DUSmomente

02 | 2015

Düsseldorf Airport DUS

AIRPORT TOUREN

PORTO

JOHANN LAFER

MESSE-VIELFLIEGER

CATHAY PACIFIC

FIT FÜR DIE ZUKUNFT

TOWER-LOTSIN

HORST NEUMANN
AIRPORT TOUR GUIDE



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

fassungslos und in großer Trauer um die Opfer und Hinterbliebenen von Flug 4U 9525 hat die **DUSmomente**-Redaktion gemeinsam mit Millionen anderer Menschen Ende März, als diese Ausgabe entstand, versucht, den Flugzeugabsturz über Frankreich zu verstehen. Doch das Unbegreifliche kann man nicht verstehen. Und trotzdem geht das Leben weiter, irgendwie.

Flugzeugunglücke erschüttern unsere Gesellschaft auch deswegen im Mark, weil das Reisen in unserer mobilen Gesellschaft zum modernen Leben einfach dazu gehört. So haben wir Deutschen 2014 fast zwei Milliarden Reisetage absolviert. Die deutschen Flughäfen zählten insgesamt 208 Millionen Passagiere. Ob beruflich oder privat – das Flugzeug ist aus unserem Alltag nicht mehr wegzudenken. Ohne Mobilität kein Austausch, ohne Austausch kein Wachstum und ohne Wachstum kein Wohlstand.

Deswegen muss das Exportland Nordrhein-Westfalen spitze bleiben. Damit die Rhein-Ruhr-Region und mit ihr weite Teile NRWs an die globalen Wachstumsmärkte angebunden bleiben, möchten wir in moderatem Maße die Kapazität unseres Flughafens anheben – ohne dabei die Bedürfnisse der Anwohner aus dem Blick zu verlieren. Was sich genau hinter dem Vorhaben verbirgt, stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe vor.

Außerdem haben wir wieder spannende, interessante und informative Geschichten aus der Flughafen-Welt für Sie zusammengetragen: Wir haben den Rückepferden Fanta und Sissi bei der Arbeit über den Schweif geschaut und waren erstaunt, was diese Tiere leisten können. Mit Cathay Pacific stellen wir Ihnen die derzeit beste Airline der Welt vor. Und wenn Sie nicht direkt nach Hongkong reisen möchten, wäre das wunderschöne Porto vielleicht etwas für Sie. Star-Koch Johann Lafer hat uns auf Deutsch einige Einblicke in sein Leben gewährt. Mit Michal Perlinski könnten wir uns in 30 Sprachen unterhalten – so viele spricht der junge Verkäufer aus unserem Duty Free Shop. Last but least haben wir unserem Leser Werner Vogt seinen ganz besonderen DUSmoment erfüllt: Einen Besuch im höchsten Tower Deutschlands.

Es lohnt sich also wieder, sich einen Moment Zeit für diese Ausgabe zu nehmen. Ich wünsche Ihnen eine kurzweilige Lektüre und allseits gute Reise.

Ihr



Thomas Kötter
Leiter Unternehmenskommunikation, Flughafen Düsseldorf GmbH

P.S.: Viele Hundert Leser haben uns ihre ehrliche Meinung zur ersten Ausgabe von **DUSmomente** übermittelt. Vielen Dank für das ausgesprochen positive und vor allem sehr hilfreiche Feedback. Bitte sagen Sie uns auch weiterhin, was Sie gut finden und wo wir noch besser werden können. Sie finden unsere Onlinebefragung unter dus.com/de-de/services/dusmomente.

IMPRESSUM

DUSmomente

Herausgeber
Flughafen Düsseldorf GmbH
Unternehmenskommunikation
Postfach 30 03 63
40403 Düsseldorf

V.i.S.d.P.: Thomas Kötter

Redaktionsleitung & Design
Karl-Heinz Morawietz KHM

Redaktion
Jörn Bücher JOB
Felicitas Daum FD
Christian Hinkel CH
Anne-Lena Jaschinski ALJ
Thomas Kötter TK
Peter Nengelken PN
Markus Schaff MS

Fotos
Andreas Wiese AW

DUSMOMENTE.COM: JETZT AUCH ONLINE

Eine eigene Website für noch mehr **DUSmomente**. Von unserer Flughafenzeitung gibt es ab sofort auch eine digitale Version. Unter www.dusmomente.com finden Sie die interessantesten Beiträge der gedruckten Ausgabe mit noch mehr Fotos und noch mehr Informationen. Aber wir haben auch exklusive Inhalte für Sie. „Wo sind die Fotos von bunten und außergewöhnlichen Flugzeugen, die DUS besucht haben, geblieben", fragten uns viele Leser. Die präsentieren wir Ihnen ab sofort online unter dem Menpüpunkt „Faszination Fliegen". So sind wir noch schneller und aktueller. Es lohnt sich also, regelmäßig reinzuklicken. **KHM**

WELCHE **DUSmomente** WÜNSCHEN SIE SICH?

„Ich würde gerne Mal in den Tower!" Dieser Wunsch wurde nach der ersten Ausgabe der **DUSmomente** öfter an uns gestellt. Für einen überglücklichen Leser, wurde dieser Wunsch Wirklichkeit. Werner Vogt hat unseren Autor auf Deutschlands höchsten Tower begleitet.

Aber das kann noch nicht alles gewesen sein. Sie werden doch noch mehr Wünsche haben, die nur ein Flughafen erfüllen kann, oder? Schreiben Sie uns. Einfach per Mail an dusmomente@dus.com. Gerne greifen wir Ihre Vorschläge in einer der kommenden Ausgaben von **DUSmomente** auf. Und wenn es sich einrichten lässt, nehmen wir Sie mit bei unseren Recherchen und gewähren Ihnen einen exklusiven Einblick in die faszinierende Flughafen-Welt. **KHM**

ETIHAD DREAMLINER

Weltpremiere in Düsseldorf: Etihad Airways schickte die Boeing 787-9 am 1. Februar auf ihrem ersten kommerziellen Flug von Abu Dhabi nach DUS. Mehr Fotos von interessanten Fliegern, die unseren Airport besucht haben, finden Sie ab sofort auf dusmomente.com. **KHM**



ÖKOLOGISCHES GÜTESIEGEL FÜR DUS

FLUGHAFEN SENKT CO_2-EMISSIONEN KONTINUIERLICH BIS 2020

Das ökologische Engagement des Düsseldorfer Airports zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO_2) aus dem Flughafenbetrieb wurde jetzt erneut mit einem Gütesiegel des renommierten Klimaschutzprogramms „Airport-Carbon-Accreditation" (ACA) offiziell zertifiziert. Dem Flughafen wurde dabei die zweite Stufe „Reduction" von insgesamt vier Stufen attestiert. Der CO_2-Ausstoß des Flughafens soll bis 2020 pro Passagier oder pro 100 Kilogramm Fracht um zehn Prozent gesenkt werden. Um CO_2-Emissionen einzusparen, nahm der Airport ein zweites Blockheizkraftwerk (BHKW) sowie eine Absorptionskälteanlage in Betrieb. **MS**

START ZUR 9. DUS-RADTOUR

SCHÖNE WEGE UND ÜBERRASCHENDE DETAILS

Sehenswürdigkeiten, eine abwechslungsreiche Strecke und ein bisschen Sport – das sind die richtigen Zutaten für eine Fahrradtour, auch am Airport. Ob Rücken- oder Gegenwind: Start der diesjährigen Fahrradtour, die das Nachbarschaftsbüro nun schon zum neunten Mal organisiert, ist am 13. Juni 2015 um 10:00 Uhr. „Die Teilnahme ist kostenlos, einen Snack gibt's noch dazu", versichert das Nachbarschaftsbüro. Aber: Die Teilnehmerzahl ist begrenzt – eine telefonische Anmeldung ist unter 0211/421 24346 möglich. Mehr Details gibt es unter dus.com/de-de/konzern/nachbarn. **FD**

WILLKOMMEN IM NEUEN NACHBARSCHAFTSBÜRO

Das ehemalige Airport Bürgerbüro hat einen neuen Namen und eine neue Adresse. Als zentrale Anlaufstelle für Anwohner steht das Nachbarschaftsteam jetzt im neuen Nachbarschaftsbüro für alle Fragen rund um die Themen Fluglärm und Luftqualität zur Verfügung und informiert über laufende Genehmigungsverfahren, Betriebszeiten oder Flugrouten. Anwohner finden das Nachbarschaftsbüro im Erdgeschoss der neuen Flughafenzentrale in der Airport City. Kostenfreie Parkmöglichkeiten stehen auf dem Parkplatz P12 sowie im Parkhaus der Flughafenzentrale zur Verfügung.

Flughafen Düsseldorf GmbH
Nachbarschaftsbüro
Flughafenstraße 105, 40474 Düsseldorf
Telefon: 0211/421 23366, Telefax: 0211/421 24345
E-Mail: buergerinfo@dus.com
dus.com/de-de/konzern/nachbarn/nachbarschaftsbüro
Öffnungszeiten: Mo – Fr 9:00 Uhr - 16:00 Uhr

KÖRPERSCANNER IM EINSATZ

Bis zum Beginn der Sommerferien stellt die Bundespolizei am Düsseldorfer Flughafen weitere Körperscanner auf. Der Körperscanner erinnert entfernt an eine durchsichtige Litfasssäule mit einem Ein- und Ausgang. Auf dem Boden befinden sich zwei Markierungen, auf die der Passagier seine Füße stellt. Im Körperscanner hält der Fluggast dann die Arme und Hände seitlich vom Körper nach oben gestreckt. Wichtig dabei ist, für etwa drei Sekunden ruhig stehen zu bleiben, sonst liefert der Scanner kein brauchbares Ergebnis und der Passagier muss manuell nachkontrolliert werden.

