DUSmomente

04 | 2019

Düsseldorf Airport DUS

PÜNKTLICHKEIT

SKYTRAIN

DANZIG

SILVESTERPARTYS

50 JAHRE AIRBUS

LEA MARIE ZELLER
VIP-SERVICE



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

in diesem Jahr gab es eine Menge zu feiern: 70 Jahre Bundesrepublik Deutschland, 30 Jahre Mauerfall, 50 Jahre Mondlandung und – hätten Sie es gewusst? – 50 Jahre Airbus. Ohne die europäische Erfolgsgeschichte wäre der internationale Luftverkehr nicht das, was er heute ist: Ein leistungsfähiges, sicheres, zuverlässiges Kontinente und Kulturen verbindendes Verkehrssystem, weltweiter Jobmotor und Innovationstreiber. Lufthansa war die erste Airline, die 1976 mit einem, damals topmodernen, Airbus A300 den Düsseldorfer Flughafen besuchte und damit der amerikanischen Konkurrenz Paroli bot. Bis heute setzt Airbus nicht nur mit dem A380 im weltweiten Luftverkehr Maßstäbe und hat den großen amerikanischen Wettbewerber Boeing längst überholt. Alle zwei Sekunden startet irgendwo auf der Welt ein Airbus. Wir sagen „Herzlichen Glückwunsch, Airbus“ und stellen Ihnen in dieser Ausgabe den europäischen Flugzeugbauer genauer vor.

Neben Boeing setzen auch Air China, die japanische ANA und Singapur Airlines voll auf Airbus, wie Sie in unserer Reihe „Starke Flotten“ sehen werden. War der zivile Luftverkehr vor 50 Jahren noch etwas eher Exotisches und für viele Menschen Unerschwingliches, gehört er heute zu unserem Alltag dazu wie das Auto, der Bus oder der Zug. Damals nicht vorstellbar: Durchschnittlich sind heute täglich 39.000 Flugzeuge über Europa in der Luft. Der Luftraum ist dichter als je zuvor. Damit einher gehen gestiegene Herausforderungen an Fluggesellschaften, Dienstleister und Flughafenbetreiber. Wir haben uns mit drei Kollegen von Eurowings getroffen und eine Menge über das Pünktlichkeitsmanagement von Airlines gelernt. Im Hintergrund passieren so viele Dinge, von denen der Passagier in der Regel gar nichts mitbekommt, dass wir die Geschichte gerne für Sie aufgeschrieben haben.

Und dann haben wir für diese Ausgabe auch noch in unserem VIP-Service vorbeigeschaut. Könige, Präsidenten, Filmstars, Fußballmannschaften, Rock-Legenden, Wirtschaftsbosse, Millionäre, Milliardäre aber auch Otto-Normalverbraucher schätzen die komfortable, entspannte und diskrete Rundum-Betreuung, die übrigens für Jedermann buchbar ist. Vielleicht werden die Kollegen ja auch demnächst einmal Sie in unserer VIP-Lounge begrüßen dürfen, um sie mit exklusivem Service verwöhnen zu dürfen. Es würde die Kollegen sehr freuen.

Diese und weitere Geschichten finden Sie in der Herbstausgabe der **DUSmomente**. Es lohnt sich also wieder, sich einen Moment Zeit zu nehmen. Ich wünsche Ihnen eine kurzweilige Lektüre, immer eine gute Reise und ein gutes verbleibendes Jahr 2019.

Ihr

Thomas Kötter
Leiter Unternehmenskommunikation, Flughafen Düsseldorf GmbH

IMPRESSUM
DUSmomente

dusmomente.com
dusmomente@dus.com

Herausgeber
Flughafen Düsseldorf GmbH
Unternehmenskommunikation
Postfach 30 03 63
40403 Düsseldorf

V. i. S. d. P.: Thomas Kötter TK

Druck
Rheinisch-Bergische Druckerei, Düsseldorf

Redaktionsleitung & Design
Karl-Heinz Morawietz KHM

Redaktion
Ina Brendt IB
Jörn Bücher JOB
Christian Hinkel CH
Peter Nengelken PN
Laura Overath LO
Miriam Pieper MP
Marcus Schaff MS

Jetzt für den Newsletter anmelden auf **dus.com**

EL AL FLIEGT AB 2020 NEU NACH TEL AVIV

Eine neue Airline am Düsseldorfer Airport: Die israelische Fluggesellschaft El Al fliegt ab 1. Juni des nächsten Jahres dreimal pro Woche nach Tel Aviv. Die zweitgrößte Stadt Israels ist das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landes. Der Flug zum Ben-Gurion-Flughafen, dem größten israelischen Airport, startet in Düsseldorf immer montags, mittwochs und freitags. Eingesetzt werden sollen die Flugzeugtypen Boeing B737-800 und B737-900, jeweils in einer Zweiklassenkonfiguration.

Tel Aviv ist eine Weltstadt: jung, modern und voller Leben. Die pulsierende Metropole am Mittelmeer ist – vor allem wegen des historischen Stadtteils Jaffa – ein attraktives Reiseziel. Teile der im Bauhausstil gestalteten „weißen Stadt“ sind Weltkulturerbe der UNESCO. Darüber hinaus ist Tel Aviv auch noch ein beliebter Ausgangspunkt, um die ganze Vielfalt des „Heiligen Landes“ zu entdecken.

Mehr als 2.000 Israelis leben in NRW. Insgesamt 28 Partnerschaften bestehen zwischen Städten der beiden Regionen. Es gibt die zweitgrößte israelische Community im bevölkerungsreichsten Bundesland in ganz Deutschland. Darüber hinaus ist Israel ein bedeutender Handelspartner der nordrhein-westfälischen Wirtschaft. **CH**

KISS & FLY NOCH KOMFORTABLER

Seit Schranken die Zufahrt auf der Abflug- und Ankunftsebene regeln, hat sich die Verkehrssituation am Flughafen Düsseldorf deutlich entspannt. Die Autofahrer haben sich schnell auf die neue Situation vor dem Terminal eingestellt, der Verkehr läuft seitdem sehr viel besser. Um die Abläufe weiter zu verbessern, hat der Flughafen jetzt sein System um eine automatische Kennzeichenerkennung erweitert.

Durch die automatische Erfassung der Nummernschilder bei der Ein- und Ausfahrt sind die Abläufe noch zeitsparender geworden. Wird die freie Zeit (zwei Minuten auf der Ankunfts-, zehn Minuten auf der Abflugebene) nicht überschritten, öffnen sich die Schranken bei der Ausfahrt automatisch, ohne dass der Fahrer sein Ticket in das Lesegerät einführen muss. Die Einführung der Kennzeichenerkennung ist mit Blick auf rechtliche Fragen mit der zuständigen Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen abgestimmt. So werden beispielsweise die individuellen Kennzeichendaten nach sechs Stunden automatisch aus den Systemen gelöscht. **CH**

WINTERFLUGPLAN 2019/2020

Seit dem 27. Oktober gilt der Winterflugplan und hält wieder ein breites Streckenangebot bereit. Rund 60 Airlines starten zu knapp 140 Zielen weltweit.

Sonnenziele satt: Insbesondere rund um die beliebten Badeorte am Mittelmeer und Roten Meer haben die Fluggesellschaften noch einmal kräftig nachgelegt. Klares Trendziel im Winter ist der Urlaubsort Hurghada. So fliegen unter anderem Eurowings, Sun Express, Condor, Corendon Europe und Tuifly das ägyptische Strandziel neu an oder stocken ihre Frequenzen deutlich auf. Der Düsseldorfer Airport begrüßt zudem einen neuen Airline-Partner auf dieser Strecke: So verbindet Holiday Europe erstmals in diesem Winter Düsseldorf außer mit Hurghada auch mit Fuerteventura, Marsa Alam und Sharm El Sheikh. Die Airline setzt auf den Strecken die Flugzeugtypen A320 und A321 ein. Tuifly verstärkt nicht nur das Abgebot für Hurghada, sondern auch für die beliebten Ferienziele Palma de Mallorca und Teneriffa. Sun Express stockt die Frequenzen nach Izmir auf und fliegt erstmals im Winter Beirut sowie Erbil und Diyarbakir in der Türkei an. Auch der Ferienflieger Condor hat die touristische Mittelstrecke im Visier und setzt auf beliebte Sonnenziele. Unter den 14 Winterzielen der Airline geht es unter anderem insgesamt bis zu 18 Mal pro Woche auf die Kanarischen Inseln Gran Canaria, Teneriffa, Lanzarote und Fuerteventura.

