

GIGANTENTREFFEN DAS HAT ES NOCH NIE GEgeben – DAS GRÖSSTE PASSAGIERFLUGZEUG UND DAS MONDÄNSTE

# 14 Uhr: Der A380 setzt auf Finkenwerder auf

Testpilot Wolfgang Absmeier sitzt im Cockpit. Für viele Mitarbeiter und Gäste im Werk wird es zugleich die erste Begegnung mit „ihrem“ Super-Airbus sein.

Volker Mester

Heute, gegen 13.50 Uhr, beginnt für die Airbus-Mitarbeiter auf Finkenwerder endgültig die A380-Ära. Dann wird Airbus-Testpilot Wolfgang Absmeier als Kapitän im Cockpit des A380 mit der Kennung F-WXXL die letzten Vorbereitungen für die Landung auf der Werkspiste einleiten: Geschwindigkeit reduzieren, Fahrwerke ausfahren und noch einmal den Kurs checken, der bei leichtem Südwind über Buxtehude direkt zur 2648 Meter Landebahn führen wird.

Es wird das erste Mal sein, daß ein A380 auf Hamburger Boden landet. Für viele Mitarbeiter und Gäste im Werk wird es gleichzeitig die erste Begegnung mit diesem größten Passagierflugzeug der Welt sein.

Absmeier selbst kann sich auch noch gut daran erinnern, wie er das erste Mal einen A380 in Realität gesehen hat: „Das war ein sehr emotionaler Moment“, sagt er. „Als ich in der Montagehalle



Der A380 F-WXXL bei seinem Jungfernfug am vergangen Donnerstag in Toulouse. Der Jet ist noch weitgehend mit einer grünen Schutzfarbe lackiert. Jedes europäische Airbuswerk benutzt dabei einen anderen Grünton. Aus Finkenwerder kommen beispielsweise die dunklen Rumpfsektionen vorne und hinten. FOTOS: AIRBUS, ACTION PRESS

erstmal alle Teile zusammengesetzt gesehen habe, war das ein Gänsehautgefühl – zu wissen, daß ich diesen großen Vogel einmal fliegen werde.“ Dieses Kribeln war wieder da, als er Ende Mai als fünfter Pilot den neuen Riesen auf dessen zehntem Flug steuern durfte: „Darauf hatten wir schließlich alle wie kleine Jungen lange gewartet.“

Als einziger unter den sechs deutschen Airbus-Testfliegern – zusammen mit Kollegen aus Frankreich und England sind es 30 – hat Absmeier seit dem Jahr 2001 direkt am Projekt A380 mitgearbeitet. In dieser Zeit war der erfahrene Pilot, der nebenbei Elektrotechnik studiert hat, an der Entwicklung von Cockpit-anzeigen beteiligt.

Zwar hat sich Airbus größte Mühe gegeben, den Airline-Kapitänen künftig auch im A380 das schon aus früheren Modellen des Herstellers vertraute Fluggefühl zu vermitteln. Aber die enormen Ausmaße und das Gewicht des größten Verkehrsflugzeugs der Welt machen eben doch einen Unterschied: „Mit einem großen Flugzeug muß man präziser fliegen als mit einem kleinen. Schon weil zum Beispiel die Start- und Landebahnen für den A380 ja nicht länger sind als für unseren kleinsten Jet, den A318.“

Allerdings lasse sich der A380 sehr genau steuern und er habe auch gezeigt, daß die Bahnlänge für ihn kein großes Problem ist: „Vor einigen Tagen in Frankfurt sind wir trotz maximalen Lande-



Testpilot Wolfgang Absmeier (46) wird heute den A380 in Hamburg landen. Seit 1998 arbeitet der frühere Düsenjägerpilot für Airbus, einige Jahre auch auf Finkenwerder. Heute lebt er mit seiner Frau in Toulouse.

gewichts nach weniger als 2000 Metern von der Landebahn gerollt.“

Daher ist Absmeier zuversichtlich, daß seine erste Landung mit

dem Riesen auf der gut 2600 Metern langen Bahn des Airbus-Werksflugplatzes Finkenwerder heute keine Schwierigkeiten bereite.

## Hier wird der Super-Jet „eingekleidet“

Axel Tiedemann

Fabrik klang früher anders: Mal kreischt irgendwo ein Bohrer auf, scheppert kurz ein Niethammer. Sie übertönen aber nur kurz die überrauschen, die hier in der riesigen Airbus-Halle den Grundton abgeben. Wir sind in der Sektionsmontage, Halle 260: Erste Station beim Rundgang durch die A380-Produktion auf Finkenwerder. Wenige Stunden bevor der erste dieser Riesenflieger zur weiteren Ausstattung auf Hamburger Boden landen wird.

