



GEPÄCKANLAGE
FEUERWEHR
WLADIMIR
KLITSCHKO **ROM**
SPOTTERTOUR
LANGSTRECKEN
FUN FACTS
NETZWERKER
FÜR DIE MESSE

CURT SIMON
HARLINGHAUSEN
EXTREM-VIELFLIEGER



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

hatten Sie einen schönen Sommer? Und haben Sie sich im Urlaub gut erholt? Irgendwie verging die schönste Zeit des Jahres wieder einmal viel zu schnell, oder? Weil die Tage nun spürbar kürzer werden, präsentieren wir Ihnen mit dieser Herbstausgabe der **DUSmomente** ein besonders kurzweiliges Heft, das Ihnen den Abschied vom Sommer vielleicht etwas leichter macht.

Anlässlich der neuen Direktverbindung zwischen Düsseldorf und Hongkong durch Cathay Pacific haben wir die Langstrecken mal etwas genauer unter die Lupe genommen und interessante Einsichten gewonnen. Oder hatten Sie bisher eine Vorstellung, wie lange Sie zu Fuß nach Peking brauchen und wie viel Spritkosten für eine Autofahrt nach Tokio anfallen würden?

Zu Fuß oder mit dem Auto wäre sein Lebensstil gar nicht denkbar: Mit Curt Simon Harlinghausen haben wir einen Vielflieger im Terminal getroffen, der statistisch gesehen jeden Tag des Jahres mehr als einmal im Flugzeug sitzt. Er jettet permanent durch Deutschland und die Welt, damit die Geschäfte auch in seiner Düsseldorfer Agentur laufen. Bitte melden Sie sich bei uns, wenn Sie nachweislich mehr Meilen pro Jahr zurücklegen als unser Extrem-Vielflieger.

Und melden Sie sich bitte auch, wenn Sie mehr K.O.s geschafft haben, als Wladimir Klitschko. Denn auch „Dr. Steelhammer“ haben wir nicht wegfliegen lassen, bevor er uns nicht ein paar Anekdoten aus seinem Leben im Flugzeug erzählt hatte.

Während im Terminal das emsige Treiben der Reisenden das Bild prägt, ist in den vergangenen Monaten im Bauch des Flughafens von den Fluggästen unbemerkt mit der neuen Gepäckförderanlage ein wahrer Koloss entstanden: Über 1.600 Tonnen schwer und 70 Millionen Euro teuer, sorgt seit dem Sommer modernste Technik dafür, dass pro Jahr über neun Millionen Gepäckstücke ihren Weg zum Flugzeug finden. Seit diesem Sommer ist die Anlage komplett im Betrieb. Wir nehmen Sie mit zu einem Blick hinter die Kulissen. Und wenn es Sie in diesen Monaten doch noch mal kurz entschlossen in gemäßigtere Breiten zieht, möchten wir Ihnen in dieser Ausgabe als Reisetipp Rom sehr ans Herz legen. Nur zwei Flugstunden entfernt, ist die ewige Stadt auch im Herbst eine Reise wert.

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

Ihr

Thomas Kötter
 Leiter Unternehmenskommunikation, Flughafen Düsseldorf GmbH

P.S.: Erneut haben uns viele hundert Leser ihre ehrliche Meinung zur letzten Ausgabe der **DUSmomente** übermittelt. Vielen Dank für das tolle und hilfreiche Feedback. Bitte sagen Sie uns auch weiterhin, was Sie gut finden und wo wir noch besser werden können. Sie finden unsere Onlinebefragung unter dusmomente.com/befragung.

IMPRESSUM

DUSmomente

Redaktionsleitung & Design
 Karl-Heinz Morawietz KHM

Herausgeber

Flughafen Düsseldorf GmbH
 Unternehmenskommunikation
 Postfach 30 03 63
 40403 Düsseldorf

Vi.S.d.P.: Thomas Kötter

Redaktion

Jörn Bücher JOB
 Felicitas Daum FD
 Janine Franke JF
 Christian Hinkel CH
 Anne-Lena Jaschinski ALJ
 Thomas Kötter TK
 Marcus Schaff MS
 Laura Silberhorn LS

VIER DINGE, DIE SIE BEI UNS NICHT VERMUTET HÄTTEN

BÄCKEREI

Klar gibt es Bäckereien an einem Airport. Bei uns wird aber nicht nur Brot verkauft, sondern tatsächlich in handwerklicher Tradition frisch gebacken. Die fertigen Produkte bekommen Sie in den Flugsteigen B und C. Aber Vorsicht: Die Brötchen sind noch heiß!

PARKROBOTER

Selbst parken war gestern, am Düsseldorfer Airport gibt es eine ganz besondere Einparkhilfe. Der Parkroboter Ray kümmert sich um ihr Fahrzeug, parkt ein und wieder aus. „PremiumPLUSparken“ heißt dieser Service.

SCHILDKRÖTEN

Das Sheraton Airport Hotel hat schon eine ungewöhnliche Lage. Die 200 Zimmer samt Rezeption und Konferenzräumen befinden sich auf dem Dach von Parkhaus 3. Rund um den ovalen Grundriss befindet sich in luftiger Höhe ein Garten und genau hier leben 13 Schildkröten. Für die Tiere wurde eigens ein kleiner Teich inmitten grüner Vegetation angelegt.