Das Gerät scannt den Körper mit sogenannten aktiven Millimeterwellen. Die Strahlung dabei ist zehntausendmal schwächer, als die eines Handys. Gesundheitsrisiken gibt es laut Bundespolizei dabei keine. Auf den Monitoren der Kontrolleure wird ein Piktogramm, also eine Art Strichmännchen angezeigt. Ein Körperbild ist nicht zu sehen. **JOB**



APPLAUS FÜR HERRN NEUMANN

UNTERWEGS AUF EINER AIRPORT-TOUR

Karl-Heinz Morawietz | Andreas Wiese

Horst Neumann liebt seinen Job. Der 57-Jährige ist als Airport-Tour-Guide mit Besuchergruppen auf dem Vorfeld des Düsseldorfer Flughafens unterwegs. Heute sind 45 Krefelder Senioren an Bord. Sie haben diese Rundfahrt exklusiv über einen Verein gebucht. Vereinsvorstand Wolfgang Zirwas ist schon zum vierten Mal am Airport und könnte fast selbst erklären, was es alles zu sehen gibt. Aber nur fast. Denn Horst Neumann hat mit seinen 25 Jahren, die er am Flughafen beschäftigt ist, einen enormen Wissensvorsprung.

„1990 habe ich in der Gepäcksortierung angefangen", erzählt der ausgebildete Automechaniker. Doch schon nach wenigen Monaten konnte er in die KFZ-Werkstatt des Airports wechseln und wieder in seinem erlernten Beruf arbeiten. Als ein Fahrer für die Geschäftsführung gesucht wurde, bekam Neumann diesen Job und chauffierte fünf Jahre lang das Top-Management des Airports von Termin zu Termin. Seit zehn Jahren arbeitet er nun im Besucherdienst und hat seitdem tausende solcher Vorfeld-Touren gemacht wie an diesem Tag.

Die Senioren sind schnell begeistert. Die älteste Teilnehmerin ist 92, der Junior der Gruppe 60 Jahre alt. Neumann weiß genau, wie er mit seinem Publikum umgehen muss. Nach der obligatorischen Sicherheitskontrolle hilft er den Damen in den Mantel und erntet erste anerkennende Worte: „Alte Schule" oder „Sie sind ja ein Kavalier". Die knapp zwei Stunden dauernde Rundfahrt führt über das gesamte Flughafengelände. Horst Neumann fordert immer wieder zu Fragen auf. Und die Rentner aus Krefeld haben viele: „Wozu sind die dünnen Drähte an den Tragflächenenden", „Warum arbeiten keine Frauen am Gepäckband" oder „Hier kann aber kein Jumbo landen?" Neumann weiß auf alles eine Antwort. Er kennt die verschiedenen Flugzeugtypen und weiß technische Daten wie Abmessungen oder maximales Startgewicht auswendig. Ein Raunen geht durch den Bus, als er erklärt, dass ein vollbetankter Airbus A330 mehr als 200 Tonnen auf die Waage bringt.

„Gibt es die LTU noch?", möchte eine weißhaarige Dame wissen. „Damit sind mein Mann und ich immer in den Urlaub geflogen." Nein, es gibt sie seit vielen Jahren nicht mehr, übernommen von Air Berlin. Aber die Erinnerung daran ist frischer, als die Profis glauben, die tagtäglich in der Luftfahrt arbeiten. Neumann weiß auch das.

Insgesamt vier Fahrer sind im Besucherdienst als Tour-Guides unterwegs. Kindergärten und Schulen, Vereine und Familien oder einzelne Personen können eine Airport-Tour buchen. Knapp 30.000 Menschen haben dies im vergangenen Jahr getan. Wie es genau geht, steht in unserem Infokasten.

Vielleicht begrüßt Sie demnächst Horst Neumann auf einer Rundfahrt. Ach so, warum er seinen Job so liebt, möchten Sie wissen? „Ich bekomme immer sofort ein Feedback", sagt er. Nach der heutigen Tour wird lange geklatscht. Aber das ist fast immer so: Applaus für Herrn Neumann.

AIRPORT-TOUREN

WANN?
Montags bis freitags um 9:00, 11:30, 14:30 und 17:00 Uhr, samstags und sonntags um 10:30 und 13:00 Uhr.
WIEVIEL?
Eine einfache Tour kostet für Personen ab 15 Jahren 9,50 €, Kinder zwischen fünf und 14 Jahren zahlen 6,00 €, ebenso die Mitglieder sozialer Einrichtungen, etwa Schulen oder Kindergärten.
SPEZIAL-TOUREN
Foto-Touren (mit Ausstieg) finden montags und freitags ab 17:00 Uhr statt und kosten 12,50 € (Personen ab 15 Jahren) bzw. 8,50 € pro Nase (Kinder zwischen fünf und 14)
Touren zur Flughafen-Feuerwehr finden jeden dritten Montag des Monats ab 17:00 Uhr statt und kosten 12,50 € pro Teilnehmer.
KONTAKT
Flughafen Düsseldorf GmbH, Besucherservice, Postfach 30 03 63, 40403 Düsseldorf
Telefon: 0211/421 20931, Fax: 0211/421 24345, Mail: besucherservice@dus.com.
Sie können eine Tour online selbst buchen:
dus.com/de-de/airport-touren/buchen

FÜR SIE. FÜR DIE REGION.

Das Vorhaben des Airports, seine Betriebsgenehmigung den operativen Notwendigkeiten anpassen zu wollen, wird in den Medien und im Internet zum Teil lebhaft diskutiert. Argumente gibt es auf beiden Seiten. In den folgenden Ausgaben der **DUSmomente** unterzieht die Redaktion an dieser Stelle einige der wiederkehrenden Aspekte einem Faktencheck.

BEDEUTEN 60 BEWEGUNGEN PRO STUNDE JEDE MINUTE EIN FLUGZEUG ÜBER MEINEM GARTEN?

Diese Rechnung entstammt der Kategorie „Panikmache", teilen sich die Bewegungen doch immer in Starts und Landungen auf. Und diese sind bekanntlich immer räumlich voneinander getrennt. In der Abflugschneise kommt hinzu, dass sich die Flugzeuge auf bis zu vier Korridore aufteilen. Wie sich eine mögliche Kapazitätserhöhung auf die einzelnen Nachbarschaften auswirken werden, kann derzeit noch nicht im Detail gesagt werden. Es werden pro Stunde aber immer deutlich weniger als 60 Flugzeuge einen definierten Punkt überfliegen.

VERSTÖSST DAS VORHABEN WIRKLICH GEGEN DEN ANGERLANDVERGLEICH?

Der Flughafen Düsseldorf hat immer betont, dass der Angerlandvergleich, der in diesem Jahr 50 Jahre alt wird, für ihn auch in Zukunft Bestand hat. Nach seiner Auffassung hält sich der neue Antrag an dieses Versprechen. Sachlich kann diese Frage aber erst erörtert werden, wenn die Antragsunterlagen durch das Verkehrsministerium öffentlich gemacht wurden. Dies wird voraussichtlich in einigen Wochen der Fall sein.

SOLLEN DIE NÖRGLER DOCH EINFACH WEGZIEHEN.

Dieses Argument wird vielfach von den Flughafen-Befürwortern in die Diskussion eingebracht, trägt aber auch nicht zur Versachlichung der Debatte bei. Zwar ist es zutreffend, dass die Wohnbebauung rund um den Flughafen immer dichter geworden ist und viele Menschen in Kenntnis des Flughafens dorthin gezogen sind. Die Lösung kann jedoch nicht darin bestehen, die Menschen wieder zu vertreiben. Der Standard der neu errichteten Häuser und die vielfach erzielten Preise zeigen, dass es sich im Umfeld des Flughafens doch ganz manierlich leben lässt.

Alle Informationen zum beantragten Vorhaben finden Sie hier: **dusfuerdieregion.de**

KÖNNTE DER FLUGHAFEN NIEDERRHEIN IN WEEZE NICHT DIE FEHLENDE KAPAZITÄT ÜBERNEHMEN?

Der Vorschlag, Verkehre von Düsseldorf nach Weeze auszulagern, wurde in der Vergangenheit immer wieder in die Diskussion eingebracht und jedes Mal schnell wieder verworfen. Er geht schlicht an den Realitäten des Marktes vorbei: Fluggesellschaften ziehen sich seit einiger Zeit immer weiter aus der Fläche zurück und konsolidieren ihr Angebot dort, wo die größte Nachfrage herrscht. Verkehre lassen sich vor diesem Hintergrund nicht in der angedachten Form regulieren. Ökologisch wäre der Vorschlag auch keine wirkliche Alternative. Zwischen beiden Airports liegen rund 80 Kilometer. Bringer und Abholer würden pro Urlaubsreise für Hin- und Rückfahrten somit über 300 Pkw-Kilometer zurücklegen. Zum Düsseldorf Flughafen sind die Wege auf Grund dessen zentraler Lage deutlich kürzer. Außerdem ist er optimal an den Öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

DÜSSELDORF HAT DIE GEWINNE; DAS UMLAND HAT DEN LÄRM.