Wenig erinnert hier an das Bild früherer Industrieanlagen, ein Großraumbüro könnte kaum leiser sein. Oder sauberer: Der Betonboden blitzt, und an den baumhohen Montagegerüsten glänzt die Farbe. In zwei gut 200 Meter langen Reihen sind diese Gestelle aufgebaut. In einer Halle, die bequem auch mehrere Konzertsäle fassen könnte. Jede Reihe steht für einen eigenen Arbeitsschritt bei der Montage des neuen Riesenairbus A380, erklärt Maschinenbauingenieur Matthias Braack (32). Er ist Teamleiter der Sektionsmontage.

Braack und seine Kollegen arbeiten allerdings schon für die Baunummer 21, einen Jet, der einmal an die Singapore-Airlines ausgeliefert werden soll. Braacks Leute richten hier Rumpfschalen mit Hilfe von Lasern zueinander aus und vernieten sie dann. Auf zwei zehntel Millimeter genau. Und praktisch freischwebend in dem Montagegestell, in dem die Scha-

„Noch sind viele Kollegen auf Lehrgängen, aber langsam sind wir richtig heiß darauf, daß es losgeht.“

Wolfgang Frischmuth, Dockmanager

in den vorderen und hinteren Rumpfschalen, die anderen Rumpfteile bauen die Kollegen in Frankreich. Wie überhaupt die gesamte A380-Montage an ein Technikpuzzle für große Jungs erinnert: Hamburg baut Rumpfschalen aus Nordenham zu zwei Rumpfschalen zusammen, die hintere „Tüte“ kommt aus Spanien, das Seitenleitwerk aus Stade, die Flügel aus England, mittlere Rumpfschalen aus Frankreich. Dort montiert Airbus dann alles zusammen und fliegt die quasi nackten A380 zurück nach Hamburg, wo die Kabinen ausgestattet werden und die Flugzeuge ihre endgültige Lackierung bekommen.

Wolfgang Frischmuth (42) hat die vergangenen Tage vor der A380-Landung daher in ziemlichlicher Abschiedsfeier zugebracht. Er ist Dockmanager in der Ausstattungsabteilung: Nur zwei, drei seiner Mitarbeiter verlieren sich in seiner Halle; jemand klebt gerade noch ein Schild „Fahrradfahren verboten“ an einen Pfeiler. Frischmuth grinst: „Damit niemand gegen die Flieger rast.“ Werkzeuge, Stapler – alles steht aber für den Tag 1 be-

reit. „Noch sind viele Kollegen auf Lehrgängen, aber langsam sind wir richtig heiß darauf, daß es losgeht“, sagt Frischmuth. Vier solcher 100 Meter langen und bis zu 26 Meter hohen Ausstattungsgebäude stehen direkt an der Elbe. Sie wirken wie eine Mischung aus Kathedrale und gläserner Einkaufspassage. Entworfen hat sie das Hamburger Büro gmp. Mit einer einzigen Glasfassade zum Wasser. „Ein Arbeitsplatz mit der schönsten Aussicht Hamburgs“, sagt Dockmanager Frischmuth. Wenn 2008 das A380-Programm voll angelaufen ist, sollen dort pro Monat vier Flieger gleichzeitig ausgerüstet werden. Frischmuth und seine Kollegen bauen die komplette Kabinenausstattung ein: Sitze, Duschen, Toiletten, Verkleidungen, Bartresen, Treppen oder auch Internetverbindungen und Videobildschirme. Jedes Teil wurde vorher im eigenen Kabinentestzentrum überprüft. In einem 1:1-Modell können sogar die extremen Minusgrade von Höhenflügen simuliert werden. Teile der Ausstattung bestellen die Airlines direkt bei den Herstellern. Rund um Finkenwerder haben sich etliche Zulieferbetriebe angesiedelt. Etwa 2000 Arbeitsplätze durch das A380-Programm



Lackiermeister Kai Heimes (40) bringt mit seinen Leuten rund 600 Kilogramm Lack auf jeden A380.

sind dort nach Schätzung der Wirtschaftsbehörde entstanden, 2300 bei Airbus selbst. Insgesamt arbeiten mittlerweile rund 11 000 Menschen im Werk und etwa noch einmal genausoviel bei den Zulieferern. Hamburg ist damit neben Seattle (Boeing) und Toulouse zu den drei größten Flugzeug-Produktionsorten der Welt aufgestiegen – lange bevor der erste A380 hier gelandet ist.