ZAHNARZT

Zahnschmerzen vor dem Abflug? Da können wir helfen. Mitten im Terminal, eine Etage über den Check-in-Schaltern, hat sich die Zahnarztpraxis „Die Pluszahnärzte“ niedergelassen.



AIR DÜSSELDORF!?

Großartig, was Air Berlin mit einem ihrer Airbus A321 macht. Als Bekenntnis zum Düsseldorfer Airport – Air Berlin ist hier die größte Airline – wurde auf diesem Flieger der Firmenname geändert. Eine starke Marketingidee! Mehr exotische Flieger gibt es auf dusmomente.com. KHM

DÜSSELDORFER AIRPORT AUS LEGOSTEINEN NACHGEBAUT

Noch bis zum 19. Oktober ist das Lego-Modell des Düsseldorfer Airports im Terminal zu bewundern. Danach zieht es in das Legoland Discovery Centre Oberhausen. Wer das Modell gebaut hat und wie der Flughafen in Miniatur aussieht, zeigen wir Ihnen exklusiv auf dusmomente.com.



Gewinnen Sie einen Ausflug nach Oberhausen verbunden mit einer exklusiven Kindergeburtstagsfeier. Beantworten Sie dazu einfach folgende Frage: In welchem Maßstab wurde das Lego-Modell des Düsseldorfer Flughafens gebaut? Senden Sie Ihre Antwort bitte per Mail an gewinnspiel_dusmomente@dus.com. Viel Glück.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 31. Dezember 2015. Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH, einer ihrer Tochtergesellschaften sowie Mitarbeiter von Lego sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Der Gewinner wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH benachrichtigt.

HOCH HINAUS

Rainer Porsch und seine Frau Beate klettern in 20 Metern Höhe an der Fassade von Parkhaus 2 am Düsseldorfer Flughafen herum. Gut gesichert und ganz legal. Die beiden sind Industriekletterer und im Auftrag des Airports unterwegs. Sie montieren Werbeplakate in luftiger Höhe.

Ein ungewöhnlicher Beruf, der aber immer mehr nachgefragt wird. Etwa 1.000 professionelle Industriekletterer gibt es inzwischen in Deutschland. Und sie haben gut zu tun. Es werden immer mehr Werbeplakate an Gebäude und Gerüste gehängt. Die Anbringung und das Auswechseln übernehmen dann Spezialisten wie Porsch.

Der 53jährige ist gelernter Karosserie- und Fahrzeugbauer. 1995 beschloss er seine Leidenschaft für das Klettern zum Beruf zu machen und absolvierte eine Ausbildung zum Höhenarbeiter, wie das Berufsbild damals noch hieß. Zusammen mit seiner Frau machte er sich selbstständig. Seit 1998 klettern die beiden am Düsseldorfer Flughafen.



Was sie dort genau machten und welche Voraussetzungen man für diese interessante Tätigkeit mitbringen muss erzählen wir Ihnen auf dusmomente.com.

IMMER BEREIT

DANIEL GONZALEZ-FREDRICH IST FEUERWEHRMANN MIT LEIB UND SEELE

✂ | Janine Franke 📷 | Andreas Wiese



Von 7:30 Uhr bis 7:30 Uhr am nächsten Morgen sind sie jeweils im Dienst, die 149 Feuerwehrmänner des Düsseldorfer Airports. An elf Tagen im Monat. Während der 24-stündigen Schicht lautet das Credo, innerhalb von 180 Sekunden selbst am äußersten Punkt des Airports zu sein. In der Nacht kann das schon einmal heißen: Raus aus dem Bett, die Rutschstange runter, rein in den dunkelblauen Feuerweherschutzanzug, Blaulicht an und losfahren. Vom Ertönen des Alarms bis zum Erreichen des Einsatzortes vergehen höchstens drei Minuten. Drei Minuten! Daniel Gonzalez-Fredrich traut man diese Höchstleistung sofort zu. Selbst in der schweren Uniform. Der sportliche Mönchengladbacher ist seit 2012 bei der Düsseldorfer Flughafenfeuerwehr und ist damit nach einer längeren Reise an seinem beruflichen Ziel angekommen.

„Eigentlich bin ich gelernter Karosseriebauer“, verrät Gonzalez-Fredrich. Eher zufällig landete der Halbspanier 1997 am Flughafen Mönchengladbach. Was als Wochenendjob begann, führte zur Festanstellung. 15 Jahre lang hat er dort im Grunde alles gemacht. „Als freiwilliger Feuerwehrmann habe ich Branddienst geleistet. Aber ich habe auch Flugzeuge abgefertigt oder Rasen gemäht. Man ist schließlich offen für alles – und flexibel.“

Diese Eigenschaften – das Offensein für ein abwechslungsreiches Tätigkeitsfeld, der Mut und gleichzeitig auch die Neugierde, Dinge zu tun, die neu für einen sind, sowie vor allem auch Flexibilität – haben den 41-Jährigen dorthin gebracht, wo er heute beruflich steht. „Als ich 2012 die Chance erhielt, eine Ausbildung zum Feuerwehrmann zu machen, musste ich nicht lange überlegen.“ Das glaubt man Gonzalez-Fredrich sofort. Die folgende Aussage auch: „Im Nachhinein muss ich allerdings sagen, dass es schon auch ziemlich mutig war, das anzugehen. Nicht jeder setzt sich mit Ende 30 noch einmal für 18 Monate an den ‚Schultisch‘ und macht eine neue Ausbildung.“



Helm, Jacke, Stiefel.