Es ist richtig, dass die Landeshauptstadt als Gesellschafter vom Erfolg des Flughafens profitiert. Hinzu kommen Erträge aus Erbpacht und Steuern. Aber auch die Umlandkommunen profitieren erheblich vom Flughafen. Zum einen wohnen, leben und konsumieren die mit Abstand meisten der 20.000 Mitarbeiter in den Umlandgemeinden des Flughafens. Insgesamt hängen 56.000 Arbeitsplätze vom Flughafen ab. Gleichzeitig werben alle Gemeinden im Rahmen der Wirtschaftsförderung mit der Nähe zum Flughafen, die für die Neuansiedlung von Unternehmen einen zentralen Standortfaktor darstellt. Und neue Unternehmen schaffen Arbeitsplätze und Steuereinnahmen. Somit profitieren am Ende alle vom Flughafen. **TK**



NACHGEFRAGT

BEI DR. LUDGER DOHM, SPRECHER DER FLUGHAFEN-GESCHÄFTSFÜHRUNG



DUSmomente: Herr Dr. Dohm, seit dem 1. März sind Sie als Sprecher der Geschäftsführung an Bord. Direkt zu Ihrem Start haben Sie ein dickes Brett zu bohren: das Verfahren zur Kapazitätserweiterung. Der entsprechende Antrag wurde bereits beim zuständigen Ministerium gestellt. Muss der Flughafen wirklich noch weiter wachsen?

Dr. Dohm: Eindeutig ja. Wir alle leben in einer wahnsinnig schnellen, vernetzten Welt. Alle sind immer erreichbar, alle wollen immer schnell überall hin. Wir sind „Reiseweltmeister". Gleichzeitig ist NRW ein Exportland, das im Wettbewerb mit anderen Wirtschaftsregionen Europas steht. Da ist es doch nachvollziehbar, dass der größte Flughafen der Region für die Zukunft eine Perspektive braucht.

DUSmomente: Wie lassen sich die Interessen der 18 Millionen Menschen im Umland, die heute alle mobil sein möchten, der hiesigen Wirtschaft und der Fluglärmgegner unter einen Hut bringen?

Dr. Dohm: Ich bin der festen Überzeugung, dass eine flexiblere Nutzung der beiden Start- und Landebahnen am Tage dafür ein vielversprechender Ansatz ist. Der Flughafen lebt seit mehr als 80 Jahren partnerschaftlich mit der Region zusammen. Es geht in unserem Antrag darum, tagsüber mehr Flüge durchzuführen, gleichzeitig bleibt aber die Nacht unangetastet. Der Angerlandvergleich gilt weiterhin unverändert. Eine Änderung der Flugrouten ist ebenfalls nicht erforderlich. Und unser umfangreiches Schallschutzprogramm würde sogar noch ausgeweitet. Glauben Sie mir, als Flughafen verringern wir die Lärmauswirkungen, wo immer es möglich ist. Und auch die Airlines arbeiten daran.

DUSmomente: Wie schätzen Sie die Stimmungslage in der Bevölkerung zu Ihrem Vorhaben ein?

Dr. Dohm: Fast 22 Millionen Fluggäste haben vergangenes Jahr unseren Airport genutzt. Dies spricht doch eine deutliche Sprache. Mobilität ist heute ein Grundbedürfnis der Menschen. Ich bin zwar noch nicht so lange dabei, aber in der Region wohnend verfolge ich die Entwicklung des Düsseldorfer Flughafens schon sehr lange. Schließlich ist er nicht nur der Airport für das Rheinland, sondern auch für das Ruhrgebiet. Aus meiner Sicht schätzt die große Mehrheit der Menschen in NRW ein vielfältiges Streckenangebot und die Nähe zum Flughafen. Es sind bei Weitem auch nicht alle Nachbarn gegen unser Vorhaben. Die Menschen fliegen mit ihren Familien in den wohlverdienten Jahresurlaub, andere sind für den wichtigen Geschäftsabschluss dienstlich unterwegs, wieder andere besuchen ihre Angehörigen in der Heimat. Neben Düsseldorf profitieren wirtschaftlich übrigens vor allem die Umlandkommunen von der Nähe zum Flughafen.

DUSmomente: Kritiker sagen, wegen stagnierender Flugbewegungen braucht der Flughafen aber keine Kapazitätserweiterung. Richtig?

Dr. Dohm: Nein. Unser Planungshorizont für die neue Betriebsgenehmigung ist das Jahr 2027 und darüber hinaus. Richtig ist, dass die anvisierten Kapazitäten in der Praxis durch die Airlines nicht sofort in vollem Maße ausgeschöpft werden. In der Vergangenheit ist es in Düsseldorf gelungen, bei den Passagierzahlen kontinuierlich über den Einsatz von größeren Flugzeugen zu wachsen. Doch diese Entwicklung stößt an ihre Grenze. Die Nachfrage von Passagieren und Airlines nach Flügen in den Spitzenzeiten überschreitet die Kapazität des Airports seit Jahren. Darum ist eine flexiblere Nutzung unseres vorhandenen Bahnsystems tagsüber dringend erforderlich. Der Luftverkehr bleibt ein Wachstumsmotor, dies wird durch die Meinung aller Experten bestätigt. **CH**

60

Starts und Landungen sollen in den Spitzenstunden möglich sein. Aktuell sind es 47.

250.000

Flugbewegungen könnten im Jahr 2027 stattfinden, etwa 15 Prozent mehr als heute. Bereits jetzt gibt es 256.000 Slots, die aber nicht vollständig genutzt werden können.

50

Prozent aller Tagesstunden in einer Flugplanperiode beträgt die maximale Nutzung der Nordbahn auch zukünftig. Damit ändert sich an der nachrangigen Nutzung dieser Bahn nichts.

56.000

Arbeitsplätze in der Region sind bereits heute mit der Existenz des Airport verknüpft. Diese Beschäftigungswirkung würde sich mit einer geänderten Betriebsgenehmigung im Jahr 2027 auf voraussichtlich über 78.000 Arbeitsplätze erhöhen.

68,6 Mio.

Euro hat der Airport seit 2003 in passive Schallschutzmaßnahmen in der Nachbarschaft investiert. Mit der neuen Genehmigung kämen 20 weitere Millionen hinzu. **MS**



Andreas Wiese

190 ZIELE IM NEUEN SOMMERFLUGPLAN

Das sind Sie schon gewohnt von uns: Neue Flugziele und mehr Frequenzen. Damit es auch in Zukunft so bleibt, haben wir den Antrag auf Kapazitätserweiterung gestellt. Aktuell stehen insgesamt 190 Destinationen in 50 Ländern im Düsseldorfer Flugplan. Alle Ziele können Sie nonstop erreichen!

Einen neuen Rekord bilden in diesem Jahr unsere Langstreckenverbindungen, denn das Angebot auf der Fernstrecke haben wir kräftig ausgebaut. Über 120 Flüge zu 26 Interkontzielen stehen zur Auswahl. Cathay Pacific Airways nach Hongkong und der Einsatz des Emirates Airbus A380 auf dem Mittagsflug nach Dubai sind ohne Zweifel die Hochkaräter der Saison. Der Dreamliner von Etihad und die Boeing 767-400ER von Delta erhöhen die Sitzplatzkapazitäten nach Abu Dhabi und nach Atlanta. American Airlines kehrt nach der Winterpause mit ihrer Chicago-Verbindung wieder zurück an den Rhein und auch Air China setzt mit dem Airbus A330-300 einen größeren Flieger nach Peking ein. Air Berlin verdoppelt die Anzahl der Flüge nach New York und stockt die Verbindungen nach Los Angeles auf.

Bei den touristischen Zielen hat der Airport weiterhin starke Airline-Partner an seiner Seite. Germanwings fliegt neu ins portugiesische Faro, nach Rijeka in Kroatien und nach Jerez de la Frontrera in Andalusien. TUIfly bietet mehr Ziele in Griechenland an und baut das Angebot nach Boa Vista auf den Kapverden aus.

Auf der Europa-Karte gibt es einige weiße Flecken weniger: Bristol, Marseille, Sevilla, Santiago de Compostella und Sofia kommen neu dazu. Mit bmi regional und Bulgaria können wir auf diesen Strecken auch zwei neue Airlines begrüßen.

DIE HIGHLIGHTS IM ÜBERBLICK

Bristol bmi regional, **Cardiff** Flybe,
Hongkong Cathay Pacific
Jerez de la Frontera Germanwings
Marseille Germanwings, **Porto** Germanwings
Santiago de Compostella Vueling
Sevilla SunExpress, **Sofia** Bulgaria Air

Mehr Infos zu den Highlights des aktuellen Sommerflugplans finden Sie unter **dusmomente.com/fernweh/sommerflugplan2015** JOB

CATHAY WER?

Karl-Heinz Morawietz
Cathay Pacific Airways



Es könnte auch der Name einer Hollywood-Schauspielerin aus den 40er Jahren sein, aber es ist eine Airline, und zwar eine der besten der Welt. Cathay Pacific verbindet ab September 2015 Düsseldorf nonstop mit Hongkong. Wir stellen Ihnen die Fluglinie und vier Personen, die sich besonders auf diesen Flug freuen, kurz vor.