Eurowings hebt im Winter zu 76 Zielen ab. Die Airline nimmt mit Sofia und Danzig zudem zwei neue City-Strecken in ihren Flugplan ab Düsseldorf auf und baut damit ihr Osteuropa-Programm weiter aus. Lauda stockt ihre Flüge Richtung Málaga und Alicante auf. Neu fliegt die Airline Sevilla ab Düsseldorf an. Darüber hinaus verstärkt Lauda das Angebot auf den City-Routen nach Mailand-Bergamo, Stockholm-Skavsta sowie Kopenhagen und bedient diese Strecken erstmals im Winter bis zu fünfmal pro Woche. Albawings setzt ihr im Sommer neu aufgenommenes Engagement in Düsseldorf auch im Winter fort. Die Fluggesellschaft verbindet Düsseldorf dreimal pro Woche mit der albanischen Hauptstadt Tirana. Eurowings fliegt im Winter weiterhin Miami, Fort Myers und New York an. Mit dem Airbus A330 geht es zudem nach Punta Cana und Varadero in die Karibik sowie darüber hinaus im Charter-Verkehr nach Havanna, La Romana, Montego Bay, und Bridgetown. Tuifly fliegt im Winter erstmals nach Abu Dhabi und bedient die Metropole in den Vereinigten Arabischen Emiraten einmal pro Woche. **CH**



MOVEMENTS

Der russische Staatscarrier feiert Geburtstag: 95 Jahre Aeroflot. Aus diesem Grund hat die Fluglinie diesen Airbus A321 mit einer Sonderlackierung versehen. Die Airline fliegt inzwischen fast ausschließlich mit Flugzeugen von Airbus und Boeing und verbindet Düsseldorf mit dem Flughafen Moskau-Sheremetyevo. Von dort werden zahlreiche Umsteigeverbindungen zu Zielen in Fernost angeboten. Der Umstieg ist problemlos und findet visafrei in einem modernen Terminal mit überschaubaren Wegen statt.

Mehr Fotos von außergewöhnlichen Flugzeugen und Airlines finden Sie wie immer auf **dusmomente.com**. KHM

HANDKUSS VON JAMES BOND



LEA MARIE ZELLER KENNT DIE STARS AUS NÄCHSTER NÄHE

Jörn Bücher
Andreas Wiese

Beim ersten Mal war die Nervosität am größten. Lea Marie Zeller hatte gerade ihre Stelle beim VIP-Service des Düsseldorfer Flughafens angetreten, als sie mit Herbert Grönemeyer direkt einen ganz Großen aus der Musikbranche in ihre „Obhut“ nehmen durfte. Als Hotelfachfrau konnte sie im Maritim-Hotel zwar viele Erfahrungen im Umgang mit nationalen und internationalen Gästen, sowie bekannten Persönlichkeiten sammeln, wenn aber dann doch einer der vermeintlich unnahbaren Stars vor einem steht, für dessen Wohl man jetzt verantwortlich ist, sieht die Sache schon ganz anders aus. Berufserfahrung hin oder her. Das ist jetzt live und in Farbe. Mit der Nervosität war es aber schnell vorbei, denn der beliebte und erfolgreiche Musiker, Musikproduzent, Sänger, Komponist, Texter und Schauspieler ist bei den VIP-Service-Kollegen kein Unbekannter. Wann immer Herbert Grönemeyer nach Düsseldorf kommt oder von dort abfliegt, nutzt er das individuelle Angebot und ist deshalb mit allen Abläufen bestens vertraut.

Und das heißt: kein Schlangestehen beim Check-in, keine Wartezeiten bei der Pass- und Sicherheitskontrolle, eine eigene VIP-Lounge, persönlicher Transport in der Oberklassen-Limousine direkt zum Flugzeug, eigene Betreuer, die sich um alles kümmern und stets präsent sind. Lea Marie Zeller und ihre 14 Team-Kollegen vom VIP-Service nehmen dem Gast alles ab, während er es sich vor dem Abflug oder nach der Landung diskret in privatem Ambiente gemütlich machen kann. Einchecken, Gepäck aufgeben, wenn nötig sonstige Formalitäten erledigen, eine Auswahl an Getränken bereithalten und dann der individuelle Shuttle direkt zum Flieger. In all der Zeit hat der VIP-Gast nicht einmal das Terminal betreten.

Bekannte Gesichter schaffen es heutzutage kaum, ohne Fans mit Selfiewünschen und Paparazzi im Schlepptau unbehelligt durch eine Menschenmenge zu kommen. Einerseits sind sie auf die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit angewiesen, andererseits bleibt die Privatsphäre durch den Promistatus gerne auf der Strecke. Deshalb ist für viele Stars die Diskretion und Abgeschiedenheit des VIP-Services ein Segen.

Und das Gute daran: Dieser Service ist nicht nur den Schönen, Reichen oder Promis vorbehalten. Seit 2003 kann jeder derart komfortabel und privilegiert auf sein Flugzeug warten, selbst wenn er mit dem Billigflieger reist. Die „Demokratisierung“ des VIP-Services ermöglicht es jedem, gegen „Einwurf einer Münze“ seinen Urlaub oder seine Dienstreise jenseits des Terminals zu beginnen oder zu beenden.

Früher war natürlich alles anders. Auch beim VIP-Service am Airport, den es seit den 1950er-Jahren gibt. Die Komfortbehandlung war nicht käuflich. Wer VIP-Status genoss, das bestimmte der damalige Leiter des VIP-Services. In der Regel waren es Bundes- und Landespolitiker, Gäste der Landesregierung und der eine oder andere Star aus dem jungen Medium Fernsehen. Namen wie Gina Lollobrigida und Peter Ustinov fallen in diesem Zusammenhang. Natürlich auch die bekannter Sportler.

Eine recht schmucklose Ecke in einem Nebengebäude der ehemaligen Verwaltung nannte sich damals VIP-Lounge. Ein paar Zimmerpflanzen als Sichtschutzblenden, ein paar Flugzeugmodelle und zwei Sofas waren das Maß vom gehobenen Luxus. Ein eigenes Fahrzeug für den unbehelligten Shuttle gab es auch damals schon. Heute stehen neben zwei Kleinbussen auch vier BMW 740 im Fuhrpark bereit. Neupreis pro Stück: um die 125.000 Euro. Dafür kann der Fahrgast dann auf dem kurzen Weg übers Vorfeld Fernsehen schauen oder wahlweise seine Sitze kühlen oder wärmen. Viel Zeit bleibt nicht. Von der VIP-Lounge zur am nächsten gelegenen Flugzeugposition A01 sind es gerade einmal 35 Meter. Aber selbst bei einer Fahrt zu einer entfernten Außenposition kann die Luxuslimousine ihre 400 PS, die in der Spitze 250 km/h bringen, nicht wirklich ausspielen. Auf dem Vorfeld gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Auch für einen VIP-Shuttle.

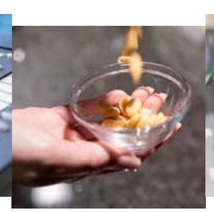
80 Prozent aller Gäste, sagt Lea Marie Zeller, seien übrigens Stammkunden. „Menschenkenntnis, Empathie und Stresstauglichkeit“ sind für die 28-Jährige notwendige Voraussetzungen, um im VIP-Service einen guten Job machen zu können. Ihre Freundinnen waren anfangs begierig auf Promitratsch. Das mag daran liegen, dass den Promis der Ruf vorauseilt, ein wenig abgehoben und spleenig zu sein. Dieses Klischee will Lea Marie aber nicht gelten lassen. „Unsere Gäste sind sehr nett und unkompliziert. Ich versuche, die richtige Mischung aus gebührender Distanz und serviceorientierter Nähe zu finden“, so die VIP-Betreuerin. Aus diesen Gründen haben ihre Freundinnen längst akzeptiert, dass kaum etwas aus ihr rauszuholen ist. Ein wenig Neid kommt spätestens aber dann auf, wenn zumindest die Namen derer fallen, denen Lea Marie Zeller und ihre Kollegen einen unbeschwerten Flughafenaufenthalt ermöglichen: Beyoncé und Jay Z, Justin Bieber, Kevin Costner, Nicholas Cage zum Beispiel – oder gleich die gesamte Fußball-Nationalmannschaft.

In besonders guter Erinnerung aber hat sie Sir Roger Moore alias Bond, James Bond. Der mittlerweile verstorbene Ex-007-Agent verabschiedete sich von der jungen Betreuerin formvollendet und ganz gentlemanlike mit einem Handkuss, nicht ohne sich auch für die gute Betreuung zu bedanken.

Wer sich diesen besonderen Luxus einmal gönnen möchte, findet weitere Infos auf **dus.com** unter dem Punkt VIP-Service oder telefonisch unter 0211 4212346.