Ausrüstung ist alles!



Als B1 Brandmeister und Rettungsassistent ist Gonzalez-Fredrich jetzt ein festes Mitglied der Düsseldorfer Flughafenfeuerwehr. Etwas anderes zu machen, kann er sich nicht mehr vorstellen: „Ich liebe die Abwechslung in meinem Job. Immer nur das Gleiche zu tun, das wäre nichts für mich.“ Vom Warten der rund 3.500 Feuerlöscher auf dem Flughafengelände über das „Verarzten“ von Passagieren und Beschäftigten in der Funktion als Rettungsassistent oder Brandsicherheitswachen bei Events im Terminal bis hin zum Tankschutz, – also dem Begleiten des Tankvorgangs eines Flugzeuges, wenn die Fluggäste noch oder schon an Bord sind – die Liste der Aufgaben ist lang. Zusätzlich wird jeder Feuerwehrmann einem bestimmten Bereich zugeteilt: Bei Gonzalez-Fredrich lautet er „KFZ“. Als gelernter Karosseriebauer ist es für ihn ein Leichtes, kleinere Reparaturen oder Umbauten an den Feuerwehrfahrzeugen vorzunehmen, Öl nachzufüllen oder Lampen zu wechseln.

Gerade der Fuhrpark mit seinen beeindruckenden Fahrzeugen wie beispielsweise den sieben Großflughafen-Löschfahrzeugen, genannt „Panther“, machen für Gonzalez-Fredrich einen besonderen Reiz aus. Er geht sogar noch weiter: „Die städtischen Feuerwehren sind in der Regel schon super ausgestattet. Aber hier am Airport wird noch einmal eine Schippe draufgelegt.“ Noch während der Mann mit den kurzen Haaren spricht, meldet sich sein Piepser. Er ist heute als Rettungsassistent eingesetzt. Ohne zu überlegen oder auch nur mit der Wimper zu zucken, läuft er los in Richtung Rettungswagen. Seine letzten Worte, „Die Ausstattung hier ist wirklich nicht zu toppen“, lassen sich mehr erahnen als hören. Weg ist er, zum nächsten Einsatz.



Wäre das was für Sie? Eine Ausbildung bei der Flughafenfeuerwehr? Infos über die Berufsausbildung zum Werkfeuermann oder -frau finden Sie online unter dusmomente.com.



DER EXTREM-VIELFLIEGER

CURT SIMON HARLINGHAUSEN STEIGT FAST TÄGLICH IN EIN FLUGZEUG

✂ | Laura Silberhorn 📷 | Andreas Wiese



Ab wann ist man eigentlich Vielflieger? Gute Frage, aber bei Curt Simon Harlinghausen besteht da sicher kein Zweifel. Allein 2014 hat er mit 442 Flügen über 600.000 Meilen zurückgelegt. Seit etwa sechs Jahren betreibt er das Vielfliegen in dieser Intensität und hat bisher insgesamt rund 10.000 Stunden seines Lebens im Flieger verbracht. „Zwischen sechs- und zehnmal pro Woche steige ich in ein Flugzeug von Germanwings, Lufthansa oder Air Berlin. Wohin? Nach Los Angeles, New York, Singapur oder London zum Beispiel.“ Heute ging es für Harlinghausen, der seinen ersten Hon-Status bei Lufthansa übrigens nur mit innerdeutschen Strecken erledigen hat, von München nach Düsseldorf. Diese Strecke fliegt er oft. Neben seinem Hauptwohnsitz in München hat er noch eine Altbauwohnung in Flörsheim. Denn der gebürtige Salzburger hat zehn Jahre in der NRW-Landeshauptstadt gewohnt und fühlt sich seit dieser Zeit der rheinischen Lebensart und Fortuna Düsseldorf eng verbunden. Am Flughafen schätzt er die

kurzen Wege und die gute Anbindung an die Stadt. Von seiner Agentur bis zum Gate schafft es der 41-jährige Unternehmer oft in einer Rekordzeit von nur 20 Minuten. Wie das geht? Flughäfen sind Curt Simon Harlinghausens zweites Wohnzimmer und so hat er die Abläufe bis zur Perfektion optimiert. Er kommt immer mit dem Mietwagen zum Airport, den er Dank Valet-Parking direkt vorm Terminal abstellen kann. Über seine Apple Watch checkt er schnell und unkompliziert ein, auch das spart Zeit. „Mein Lebensmotto ist ‚Keep it simple, make it real‘. Das fängt schon beim Packen an, das in maximal zehn Minuten erledigt ist.“ Selten reist Harlinghausen mit Koffer, ihm reicht eine Umhängetasche als Handgepäck, in die alles reinpasst, was er unterwegs braucht: Ein kleiner Kulturbeutel, ebenso eine kompakte Tasche für ein frisches Hemd und Socken ohne Bündchen – um das Tromboisrisiko gering zu halten. Daneben dürfen natürlich seine beiden Laptops und die zwei Smartphones nicht fehlen. Hinzu kommen die ganzen Ladekabel, um die Akkus wieder aufzuladen. Für seinen eigenen Akku kommt