DER ANFANG

1946

Ein ungewöhnlicher Name für eine ungewöhnliche Airline. „Cathay" ist ein altes Wort für China. 1946 gründeten der australische Pilot Sydney H. de Kantzow und der ehemalige US Air Force Flugkapitän Roy C. Farrell die Airline. Ihre Vision, eines Tages Flüge über den Pazifik anbieten zu können, lieferte den zweiten Namensbestandteil. Fertig war der Firmenname: Cathay Pacific. An dem rasch expandierenden Unternehmen beteiligte sich früh die Handelsgesellschaft Swire Group aus Hongkong, die noch heute 45 Prozent der Anteile an Cathay Pacific Airways hält.



Der gebürtige Hongkong-Chinese Tony Sham leitet als Country Manager die Geschicke von Cathay Pacific in Deutschland und Osteuropa. Düsseldorf ist nach Frankfurt der zweite Flughafen in Deutschland, der angeflogen wird. **„Ich freue mich über die optimalen Flugzeiten, die wir hier in Düsseldorf bekommen konnten."** Kurz nach Mitternacht verlässt der Flieger Hongkong und ist morgens so früh in Düsseldorf, dass Fluggäste eine Vielzahl von Anschlussflügen erreichen können oder genug Zeit haben, um in der Region zu ihrem Termin zu reisen. Auf dem Rückweg passt die Ankunftszeit in Hongkong perfekt zu einer Reihe von Anschlüssen innerhalb Südostasiens. Allein in China fliegt Cathay Pacific gemeinsam mit ihrer Tochtergesellschaft Dragonair 22 Ziele an.

| AW

DAS ZIEL

Hongkong gehört seit 1997 wieder zu China, davor war die Stadt mehr als 150 Jahre lang eine britische Kronkolonie. Seit der „Rückgabe" an die Chinesen besitzt die Region einen wirtschaftlichen Sonderstatus. Für deutsche Staatsbürger genügt zur Einreise ein noch mindestens sechs Monate gültiger Reisepass, anders als für China, dort wird für die Einreise ein Visum verlangt.



| Fotolia

Die Wirtschafts-Metropole Hongkong mit seiner spektakulären Lage an einer hügeligen Küste mit zahlreichen vorgelagerten Inseln ist auch touristisch interessant und bietet sich als Zwischenstop auf dem Weg nach Australien oder Neuseeland an. Cathay Pacific fliegt von Düsseldorf in rund zwölf Stunden nonstop nach Hongkong.

In der nächsten Ausgabe der **DUSmomente** stellen wir Ihnen diese faszinierende Metropole detaillierter vor.

DER FLIEGER

Vier Klassen, 275 Plätze, 14 Personen in der Kabine und vier im Cockpit: Das ist die Boeing 777-300ER, mit der Cathay Pacific ab September nach Düsseldorf fliegt. Sechs First Class-Suiten, 53 Sessel in der Business Class, 34 Plätze in der Premium Economy und 182 Sitze in der Economy Class sind auf jedem Flug im Angebot. Einen detaillierten Sitzplan finden Sie auf **www.cathaypacific.com** unter dem Menüpunkt **Reiseinformation**.

Die Boeing 777-300ER ist das größte zweistrahlige Verkehrsflugzeug der Welt. Das „ER" hinter der Typenbezeichnung steht übrigens für „Extended Range". Diese Flugzeuge haben größere Tragflächen in denen zuätzliche Treibstofftanks untergebracht sind. Anfang 2015 lagen bei Boeing Bestellungen für 1.832 „Triple Seven" vor, von denen 1.274 bereits ausgeliefert worden sind. Die Boeing 777 hat sich für den Hersteller aus Seattle zu einem echten Verkaufsschlager entwickelt. Bis heute haben 64 Airlines und Leasinggesellschaften diesen Flugzeugtyp bestellt. Und ein Ende ist noch lange nicht in Sicht: Geplant sind die Versionen 777-8X und 777-9X, beide mit verlängertem Rumpf und nochmals vergrößerter Reichweite. Dann sollen auch ultralange Strecken, wie zum Beispiel Frankfurt – Sydney nonstop beflogen werden können.

Eine kleine Bildergalerie zu Cathay Pacific finden Sie auf dusmomente.com



Dirk Jördens ist beim Flughafen Düsseldorf für die Akquise von Airlines aus Asien verantwortlich. Seit mehr als sechs Jahren stand er regelmäßig in Kontakt mit der Airline aus Hongkong. Bis zur Entscheidung, Düsseldorf anzufliegen, waren sehr viel Hartnäckigkeit und Geduld nötig, wurden unzählige Daten ausgetauscht und zahlreiche persönliche Gespräche geführt. **„Ich freue mich, dass mit der Landung des ersten Cathay Pacific-Fliegers hier in Düsseldorf, das Ergebnis meiner Arbeit auch sichtbar wird."** Schön, dass es geklappt hat. | AW

DIE BESTE

Wann ist eine Fluggesellschaft die beste Airline der Welt? Die britische Unternehmensberatung Skytrax fragt Passagiere seit 1990 nach Bewertungen zu Airlines und Flughäfen und vergibt die mittlerweile in der Branche sehr begehrten „Skytrax Airline Awards".

Auf der Website **airlinequality.com** können auch Sie Ihr Urteil abgeben, ganz gleich, ob Sie vom Bordservice beeindruckt waren oder ob Sie die Leistungen der Fluglinie Ihrer Wahl eher enttäuschend fanden. 681 Fluggesellschaften sind bislang von ihrer zahlenden Kundschaft bewertet worden. Nur sieben haben fünf Sterne bekommen. Eine davon ist Cathay Pacific.

Diese höchste Auszeichnung, eine „Five Star Airline" zu sein, lässt sich nur noch daurch steigern, dass das hohe Niveau über Jahre gehalten werden kann. Denn die Bewertungen gelten nicht für ewig. Der „Skytrax Award" will immer wieder neu verdient werden.

Auch die Airports werden bewertet. Zu 725 Flughäfen haben Flugreisenden bisher ihr Votum abgegeben. Der Flughafen Hongkong ist einer von nur vier „Five Star Airports" auf dieser Welt geworden. Ein europäischer Airport hat es bisher nicht in diese Top-Kategorie geschafft. Und wo stehen wir? Wie sieht die Bewertung für DUS aus? Das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen, schauen Sie selbst unter **airlinequality.com/AirportRanking/ranking-A-Z**.



Markus vom Bovert aus Ratingen ist begeisterter Plane Spotter. In seiner Freizeit fotografiert er Flugzeuge. Gerne an seinem „Heimatflughafen" DUS, aber auch an vielen anderen Airports rund um den Globus. **„Ich freue mich, dass ich demnächst Boeing 777's von Cathay Pacific hier fotografieren kann. Hoffentlich kommt auch die Maschine in der grünen Hongkong-Sonderbemalung mal nach Düsseldorf."** Bilder der Cathay Pacific „Triple Seven" konnte vom Bovert für seine Sammlung bereits in Frankfurt und Paris machen. | privat

DER FLUGPLAN

DÜSSELDORF – HONGKONG			
Flug-Nr.	Abflug	Ankunft	Wochentage
CX 376	13:20	06:35+	Mo, Di, Do, Sa

HONGKONG – DÜSSELDORF			
Flug-Nr.	Abflug	Ankunft	Wochentage
CX 375	00:50	07:15	Mo, Di, Do, Sa

Alle Zeitangaben in der jeweiligen Ortszeit
+ = Ankunft am folgenden Tag

DER AIRPORT

Bis zum 6. Juli 1998 war der Flughafen Hongkong Kai Tak berühmt und berüchtigt für seinen Anflug. Dicht über den Dächern der Hochhäuser schwebten die Jets im rechten Winkel auf die Runway zu, bevor sie in einer scharfen Rechtskurve auf die Landebahn einschwenkten.

Cathay Pacific Flug CX 251 nach London-Heathrow war der letzte Flug, der hier startete. Am Morgen des nächsten Tages landete Flug CX 889 aus New York bereits auf dem neuen Airport Chep Lak Kok, der auf einer Insel circa 40 Kilometer westlich des Stadtzentrums liegt.



Als Executive Vice President Finance bei Esprit reist Ernst-Peter Vogel seit über zehn Jahren regelmäßig von der Ratinger Zentrale nach Hongkong, wo das internationale Modeunternehmen an der Börse notiert ist: **„Durch die direkte Verbindung Düsseldorf – Hongkong mit Cathay Pacific verkürzt sich die zu investierende Reisezeit spürbar. So lässt sich für uns der Aufenthalt in Hongkong noch effizienter gestalten. Esprit freut sich sehr über dieses zusätzliche Angebot von Cathay Pacific."** | Esprit

DIE FLOTTE

„Wir sind eine relativ kleine Fluggesellschaft", sagte Tony Sham auf der gemeinsamen Pressekonferenz von Cathay Pacific und dem Flughafen Düsseldorf. Was bedeutet klein? 147 Flugzeuge, darunter einige reine Frachtmaschinen, fliegen mit der weißen Feder am Heck Das ist nicht gerade wenig. Klein ist die Airline im Vergleich zu den großen US-Fluglinien, wie American oder Delta. Die beiden Golfcarrier Emirates und Etihad haben auch größere Flotten, ebenso Lufthansa und British Airways in Europa.