SIEBEN MINUTEN ZUKUNFT

DER SKYTRAIN FÄHRT AUTONOM

I Ina Brendt I Andreas Wiese

Fernbahnhof Düsseldorf Flughafen, samstagmorgens 7:21 Uhr: Der Traum vom Fliegen beginnt für viele kleine Passagiere am Airport oft schon Stunden vor dem Abflug. Denn bevor das Flugzeug Richtung Urlaub abhebt, geht es im SkyTrain bis zu 20 Meter über der Erde Richtung Terminal. Sieben Minuten dauert die kürzeste Kurzstrecke am Düsseldorfer Flughafen, aber der „Zug am Himmel“ übt nicht nur auf Kinder und Jugendliche, sondern auch auf viele Erwachsene eine große Faszination aus. Das liegt daran, dass der SkyTrain die insgesamt 2,5 Kilometer lange Strecke vollautomatisch zurücklegt. Das laut Fachjargon „automatische Nahverkehrssystem“ pendelt ohne Fahrer oder Begleiter mit 50 km/h zwischen Bahnhof und Terminal C und fährt damit vollkommen autonom.

ALS ERSTER VERNETZT

Geplant wurde der SkyTrain in den 90er-Jahren, um für die Fluggäste einen direkten und komfortablen Anschluss an die Bahn zu gewährleisten. Bei seiner Inbetriebnahme am 1. Juli 2002 war der SkyTrain dann auch die erste von einem Flughafen betriebene Bahn, die an den Nahverkehr angeschlossen war. Der Düsseldorfer Airport war damit bereits vor 17 Jahren ein Vorreiter bei der sogenannten Intermodalität – also der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger. Seitdem hat das System circa 100 Millionen Passagiere transportiert.

HIER SCHLÄGT DAS HERZ DES SKYTRAINS

In der Mitte der Strecke liegt der Betriebshof. Hier schlägt das Herz des SkyTrains. In der Leitwarte überwacht der Fahrdienstleiter, der sogenannte Operator, auf insgesamt 18 Bildschirmen die Haltestellen und den Fahrtweg. Er steuert sämtliche Prozesse, kann in das Fahrgeschehen eingreifen, Türen öffnen und schließen, Fahrzeuge manuell bewegen oder Fahrgäste über Lautsprecher informieren. Zwei weitere



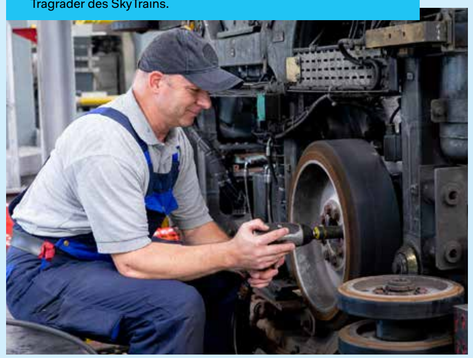
Der stellvertretende Betriebsleiter Uwe Groß und Fahrdienstleiter Alexander Schäfer kontrollieren den Fahrbetrieb des SkyTrains von der Leitwarte aus.

Monitore kann der Fahrdienstleiter nach Bedarf belegen, mit der Kamera näher zoomen und so genau erkennen, was wo konkret passiert. „Ob nur ein Koffer zwischen einer Tür klemmt oder ob eine Funktionsstörung vorliegt, kann ich sofort feststellen. Dann mache ich entweder eine Durchsage oder leite Maßnahmen zur Entstörung ein“, sagt Alexander Schäfer, einer von 13 Fahrdienstleitern, die an 365 Tagen rund um die Uhr im Einsatz sind. Kommt es zu einer Fahrzeugstörung, so dass die Bahn nicht mehr fahrtüchtig ist, muss der Fahrdienstleiter das Problem innerhalb von fünf Minuten aus der Leitstelle beheben. Danach wird ein Ersatzverkehr eingerichtet und die Passagiere werden in Pendelbussen zwischen Bahnhof und Terminal befördert. Währenddessen dockt ein weiteres Fahrzeug an die gestörte Bahn an und holt sie zurück in den Betriebshof. Der reguläre Betrieb kann dann wieder aufgenommen werden. „Solche Störungen sind allerdings eher ein Ausnahmefall“, erklärt Uwe Groß, stellvertretender Betriebsleiter des SkyTrains. „Der Hauptteil der Arbeit in der Leitwarte besteht aus der Verkehrssteuerung. Der Fahrdienstleiter erkennt am Monitor die Verkehrsspitzen und überführt bei Bedarf eine weitere Bahn ins System. Die Passagiere warten durchschnittlich drei Minuten“, führt Groß die Vorteile der Fahrzeugsteuerung aus. Der SkyTrain hat daher auch keinen klassischen Fahrplan, sondern wird nach Passagieraufkommen gesteuert. Stichwort „Einschleusen“: Der Betriebshof ist auch die Übergabestation im System, denn hier schleust der Fahrdienstleiter den SkyTrain in den Betrieb ein oder überführt ihn in die Werkstatt.

TRADITIONELLE HANDARBEIT

40 Mitarbeiter sind in der Werkstatt beschäftigt – inklusive der Fahrdienstleiter, die je nach Dienstplan in der Leitwarte oder in der Werkstatt eingeteilt sind. Hier wird an den meisten Stellen noch ganz traditionell „mit der Hand“ gearbeitet. Die sechs Bahnen werden turnusmäßig alle 2.000 Kilometer gewartet. „Über mangelnde Arbeit können sich die Kollegen nicht beschweren, denn diese Strecke legt eine Bahn in ungefähr sieben Tagen zurück“, erklärt Uwe Groß augenzwinkernd. „Jedes Fahrzeug ist also einmal pro Woche in der Inspektion“, beschreibt Groß. Über das Tor zum Betriebshof fährt der SkyTrain in die Schiebebühne, die das Fahrzeug quer in der Werkstatt verschiebt. Strom kommt in der Halle über ein Kabel, die sogenannte „Nabelschnur“, direkt aus der Steckdose. Die Techniker überprüfen unter anderem Bremsbelege, Alufelgen und Gummimanschetten an den Rädern, den Stromabnehmer und die Druckluftanlage. Die optische Kontrolle am Fahrwerk ist ebenfalls Bestandteil der Basiswartung. Auch Reparaturen und Instandsetzungen fallen regelmäßig in der Werkstatt an: Lose Sitze werden wieder befestigt, die Leuchten innen und außen erneuert. Einmal pro Jahr werden die Tragräder ausgetauscht. „Damit der vollautomatische Betrieb reibungslos läuft, verfolgen die Kollegen hinter den Kulissen einen genauen Plan und achten bei den Wartungsarbeiten auf jedes Detail“, betont Uwe Groß. Auch in puncto Sauberkeit ist an alles gedacht: Einmal täglich wird die Bahn von innen gereinigt, einmal pro Monat steht sogar die Fahrt durch die Waschstraße auf dem Programm. Und dann geht es blitzblank und top gewartet zurück auf die nächsten 2.000 Kilometer.

Trotz vollautomatischen Fahrbetriebs ist in der Werkstatt noch Handarbeit gefragt. Johannes Malinowsky wechselt eines der Tragräder des SkyTrains.



SKYTRAIN FAKTEN

6 Züge mit je 2 festgekuppelten Kabinen, 1 Sonderfahrzeug
Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
Fahrerloser Betrieb
Rund 2,5 Kilometer Streckenlänge, doppelgleisig
Stationen am Bahnhof, Parkhaus 4, Terminal A/B, Terminal C
Beförderungskapazität rund 2.000 Fahrgäste pro Stunde und Richtung
Circa 90 Fahrgäste pro Zug
Inbetriebnahme im Juli 2002







PÜNKTLICH NACH PALMA

SELBSTVERSTÄNDLICH, ODER DOCH NICHT?

Karl-Heinz Morawietz
Andreas Wiese

Dass der Eurowings-Flug 9586 pünktlich von Düsseldorf nach Palma abheben kann, ist der Normalfall. So steht es im Flugplan, alle haben sich darauf vorbereitet, die Passagiere freuen sich auf die bevorstehenden Ferien und sind gutgelaunt rechtzeitig am Flughafen angekommen. Es sind noch zwei Stunden bis zur geplanten Abflugzeit um 16:15 Uhr, der Check-in hat begonnen. Zu diesem Zeitpunkt ist der Flieger aber noch gar nicht in Düsseldorf gelandet, sondern irgendwo am Himmel über Europa unterwegs. Ob er wie erwartet pünktlich ankommen wird, hängt von vielen Faktoren ab. Ein verzögerter Start am Abflughafen, schlechtes Wetter mit Gewittern auf der Strecke oder ein voller Luftraum, all diese Dinge können wertvolle Minuten rauben.