er mit viereinhalb Stunden Schlaf pro Nacht aus. An Bord nutzt er daher die Zeit, um etwas Schlaf nachzuholen. Dann reichen ihm oft auch schon innerdeutsche die rund 45 Minuten Flugzeit. „Ich ziehe meinen Kapuzenpulli über und schlafe innerhalb von drei Minuten ein.“ Jetlag kennt der Extrem-Vielflieger trotzdem nicht. Warum reist Curt Simon Harlinghausen überhaupt so viel? 1994 hat er seine erste Firma gegründet und ist seitdem in der digitalen Welt unterwegs. Neben der Digitalagentur AKOM 360, die nun zur Starcom Mediavest Gruppe gehört und am Standort in Düsseldorf 15 Mitarbeiter beschäftigt, hat er zehn weitere Firmen mit aufgebaut und über 40 kleinere Investments weltweit – unter anderem in Korea, Polen und Indien. Das bringt den routinierten Vielflieger, der sich selbst als ‚Social Media Nerd‘ bezeichnet, um die ganze Welt. Er berät Unternehmen aus allen Branchen in der Kommunikation mit Kunden und Geschäftspartnern, entwickelt Businessmodelle, Strategien und treibt die digitale Vermarktung voran. Harlinghausen hält jedoch nicht viel von der Bezeichnung ‚Digitale Transfor-

mation‘: „Die digitale Entwicklung wird nicht aufhören und es wird ständig Veränderungen geben, auf die wir uns einstellen müssen.“ Dabei legt der Online-Experte viel Wert auf Kundennähe. „Die digitale Vernetzung kann ein persönliches Gespräch nicht ersetzen.“ Somit überwindet er auch für kurze Meetings weite Distanzen. Auf seinen Reisen übernachtet Harlinghausen gerne bei Freunden oder sucht sich private Unterkünfte über die Online-Plattform „Airbnb“. Zeit für die Familie bleibt dennoch genug. Mit seiner Frau und den zwei Kindern geht es dann mit dem VW-Bus in den Aktivurlaub.



An Bord hat Harlinghausen schon viele Freunde, Geschäftspartner und Kunden gefunden und treibt die digitale Vermarktung voran. Wen zum Beispiel? Das erfahren Sie online unter dusmomente.com

FAKTEN CHECK

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. Die DUSmomente-Redaktion unterzieht an dieser Stelle einige der wiederkehrenden Aspekte einem Faktencheck.

WENIGER NACHFRAGE
„Der Düsseldorfer Airport braucht keine Kapazitätserweiterung, weil die Anzahl der Flugbewegungen eh seit Jahren stagniert.“

Der Planungshorizont der neuen Betriebsgenehmigung geht weit ins nächste Jahrzehnt hinein. Fakt ist, dass die beantragte Gesamtkapazität an Flugbewegungen in der Praxis durch die Airlines schrittweise über Jahre ausgeschöpft werden wird. In der Vergangenheit ist es in Düsseldorf gelungen, bei den Passagierzahlen kontinuierlich über den Einsatz größerer Flugzeuge zu wachsen. Doch diese Entwicklung stößt an ihre Grenzen. Die Nachfrage von Airlines nach Flügen in Spitzenzeiten überschreitet die aktuelle Kapazität des Airports seit Jahren. Darum ist eine flexiblere Nutzung des vorhandenen Bahnsystems tagsüber dringend erforderlich. Der Luftverkehr bleibt ein Wachstumsmotor für die gesamte Region, dies wird von allen Experten bestätigt.

NACHTFLUG
„Der Flughafen verstößt permanent gegen das geltende Nachtflugverbot.“

Als Betreiber der Flughafen Düsseldorf GmbH nicht gegen die geltende Nachtflugbeschränkung verstoßen, da sie selbst keine Flugzeuge operiert. Es liegt im Interesse des Airports, die Lärmbelastungen zu unternehmen. Aber Moment mal, was sind eigentlich Spotter? Genau genommen reden wir hier von Planespottern. Das sind in den meisten Fällen Vertreter des männlichen Geschlechts, ausgerüstet mit professionellen Kameras und unterwegs, um Flugzeuge zu fotografieren. Genau wie der Fußball kommt diese Freizeitbeschäftigung aus England. Spotter leitet sich von „to spot – beobachten“ ab. Und genau das war es in den Anfangstagen auch, das Fotografieren kam erst später hinzu. Planespotter sind also Flugzeugbeobachter. Der Ursprung dessen, was heute als Hobby betrieben wird, hat einen durchaus ernsten Hintergrund. Im Zweiten Welt-

HOTSPOT FÜR FANS

EXKLUSIVE TOUREN FÜR PLANESPOTTER

✂ | Karl-Heinz Morawietz
📷 | Sven Burbott



Joachim C. Deutenberg ist extra aus dem hessischen Hofheim nach Düsseldorf angereist, um an der Spottertour des Düsseldorfer Flughafens teilzunehmen. Insgesamt sind es 27 Spotter, die an diesem verregneten Septembermorgen pünktlich um sechs Uhr zum vereinbarten Treffpunkt gekommen sind, um eine dreistündige Fototour über das Flughafengelände zu unternehmen. Aber Moment mal, was sind eigentlich Spotter? Genau genommen reden wir hier von Planespottern. Das sind in den meisten Fällen Vertreter des männlichen Geschlechts, ausgerüstet mit professionellen Kameras und unterwegs, um Flugzeuge zu fotografieren. Genau wie der Fußball kommt diese Freizeitbeschäftigung aus England. Spotter leitet sich von „to spot – beobachten“ ab. Und genau das war es in den Anfangstagen auch, das Fotografieren kam erst später hinzu. Planespotter sind also Flugzeugbeobachter. Der Ursprung dessen, was heute als Hobby betrieben wird, hat einen durchaus ernsten Hintergrund. Im Zweiten Welt-