Die Flotte im Detail:

7	Boeing 747-400
5	Boeing 777-200
12	Boeing 777-300
47	Boeing 777-300ER
40	Airbus A330-300
11	Airbus A340-300
6	Boeing 747-400F
6	Boeing 747-8F

bestellt sind:

3	Airbus A330-300
22	Airbus A350-900
26	Airbus A350-1000
6	Boeing 777-300 ER
21	Boeing 777-9X

Das Durchschnittsalter aller Passagierflugzeuge liegt bei 8,1 Jahren (Stand: April 2015).

PORTO
GANZ SCHÖN ALT.

Karl-Heinz Morawietz
Pixel & Création, Fotolia.com

Zwei Tickets mit Germanwings nach Porto gewinnen!

Nennen Sie uns die Nummern der beiden Straßenbahnlinien, mit denen Sie Porto entdecken können.

Schicken Sie die richtige Antwort an **dusmomente@dus.com.***

Die billigste Lösung ist nicht immer die Beste. Das mussten die Bewohner der Stadt Porto im Norden Portugals 1991 auch feststellen. Denn seitdem besitzen sie ein Wahrzeichen, das aber leider nicht mehr zu benutzen ist. Doch der Reihe nach.

Unsere Geschichte beginnt im Jahr 1875. Zur Überbrückung des Douro-Tals wurde der Bau einer Brücke von der königlichen Eisenbahngesellschaft ausgeschrieben. Der Planer Gustave Eiffel, berühmt für den gleichnamigen Turm, bekam den Zuschlag, weil er nur ein Drittel der Kosten veranschlagte, die der teuerste Konkurrent aufrief. Allerdings war er damals relativ unbekannt, sein berühmtestes Bauwerk sollte erst 14 Jahre später fertig werden. Deshalb traute die Kommission ihm nicht und ließ den Entwurf von seinem Mitbewerber Théophile Seyrig überprüfen. Im Dezember 1875 begannen die Bauarbeiten, knapp zwei Jahre später war die Brücke fertig. Der Fluss Douro ist an dieser Stelle 150 Meter breit und 20 Meter tief, dazu gibt es starke Strömungen. Pfeiler im Flussbett waren also unmöglich, die einzige Lösung war eine Bogenkonstruktion. Und das ist das Besondere an dieser Brücke: die gewaltige Spannweite von 160 Metern. Eine größere Distanz war bis dato noch nicht überbrückt worden.

MIT 20 KM/H ÜBER DIE BRÜCKE

Das portugiesische Königspaar König Luis I. samt Gemahlin Maria Pia kam, weihte die Brücke ein und fortan hieß das Bauwerk Ponte Maria Pia. Bis heute. Nur das keine Züge mehr darüberfahren. 1991 rollte die letzte Lok mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern auf der einspurigen Trasse über den Rio Douro, danach war Schluss. 2009 versuchte man das historische Bauwerk zu restaurieren, aber ohne Erfolg. Das Wahrzeichen von Porto hat keine Funktion mehr. Dafür hat es aber einen Eintrag in die „List of Historic Civil Engineering Landmarks“ bekommen.

PORTO TRAM TOUREN

Einem Besuch Portos tut dies alles keinen Abbruch. Denn die Stadt hat noch mehr zu bieten. Das Altstadtviertel Ribeira zum Beispiel, welches seit 1996 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört. Oder den bekannten Portwein-Keller Caves do Vinho do Porto. Genau wie in Lissabon gibt es in Porto Straßenbahnen. Drei Linien bilden das überschaubare Netz in der Stadt. Das Besondere daran: Auf den Schienen sind echte Oldtimer und keine modernen Bahnen unterwegs. Gelbe Wagen, die Inneneinrichtung aus Holz mit roten Sitzen. Wer das Quietschen der Bremsen und das Rütteln der Wagen mag, für den ist eine Fahrt die richtige Art und Weise, die Stadt Porto zu entdecken. Die Strecken sind nicht sehr lang und die Geschwindigkeit gemäßigt. Steigen Sie an der Station „Carmo“ in die Linie 18 bis zu den Gärten des Palacio de Cristal oder setzen Sie die Fahrt mit der Linie 1 in Richtung Foz do Douro fort und unternehmen einen Spaziergang am Atlantik. Wann möchten Sie mal wieder salzige Meeresluft schnuppern?

Mehr Bilder und Infos zu Porto auf dusmomente.com

* Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 8. Juli 2015. Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH, einer ihrer Tochtergesellschaften sowie Mitarbeiter der Germanwings sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Der Gewinner wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH benachrichtigt.

IN DER WELT ZU HAUSE

In der Landeshauptstadt ansässig, aber in der Welt zu Hause: Die Messe Düsseldorf verfügt über ein dichtes Netz von Tochtergesellschaften, Auslandsvertretungen, Kooperationen und Partnerschaften. Mit Kunden rund um den Globus. Aber allein mit Telefonaten, Mails oder Videokonferenzen lassen sich diese Kontakte nicht pflegen. Die Messe-Manager müssen vor Ort sein. Manche Vielflieger unter ihnen sehen ihre Kunden genau so oft wie ihren Schreibtisch am Rhein – und freuen sich immer wieder auf den nächsten Trip.

| Stefan Weber | Andreas Wiese

SABINE GELDERMANN



Ab September wird Sabine Geldermann kaum noch raus kommen aus dem Kofferpacken. Dann beginnt die heiße Phase der Vorbereitung für eine der wichtigsten Veranstaltungen im Kalender der Messe Düsseldorf – die drupa, die Welt-Leitmesse der Print Media Industrie. Geldermann ist als „Director drupa" für das Gelingen der 2016 stattfindenden Messe verantwortlich. Und dazu gehört, bei Pressekonferenzen rund um den Globus für das Ereignis am Rhein zu werben. „Asien, Europa, USA, Südamerika, dazu viele Ziele in Europa – im Herbst ist mein Kalender eng getaktet", erzählt die 49-Jährige. Knapp 50 verschiedene Ziele wird sie dann in der Zeit bis Weihnachten per Flugzeug ansteuern. Bei diesem Pensum ist sie froh, dass An- und Abreise zum Airport fix gehen. Sowohl von ihrem Arbeitsplatz im Messe-Hochhaus als auch von ihrem Wohnort Kaiserswerth sind es nur ein paar Minuten bis zum Flughafen. Ein „toller Luxus" sei das, meint sie.

Reisen, viel reisen gehört zum Job der Managerin, die 2013 zur Messe Düsseldorf wechselte. Allein 2014 sammelte sie 175.000 Meilen. Denn potentielle Aussteller der drupa sind fast überall auf der Welt zu Hause. Allein mit ein paar Telefonaten oder Video-Konferenzen lässt sich der Kontakt mit ihnen nicht pflegen. Vor Ort zu sein ist wichtig, gerade jetzt, wo die gesamte Media-Branche in einem tiefen Umbruch steckt. Vom Düsseldorfer Flughafen erreicht Geldermann, die neben Englisch Französisch und Portugiesisch spricht und auch Wirtschaft studiert hat, alle wichtigen Ziele. Ihre Lieblingsdestination? Da muss sie kurz überlegen: „China ist immer spannend – und natürlich Brasilien." Trotz der vielen beruflich bedingten Flüge hat die Hobby-Joggerin auch im Urlaub Lust auf ferne Ziele. Mit ihrem Partner, „einem Airliner", ist sie gerne weltweit unterwegs.

175.000
GEFLOGENE MEILEN 2014

6
MINUTEN VON DER MESSE ZUM AIRPORT

140
MAL DUS – MOSKAU UND ZURÜCK

840
STUNDEN IN DER LUFT

PETER SCHMITZ



Manchmal sind es Kleinigkeiten, die einen „Vielflieger" von einem „Gelegenheitsflieger" unterscheiden. Im Fall von Peter Schmitz ist es ein kleiner gelber Zettel, der in seinem Reisepass klebt: Ein Visum für Besuche in der Russischen Föderation, gültig für fünf Jahre. Üblicherweise stellt die Konsularabteilung ein solches Dokument nur für die Dauer eines Jahres aus. „Bei meiner Frequenz haben sie eine Ausnahme gemacht", schmunzelt Schmitz. Er verantwortet bei der Messe Düsseldorf das Veranstaltungs- sowie das Auftragsveranstaltungsgeschäft Ausland. „Düsseldorf – Moskau ist meine Rennstrecke", erzählt der 51-Jährige. Etwa einmal im Monat macht er sich auf in die russische Hauptstadt und bleibt meist drei bis fünf Tage. Kürzlich hat Schmitz einmal überschlagen, wie oft er bereits dort war: „Mehr als 140 Mal werden es wohl gewesen sein." Von Düsseldorf ist das jeweils ein Drei-Stunden-Trip. Viel Zeit für Anreise und Abfertigung muss der Manager nicht einplanen. „Die Wege sind kurz."