Wolfgang Frischmuth (42) ist Dockmanager in der Kabinenausstattung. Für ihn und seine Mitarbeiter beginnt heute der erste Ernstfall bei der A380-Montage.



Die neuen Hallen für die A380-Montage auf den neuen Flächen im Mühlenberger Loch. Ab 2008 sollen dort pro Monat vier A380 mit Kabinenteilen ausgestattet und lackiert werden.



Die A380-Rumpfschalen werden in der Sektionsmontage mit Hilfe von Lasern auf zwei zehntel Millimeter genau zueinander ausgerichtet. FOTOS: AIRBUS (2), AUFWIND, JUSCHKE



## Freundin erschossen – zwölf Jahre Haft

### NEUSTADT Deutsch-jüdischer Literaturabend

Die Katholische Akademie Hamburg (Herrengraben 4) veranstaltet in Kooperation mit der Deutsch-Israelischen Gesellschaft Hamburg und der Gesellschaft für christlich-jüdische Zusammenarbeit einen literarischen Abend. Hanjo Kesting, Leiter der Redaktion Kulturelles Wort im NDR-Hörfunk zeichnet in seiner Lesung mit begleitenden Kommentaren Porträts deutsch-jüdischer Autoren. Der Eintritt beträgt 6,50 Euro, ermäßigt: 4 Euro. Anmeldungen: ☎ 36 95 21 11. (phelm)

### KUNSTHALLE Abend für Studenten

Die Jungen Freunde der Kunsthalle und das Studententeam der Kunsthalle laden am 11. November zur Kunst-Meets-Kommilitonen-Nacht in die Galerie der Gegenwart am Glockengießerwall. Beginn ist um 19.30 Uhr. Der Eintritt kostet vier Euro. (ug)

Sechsmal hat Ergün K. seiner Lebensgefährtin Brigitta O. in den Rücken geschossen – während ihre drei Kinder im Nebenzimmer lagen. „Ich wollte das nicht. Es ging alles so schnell“, hatte der 30-jährige im Prozeß vor dem Landgericht über die Tat vom 20. Februar dieses Jahres unter Tränen gesagt. Gestern verurteilte die Schwurgerichtskammer den Angeklagten zu zwölf Jahren Haft wegen Totschlags.

Ursprünglich war das Ver-

brechen als Mord aus Heimtücke angeklagt. Doch die Richter kamen zu dem Schluß, daß keine Heimtücke vorgelegen habe, weil Ergün K. die Wehrlosigkeit des Opfers nicht bewußt ausgenutzt habe. „Die Tat war ein spontaner Entschluß. Der Angeklagte war in Rage“, so der Kammervorsitzende. „Er leidet selbst unter der Tat.“ Nach dem Verbrechen war Ergün K. zunächst nach Frankreich geflüchtet und dort zwei Monate später fest-

genommen worden. Am ersten Verhandlungstag hatte der arbeitslose Gärtner noch behauptet, ein maskierter Mann habe die Frau erschossen. Doch nachdem ihr 14 Jahre alter Sohn als Zeuge ausgesagt hatte, er habe den Angeklagten nach den Schüssen „wegrennen“ sehen, hatte Ergün K. gestanden, die tödlichen Schüsse abgegeben zu haben. „Ich wollte das nicht. Ich habe sie geliebt.“ Schon Tage vor der Tat sei es zu Streit gekom-

men. An jenem Abend habe Brigitta O. ihm massive Vorwürfe gemacht und ihn mit rüden Worten aufgefordert, zu gehen. Da habe er seine Jacke, in der er stets eine Waffe bei sich trage, genommen. Als die 33-jährige den gemeinsamen ein Jahr alten Sohn aufs Bett geworfen habe, sei die Situation eskaliert. „Ich wollte sie nur so packen“, hatte Ergün K. geschluchzt. „Sie hat mich irgendwie festgehalten. Es ging alles so schnell.“ (bem)

## Wohnungen statt Kita: Streit um Behördenpläne

Politik gegen Verwaltung – so lautet das überraschende Konfliktpaar bei einem Streit über eine Kindertagesstätte in Sasel. Die Finanzbehörde will eine Teilfläche des vom Kindergarten „Tigerente“ genutzten Arealen an der Saselbekstraße für den Bau eines Zweifamilienhauses nutzen. Zu dumm: Auf der Fläche steht jetzt das Gebäude, in dem die Hortgruppe der Kita untergebracht ist.