krieg ermunterte die britische Regierung die Bevölkerung, nach Flugzeugen am Himmel Ausschau zu halten und dabei Freund und Feind unterscheiden zu lernen. Es wurden erste „Spotter Guides“ herausgegeben, in denen die Merkmale der Flugzeuge beschrieben und abgebildet wurden. Nachdem der Krieg vorbei war, schauten viele Briten weiterhin in Richtung Himmel und fuhren zu Flughäfen, um Flugzeuge zu beobachten. Später wurden erste Fotos gemacht und das Hobby in seiner heutigen Form entstand. Erstaunlicherweise verbreitete es sich in den wohlhabenderen Nationen und bald gab es Spotter in der Schweiz und Deutschland, in den USA und in Kanada.

Wichtig für den Planespotter ist der Zugang zu den Objekten der Begierde. Nicht an allen Airports gibt es Zuschauerterrassen. Spotter stehen deshalb an Zäunen und auf Wiesen rund um die Flughäfen in aller Welt. Flieger vom Vorfeld aus fotografieren zu dürfen, ist „das Größte!“ Der Düsseldorfer Airport bietet den Enthusiasten an wenigen ausgesuchten Terminen im Jahr diese

Gelegenheit. Die Termine sprechen sich in der Szene schnell herum und die exklusiv für Spotter veranstalteten Touren sind rasch ausgebucht.

Diesmal war die neue Cathay Pacific-Verbindung nach Hongkong Anlass für eine solche Spottertour. Der Flieger landet morgens kurz nach sieben Uhr in Düsseldorf, die Terrasse ist zu dieser Zeit noch geschlossen. Klar, dass für viele die Vorfeldtour eine gute Gelegenheit bot, die „Triple Seven“ aus Asien zu erwischen. Dass das Wetter an diesem Tag so schlecht werden sollte, und die Maschine auch einige Minuten vor der erwarteten Zeit in der Dämmerung landete, konnte niemand planen. Für Thomas Fraszczak aus Ratingen-Tiefenbroich hat sich die Tour trotzdem gelohnt. „Wir konnten Bildern aus Perspektiven machen, die von außerhalb einfach nicht möglich sind.“ Recht hat er. Und spätestens auf dem traditionellen Gruppenbild vor dem Objekt der Begierde, dem Cathay Pacific-Flieger, konnten die ersten der früh aufgestandenen Teilnehmer schon wieder ein wenig lächeln.



Für alle engagierten Hobbyfotografen, die nicht gleich zum Planespotter werden wollen, bietet der Flughafen Fototouren mit der Möglichkeit auf dem Vorfeld auszusteigen, zu festen Terminen an. Die circa zweistündige Tour kostet 12,50 Euro und ist online buchbar unter airport-touren.de



TEST BESTANDEN

MARCUS RÜTTEN PRÜFT DIE NEUE GEPÄCKANLAGE

✍ Janine Franke

📷 Giulio Coscia



Der neongrüne Hartschalenkoffer fliegt nur so vorbei. Fast drei Meter legt er in der Sekunde zurück. Eine beachtliche Geschwindigkeit, die die neue Gepäckanlage des Düsseldorfer Airports auf zwei Teilstücken der 7,5 Kilometer langen Förderstrecke an den Tag legt. Auf die im Allgemeinen hohen Geschwindigkeiten ist Projektleiter Marcus Rütten, der den Umbau der Anlage betreut hat, dann auch besonders stolz. „43 Millionen Euro haben wir in die Fördertechnik investiert“, so der 42-jährige Mülheimer. Das ist mehr als die Hälfte der insgesamt 70 Millionen Euro, die der Flughafen für den Umbau in die Hand genommen hat.

Doch die große Investition spielt an diesem Tag nur eine Nebenrolle. Heute, beim Massentest, geht es darum, ob die neue Anlage auch unter Höchstleistung hält, was sie verspricht – und tatsächlich bis zu 6.000 Gepäckstücke stündlich befördern kann. Über den Tag verteilt sind es sogar bis zu 45.000 Koffer und Taschen, die hier durchgeschleust werden.

Doch wie genau läuft der Massentest ab? In der Nacht, wenn der Flugbetrieb ruht, labeln 40 Studenten 6.000 Gepäckstücke, die speziell für den Test gekauft wurden, und geben sie am Check-in-Schalter auf. Jeder „Baggage Tag“, so heißen die Label, die am Griff der Koffer und Taschen befestigt werden, ist über einen Strichcode einem – in diesem Fall natürlich fiktiven – Flug zugeordnet. Er sorgt dafür, dass die Anlage die Koffer zum richtigen Bestimmungsort befördert.

Rütten scheint derweil überall zugleich zu sein: Er gibt den Studenten Anweisungen, telefoniert mit den Technikern und hält Rücksprache mit den Kollegen aus der Werkstatt. Sein „Baby“ hat er dabei die ganze Zeit über fest im Blick: Landen alle Koffer dort, wo sie hinsollen? Wo hakt es – und warum? Wurden alle Vertragsleistungen der Firma Crisplant, die die Anlage entwickelt und in den vergangenen drei Winterperioden bei laufendem Betrieb eingebaut hat, erfüllt?