„Pünktlichkeit im Luftverkehr ist eine Teamleistung", erklärt Jörn Messner. Er ist als Vice President Flight Operations Support bei Eurowings für die Planung aller Abläufe verantwortlich, die einen reibungslosen und pünktlichen Flugbetrieb ermöglichen sollen. Dazu gehört eine sorgfältige Umlaufplanung der Flugzeuge mit zeitlichen Puffern, um entstehende Verspätungen auffangen zu können. Gründe, aus denen Flieger trotzdem manchmal nicht pünktlich sein können, gibt es mehr als genug. Für den Passagier ist immer zuerst die Airline verantwortlich. Dabei ist sie ganz oft vollkommen schuldlos. „Wir optimieren die eigenen Prozesse und sind darauf vorbereitet, auf äußere Einflüsse schnell zu reagieren", beschreibt Messner seinen Job.

Durchschnittlich sind 39.000 Flugzeuge über Europa in der Luft. Täglich. Der Luftraum ist dichter als je zuvor, die Kapazität beschränkt. Slotprobleme auf den Flugstrecken sind damit an der Tagesordnung. Ein Grund dafür ist die nationale Organisation der Flugsicherung in Europa. Die Idee einer einheitlichen Regelung ist fast 30 Jahre alt, aber immer noch nicht Wirklichkeit geworden. Dabei könnten so viele Verspätungen vermieden werden, weil Sperrzonen im Luftraum entfallen und die Flieger dadurch einen viel direkteren Weg nehmen könnten. Das Wetter ist auch trotz Hightech in den Cockpits der Flugzeuge und der guten Ausrüstung der Airports immer noch ein limitierender Faktor. Sicherheit steht im Luftverkehr an erster Stelle. Kein Pilot wird freiwillig durch ein Gewitter fliegen.

Jörn Messner versucht bei seiner Arbeit auch das Unplanbare vorherzusehen. Durch Erfahrungswerte aus den Vorjahren. Die Pufferzeiten im Flugplan sind solch ein Erfahrungswert. Im Falle von extremen Verspätungen oder Ausfällen von Fliegern stehen bei Eurowings zehn Reserveflugzeuge auf verschiedenen Flughäfen bereit. „Dies ist ein enormes Investment", wie Messner betont. Zu jedem Flieger gehören natürlich auch Crews, die in Bereitschaft stehen. „Und mit einem Flugzeug, das am Boden steht, wird kein Geld verdient", so der Betriebswirt Messner.

Am Boden in Düsseldorf sorgen Base Manager Tjark Giller und sein Team für einen reibungslosen und pünktlichen Ablauf. Giller bringt ausreichend Erfahrung aus seiner Zeit als Stationsleiter in Hamburg mit. Düsseldorf ist die größte Eurowings-Station im gesamten Streckennetz der Airline und hat nochmal ganz andere Herausforderungen parat. Zwar sind alle Abläufe vom Check-in bis zur Abfertigung des Fliegers auf dem Vorfeld komplett an Fremdfirmen vergeben, doch Eurowings hat mit den sogenannten „Performance Duty Officers" auch eigene Mitarbeiter vor Ort. Diese Kollegen können direkt eingreifen und bei Bedarf zusätzlich Personal bei dem Abfertigungsunternehmen anfordern oder Gruppen umdisponieren. Die durchschnittliche Zeit, die ein Eurowings-Flugzeug im Europaverkehr am Boden verbringt, liegt bei 35 Minuten. Im Extremfall kann die Maschine auch schon mal in 20 bis 25 Minuten „gedreht" werden. Dann muss aber – wie bei einem Boxenstopp in der Formel 1 – alles perfekt klappen. Mit viel Personal, das blind aufeinander eingespielt ist.

Marc Hasenbein sitzt heute im Cockpit von Flug EW 9586. 70 Minuten vor Abflug sind er und seine Kollegen zum Briefing am Airport. Der 40-jährige Berufspilot absolviert in der Regel nur noch ein bis zwei Flüge pro Woche. Für den Rest der Zeit hat er seinen Platz im Cockpit gegen einen Bürostuhl getauscht. Hasenbein ist „ATC-Koordinator" bei Eurowings und vertritt mit seiner Expertise aus dem Cockpit die Airline bei Verbänden und in Arbeitskreisen, in denen es um das Thema Pünktlichkeit geht. „Es ist ganz wichtig, dass bei Gesprächen auf diesen Ebenen jemand vertreten ist, der aus der Praxis kommt", erklärt er.

Bereits im Oktober 2018 wurden bei einem Gipfeltreffen der Luftverkehrsbranche und von Vertretern der Politik 24 Maßnahmen verabschiedet, die den Luftverkehr pünktlicher machen. Aus einer Initiative der Lufthansa-Gruppe entstanden Vorschläge, die der Deutschen Flugsicherung unterbreitet wurden, um den Luftraum deutlich zu entlasten. Beispielsweise durch die Zuweisung unterschiedlicher Flughöhen, was den Verkehr in der Luft besser staffelt. „Das hat sich auf viele Verbindungen von und nach Düsseldorf positiv ausgewirkt", so Hasenbein. Natürlich können moderne Jets auch beschleunigen und schneller fliegen, um entstandene Verspätungen aufzuholen. Das passiert auch. „Es ist aber in jedem Einzelfall genau abzuwägen. Mehr Geschwindigkeit kostet durch erhöhten Spritverbrauch auch viel mehr Geld und belastet die Umwelt stärker", erklärt Hasenbein. Schon in der Ausbildung zum Berufspiloten hat Wirtschaftlichkeit eine hohe Priorität.

Es muss gar nicht immer Vollgas in der Luft sein. Auch am Boden kann eine Menge getan werden, um Verspätungen gar nicht erst entstehen zu lassen. Der Flughafen Düsseldorf hat nicht nur mehr Personal bereitgestellt, sondern auch insgesamt mehr als vier Millionen Euro in zusätzliche Ressourcen und Verbesserungen bei der Infrastruktur investiert. Dazu zählen die Erweiterung der Warteflächen vor den Bordkontrollstellen an Flugsteig A sowie die Messung des Passagierstroms und die damit einhergehende Verbesserung der Passagiersteuerung im Terminal. Die Angabe von Wartezeiten in Minuten sorgt für eine bessere Verteilung der Fluggäste vor den drei Sicherheitskontrollen. Diese Maßnahmen haben durchaus Wirkung gezeigt. Die Verspätungen im Sommer 2019 gingen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. Und das bei mehr Flügen und mehr Passagieren. Um 14 Prozent ist die Anzahl der Flugbewegungen gestiegen. Der Airport wird das Jahr 2019 voraussichtlich mit einem neuen Passagierrekord von mehr als 25 Millionen Fluggästen abschließen.

Von all dem ahnen die Gäste des Fluges EW 9586 nichts. Ein gut vorbereitetes und funktionierendes Team hat dafür gesorgt, dass das komplette Gepäck an Bord ist, kein Passagier zu lange an der Sicherheitskontrolle warten musste, der Flieger aufgetankt ist und alle pünktlich zum Einsteigen am Gate waren. Selbstverständlich.



Jörn Messner arbeitet in der Eurowings-Zentrale in Köln. Er ist Betriebswirt mit dem Schwerpunkt IT und hat Branchenerfahrung bei der Lufthansa-Tochter City-Line gesammelt. Jetzt koordiniert der 45-Jährige als Vice President Flight Operations Support die Planung der Ressourcen und Prozesse für den Betrieb von mehr als 100 Flugzeugen. Messner liebt die Fliegerei und findet den Ausgleich zu seinem Job in der Naturfotografie.



Tjark Gillers Arbeitstag beginnt mit einer Nachbetrachtung des Vortags. Gab es Verspätungen in Düsseldorf und, wenn ja, warum? Was kann besser gemacht werden? Der 33-jährige Familienvater hat Luftverkehrsmanagement in Bad Honnef studiert und ist seit 2014 bei Eurowings. Düsseldorf ist die größte Station im gesamten Streckennetz der Airline.



Marc Hasenbein ist Berufspilot und „ATC-Koordinator" bei Eurowings. Ihm gefällt die Mischung aus Fliegen und dem Mitwirken auf Verbandsebene und in Arbeitskreisen, wie zum Beispiel der Lärmschutzkommission. Hier werden die Rahmenbedingungen für den Job im Cockpit maßgeblich beeinflusst. Der 40-Jährige hat zwei Kinder und ist Fan des VfL Bochum.





STARKE FLOTTEN TEIL 2

Karl-Heinz Morawietz

Haben Sie sich schon mal gefragt, wie viele Flugzeuge für eine Airline unterwegs sind? In dieser Reihe zeigen wir Ihnen, wie groß die Flotten der Airlines tatsächlich sind. Diesmal richtet sich unser Blick auf die drei Airlines, die Düsseldorf nonstop mit Zielen in Fernost verbinden. Air China, All Nippon Airways und Singapore Airlines fliegen nonstop nach Peking, Tokio und Singapur. Alle drei Fluglinien sind Mitglied im Luftfahrtbündnis der Star Alliance. Um dies nach außen deutlich sichtbar zu machen, hat jede Airline einige ihrer Flieger dazu in einer speziellen Bemalung lackiert.