In Moskau ist die russische Tochtergesellschaft der Messemacher vom Rhein zu Hause. Von hier aus dirigieren sie wichtige Veranstaltungen wie zum Beispiel die Kunststoffmesse Interplastica Moskau. So neugierig wie bei seinen ersten Besuchen in der Metropole an der Moskwa ist Schmitz natürlich nicht mehr. „Aber ich komme immer gerne dorthin, vor allem wegen der vielen netten Kollegen. Das ist inzwischen wie in einer großen Familie." In den neunziger Jahren ist der in Krefeld lebende Vater von zwei Söhnen für die Messe viel nach Singapur gereist. Damals war er für Werbung und Kommunikation der Auslandsgesellschaften verantwortlich. Später ging es meist in die USA. Dort befindet sich auch Schmitz' Lieblingsziel: San Franzisco. „Da würde ich privat gerne mal öfter mit der Familie hinreisen." Aber es muss nicht immer ein Urlaub mit dem Flugzeug sein. Der Hobby-Tennisspieler verbringt seinen Urlaub auch gerne an der niederländischen Küste.

DR. CLEMENS SCHÜTTE



Nachgerechnet hat es niemand. Aber es dürfte schwer sein, bei der Messe Düsseldorf jemanden zu finden, der es in diesem Jahr auf mehr Flugkilometer bringt als Clemens Schütte. „Etwa 250 000 werden es in 2015 wohl werden", schätzt er. Schütte, promovierter Volkswirt, ist als Abteilungsleiter International Business für die Steuerung der Auslandsvertretungen der Messe verantwortlich. Was das bedeutet, lässt ein Blick auf die große Weltkarte ahnen, die in seinem Büro hängt. Dort sind Dutzende Stecknadeln verteilt. Blaue, rote, kleine, große – jeder Pin markiert einen Standort, an dem Tochtergesellschaften oder wichtige Partner der Messe Düsseldorf zu Hause sind. Schüttes Aufgabe ist es, dieses Netzwerk zusammenzuhalten, zu pflegen, auszuweiten. Das geht nicht, ohne häufig vor Ort zu sein.

„Das zweite Halbjahr wird reiseintensiv", sagt der 48-Jährige. Eine feine Untertreibung: China, Singapur, Indonesien, Australien, Brasilien, Mexiko, Venezuela, Bolivien und zwischendurch immer mal wieder ein paar kurze Trips innerhalb Europas – ab dem Frühsommer wird der Vater von zwei Kindern viel im Flugzeug sitzen. Schütte gefällt's – vor allem, wenn ab und zu ein Ziel dabei ist, das er noch nicht kennt. So wie diesmal Neuseeland.

Wenn es irgendwie geht, reist Schütte mit Handgepäck. Den Flieger betritt er dann in Jeans und Sakko. Business-Dress und Reiseutensilien sind in einem kleinen Koffer verstaut. „Dann geht es am Airport schneller", sagt der Manager. Wer so viel unterwegs ist, will nicht auch noch übermäßig Zeit bei der Anfahrt oder am Gate verbringen. Am Düsseldorfer Flughafen gefallen ihm vor allem die kurzen Wege. Die Anfahrt von seinem Wohnort Willich sei kurz und gut kalkulierbar. Abgesehen von den USA mag der Familienvater im Urlaub eher die kürzeren Strecken. Dann ist er innerhalb Deutschlands unterwegs. Oder es geht in die Heimat seiner Frau, nach Tschechien.

250.000
FLUGKILOMETER IN 2015

71
PARTNER IN

132
NATIONEN

RUHE DA OBEN!

KÖNNEN FLIEGER NOCH LEISER WERDEN?

I Peter Nengelken

Flugzeuge sind in den vergangenen Jahren bereits erheblich leiser geworden – doch vollkommen geräuschlos sind sie nicht. Für den Flughafen ist Fluglärm eine Herausforderung und er ist eines der größten Hindernisse für das weitere Wachstum des Luftverkehrs allgemein. Deshalb wird in alle Richtungen geforscht, um Mittel und Wege zu finden, Flugzeuge noch leiser zu machen. Wir haben für Sie zusammengestellt, wie es im Anflug auf einen Flughafen leiser werden kann und was sich die Industrie überlegt, um Lärmquellen direkt am Flugzeug zu beeinflussen.

NEUE AN- UND ABFLUGVERFAHREN

Es sind vor allem alternative An- und Abflugverfahren, die eine Verminderung des Lärms versprechen. Dabei haben die Verhältnisse an den Airports, wie die Besiedlungsdichte, die Topografie, das Wetter, die Art, Menge und Zusammensetzung des Verkehrs, sowie die Anordnung der Roll- und Start/Landebahnen einen maßgeblichen Einfluss auf diese Verfahren. Die Deutsche Flugsicherung, die den Flugverkehr steuert und überwacht, hat deshalb gleich mehrere „Forschungseisen“ im Feuer:

KONTINUIERLICHER SINKFLUG

Kurz COD (Continuous Descent Operations) genannt. Dabei handelt es sich um ein Verfahren, bei dem ein Flugzeug so lange wie möglich mit niedrigem Schub und damit geringerer Lärmentwicklung anfliegt. Die Triebwerke bleiben in einem gleichen Lastzustand, da jede Änderung der Triebwerksleistung den Triebwerkslärm erhöht.

REISSVERSCHLUSSVERFAHREN

Die Experten nennen es „Point-Merge-„ oder auch „Trichter-Verfahren“. Die Flugzeuge werden in großer Höhe hintereinander in einen gedachten Trichter geführt und „kreiseln“ sozusagen in den Endanflug, während bei herkömmlichen Anflugverfahren die Maschinen wie bei einer Kette hintereinander aufgereiht sind. Der Vorteil: Weniger Zwischenschub, weniger Lärm.

SEGMENTIERTES ANFLUGVERFAHREN

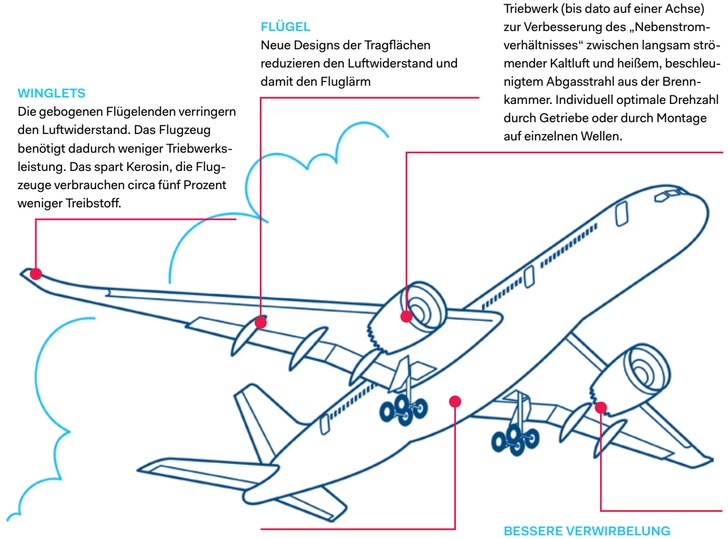
Ermöglicht kurvenförmige Anflüge und damit das Umfliegen dicht bewohnter Regionen und das relativ späte Einschwenken auf die Anfluggrundlinie. Nachteil: Die Lärmbelastung wird lediglich verlagert.

Diese und künftige neue Anflugverfahren werden möglich durch satellitengestützte Präzisionsanflugsysteme (GBAS – Ground Based Augmention System). Mit Hilfe dieser neuen Technologie lassen sich bis zu 49 Anflüge auf verschiedene Pisten mit nur einer Station abwickeln, einschließlich neuer, individueller Anflugverfahren, die die Flughafen-Anwohner entlasten.

TECHNISCHE VERÄNDERUNGEN AN RUMPF UND TRIEBWERK

Die wirksamste Lärmbekämpfung erfolgt an der Lärmquelle selber, also am Flugzeugrumpf und am Triebwerk. Bis solche Ideen in die Wirklichkeit umgesetzt werden, vergehen unter Umständen viele Jahre.

Das hat gute Gründe: Hohe Investitionen, die Angleichung internationaler Vorschriften und Standards sowie nicht zuletzt die geforderten Sicherheitsstandards an neue Lösungen.



NEUE LÖSUNGEN BRAUCHEN ZEIT!

Es bestehen also in der Tat zahlreiche Optionen für die weitere Reduzierung von Fluglärm. Aber: Die Lärmreduzierung in einem Teilbereich bedeutet noch lange keine Reduzierung des Gesamtlärms. Die lässt sich nur in einem „Gesamtpaket“ erzielen, das alle Bereiche eines Flugzeugs umfasst. Im Extremfall kann eine Lärmreduzierung auf der einen Seite sogar zu einer Lärmsteigerung auf der anderen Seite führen. Hinzu kommt, dass es aufgrund vieler national unterschiedlicher Regelungen im Luftverkehr lange dauert, bis Lösungen zur Lärmreduzierung im fliegerischen Alltag ankommen. Immerhin ist ein Flugzeug eine Multi-Millionen-Investition. Bis alte Flugzeuge abgeschrieben und die Mittel für neue verdient sind, dauert es. Da im Durchschnitt ein Drittel der Betriebskosten einer Airline auf Kerosin entfällt, gleichzeitig aber Programme zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel entwickelt werden, liegt das Hauptaugenmerk der Forschung natürlich auf Möglichkeiten, den Kerosinverbrauch weiter zu reduzieren.

