

Flughafenbesichtigung am 11. April 2013 – ein Blick hinter die Kulissen

Lufthansa-Rentner zur Besichtigung des Flughafens? Den kennt man doch, da muss man nicht erneut hin! Das sagten sich aber nicht knapp 30 Mitglieder, denn ihre aktive Zeit dort lag schon teilweise zehn oder gar 20 Jahre zurück – und einige kamen aus dem Staunen nicht mehr heraus.

Herr Schröpel vom Flughafen-Besucherservice empfahl nach dem Einsteigen in den Bus scherzhaft „Fasten Seatbelts, please!“.

Rechts lag das alte Flughafengebäude aus den 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts, heutzutage beherbergt es zum großen Teil die Flughafenverwaltung. Links im Businesspark Airport City wird bald der Spatenstich zum Neubau erfolgen, so dass alle rund 1000 Mitarbeiter Anfang 2015 ihre neue Büroräume beziehen können.

Wir passierten am Tor 1 die notwendige Sicherheitskontrolle und machten einen Schlenker zum Bereich der Privat- und Geschäftsflugzeuge. Das dortige Terminal frequentieren pro Jahr 20.000 Passagiere.

Als wir in Richtung der großen Passagierterminals unterwegs waren, zeigte sich Herr Schröpel als Meister der Zahlen: 27 Flugzeuge können an den Terminals andocken, 86 finden Platz auf der Außenfläche. Im vergangenen Jahr wurden 189 Ziele in 51 Ländern durch 63 Airlines angefliegen. Mit 20,8 Millionen Fluggästen ist DUS weiterhin der drittgrößte deutsche Flughafen.

Wir fuhren auf das Terminal C zu – ein reines Nonschengen-Terminal, und wir sahen die LH-Konkurrenz angedockt – die mit dem Namen der deutschen Hauptstadt und die, die wie ein großer Industriestaubsauger die Passagiere über die Golfregion des Nahen Ostens lenken.

Herr Schröpel wies uns auf den gerade fertiggestellten Verbindungsgang zwischen den Terminal A (LH) und B hin. Neben dem bereits vorhandenen zwischen Terminal B und C ermöglichen diese Bauwerke, unkompliziert zu den anderen Flugsteigen zu gelangen, ohne dabei den Sicherheitsbereich verlassen zu müssen.

Zufrieden schauten wir am Terminal A und dem angrenzenden Vorfeld auf die Flotte der LH-Flugzeuge, die noch die uns vertraute Bemalung trugen. Anfang kommenden Jahres wird auch in Düsseldorf das gewöhnungsbedürftige Brombeer-Rot von Germanwings dominieren...

Wir passierten die Flugzeughalle 7, in dem die Wartung der Air Berlin-Flotte durchgeführt wird. Die 220 mal 90 Meter große Halle 7 bietet seit 2009 Platz für drei Großraumflugzeuge. Sie kostete 65 Millionen Euro plus eine Million für die Solaranlage auf dem Dach des Hangars.

610 ha umfasst die Fläche des Flughafens, so Herr Schröpel, umgeben von hohen Zäunen mit Wärmebildkameras und Bewegungsmeldern.

Über uns, nahe der sogenannten Landeschwelle, schwebten die Jets herein.

Viel Zeit blieb nicht. Der Produktionsleiter der Lufthansa-Wartungsstation, Herr Jünger, wartete in Halle 5/6 auf uns.

Wer wusste noch, dass die Halle 5 im Jahr 1957 und Halle 6 1961 gebaut wurden? Damit benannte Herr Jünger so nebenbei auch die Probleme und Kosten der Unterhaltung für eine akzeptable Klimatisierung. Die früheren Techniker unter uns hätten sich während ihrer zurückliegenden Tätigkeit in dieser Halle über die derzeitigen Temperaturen gefreut. „Kalt war es damals häufig, einfach nur kalt“ meinte Wolfgang Swienty.

Aber Umziehen in Halle 7, wenn Air Berlin demnächst einen Großteil der Wartung nach München verlegt?

Bei den hohen Mietkosten in der Halle 7 für Herrn Jünger eine einfache Rechnung...



Also bleibt man trotz den vielen sichtbaren Provisorien hier. Alles eine Frage des Preises – auch vielleicht später.

Herr Jünger wies uns auf einen Raum hin, der musealen Charakter hat, einschließlich des Duftes aus den früheren Zeiten – die ehemalige Kfz-Werkstatt. Nebenan dann ein modern umgestalteter Briefingraum.



Das Platzproblem in der Halle ist offensichtlich: Bürocontainer an mehreren Stellen, wo sie das „Ein- und Aushallen“ der Flugzeuge nicht stören. Die ehemaligen Techniker beteuerten, dass keine Wehmut aufkommt, als sie neben dem Flieger das große Arbeitsboard sahen – bestückt mit den Clipboards der abzuarbeitenden Aufträge. So geschieht das auch heute noch im bewährten handschriftlichen Dokumentationsverfahren, so Herr Jünger, aber anschließend wird das natürlich in digitaler Form übertragen.

Stolz stellte er fest, dass die Technik Düsseldorf weiterhin der größte dezentrale Standort ist. Vielleicht war es etwas spekulativ, als er von der vierten Langstrecke ex DUS sprach. Denn das vor einem Jahr aufgelegte Riesen-Sanierungsprogramm "Score" gewinnt in diesem Jahr an Fahrt. Das hatten auch wir Rentner im Ohr. Was dem „zum Opfer fällt“, wird ja ständig auf den Prüfstand gestellt, so die Sprachregelung im Managerjargon.