„Dass ich gelernter Elektromeister bin, aber auch in einem Ingenieurbüro gearbeitet habe, kommt mir zugute“, findet Rütten. „Dieser ‚Background‘ macht es einfacher, auch kleinere Details zu verstehen.“ Seit 2008 ist er am Düsseldorfer Flughafen, genauer gesagt, im Bereich „Technische Planung und Bau“ zuhause.

Der Massentest geht zu Ende. Rütten zieht ein erstes Fazit: „Ich bin zufrieden. Mit der Anlage. Mit der Arbeit des gesamten Teams.“ Zwar müsse an ein, zwei Stellen noch ein wenig nachjustiert werden. Aber der Test sei ja dafür da, Schwachstellen zu finden und im Nachgang zu beheben. Beim Gehen dreht Rütten sich nochmal um: „Die ersten Kollegen anderer Airports haben schon ihren Besuch angekündigt. Mit unserer neuen, modernen Anlage haben wir nämlich eine Vorreiterrolle.“ Der Stolz in seiner Stimme ist dabei nicht zu überhören.



„MEIN KOFFER IST WEG!“

Jeder Passagier, dem das passiert, ist zuerst erschrocken, dann kommt der Ärger. Kein Einzelfall, denn täglich „verschwinden“ allein auf europäischen Flughäfen rund 10.000 Gepäckstücke, fast die Hälfte davon beim Umsteigen. Aber die meisten Koffer tauchen noch am selben Tag wieder auf. Das etwas komplett verschwindet, kommt so gut wie nie vor. Was tun, wenn der eigene Koffer nicht wie erwartet auf dem Gepäckband liegt? Unsere Tipps, was Sie in diesem Fall tun sollten:

1. Zuerst zum „Lost and Found“-Schalter Ihrer Airline oder des Abfertigungspartners Ihres Fluges gehen. Die Büros befinden sich fast immer direkt in der Gepäckausgabe.
2. Den Gepäckabschnitt, der auf Ihrer Bordkarte oder Ihrem Ticket klebt, vorlegen.
3. Den verlorenen Koffer möglichst genau beschreiben: Farbe, Größe, Besonderheiten.
4. Kontaktdaten hinterlegen: Anschrift des Hotels oder des Wohnorts, Telefonnummer.

Wenn der Koffer wiedergefunden wird, werden Sie umgehend benachrichtigt. Die Airline bringt Ihnen Ihr Gepäck in aller Regel an den gewünschten Aufenthaltsort. Meistens werden Sie gefragt, zu welcher Uhrzeit die Zustellung am günstigsten ist. Die Kosten für den Transport übernimmt die Airline oder der Reiseveranstalter. Sollte der Koffer tatsächlich gar nicht mehr auftauchen, werden Sie gebeten den Wert des Inhalts detaillierter zu beschreiben. Fluggesellschaften müssen für einen Schaden bis 1.130 Euro aufkommen. **KHM**



WAS IST EIGENTLICH „CODESHARE“

AZ 417, eine Alitalia-Flugnummer steht auf dem Kofferanhänger, dabei hat Stefan Gronert doch einen Air Berlin-Flug nach Mailand-Linate gebucht. Ein Fehler im System?

Nein, Gronert fliegt auf einem sogenannten Codeshare-Flug in die Metropole. Air Berlin und Alitalia bieten den gleichen Flug unter einer eigenen Flugnummer an. Das machen weltweit viele Airlines. Lufthansa, Air France, alle Großen und viele Kleinere. Täglich sind tausende Codeshare-Flüge unterwegs. Der Vorteil für die Fluggesellschaften: Sie können dem Kunden mehr Ziele anbieten, als sie tatsächlich mit eigenen Flugzeugen ansteuern. Die Auswahl an Verbindungen für den Gast wird damit größer.

Ein Beispiel: Statt eines täglichen Fluges nach Mailand bietet Air Berlin vier Verbindungen an, drei eigene und den Flug des Partners Alitalia. Die Italiener machen es genauso. Jetzt sind acht Flüge in den Reservierungssystemen sichtbar. Der Vorteil für den Kunden: Mehr Auswahl bei seiner bevorzugten Fluglinie, bei der er vielleicht Meilen in einem Bonusprogramm sammelt.

Und die Flugnummer auf dem Gepäckanhänger? Dort steht immer die Airline, mit deren Flieger der Flug wirklich durchgeführt wird. Der Passagier kann schon bei der Buchung seines Fluges erkennen, welche Fluggesellschaft das ist. Denn auf der Bestätigung muss die „Operating Airline“ ausdrücklich genannt werden. **KHM**

9 70 100

Rund 9 Millionen Gepäckstücke haben 2014 die Anlage des Düsseldorfer Airports passiert – Tendenz steigend. Dafür sorgen wachsende Passagierzahlen. Größere Flugzeuge und Transfergepäck, das schnell und direkt von einem Flieger zum nächsten gebracht werden muss, sind weitere Herausforderungen.

70 Millionen Euro hat der Airport in den Umbau der Gepäckförderanlage investiert – und hat in diesem Rahmen auf ein modernes Behältersystem umgestellt.

