

# Leitzentrale Langenhagen: Farben begleiten den Flug in die Sonne

## 17 Mitarbeiter sorgen an 365 Tagen im Jahr für Pünktlichkeit

LANGENHAGEN. „Wir sind froh, wenn unsere Mitarbeiter mal Zeitung lesen können“, überspitzt Heinz Schmidt die Funktion der Verkehrszentrale von Hapag-Lloyd Flug, dem „Gehirn des Unternehmens“ in Hannover. Weitgehend unbemerkt von den jährlich etwa 2,5 Millionen sonnenhungrigen Urlaubern dirigieren Schmidt und seine 16 Mitarbeiter von einem etwa 100 Quadratmeter großen Büroraum am Flughafen in Langen-

hagen aus die Flotte der Charterfluggesellschaft.

Der Monitor in der Mitte des Raums ist in den ersten Tagesstunden übersät mit dunkelblauen Querstreifen. Jede Linie stellt eine der 18 Hapag-Lloyd Maschinen dar, die an diesem Tag Urlauber von bundesdeutschen Flughäfen vor allem in den Süden bringen sollen. Der erst vor wenigen Wochen installierte Computer ist das Herzstück der Verkehrszentrale. „Damit sind wir eine der drei am modernsten

ausgerüsteten Fluggesellschaften der Welt“, berichtet stolz Computer-Fachmann Klemens Stein.

Noch kann sich der diensthabende Flugüberwacher zurücklehnen: Den detaillierten Flugplan und die Einsätze für die 600 Crew-Mitglieder haben seine Kollegen an den Nebentischen bereits in der Nacht auf den neusten Stand gebracht. Doch die Ruhe findet schon bald ihr Ende. Im Kampf um Pünktlichkeit werden die hochqualifizierten Mitar-

beiter im vierten Stock des Bürogebäudes in Langenhagen immer wieder mit verstopften Luftstraßen, Nachtflugverboten und Unwettern konfrontiert.

**Das erste Problem: Sturm auf einer Kanaren-Insel. Zahlreiche Maschinen müssen nach Teneriffa ausweichen. Für Flug HF 6 201 von Hamburg nach Las Palmas bieten die Spanier erst für etwa zwei Stunden später als geplant einen „slot“, eine Fluggenehmigung, an. Eine Alternative gibt**

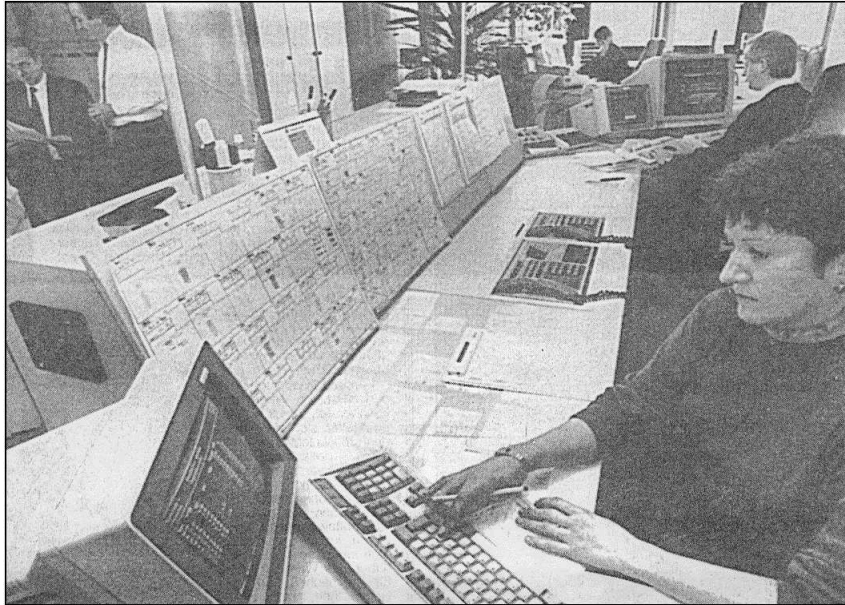
**es nicht: Die 135 Passagiere müssen im nächtlichen Hamburg warten.**

In Langenhagen beginnt der Fernschreiber zu tickern, als der Airbus schließlich um Viertel vor Neun in Hamburg abhebt. Der Flugüberwacher in Hannover tippt die Startzeit von HF 6 201 in den Computer ein. Ein blauer Streifen auf dem Monitor färbt sich gelb: verspätet gestartet.

Zwischendurch muß immer wieder ein Mitarbeiter an das 300 000 Mark teure Funkgerät mit dem die Zentrale ständig mit dem Piloten der fliegenden Maschinen in Verbindung steht. Neben dem Wetter und Informationen für den Kapitän, etwa über geschlossene Flughäfen, werden auch immer aktuelle Nachrichten in den Äther gefunkt. Informationen über das Weltgeschehen für Fluggäste. „Am meisten gefragt sind Fußballergebnisse“, weiß Schmidt.

Kurz darauf verblässen zwei Linien auf dem Monitor für Flüge von München und Hannover zu den Kanaren zu Hellblau; die beiden Maschinen von Flug HF 6 841 und HF 6 373 sind pünktlich vom Boden weggekommen. Für den München-Flug mußten die Flugkontrolleure in die Trickkiste greifen. Die Maschine wurde kurzfristig „umgeroutet“, weil die Strecke über Frankreich und Spanien mal wieder verstopft war: Mehrere hundert Kilometer Umweg über Italien und Algerien, entsprechend höherer Kerosinverbrauch, Landung 25 Minuten später als geplant. „Das müssen wir häufiger machen, um wenigstens einigermaßen pünktlich fliegen zu können“, berichtet Schmidt.

Mittags wechseln die Symbole für die drei Kanaren-Flüge erneut ihre Farbe. HF 6 201 von Hamburg und HF 6 841 von München bleiben für den Rest des Tages rot: verspätet. Dagegen hat der Hannover-Flug pünktlich in Las Palmas aufgesetzt: Die Linie wird grün. „Unsere Mannschaft in Hannover ist 24 Stunden, 365 Tage im Jahr im Dienst, auch wenn alles läuft“, sagt Schmidt. „Wir sind so etwä wie eine Berufsfeuerwehr. Jederzeit bereit“.



Das „Gehirn des Unternehmens“ bei der Charterfluggesellschaft Hapag-Lloyd: ein rund 100 Quadratmeter großer Raum am Flughafen Hannover. Von hier aus dirigieren 17 Mitarbeiter 18 Flugzeuge, die pro Jahr 2,5 Millionen Urlauber transportieren.