Mehr Informationen, unter anderem ein Interview mit Prof. Dr. Ing. Johann-Dietrich Wörner, dem Vorstandsvorsitzenden des deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), finden Sie auf dusmomente.com



FREIE BAHN

HINDERNISFREIER ANFLUG AUF DÜSSELORF

Anne-Lena Jaschinski
Andreas Wiese

Noch bevor sie zu sehen sind, hört man sie: Knackende Äste, Hufgetrappel auf dem Waldboden, ab und an das Heulen einer Kettensäge. Und plötzlich steht da mitten im Wald Sissi. Die Pferdedame mit dem grazilen Namen ist eine stattliche Erscheinung, knapp eine Tonne schwer. Das Belgische Kaltblut wird zusammen mit ihrer Mama Fanta als Rückepferd für schonende Waldarbeiten eingesetzt. In direkter Nähe zum Airport sorgen sie und drei Forstwirte dafür, dass die Flieger im Anflug auf Düsseldorf freie Bahn haben. Das bedeutet vor allem eins: harte körperliche Arbeit.

Aufmerksam spitzt Sissi die Ohren. Sie wartet auf das Kommando ihre Besitzers Theo Nijssen. Der hat soeben einen Baumstamm mit dem Rückegeschirr verbunden. Sein leises „Komm“ reicht aus, und die Stute stemmt sich mit aller Kraft gegen das Gewicht. Mit einer Pferdestärke zieht sie den Baum durch das Unterholz. Ihr sollte jetzt niemand im Weg stehen.





Alle vier Jahre macht die Deutsche Flugsicherung so genannte Hinderniserfassungsflüge. Sicherheitsbestimmungen schreiben vor, dass Bäume in den Anflugbereichen von Flughäfen nur eine bestimmte Höhe erreichen dürfen. Der Flughafen entscheidet dann zusammen mit dem zuständigen Revierförster, wie viele Bäume gefällt oder gekappt werden. In diesem Jahr sind es etwa 450 teilweise kranke oder beschädigte Bäume in Lohausen und im Kalkumer Forst, die zunächst gefällt und dann von den Kaltblütern aus dem Wald gezogen werden. Einige Sturmopfer vom Pfingststurm Ela aus dem vergangenen Jahr werden auf Grund der guten Nachbarschaft ebenfalls mitgenommen.

Hier kommen Forstarbeiter Theo Nijssen und sein Team ins Spiel. Der Niederländer besitzt mehrere Rückepferde. Ähnlich wie beim Kutschefahren tragen die Pferde beim Holzrücken ein spezielles Geschirr, an dem die Baumstämme befestigt und so aus dem Wald gezogen werden. Der Rücker geht nebenher und lenkt. Meist genügt seine Stimme: „Ho“ bedeutet „Stop“, „He“ und „Hot“ links und rechts. Bis zu 500 Kilo können die Tiere ziehen. Um die Arbeit zu erleichtern, werden besonders lange Stämme gekürzt. Forstwirt Robbert Materman ist deshalb nebst Kettensäge bei den Waldarbeiten dabei. Die Pferde teilen sich die Arbeit: Die junge Sissi stapft ohne große Anstrengung auch ins tiefste Dickicht und bringt die Stämme zu einer lichten Stelle. Von dort rückt Mama Fanta das Holz bis zum Waldweg, wo die Stämme aufgepoltert und von der Forstfirma abgeholt werden können.

Die mächtigen Tiere sind die Ruhe selbst. Die nur ein paar hundert Meter neben ihnen landenden Flugzeuge machen Sissi und Fanta nichts aus. Ebenso wenig das Aufheulen der Kettensäge. „Ich glaube, die haben Spaß an der Arbeit“, sagt Theo Nijssen und wie zur Bestätigung schnaubt Fanta leise. Nach etwa 30 Minuten ordnet Nijssen eine Pause an. „Essen ist wichtig“, sagt er, wirft den Pferden ein bisschen Heu hin und beißt selbst beherzt in ein Butterbrot. Rücker wie er sind selten geworden. Theo Nijssen und sein Team fahren deshalb bis zu 100 Kilometer weit zu ihren Einsatzorten. „Das Rücken mit Pferden ist für den Wald schonender, denn wir kommen mit den Tieren in tiefere Stellen als schweres Forstgefährt und benötigen keine Rückegassen“, erklärt der Niederländer. „Auch der Waldboden wird geschont.“ Die Arbeit im Wald bei Temperaturen um Null Grad sei nichts für Zartbesaitete. Wer einen Blick auf Nijssens Hände wirft, weiß, wovon er spricht. Dreck und Kälte stören ihn aber nicht: „Ich mag die Arbeit in der Natur und mit den Tieren. Und ins Fitnessstudio muss ich abends auch nicht mehr“, sagt er lachend. Fanta und Sissi sind mit ihrem dicken Winterfell ebenfalls gut gegen die Witterung geschützt.

Mehrere Wochen benötigt das Team aus Zwei- und Vierbeinern, um alle Bäume aus dem Kalkumer Forst zu rücken. In den nächsten Jahren ist der Anflug auf den Düsseldorfer Airport weiterhin hindernisfrei.



Mehr auf dusmomente.com

DER MANN, DER ALLE VERSTEHT

Anne-Lena Jaschinski
Andreas Wiese



„Guten Tag, kann ich Ihnen weiterhelfen?“ Diesen Satz kann Michal Perlinski nicht nur auf Deutsch, Englisch, Spanisch, Französisch und Italienisch sagen, sondern auch noch in mehr als 25 anderen Sprachen. Sein unglaubliches Sprachtalent kann der 28-jährige Student bei seinem Nebenjob in den Duty-Free-Shops am Airport ideal einsetzen. Beratungsgespräche zum Beispiel auf Arabisch, Türkisch oder Russisch sind für ihn kein Problem.

Sein Interesse für Fremdsprachen entdeckte Perlinski schon im Grundschulalter. Doch erst auf der weiterführenden Schule legte er richtig los. Während sich seine Klassenkameraden mit Englisch und Französisch plagten, lernte er bereits Spanisch und Russisch. Alles autodidaktisch, mit Sprachbüchern und CDs. „Wenn ich eine fremde Sprache höre, brauche ich nicht lange, um deren Aussprache, Sprachmelodie und Feinheiten wie Dialekte herauszufiltern“, beschreibt der Bochumer sein Lernen. Michal Perlinski vermutet, er habe ein fotografisches Gedächtnis und ein ebensolches Gehör. „Was ich einmal gelernt habe, vergesse ich nie wieder.“ Deswegen kommt er bei den Vokabeln nicht durcheinander, auch wenn sich für Unkundige zum Beispiel Finnisch und Estnisch ganz ähnlich anhören.

Seit November 2014 setzt er sein außergewöhnliches Talent in den Düsseldorfer Duty-Free-Shops ein. „Ich habe mich gezielt am Flughafen beworben, weil ich hier in einem internationalen Ambiente arbeite, wo ich mit Menschen aus den unterschiedlichen Ländern in Kontakt komme“, begründet er die Wahl seines Studentenjobs. „So kann ich üben, mich in den verschiedenen Sprachen zu unterhalten.“ Die Kunden freuten sich immer, wenn er aktiv auf sie zugehe und sie in ihrer Landessprache anspreche. Durch seine besondere Sprachbegabung kann Michal Perlinski oft sogar heraushören, aus welcher Region seine Kundschaft stammt. „Da hat man gleich einen guten Gesprächseinstieg.“

Im Moment lernt Perlinski Hindi, Japanisch und Koreanisch. Parallel, versteht sich. „Ich benötige etwa einen Monat, bis ich die Grundlagen einer neuen Sprache beherrsche“, erzählt er. Danach erweitert er sein Vokabular um neue Themengebiete und eignet sich Fachbegriffe an. „Sprachen lernen ist sozusagen mein Hobby“, sagt der Student der Slavistik und russischen Kultur. Schon als Schüler schaute er in den Pausen lieber in seine Bücher, als mit seinen Klassenkameraden Fußball zu spielen.

Am Flughafen wird er meistens im Duty-Free-Shop im Flugsteig C eingesetzt, von wo aus viele russische Passagiere abfliegen. Russland ist eine der wichtigsten Destinationen für die World Duty Free Group, die die Duty Free Shops am Düsseldorfer Airport betreibt. Im Februar wurden die vier Shops offiziell eingeweiht. Neben Parfüms, Beauty-Artikeln und Spirituosen finden Passagiere hier auch viele regionale Produkte. So stellt Michal Perlinski ausländischen Kunden beispielsweise Düsseldorfer Killepitsch oder Niederegger Marzipan vor.

Selbst verreist der Student natürlich auch gerne. Das Entdecken fremder Kulturen steht bei ihm dabei im Vordergrund. Seine Sprachfähigkeit hilft ihm dabei: „Sprache ist für mich mehr als ein Kommunikationsmittel, sie ist der Schlüssel zu einer ganzen Kultur.“

ÜBER 30 SPRACHEN

15 Sprachen beherrscht Perlinski fließend. Dazu zählen neben seinen Muttersprachen Deutsch und Polnisch auch Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Niederländisch, Russisch, Tschechisch, Slowakisch, Kroatisch, Dänisch, Schwedisch und Norwegisch.