On time, also zum revidierten Schedule, waren wir dann wieder im Passagierterminal, wo uns Herr Hansen erwartete. In einem Briefingraum stellte er sich als Leiter des Airport Control Centers (ACC) vor und umriss die Aufgaben dieses seit Oktober vergangenen Jahres in Betrieb genommenen Kontrollzentrums. Die Abläufe am Boden sollen optimiert werden, so lautet die grundsätzlich Aussage der Flughafen GmbH, die dafür drei Millionen Euro investiert hat.

Ein Ärgernis für Passagiere, Flughafen- und Fluggesellschaften sind wie eh und je in erster Linie die kostenverursachenden Verspätungen. Durch das Zusammenspiel von Spezialisten des Flughafens, der Airlines, der Bundespolizei und der Abfertigungsgesellschaften sollen sich über den Tag aufbauende Verspätungen minimiert werden.

Daneben möchte der Flughafen aber auch ihre Ressourcen besser einteilen und versprach sich bei Eröffnung eine zehn- bis zwanzigprozentige Kapazitätserhöhung.

Soweit die Worte von Herrn Hansen. Dann betraten wir das Kontrollzentrum.

Ins Auge fiel erst einmal das optisches Herzstück der Schaltzentral: eine 16 Meter lange Videoleinwand in Kacheln angeordnet – in der Mitte ein riesiges Radarbild.



Am Rand der Mega-Leinwand: Bilder vom Vorfeld und den Startbahnen des Flughafens, denn einen Blick durch Fenster nach draußen gibt es nicht.

Das riesige Radarbild entpuppte sich als Darstellung des Luftraums der Großregion um Düsseldorf mit der Angabe der dort sich bewegenden Flugzeuge. Ein besonderes Augenmerk durch die Disponenten gilt dem darin hervorgehoben Anflugsektor. Was früher nur den Lotsen der Flugsicherung vorbehalten war – hier hängt es groß, dunkel und flackernd an der Wand für die von Herrn Hansen erwähnten Spezialisten. Fünfzehn PC-Arbeitsplätze sind hier eingerichtet, doch in der Praxis bislang nicht benötigt, wie wir

erfahren, zumal es von den Personalressourcen der beteiligten Airlines abhängt, ob sie sich eine „Abordnung“ zu dem Arbeitsplatz im ACC in Peakzeiten erlauben können.

Bei Lufthansa kollidiert dieses Abstellen eines Mitarbeiters wohl auch mit dem eigenen Gateway Control Center (GCC), das LH-intern ähnliche Ziele verfolgt wie das ACC der Flughafen GmbH.

Präsenz im Drei-Schichten-Betrieb zeigen selbstverständlich die Spezialisten des Flughafens. Nachweisbare Erfolge gab es während der Enteisungsperiode und während der Streikaktionen des Sicherheitspersonals: Durch direkte Kommunikation in einem Raum wurden Personalressourcen und Material besser disponiert.

Beeindruckt verließen wir diese Schaltzentrale, und es wurde uns klar, dass diese Flughafenbesichtigung wahrhaftig „ein Blick hinter die Kulissen“ war.

Einem Wunsch aus Mitgliederkreisen folgend, begaben wir uns abschließend in die Check-in-Halle „unserer“ Lufthansa.

Wie funktioniert aktuell das Check-in-Verfahren? Kann man auch jederzeit einen Mitarbeiter am Schalter in Anspruch nehmen?



Auf die letzte Frage hatte Herr Pfeiffer von der externen Automatenbetreuungsfirma KRM eine eindeutige Antwort: Im Prinzip nein. Wenn man nicht von zu Hause eingecheckt hat – und das tun knapp 50% der Gäste, ist der Weg erst einmal zum Check-in-Automaten. Er versicherte, dass ein Automatenbetreuer immer greifbar ist, um auch einen in diesem Verfahren ungeübten PAD zu helfen – bis hin zum Einlesen der Visadaten für die Reisen in die USA. Aktiven Lufthansa-seatern und Rentnern werden, wenn sie nicht gebucht sind, auf dem Display die nächsten Flüge zum gewünschten Zielort angegeben.

Voraussetzung ist das Listing, das entweder beim Ausstellen eines Tickets in der Reisestelle erfolgt oder automatisch bei elektronischer Ticketausstellung über das Portal „myTravelEx“ – für Inhaber des oft zitierten Token.

Das Einchecken am Automaten ist einfach: Die kurzen und bildhaft unterstützten Darstellungen sind klar und verständlich. Wenn nicht – dann ruft man halt einen Automatenbetreuer.

Hat der Automat die Bordkarte „ausgespuckt“, geht man entweder mit Handgepäck direkt zum Ausgang oder gibt sein Gepäck an einem Schalter ab, der von leibhaftigen Lufthansa-Mitarbeitern besetzt ist.

Am Eingang der Schlange wachen Automatenbetreuer nochmals darauf, dass man wirklich eingecheckt hat!!!

Nur wenn alle Versuche vergeblich waren, darf man mit einer Einlasskarte zu einem der Serviceschalter. →



Das war dann doch wirklich genug der Informationen, und einige der Teilnehmer schnupperten „Zum Schiffchen“ auf der Ankunftsebene bei Essen und Trinken noch ein wenig Flughafenflair.