Die Flotten dieser drei Airlines gibt es auch als Poster zum Download auf **dusmomente.com**.

AIR CHINA
426 FLUGZEUGE

66 AIRBUS A321



33 AIRBUS A319



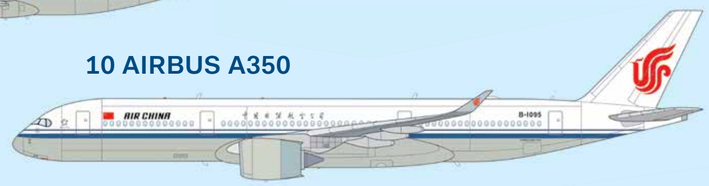
58 AIRBUS A330
30 A330-200 • 28 A330-300



62 AIRBUS A320



10 AIRBUS A350



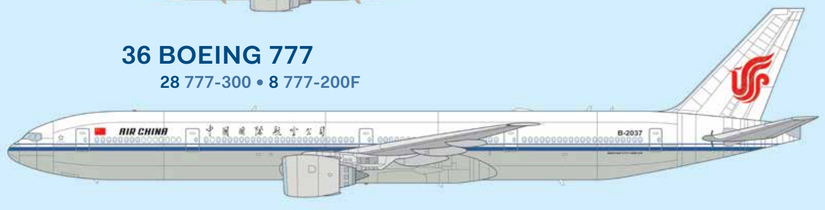
137 BOEING 737
17 737-700 • 104 737-800 • 16 737MAX

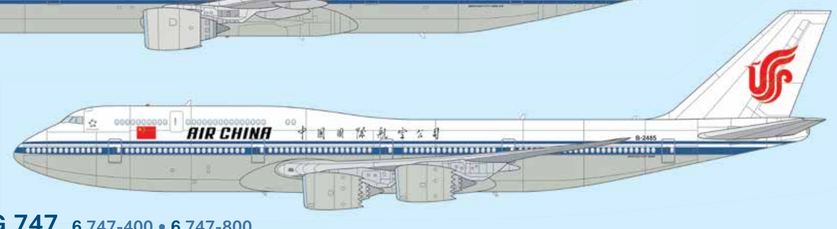


3 BOEING 757-200



36 BOEING 777
28 777-300 • 8 777-200F





12 BOEING 747 6 747-400 • 6 747-800

9 BOEING 787-9



ALL NIPPON AIRWAYS
235 FLUGZEUGE

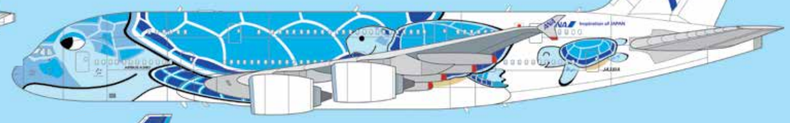
14 AIRBUS A321



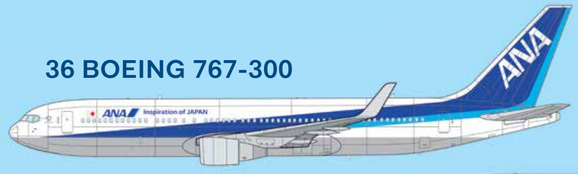
10 AIRBUS A320



3 AIRBUS A380



36 BOEING 767-300



53 BOEING 777
20 777-200 • 31 777-300 • 2 777-200F



48 BOEING 737
8 737-700 • 40 737-800



71 BOEING 787 36 787-8 • 33 787-9 • 2 787-10

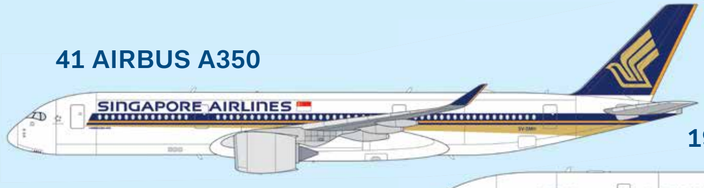


SINGAPORE AIRLINES
129 FLUGZEUGE

13 AIRBUS A330-300



41 AIRBUS A350



19 AIRBUS A380



42 BOEING 777
11 777-200 • 32 777-300



14 BOEING 787-10



Stand: Oktober 2019



1444 Krantor
Brama Żuraw



1502 Marienkirche
Bazylika konkatedralna Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Pann



1633 Neptunbrunnen
Fontanna Neptuna



DANZIG

BERNSTEIN UND SOLIDARITÄT

Karl-Heinz Morawietz

Überall in Danzig ist Geschichte gegenwärtig. In der Altstadt sowieso, aber auch im Hafen, nur wenige Kilometer vom Zentrum entfernt. Hier wurde Weltgeschichte geschrieben. In der ehemaligen Lenin-Werft gründeten Arbeiter die Gewerkschaft „Solidarność“, um gegen ihre Arbeitsbedingungen und gegen die kommunistischen Machthaber zu protestieren. Heute ist die Werft zweigeteilt. Investoren aus der Ukraine haben einen Teil aufgekauft und bauen und reparieren hier weiterhin Schiffe. Die andere Seite liegt brach. Viele der Gebäude wurden bereits abgerissen oder sind dem Verfall überlassen. In diesem Teil befindet sich auch die Werkstatt, in der Lech Walesa, Vorsitzender der Gewerkschaft, und späterer Präsident Polens und Friedensnobelpreisträger, gearbeitet hat. Die Proteste der Werftarbeiter läuteten nicht nur das Ende des Kommunismus in Polen, sondern im gesamten Ostblock ein. Auf dem ehemaligen Werftgelände informiert seit 2007 eine Ausstellung im „Europäischen Zentrum der Solidarität“ über die Ereignisse.

Die polnische Künstlerin Iwona Zajac, 1971 in Danzig geboren, hat historische Begebenheiten aus der Werft auf einem gigantischen Kunstwerk festgehalten. „Shipyard“ heißt das Wandgemälde an einer Mauer auf dem Werftgelände. „Fünf Monate habe ich mit Studenten, Freunden und Bekannten an dem Wandbild gearbeitet.“ Zu sehen sind Texte von Werftarbeitern, in denen unzensiert Stolz, Enttäuschung, Wut und Ohnmacht zum Ausdruck kommen. Sehr eindrucksvoll und sehenswert.

Danzig, das auf Polnisch Gdańsk heißt, ist eine ehemalige Hansestadt und war in der Vergangenheit eine der reichsten Städte Europas. Diesen Reichtum kann der Besucher heute immer noch an vielen Gebäuden in der wiederaufgebauten Altstadt erleben. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden 90 Prozent der Gebäude zerstört. Heute strahlen das markante Krantor aus dem 15. Jahrhundert und die Marienkirche, ein gotischer Backsteinbau, wieder in altem Glanz. Danzig ist auch ein Zentrum des weltweiten Bernsteinhandels. Geschäfte in der ganzen Stadt verkaufen das versteinerte Harz. Es gibt sogar ein Bernsteinmuseum, das frühere und moderne Kunstwerke aus dem Material zeigt. Mit einem Gewicht von 2,5 kg ist der „Akt nach A. Rodin“ das größte und eines der schönsten Stücke der Sammlung.

Ein Besuch Danzigs ist nicht komplett, wenn Sie nicht in Sopot an der Ostseeküste waren. In dem mondänen Seebad mit seinem klassischen, 500 Meter langen Pier werden Immobilienpreise wie in Düsseldorf verlangt. In dieser Idylle wurde Klaus Kinski geboren. Sein Geburtshaus mit einem kleinen Museum und der „Pub Kinski“ erinnern an den berühmten Sohn der Stadt.

Eurowings fliegt ab dem 27. Oktober 2019 neu nonstop von Düsseldorf nach Danzig. Verkehrstage sind jeweils montags, mittwochs, freitags und sonntags. Ideal für einen Trip an einem verlängerten Wochenendtrip.

FLIEGEN SIE MIT EUROWINGS NACH DANZIG! WIR VERLOSEN ZWEI GUTSCHEINE.

Wir möchten von Ihnen wissen, unter welchem Namen Klaus Kinski wirklich geboren wurde. Einfach die richtige Lösung mit Angabe Ihres Namens und Ihrer Anschrift an **gewinnspiel_dusmomente@dus.com** schicken.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 29. Dezember 2019. Sollten mehrere richtige Antworten eingehen, entscheidet das Los. Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH oder einer ihrer Tochtergesellschaften sowie Mitarbeiter von Eurowings sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Der Gewinner wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH benachrichtigt.



AUF EIN NEUES!

✎ | Miriam Pieper 📷 | Fotolia

Keine Lust auf Fondue? Dinner for One war früher auch irgendwie lustiger? Und mit dem Verbot von Bleigießen macht die Silvester-Familienfeier sowieso gar keinen Sinn mehr? Gute Nachrichten: So muss der Jahreswechsel auch nicht aussehen. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, das neue Jahr anders zu begrüßen. Warum nicht einfach mal in einer fremden Stadt in einem fremden Land feiern? Wir haben uns für Sie einmal auf die Suche nach interessanten Alternativen gemacht – abseits der altbekannten Silvesterpartys in Berlin, London oder New York.

