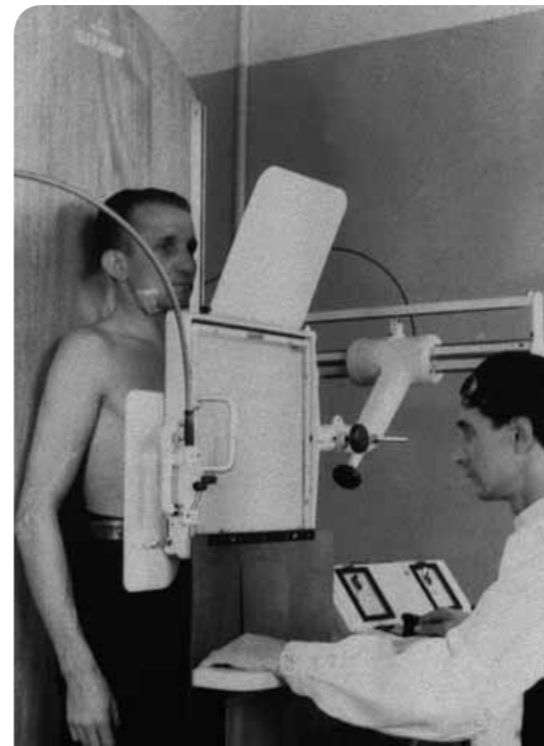
eines Liters Milch pro Tag gefährlicher sei als das Hantieren mit Werkstoffen. Das Unternehmen stellte daraufhin die Abgabe ein und ging dazu über, einen Geldbetrag auszuzahlen, die so genannte „Milchzulage“. Sie wurde später Bestandteil der Lohnzahlung.



Pendelbusse vor dem BMW-Werk München-Allach um 1940.



Einfach ausgestattet aber effektiv nimmt der Sanitätsdienst des BMW-Werkes seine Arbeit auf.



In den Jahren des Wirtschaftswunders kamen neue Themen hinzu: 1964 wurden finanzielle Zuwendungen wie Altersgeld, Dienstunfähigkeitsbeihilfen, Witwen- und Waisengeld sowie eine Notlagenunterstützung eingeführt. Bis 2005 erarbeiteten sich 3.800 Personen – darunter auch Witwen von MTU-Mitarbeitern – eine klassische MTU-Betriebsrente. Heute basiert die Altersversorgung auf Kapitalbildung und ist das Kernstück der MTU-Sozialleistungen.

Die Gesundheit ihrer Mitarbeiter hat die MTU schon immer als bedeutende Aufgabe angesehen. Mit der Übernahme des Unternehmens durch die M.A.N. Turbo GmbH im Jahr 1965 wurde eine eigene Sanitätsstation geschaffen, die später von einem Betriebsarzt geleitet wurde. Heute steht den Mitarbeitern in München der Gesundheitsservice mit zwei Werksärzten und medizinischem Personal zur Verfügung. In den 1980er-Jahren wurde die Infrastruktur durch eine Sozialberatung und eine Suchtprävention ergänzt; 2005 eröffnete ein betriebliches Fitness-Center.

Beruf und Familie

Auch der Vereinbarkeit von Beruf und Familie wurde im Zuge der gesellschaftlichen Entwicklung immer mehr Rechnung getragen: In München bietet der betriebsnahe Kindergarten „Turbienchen“ seit dem Jahr 2000 Eltern die Betreuung ihres Nachwuchses an. Die Kinder sind im „Weißen Haus“ untergebracht, das auf dem Werks-gelände liegt. Qualifizierte Betreuer kümmern sich liebevoll um die Sprösslinge der MTUler und fördern sie gezielt. Der Name des Gebäudes geht auf die US-Besatzungszeit am Ende des Zweiten Weltkriegs zurück. In Anlehnung an den Amtssitz des Präsidenten der Vereinigten Staaten nannte man es „White House“.

Flexible Arbeitszeit

Neben den vielfältigen Sozialleistungen spielt für die Mitarbeiter die Wochenarbeitszeit eine wichtige Rolle. Bis in die 1950er-Jahre betrug sie 48 Stunden, ab 1962 musste die Belegschaft nur noch 42,5 Stunden arbeiten, 1985 reduzierte sie sich weiter auf 38,5 Stunden und seit 1995 liegt sie bei 35 Stunden. Heute zeichnet sich ein gegenläufiger Trend ab. Entsprechend der immer härter werdenden Wettbewerbsbedingungen auf den internationalen Märkten werden die Arbeitszeiten in Deutschland wieder aufgestockt oder durch Flexibilisierungen wertschöpfender genutzt. Die MTU ging und geht mit der Zeit und hat 1970 die Gleitzeit eingeführt. Anfangs nur in der Entwicklungsabteilung praktiziert, wurde sie später auch auf andere Bereiche ausgedehnt. In den 1980er-Jahren kamen flexible Arbeitszeiten und Teilzeitarbeit hinzu. Heute gibt es auch Telearbeitsplätze, die es den MTUlern ermöglichen, von zu Hause aus zu arbeiten.