Einstimmig hat die Bezirksversammlung Wands-

bek die Verwaltung aufgefordert, den Plan zurückzuziehen, damit die Kita ihre Arbeit fortsetzen kann – bislang vergeblich. Für die GAL-Bürgerschaftsabgeordnete Christiane Blömeke ist der Behördenplan ein neuer Beleg für die Kinderfeindlichkeit der Stadt: „Es ist traurig, daß der Senat an dieser kleinen Fläche als Beitrag für die wachsende Stadt festhält.“

Die Auseinandersetzung beginnt mit einem Brief der

Liegenschaftsverwaltung vom 22. Mai. Darin teilt das Amt, das zur Finanzbehörde gehört, der „Tigerente“ mit, auf einem Teilstück des Kita-Arealen Eigenheimbau ermöglichen zu wollen. Die 719 Quadratmeter große Fläche werde zum Jahresende gekündigt. Außer einem Bolzplatz, Schaukel- und Obstgarten steht dort das Nebengebäude der Kita für die Hortkinder. Kurios: Um die Räume für die Kita nutzbar zu machen, sind erst in die-

sem Jahr rund 30 000 Euro investiert worden. Der Bolzplatz wird auch außerhalb der Kita-Öffnungszeiten von Jugendlichen genutzt.

Die einzige Reaktion der Liegenschaft besteht bislang in dem Angebot, daß die „Tigerente“ die Fläche bis 2010 nutzen darf. Allerdings soll die Miete 7700 Euro jährlich (bislang: 255 Euro) betragen und die Kita für den Abriß des Gebäudes aufkommen. Das halten Kita und Politik für unannehmbar. (pum)

LÜTT BETEN PLATT MIT'T ABENDBLATT

## Von wegen „week un nett“

Dat giff Lüüd, de meent, in't Plattdüütsche kann'n allens so week un nett seggen, dat stöfft keenen vor'n Köpp. Na jo: kann'n! Ober wenn sik uns Plattsnackers so richtig bi de Klatten hebbt, denn fällt dor ok Wöör, wo nix Weekes un Nettes an is. Wenn een Snösel oder Schubbjack oder Swienegel to di seggt, kannst dat driest for unfründlich un hart nehmen. Seggt en Olleren „Näswoter“ to en Jüngerem, so is dat tominnst so hart as „Grünschnabel“, un „Ulen-saat“ for „Nichtsnutz“ is ok dull heftig, dor feuhlst du di nich zoort ümslungen bi!

Wenn wi Plattdüütschen blots freedvull un trüchhollern weern, geef dat doch nich so veel Wöör for „Zank und Streit“: Stank un Striet, Larm un Lawei, Scheel un Schandool, Kreet un Krach un Kief un Krakeel.

Mit so welk Lüüd, also so'n Stank- un Strietmokers, Wrögels un Wrangelpött, Griesmüler un Kreter, de gau strietgierig un ok beetsch sünd, dor is keen Verdragg mit!

Ok bi uns sünd se nich blots fründlich



Abendblatt-Kolumnist Günther Harte vertellt op platt.

mitenanner un vull Humor un Vergeben. Dat giff ok bi uns Manns- un Froonslüüd, de geern en beten zackerfatern un gnitzen un stänkern, kieven un klathalsen möögt; denn seh mol to, dat du mit jem trechtkummst, in de Noberschop, op de Arbeit, in'n Vereen.

Wenn en Kolleg oder en Kollegin ümmer blots wrögelig oder krötig is, dat kann dat „Betriebsklima“ beus verdarben. Wenn en Nobor oder en Nobersche mit de Kinner ümmer blots rümschellt oder rümbentert, dat bringt de Kinner un de Ollern hoch, un wenn du villicht bi'n Sport so'n kretigen, krakeelschen Trainer mit en gnadderige Snoot hest, denn mookt dat keenen Spoof un du findst dat nich week un angenehm un witzig, blots wegen dat de Lüüd Platt snackt!

Nee, Kinner, dat is mit uns Lüüd un mit uns Sprook nich allens ohn Kanten un Doornen. Ober Plattdüüsch k a n n week un zoort sien, in uns Sprook giff dat veel Wöör un Snäck vul Lebensklookheit, Warsms un Humor, un uns Sprook nimmt di ofüns in'n Arm . . .