SYDNEY: **ERSTER!**

Den Lieben zu Hause ein frohes neues Jahr wünschen, während die noch in der heimischen Küche das Gemüse fürs Raclette zurechtschnippeln. Möglich ist das in Sydney. Dort knallen die Sektkorken bereits um 14 Uhr deutscher Zeit und eine der eindrucksvollsten Silvesterpartys der Welt ist im vollen Gange. Mehr als eine Million Menschen aus aller Welt vor Ort und über eine Milliarde Zuschauer am TV-Bildschirm genießen das berühmte Feuerwerk rund um die Harbour Bridge und das Opera House. Die Feierlichkeiten starten bereits um 18 Uhr Ortszeit mit einer Flugshow, bei der Kunstflieger ihre Runden über den Hafen von Sydney drehen, gefolgt von einem Lichtschauspiel an der Harbour Bridge und der Harbour of Light Parade, bei der beleuchtete Schiffe durch den Hafen gleiten. Die offiziell ausgewiesenen und sehr begehrten Aussichtspunkte, die sogenannten Vantage Points, füllen sich dabei schon früh am Vormittag. Ein erstes, kleineres Feuerwerk gibt es übrigens schon um 21 Uhr. So müssen auch die kleinsten Partygäste und die, die trotz Jahreswechsel pünktlich ins Bett wollen, nicht auf dieses Highlight verzichten.

✈ Düsseldorf – Sydney mit Emirates via Dubai, Etihad Airways via Abu Dhabi oder Singapore Airlines via Singapur

WEYMOUTH: **SILVESTER HELAU!**

Silvester feiern und sich für den rheinischen Karneval schon einmal warmtanzen und warmtrinken. Die kleine Küstenstadt Weymouth im englischen Dorset bietet dazu die perfekte Gelegenheit. Zum Jahreswechsel findet dort nämlich Englands wohl größte Kostümparty statt. Anstoßen mit Elvis Presley, flirten mit Spiderman und durch die Straßen tanzen mit einem pinken Einhorn – hier ist alles möglich. Pünktlich um Mitternacht treffen sich die Partywütigen auf dem Marktplatz am Jubilee Clock Tower, dem berühmten roten Uhrenturm, um dann gemeinsam die Sekunden rückwärts zu zählen. Jedes Jahr lassen sich mehr als 20.000 Besucher dieses Spektakel nicht entgehen und feiern vom frühen Abend bis in den frühen Morgen in den zahlreichen Bars und Pubs der Stadt. Und für alle, die am Neujahrstag den Kater vertreiben möchten, und damit ist nicht die Bekanntschaft vom Vorabend gemeint, gibt es einen traditionellen Neujahrsbrunch im Hafen von Weymouth.

✈ Düsseldorf – Southampton mit Flybe. Von dort sind es mit dem Mietwagen circa 90 Minuten bis Weymouth.

RIO DE JANEIRO: **SILVESTER DER SUPERLATIVE**

Beim Besteigen einer vollen U-Bahn schießen Ihnen Tränen der Verzweiflung in die Augen und Sie verfluchen die Tatsache, dass Sie zu faul waren, die drei Stationen einfach zu laufen? Zugegeben, Silvester an der Copacabana ist dann womöglich nicht ganz so das Richtige für Sie. Denn hier tanzen jedes Jahr zwei Millionen Menschen am vier Kilometer langen Strand in Rio de Janeiro gemeinsam zu wilden Rhythmen ins neue Jahr. Bereits am frühen Nachmittag strömen die Einheimischen und Touristen an die Copacabana und feiern sich für den Jahreswechsel warm. Der offizielle Startschuss an der Copacabana fällt um 20 Uhr. Zahlreiche Live-Bands bringen dann bei sommerlichen Temperaturen auch die steifste Hüfte zum Kreisen. Pünktlich um Mitternacht heißt es „Feliz ano novo!“ und das Feuerwerk erhellt den Himmel über Rio de Janeiro. Ein Spektakel, das die Besucher stolze 20 Minuten staunen lässt. Kleiner Tipp für die Wahl des Party-Outfits: Traditionell tragen die Brasilianer an Silvester Weiß. In der Hoffnung auf Frieden und Glück für das kommende Jahr.

✈ Düsseldorf – Rio de Janeiro mit Air France via Paris, mit Iberia via Madrid oder mit TAP via Lissabon

MADEIRA: **AHHHHH! OHHHH! UHHHII!**

Bibbernd vor Kälte auf der Straße stehen und darauf warten, dass es Mitternacht wird und man endlich wieder auf die Couch kommt? Auf Madeira wird das sicherlich nicht passieren. Bei sommerlichen Temperaturen mit bis zu 20 Grad Celsius lässt es sich auf der portugiesischen Insel im Atlantik gut draußen aushalten. Die Hauptstadt Funchal zieht jedes Jahr tausende Touristen an, die den Jahreswechsel lieber in Badehose statt Wollpullover verbringen möchten, und legt sich für ihre Gäste dann auch mal so richtig ins Zeug. In den Gassen der Altstadt werden die Besucher auf kleinen Straßenpartys mit Live-Musik in Stimmung gebracht, bis es pünktlich um Mitternacht dann heißt: ohne Pyro keine Party! An über 50 Punkten in der Stadt und an der Küste wird das Feuerwerk gezündet und lässt so den Himmel über Funchal erstrahlen. Ganze acht Minuten dauert das Schauspiel. 2006 gab es dafür sogar mal den Weltrekord-Titel für das „größte pyrotechnische Spektakel der Welt“. Den besten Blick auf das Farbenspiel hat man übrigens vom Meer aus. Jedes Jahr bieten mehrere Schiffe daher extra Silvester-Feuerwerksrundfahrten an.

✈ Düsseldorf – Funchal mit Condor oder TUIfly

Das reicht Ihnen nicht? Sie wollen noch mehr Party? Können Sie haben. Weitere Tipps gibt es auf **dusmomente.com**.



50 JAHRE AIRBUS

EINE EUROPÄISCHE ERFOLGSGESCHICHTE

✎ 📷 | Karl-Heinz Morawietz

Eine europäische Erfolgsgeschichte beginnt 1969. Es ist das Geburtsjahr von Airbus und damit der wichtigste Termin für die europäische Luftfahrtindustrie. Drei Jahre später hebt mit dem A300 das erste Modell aus den Fertigungshallen im südfranzösischen Toulouse ab. Bis dahin wurde der Markt für zivile Verkehrsflugzeuge von den beiden amerikanischen Herstellern Boeing und McDonnell Douglas dominiert. Europäische Flieger, vorwiegend aus Frankreich und Großbritannien, schafften den kommerziellen Durchbruch nur selten, Maschinen aus sowjetischer Fertigung blieben in der westlichen Welt nahezu unverkäuflich. Grund genug, etwas zu ändern und die Kräfte und das Know-how zu bündeln. Es begann alles mit ein paar Unterschriften. Deutschland und Frankreich beschlossen zusammenzuarbeiten, um der Vormachtstellung der USA im Flugzeugbau entgegenzuwirken. Beim Aeropsalon in Paris-Le Bourget unterzeichneten der französische Transportminister Jean Chamant und der deutsche Wirtschaftsminister Karl Schiller am 29. Mai 1969 ein Abkommen über den Bau eines Verkehrsflugzeugs, das leichter und effizienter sein sollte als die Produkte von Boeing, Lockheed und McDonnell Douglas: Das A300-Programm war geboren.

Lufthansa ist die erste Airline, die mit dem nagelneuen A300 den Düsseldorfer Airport besuchte, und zwar am 24. März 1976. 253 Passagiere und zehn Tonnen Fracht passen in den Flieger. Der A300 ist damit das größte Flugzeug, das auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt wird. „Das waren neue und ungewohnte Ausmaße für unsere Bodenabfertigung“, erinnert sich Hans-Joachim Herrmann, damals Betriebsleiter Bodenabfertigung bei der Flughafengesellschaft. „Vier Mitarbeiter haben zwischen sechs und acht Container mit Gepäck in den Flieger verladen, erstmals kamen dafür Hubbühnen zum Einsatz. Die Bodenzeit lag bei 80 bis 90 Minuten, schon allein, damit alle Passagiere aus- und einsteigen konnten.“ Lufthansa fliegt mit dem A300 nach Frankfurt und über München nach Athen. Germanair steuert ab Düsseldorf Warmwasserziele mit dem Flieger an.