Modernste Geräte stehen dem MTU-Gesundheitsdienst zur Verfügung.



Heute werden in der Kantine der MTU täglich mehrere Tausend Mahlzeiten zubereitet.



Lehrlingsausbildung im BMW-Werk Allach.



Aus- und Weiterbildung

Eine originäre Verantwortung der MTU ist die Ausbildung des Nachwuchses. Im Jahr 2008 wurden mit 58 jungen Frauen und Männern in München so viele Auszubildende aufgenommen wie noch nie. Nicht nur die Zahl der Ausbildungsplätze hat sich verändert sondern auch die Disziplinen und Inhalte: Nach dem Zweiten Weltkrieg begann das Unternehmen 1947 wieder Motorschlosser, Dreher und Werkzeugmacher auszubilden. Heute sind diese Berufe unter dem Begriff Industriemechaniker zusammengefasst. Im gewerblichen Bereich, in dem 90 Prozent der Auszubildenden eingesetzt wurden, gab es in den 1980er-Jahren etwa 15 verschiedene Ausbildungsberufe. Heute bildet die MTU in München rund 160 junge Frauen und Männer in vier verschiedenen Berufen aus, vor allem Flugtriebwerkmechaniker – über alle Standorte hinweg das Kernstück der MTU-Ausbildung – aber auch Industriemechaniker, Mechatroniker und Oberflächenbeschichter. In den vergangenen Jahren kamen zu den klassischen Lehren und Ausbildungen innovative Ausbildungsmodelle wie die Berufsakademie (BA) und die Duale Berufsausbildung mit Fachhochschule (DBFH) hinzu. Hier werden Betriebswirte, Wirtschafts- und Maschinenbau-Ingenieure sowie Mechatroniker ausgebildet.



Auszubildende bei der MTU Maintenance Hannover.

Neben der Nachwuchssicherung und -ausbildung stellt die MTU auch die kontinuierliche Fort- und Weiterbildung der Belegschaft sicher – und das seit vielen Jahrzehnten. Führungskräfte-schulung, fachliche Fortbildung und Umschulung waren bereits 1976 fester Bestandteil des Angebots. Anfang der 1980er-Jahre kam es bei der MTU zu einem Bildungs-Boom: Durchschnittlich jeder zweite Mitarbeiter nahm die Möglichkeit zur persönlichen Weiterbildung wahr. Seit dem Jahr 2000 firmiert die MTU-Bildungslandschaft unter dem Markenzeichen >campus. Im Rahmen von >campus profession werden jährlich bis zu 25.000 Bildungstage absolviert.

Klar organisiert

Um erfolgreich zu sein, muss ein Unternehmen gut organisiert und klar strukturiert sein. Auch diesbezüglich hat sich im Laufe der Zeit bei der MTU viel getan. 1975 wurde erstmals ein Organisationsplan für alle Bereiche der MTU München erarbeitet, der drei bis vier Ebenen enthielt. In den Folgejahren kamen immer mehr Führungsebenen dazu. Neben Gruppenleitern und Hauptgruppenleitern gab es Vorarbeiter und Meister, Abteilungs- und Hauptabteilungsleiter, Fachbereichs- und Bereichsleiter sowie Geschäftsführer. Mit der Einführung der Centerstruktur in den Jahren 1997/98 wurden fünf von neun Führungsebenen gestrichen; übrig blieben die Organisationseinheiten Team, Abteilung, Center und Ressort. Von Mitarbeitern und Führungskräften wurden schon immer Flexibilität und Veränderungsbereitschaft gefordert, um sich den ständig wandelnden Anforderungen des Marktes und der Arbeitswelt anzupassen. Insbesondere die Einführung der Teamarbeit in den Fertigungsbereichen führte zu entscheidenden positiven Veränderungen, etwa zur Verkürzung von Entscheidungswegen durch teilautonome Arbeitseinteilung. Ständig optimiert wurden auch die Administrationsbereiche. So wurde der MTU Personal Service eingerichtet mit dem Ziel, durch standardisierte Dienstleistungen den Mitarbeitern kompetente Ansprechpartner für alle persönlichen Belange wie Eintrittsformalitäten und Entgeltabrechnung bereitzustellen – bei durchgängigen Servicezeiten für alle deutschen Standorte.

Die MTU hat sich immer den Herausforderungen der Zeit gestellt und kontinuierlich weiterentwickelt. Stellgrößen der Personalarbeit waren und sind der demographische Wandel, das strategische Wachstum des Unternehmens und die wettbewerbsgerechte Gestaltung aller Personalleistungen. Nur mit hochqualifiziertem und hochmotiviertem Personal wird die MTU wettbewerbsfähig sein und das bleiben, was sie ist – Deutschlands führender Triebwerks-hersteller und einer der großen Branchenakteure weltweit.