Mehr als 100 Mitarbeiter waren an der Fertigstellung der Anlage beteiligt. Sie haben rund 1.025 Tonnen Stahl, 475 Tonnen Fördertechnik, 140 Tonnen Kabel und Schalt-schranke mit einem Gewicht von 20 Tonnen verbaut.



ROM

DEM WINTER SO FERN

✍ | Jörn Bücher
 📷 | Mapics, Fotolia.com

Dreimal Rom:

Im Winter fliegen **Air Berlin, Alitalia** und **Eurowings** von DUS in die Ewige Stadt.

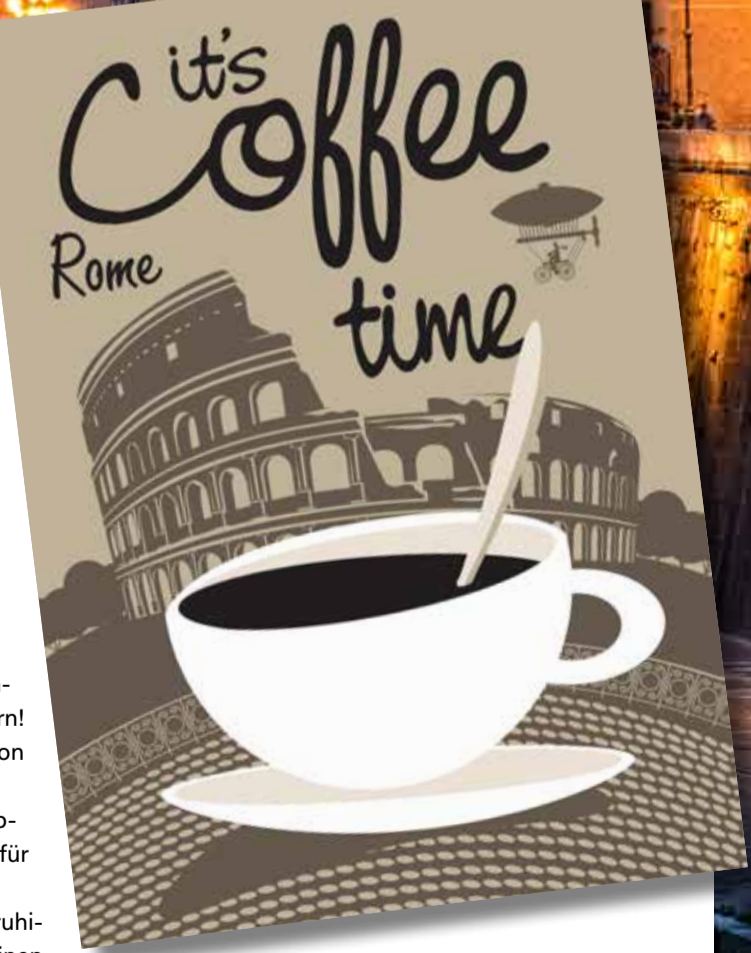
Rom im Winter? Warum eigentlich nicht. Es muss doch gute Gründe dafür geben, warum gleich drei Airlines die Ewige Stadt von Düsseldorf aus auch in der kalten Jahreszeit anfliegen. Und das können nicht nur geschäftliche sein. Eines ist klar: Rom ist eines der beliebtesten Städtereiseziele überhaupt. Hier reiht sich ein Wahrzeichen an das andere. Egal, wo man ist, die nächste Attraktion ist nicht weit und weltberühmt. Sei es das Kolosseum, die Spanische Treppe, das Forum Romanum, der Petersdom, die Sixtinische Kapelle, der Trevibrunnen, der Circus Maximus. Die Aufzählung der Sehenswürdigkeiten ist beliebig verlängerbar. Kein Wunder also, wenn sich im Sommer die Touristenströme über die italienische Hauptstadt ergießen. Dabei muss der Sommer nicht unbedingt die beste Jahreszeit sein, um Rom in Ruhe besichtigen zu können. Wer es ruhiger mag kommt im Winter. In zahlreichen Foren schwärmen Blogger von ihren römischen Urlaubserinnerungen gerade in der kalten Jahreszeit.

Der große Vorteil des Winters ist: Es gibt nicht die Masse an Touristen. Museen und Sehenswürdigkeiten sind viel weniger frequentiert. Anstehen ist dann ein Fremdwort. Rom ist gerade jetzt am „italienischsten“. Selbst an den Vatikanischen Museen gibt es keine Wartezeiten und man kann sich in der Sixtinischen Kapelle auf die seitlichen Bänke setzen und seine Augen über die Fresken von Michelangelo schweifen lassen. Im Forum Romanum und im Kolosseum sind Großgruppen rar und man kann sich richtig in die Antike zurückversetzen.

Auch wettertechnisch kann Rom im Winter besonders schön sein. Tage mit strahlendem Sonnenschein sind keine Ausnahme und haben ein Licht, von dem man in Deutschland nur träumen kann. Auch wenn es mal regnen sollte, es gibt so viele Sehenswürdigkeiten, die man „im Trockenen“ besichtigen kann, dass der Schauer schnell vergessen ist. Der Winter ist milder als in unseren nördlichen Gefilden. Und selbst bei zwölf Grad Celsius sitzen alle Römer dank der Wärmestrahler draußen vor den Bars und genießen ihren Cappuccino. Jetzt ist die Jahreszeit, wo die Bewohner ihre Stadt zurückerobern!