In weiteren 20 Sprachen kann er sich verständigen. Diese sind: Katalanisch, Irisch, Isländisch, Finnisch, Estnisch, Lettisch, Litauisch, Ukrainisch, Ungarisch, Slowenisch, Rumänisch, Bulgarisch, Mazedonisch, Albanisch, Griechisch, Türkisch, Persisch, Arabisch, Hebräisch und Chinesisch.

Der Text in den Sprechblasen lauet übrigens: „Willkommen am Flughafen“.



EIN MOMENT MIT

JOHANN LAFER

STERNEKOCH

Anne-Lena Jaschinski
Giulio Coscia

Für einen Moment mit Johann Lafer wäre an diesem März-Abend Früchtetee oder Rotwein die passende Getränkebegleitung gewesen. DUSmomente-Redakteurin Anne-Lena Jaschinski traf den Sternekoch am Rande des „Dîner en rouge“: Ein exklusives Dinner für Flughafen-Besucher mitten im Terminal, das ganz im Zeichen der Farbe Rot stand. Von der Kleidung der Gäste bis zu den Speisen.

DUSmomente: Hallo Herr Lafer, schön, Sie bei uns am Flughafen begrüßen zu dürfen! Sie stellen heute den Hauptgang für das „Diner en rouge“. Haben Sie schon einmal ein komplettes Menü nach Farben kreiert?
LAFER: Das kommt eher selten vor. Zum Valentinstag vielleicht mal ein Rosendiner. Aber sieben Gänge, wie es sie heute Abend gibt, sind schon eine Herausforderung. Gut, dass ich nur den Hauptgang beisteuern muss (lacht).

In einer Abflughalle haben Sie sicher auch noch nicht so oft gekocht, oder?
LAFER: Ich habe ja wirklich schon viele verrückte Dinge gemacht, aber so etwas wie hier habe ich noch nicht erlebt: Mitten in einer Abflughalle eines Flughafens ein so professionelles Dinner zu veranstalten, das komplett unter dem Motto Rot steht, ist der Wahnsinn. Aber ich muss dem Flughafen auch dankbar sein.

Wieso das?
LAFER: Ich hatte endlich einen Anlass, meine roten Schuhe, die ich seit bestimmt 20 Jahren im Schrank stehen habe, mal wieder rauszuholen.

Und Ihre rote Hose mussten Sie neu kaufen?
LAFER: Das stimmt, die habe ich am Flughafen gekauft. Extra für das „Dîner en rouge“ heute Abend. Schon verrückt, ich hatte noch nie eine rote Hose an!



Mehr auf dusmomente.com

Verspüren Sie als Profi-Koch und TV-Star eigentlich noch so etwas wie Lampenfieber, wenn Sie an Abenden wie heute vor einem großen Publikum kochen?
LAFER: Lampenfieber nicht, dafür mache ich einfach zu viele Aufzeichnungen und bin zu lange im Geschäft. Aber eine gewisse Grundanspannung ist da, und das ist auch gut so.

Ist in der Küche schon einmal etwas richtig schief gegangen?
LAFER: Na klar! Ich habe mal in einer Fernsehsendung einen Wolfsbarsch serviert, den ich bestimmt sechs Mal zubereiten musste, weil er immer zerfallen ist, als ich ihn filetieren wollte.

In Ihren Sendungen sind häufig Prominente zu Gast und Sie haben bereits bei unzähligen Veranstaltungen VIPs bekocht. Für welchen Promi würden Sie gern einmal hinter dem Herd stehen?
LAFER: Da ich sehr gläubig bin, würde ich sehr gerne einmal für den Papst kochen. Den deutschen Papst habe ich leider nicht kennenlernen dürfen, aber sollte der aktuelle Papst einmal an Ihrem Flughafen zu Gast sein, rufen Sie mich an.

Haben Sie eine Vorliebe für eine regionale Spezialität?
LAFER: Rheinischen Sauerbraten.

Und mit welchem Gericht kann man Sie jagen?
LAFER: Es gibt schon einiges, was ich nicht so gerne esse. Matjes, zum Beispiel.



Sie sind beruflich viel in der Welt unterwegs. Wie stehen Sie als Sternekoch zum Flugzeug-Essen?
LAFER: Ich esse im Flugzeug eher selten, trinke höchstens einen Tee oder Wasser. Ich nutze den Flug lieber, um etwas Schlaf nachzuholen. Aber wenn ich im Flugzeug esse, kann ich wirklich nichts Schlechtes über das Menü sagen.

Wenn Sie weltweit auswählen dürften – in welches Restaurant würden Sie Ihre Frau gerne morgen Abend einladen?
LAFER: In Hongkong gibt es im Hotel Mandarin Oriental ein erstklassiges Restaurant namens Amber. Der niederländische Küchenchef orientiert sich an der französischen Küche und mixt chinesische Komponenten dazu. Immer wieder ein tolles kulinarisches Erlebnis.

Sie besitzen eine Helikopter-Lizenz und haben mal gesagt, dass Fliegen für Sie völlige Freiheit und Genuss bedeutet. Woher kommt diese Leidenschaft?
LAFER: Die ist wohl angeboren. Als Kind habe ich Modellflugzeuge gebaut und war schon immer gern in der Welt unterwegs. Das Reisen und vor allem das Selbst-Fliegen ist für mich etwas ganz Besonderes. Da bin ich einfach total happy.

Und wohin fliegen Sie am liebsten in den Urlaub?
LAFER: Wir sind gerne und häufig in Asien, aber auch innerhalb Europas unterwegs. Beruflich bedingt vor allem in Großbritannien. In den Osterferien geht es mit der Familie aber nach Chicago, da freue ich mich schon sehr drauf.

SCHÖNE AUSSICHTEN

SABRINA SCHMIDT ARBEITET IM HÖCHSTEN TOWER DEUTSCHLANDS

| Jörn Bücher | Andreas Wiese



Sabrina Schmidt hat den höchsten Arbeitsplatz am gesamten Flughafen, vielleicht sogar auch den schönsten. Der Eindruck drängt sich auf, wenn man der 24-Jährigen bei der Arbeit über die Schultern schaut. Der Blick aus der Kanzel gibt ein wunderbares 360°-Panorama über ganz Düsseldorf frei. In der Ferne zeigt sich der Kölner Dom, und die Ausläufer des Siebengebirges lassen sich von hier oben auch noch erahnen. Schönes Wetter vorausgesetzt. Diese prachtvolle Aussicht ist für Sabrina Schmidt aber nur angenehme Kulisse in ihrem Tagesgeschäft. Ihr Hauptaugenmerk liegt auf dem nicht weniger imposanten Vorfeld des Düsseldorfer Flughafens, das sich 83 Meter unter ihr ausbreitet und auf dem es von Flugzeugen und Follow me-Fahrzeugen, Tankwagen und Gepäckkarren nur so wimmelt. Und natürlich gilt ihre Konzentration auch den Kontrollmonitoren vor ihr sowie dem Funkverkehr zu den Piloten und den Einweisern. Sabrina Schmidt ist Towerlotsin am Düsseldorfer Flughafen. Ein Beruf mit – im wahrsten Sinne – höchster Verantwortung. Ihr Arbeitgeber: die Deutsche Flugsicherung.

Vom Kölner Dom können wir uns heute nicht ablenken lassen. Kein Wetter für Fernsicht. Dafür umso lieber von der Arbeit der Lotsen im Düsseldorfer Tower. Drei Lotsen und zwei Platzkoordinatoren bestreiten heute die Schicht. Ein so genannter Platzlotse übernimmt die anfliegenden Flugzeuge ab einer Entfernung von etwa zehn Meilen zum Flughafen. Er gibt die Runways für startende und landende Maschinen frei. Unterstützt wird er dabei von einem der Platzkoordinatoren. Sabrina Schmidt kontrolliert heute den Rollverkehr auf dem westlichen Teil des Flughafenvorfelds, eine Kollegin den östlichen Part. Auf der Position „Delivery“ erteilt der zweite Platzkoordinator unter anderem den Piloten die Erlaubnis zum Anlassen der Triebwerke.

„Scandinavian one six two four taxi holding point runway zero five right via Papa four, Mike and Lima niner“, lautet Sabrina Schmidts Anweisung an den Piloten der SAS-Maschine, die zur Runway rollt, um nach Stockholm zu fliegen. Zum besseren Verständnis im Funkverkehr verwenden Lotsen und Piloten standardisierte Formulierungen. In der Regel in Englisch übrigens. „Scandinavian Airlines Flug 1624, rollen Sie bis zur westlichen Haltelinie der südlichen Startbahn und nutzen Sie dazu die Rollwege P4, M und L9“, lautet die Übersetzung der knappen Sprachbotschaft. Sabrina Schmidt ist die Freude am Beruf anzusehen. „Ich habe mich schon als Kind für die Fliegerei interessiert.“ Anfangs wollte sie, wie so viele andere auch, Pilotin werden. Doch je mehr sie sich mit dem Thema auseinandersetzte, desto deutlicher kristallisierte sich heraus, dass Fluglotsin genau ihr Ding ist. Die gebürtige Hagenerin ist eine von insgesamt 2.000 Fluglotsen an vier deutschen Centerstandorten sowie an den 16 Towern der internationalen deutschen Airports, die für die sichere Kontrolle des Luftverkehrs sorgen. Pro Jahr kontrollieren die Spezialisten der DFS knapp drei Millionen Flüge.