Es war die Bestellung von Air France und Lufthansa, sicherlich motiviert durch die jeweiligen Regierungen der beiden Länder, die die Serienproduktion erst ermöglichte. Der A300 war das richtige Flugzeug zur richtigen Zeit: ein Großraumflieger und sparsam im Verbrauch. Nach zögerlichem Start bestellten immer mehr Airlines den Zweistrahler aus Europa. Von dem „Ur“-Airbus und dem Folgemodell A310 werden insgesamt 861 Exemplare geordert. Mehr als 300 Maschinen der beiden Typen sind heute noch weltweit im Einsatz, die meisten davon als Frachter. Der größte Betreiber ist aktuell der Päckchenflieger von FedEx.

Richtig erfolgreich wurde Airbus mit der Modellfamilie A320, zu der die Modelle A318, A319 und A321 gehören. Bis heute ist diese Baureihe der Verkaufsschlager des Flugzeugbauers. Knapp 15.000 Bestellungen stehen aktuell in den Auftragsbüchern. Wegen der großen Nachfrage werden die Flieger in Toulouse, Hamburg-Finkenwerder, im chinesischen Tianjin und in Mobile, Alabama zusammengebaut. Fast 80 Prozent aller Airbusse gehen auf das Konto dieser Modellreihe, von der alle zwei Sekunden irgendwo auf der Welt ein Flieger startet.

Mit dem vierstrahligen A340 bietet Airbus erstmals ein Langstreckenflugzeug an. Die Weiterentwicklung, der A330 mit zwei Triebwerken, wird heute noch in der sogenannten „Neo-Version“ produziert. Wenig glücklich endet das Kapitel A380 für Airbus. Der Flugzeugbauer ging ein hohes Risiko ein und produzierte den zweigeschossigen Superjumbo ab 2005. Für das größte Passagierflugzeug der Welt musste an vielen Airports der Welt umgebaut werden. Auch in Düsseldorf. Am Flugsteig C entstand eine Position, über die Passagiere gleichzeitig auf zwei Etagen in den Flieger einsteigen können. Rollwege mussten stärker befestigt werden, wegen seiner großen Spannweite kann der A380 nicht auf allen Positionen abgestellt werden.

Bei Fluggästen und Besuchern ist der Riesenvogel immer eine große Attraktion. Emirates setzt den A380 täglich auf der Strecke von Dubai nach Düsseldorf ein. Auf vielen Routen konnte die Maschine jedoch nicht wirklich rentabel betrieben werden. Bestellungen blieben aus, in diesem Jahr wurde der Produktionsstopp verkündet. Das Kalkül von Airbus, Passagiere über einige wenige Mega-Drehkreuze auf der Welt zu verteilen, ging nicht auf. Reisende bevorzugen Direktflüge, besonders auf Langstrecken. Für viele Verbindungen ist der A380 schlicht und einfach zu groß.

Mit dem Airbus A350, der seit Dezember 2014 beim Erstkunden Qatar Airways im Liniendienst steht, hat Airbus das richtige Flugzeug für diese Nachfrage entwickelt. Mitte dieses Jahres lagen mehr als 900 Bestellungen von über 50 Kunden vor. Singapore Airlines fliegt nonstop mit dem A350 zwischen Düsseldorf und Singapur.

Zwölf zivile Flugzeugmodelle hat Airbus mittlerweile im Portfolio – inklusive der von Bombardier hinzugekauften C-Series-Varianten, die mittlerweile A220 heißen. Aus der Idee, dass verschiedene europäische Nationen gemeinsam ein Verkehrsflugzeug bauen, ist längst der Konzern Airbus Industries entstanden. Zum Programm gehören neben Militärflugzeugen und Helikoptern auch Raumfahrt- und Rüstungstechnologie.

Alle zivilen Flugzeugtypen von Airbus sind im Laufe der Zeit am Düsseldorfer Airport gelandet. Sogar die werkseigenen Transporter, die „Super Guppy“ und der „Beluga“, waren zur Ausweichlandung hier. Lediglich die beiden Neo-Versionen des A330, der A330-700 und -900, sowie der A350-1000 waren noch nicht da. Aber sie können ja noch kommen.



Damit fing alles an: Ein Airbus A300 von Lufthansa, getauft auf den Namen „Lüneburg“, Ende der 70-Jahre. Im Hintergrund die Feuerwache mit dem damals modernen Fuhrpark.



Faszinierend trotz Routine: Obwohl Emirates täglich mit dem A380in Düsseldorf landet, ist der riesige Flieger immer noch ein Hingucker und Publikumsmagnet.



Moderne Zeiten: Singapore Airlines fliegt mit dem zweistrahligen Airbus A350-900 nonstop in 13 Stunden nach Singapur. Die 10.402 Kilometer sind die längste Flugverbindung ab Düsseldorf.

Zum runden Airbus-Geburtstag finden Sie eine kleine Fotogalerie mit Fliegern aus Düsseldorf unter **dusmomente.com**.

WIESO WESHALB WARUM?

Fliegen ist für alle da und kinderleicht. Aber nicht alle Fragen rund ums Fliegen sind leicht beantwortet. In dieser Rubrik gibt **DUSmomente** Antworten auf Fragen, die Sie sich vielleicht auch schon einmal selbst gestellt haben.

I Jörn Bücher I Christian Krutzke



WIE HOCH IST DER LUFTDRUCK IN EINEM FLUGZEUGREIFEN?

Wir kennen es vom Auto. Der richtige Reifendruck ist ganz entscheidend für die Fahrsicherheit des Wagens und die Haltbarkeit der Reifen. Bei Flugzeugreifen verhält es sich ähnlich, nur dass die Räder dort noch viel stärkeren Belastungen ausgesetzt sind. Bei der Landung werden die Reifen in Bruchteilen einer Sekunde von null auf die Landegeschwindigkeit von etwa 250 km/h beschleunigt. Dabei erhitzen sie schlagartig. Sichtbares Zeichen ist die Rauchfahne, die beim Touch-down erzeugt wird. Flugzeugreifen müssen nicht nur große Temperaturschwankungen aushalten – auf Reiseflughöhe kann es bis zu minus 70 Grad Celsius kalt sein, sondern auch enorme Druckunterschiede verkraften. Dort oben beträgt der Luftdruck nur ein Viertel von dem am Boden.

Im Gegensatz zum Autoreifen ist ein Flugzeugreifen deshalb nicht mit „normaler" Luft gefüllt, sondern mit Stickstoff, der sich bei Temperaturschwankungen viel weniger ausdehnt und zusammenzieht als Luft. Ferner enthält Stickstoff auch kein Wasser (wie Luft), das bei den tiefen Temperaturen auf Reiseflughöhe gefrieren könnte.

Während unsere Autoreifen zwischen 2 und 3 bar unter Druck stehen, wird ein Flugzeugreifen auf 14 bis 15 bar aufgepumpt. Übrigens: In Europa geben wir den Reifendruck in der Einheit bar an. Früher waren es atü. Die in Amerika gebräuchliche Maßeinheit für den Luftdruck ist psi – pound per square inch. Ein bar entspricht 14,5 psi. Für unsere Flugzeugreifen macht das dann etwa 200 psi.

WARUM RASEN MANCHMAL FOLLOW-ME-FAHRZEUGE ÜBER DIE RUNWAYS?

Die Runways „gehören" ausschließlich den Flugzeugen. Dennoch sieht man ab und an gelb-schwarz karierte Follow-me-Fahrzeuge darüberpreschen. Das hat seinen guten Grund. Die Bewegungsflächen eines Flughafens, zu denen die Start- und Landebahnen, die Rollbahnen sowie das Vorfeld zählen, müssen aus Sicherheitsgründen frei sein von Beschädigungen, Hindernissen und losen Objekten, die Schaden anrichten können. Das prüfen die Einweiser mit einer Kontrollfahrt. Regelmäßige Runway-Checks gehören daher am Airport zum alltäglichen Betriebsablauf. In der Regel geschieht dies sechsmal täglich. Im ersten Tageslicht und vor Beginn der Abenddämmerung (Dawn & Dusk Control) wird besonders intensiv kontrolliert. Übrigens: Der Follow-me-Fahrer hat es deshalb so eilig, damit die Flugsicherung die Runways möglichst schnell wieder für startende und landende Flugzeuge freigeben kann.



Wie gut kennen Sie sich in der Luftfahrt aus? Machen Sie mit bei unserem Quiz unter **dusmomente.com**. Unter allen Teilnehmern verlosen wir eine Ausgabe des Buches „Was passiert beim Fliegen? 100 Fragen – 100 Antworten für Passagiere"!



WIE SCHWER IST EIN FLUGZEUG?

Es ist gar nicht so einfach, das Gewicht eines Flugzeugs zu benennen, da gleich mehrere Merkmale zu unterschiedlichen Angaben führen. Mal wird das absolute Leergewicht, das Manufacturer's Empty Weight (MEW), angegeben, bei dem nur alle fürs Fliegen notwendigen Teile einbezogen werden. Dann wiederum gibt's das Empty Weight (EM), bei dem ständige Einbauten, wie Sitze oder Küchen, hinzugezählt werden. Beim Basic Operating Weight (BOW) wird auch das Gewicht der Crew und ihres Gepäcks sowie des Caterings einbezogen. Sind alle Passagiere samt Gepäck, Handgepäck, Fracht und Post an Bord sprechen die Experten von Zero Fuel Weight (ZFW). Ramp Weight (RW) ist die Gewichtsangabe, bei der der Flieger noch zusätzlich betankt ist. Jetzt ist das Flugzeug vollständig beladen und das Gewicht am höchsten. Beim take-off Weight (TOW), dem Abfluggewicht, wird das Kerosin wieder abgezogen, das während der Rollphase von der Parkposition bis zur Startfreigabe bereits verbrannt wurde. Und dann gibt es noch das Maximum take off weight (MTOW), das aussagt, wie viel ein Flugzeug konstruktionsbedingt beim Start wiegen darf.

Eine kleine einmotorige Cessna Skyhawk, die vier Personen befördern kann, bringt gerade mal 762 kg auf die Waage. Zum Vergleich: ein Fiat Panda ist mit über einer Tonne schon schwerer. Der am häufigsten eingesetzte Turboprop am Düsseldorfer Airport, die Dash-8 400, in die je nach Sitzkonfiguration 70 bis 80 Passagiere passen, wiegt leer 26.000 kg (MZW), kann aber noch drei Tonnen an Passagieren, Koffern und Kerosin aufnehmen. Der größte Flieger am Düsseldorfer Flughafen, der A380, wiegt leer bis zu 373.000 kg und kann mit einem Gewicht von bis zu 575.000 kg (MTOW) abheben. Übrigens: 100 ausgewachsene afrikanische Elefanten können es gewichtsmäßig mit einem A380 aufnehmen.

FRISCH AUF DEN TISCH

I Ina Brendt I Andreas Wiese

In den über 40 Bars und Restaurants am Airport finden die Passagiere nahezu alles, was das Herz begehrt – und das jeden Tag zu (fast) jeder Uhrzeit. Süß oder deftig, Snacks oder ein Drei-Gänge-Menü, französisch, italienisch oder japanisch – für jeden Geschmack ist etwas dabei. Und das frisch auf den Tisch. Viele Zutaten kommen direkt aus der Region, einiges wird aber auch eingeflogen. **DUSmomente** hat hinter die Kulissen geschaut und einen Blick auf frische Zutaten und Endprodukte geworfen.



EPI FRANZÖSISCHES HANDWERK

Knackig frisch aus dem Ofen: Rund 100 handgefertigte Baguettes werden bei epi täglich gebacken. Belegt mit französischem Käse, Schinken und frischem Salat werden daraus 300 Baguettes Jambon oder auch Baguettes Vegeterienne. Auch die Zutaten sind original französisch. Das Mehl stammt aus einer Mühle in der Nähe von Paris. Nur Baguettes aus diesem Mehl dürfen sich „traditionell gebacken" nennen.

Abflugebene (öffentlicher Bereich), geöffnet von 06:00 bis 21:00 Uhr



MARCHÈ KRUMMES AUS DER REGION

Kennen Sie krummes Gemüse? Ein großer Teil der Gemüse-Ernte wird von Supermarktketten nicht abgenommen, weil er nicht der optischen Norm entspricht. Im Marché finden krumme Gurken, Möhren oder verformte Paprika als knackiger Salat oder frisches Gemüsegericht ihren Platz auf Veggie Island. Kommen Sie vorbei und stellen Sie sich einen Teller „krummes Gemüse" zusammen!

Abflugebene (öffentlicher Bereich), geöffnet von 06:00 bis 21:00 Uhr
Flugsteig C (Sicherheitsbereich), geöffnet von 04:00 Uhr bis zur letzten Maschine



PALAVRION EIER AUS DEM BIOLAND

Früh morgens am Flughafen und Appetit auf ein gutes Frühstück? Im Palavrion können Sie in der offenen Showküche beobachten, wie die Spiegeleier in der Pfanne brutzeln, und bei einem Kaffee entspannt auf den Flug warten. Die Eier werden jede Woche vom regionalen Bio-Bauern geliefert, die männlichen Küken werden dort aufgezogen. So dürfen Sie mit gutem Gewissen genießen!

Abflugebene (öffentlicher Bereich), geöffnet von 07:00 bis 22:00 Uhr



RIGOLETTO BELLA ITALIA AM AIRPORT

Lust auf „La dolce Vita"? Dann sollten Sie einen Stopp im Rigoletto machen. Hier erleben Sie nicht nur die süße Seite der italienischen Küche. Fast alle Gerichte werden mit original italienischen Zutaten zubereitet. Der Schinken stammt aus der Region Friaul. Die Drei-Kilo-Keule wird in hauchzarte Scheiben geschnitten und auf knuspriger Pizza oder einem Antipasti-Teller serviert.

Abflugebene (öffentlicher Bereich), geöffnet von 06:00 bis 21:00 Uhr



APEROL BAR FRISCH UND FRUCHTIG AUS VENETIEN

Beginnen Sie Ihre Reise entspannt und gönnen Sie sich ein frisches Getränk an der Aperol Bar am Flughafen. Der Aperol zum Beispiel wird hier nach traditionell italienischem Rezept hergestellt. Das bittersüße Kultgetränk sorgt für sommerliche Stimmung und den perfekten Start in den Urlaub. Salute!

Flugsteig B (Sicherheitsbereich), geöffnet von 04:30 bis 22:00 Uhr

MIT DEM BUS ZUM AIRBUS

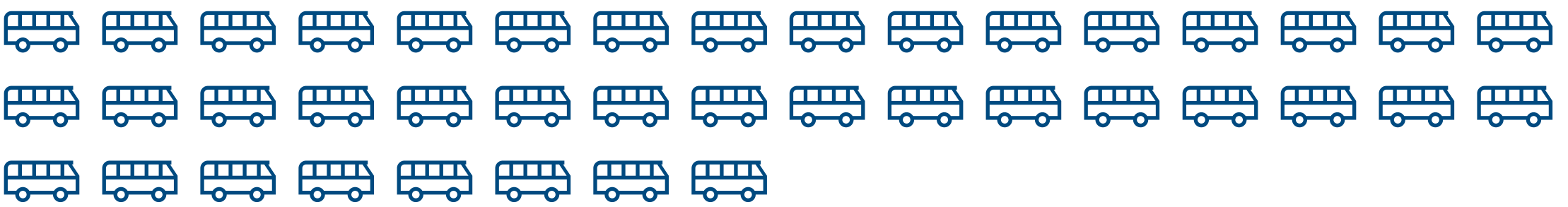
Ina Brendt
Karl-Heinz Morawietz

Über 66.000 Passagiere starten oder landen täglich am Düsseldorfer Airport. Ein Teil benutzt beim Ein- oder Ausstieg in den Flieger die Fluggastbrücke, den sogenannten „Finger“. Für andere beginnt oder endet ihre Reise mit einer Busfahrt über das Vorfeld zum Flugzeug. **DUSmomente** präsentiert Ihnen Fakten zur Busflotte.

Ein Bus legt pro Tag knapp **55** Kilometer zurück und kommt damit auf eine Jahreslaufleistung von **20.000** Kilometern. Ein Bus im öffentlichen Nahverkehr legt ein Vielfaches dieser Strecke zurück. Zweimal im Jahr werden in der Inspektion Fahrwerk, Bremsen, Reifen und vieles mehr überprüft.
Die Passagierbusse auf dem Vorfeld gehen nach **15** Dienstjahren in den „vorzeitigen Ruhestand“ und werden durch „neue Kollegen“ ersetzt.



Circa **30.000** Passagiere werden täglich zu ihrem Flugzeug gefahren und steigen über Treppen in den Flieger. Der Einstieg ist immer auf der linken Seite der Maschine. Übrigens: Die meisten Flugzeuge werden auf einer Parkposition abgestellt, die nicht direkt am Terminal liegt und mit dem Bus angefahren wird.



Knapp **40** Busse umfasst die DUS-Busflotte, die je nach Modell zwischen **65** und **95** Passagiere befördern können. Die Busse sind speziell für den Einsatz auf dem Flughafengelände konzipiert. So gibt es beispielsweise breite Türen auf beiden Seiten, die ein schnelles Ein- und Aussteigen ermöglichen.



620 Busfahrten finden täglich auf dem Vorfeld des Airports statt. Dabei fahren die Busse **300** Flugzeuge an und bringen oder holen Passagiere. Auf dem Vorfeld gilt zwar die Straßenverkehrsordnung, trotzdem muss jeder Verkehrsteilnehmer einen Vorfeldführerschein erwerben.