Rom bietet also im Winter alles, was man von einer Städtereise erwartet: Kulturelle Highlights, gutes Essen mit italienischen Spezialitäten, Shoppingmöglichkeiten und das gewisse Flair, wie es für die südeuropäische Kultur so typisch ist.

Zum Schluss möchten wir noch all jene beruhigen, die es im Winter lieber auf die Skipiste, an einen Karibikstrand oder gemütlich auf die heimische Couch zieht: Auch im kommenden Frühjahr und im Sommer kommen Sie ab Düsseldorf mehrmals täglich mit dem Flugzeug von Düsseldorf nach Rom. Und auch Sie werden nicht anders können, als von dieser phantastischen Metropole zu schwärmen, die jedes Jahr über zehn Millionen Besucher anlockt.



Noch mehr Appetit auf Rom im Winter machen wir Ihnen auf dusmomente.com



Neue Heimat Shanghai:
Heiko M. Stutzinger ist für die Messe
 Düsseldorf nach China gegangen.
 Sein Auftrag: Kontakte knüpfen.
 Dafür fliegt er jede Woche viele Stunden.

DER NETZWERKER

✍ | Stefan Weber 📷 | Andreas Wiese

Er sitzt im Tower 1 des German Centre for Industry and Trade in Shanghai. Ein schicker Rundbau. Viel Glas und Stahl. Hier, in der Sonderwirtschaftszone Pudong in unmittelbarer Nähe zum Shanghai New International Expo Center (SNIEC), ist das Headquarter der Messe Düsseldorf Shanghai Ltd. Und Heiko M. Stutzinger stellvertretender Geschäftsführer der Gesellschaft. „Es ist unglaublich, was in China täglich passiert, der Puls dieses Landes, die Dynamik – einfach faszinierend“, erzählt er begeistert. Seit März ist er hier, als Verstärkung des Geschäftsführers der Messe Düsseldorf Shanghai, Axel Bartkus.

VON OESTRICH-WINKEL NACH SHANGHAI

Ein halbes Jahr USA, ein halbes Jahr Argentinien – Stutzinger ist bereits während seines Studiums viel rumgekommen in der Welt. Das war Mitte der neunziger Jahre, als er an der European Business School in Oestrich-Winkel Betriebswirtschaftslehre buffelte. Die Hochschule im Rheingau bildet bevorzugt Führungskräfte mit internationaler Perspektive aus. Und wenn Stutzinger, inzwischen 41, auf seine bisherige Karriere zurückblickt, so hat sich für ihn tatsächlich alles in diesem Sinne gefügt: Erste berufliche Erfahrungen mit intensiver Reisetätigkeit bei einer Unternehmensberatung in München. Dann der Aufbau eines eigenen, lokal agierenden Beratungsunternehmens in Düsseldorf – und bald die Erkenntnis: So kleinteilig und lokal möchtest Du nicht ewig arbeiten; es muss bald wieder rausgehen in die Welt! Schließlich 2008 das Angebot der Messe Düsseldorf, neue, vor allem international kompatible Geschäftsfelder zu entwickeln.

Nun also Standort Shanghai. Die ersten Monate ist der gebürtige Troisdorfer und alleinerziehende Vater viel gependelt zwischen der alten Heimat am Rhein und der neuen in China. Alle zwei, drei Wochen ging es hin und her. Er wollte möglichst viel Zeit mit seiner Tochter verbringen. Mit dem neuen Schuljahr ist die Zehnjährige im Sommer an die Deutsche Schule nach Shanghai gewechselt – damit hat sich das Familienleben etwas entspannt. Bei den vielen Deutschland-trips hat der Messemanager einmal mehr erfahren, wie luxuriös es ist, kurze Wege zum Flughafen zu haben. So wie in Düsseldorf: zehn Minuten. „In Shanghai benötige ich eine Stunde zum Flughafen Pudong – wenn alles glatt läuft. Es kann aber ohne weiteres auch doppelt so lang werden“, meint Stutzinger.

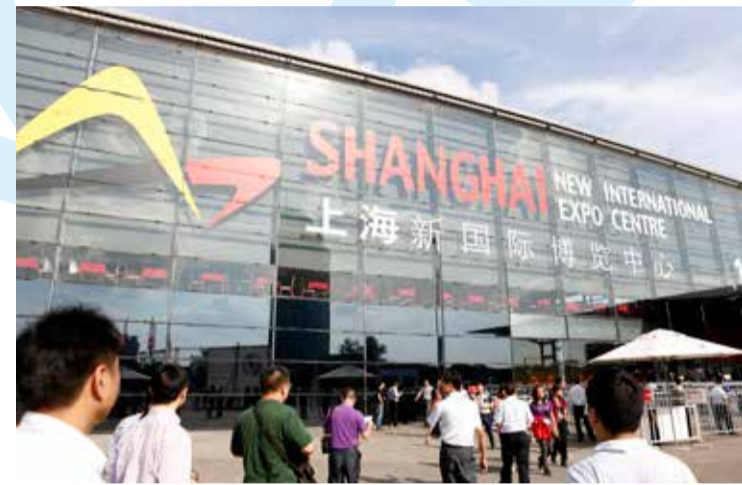
Seine Aufgabe in der 23 Millionen-Metropole? „Netzwerken“, sagt der Messemann. Kontakte knüpfen, Ideen vermitteln, Menschen zusammenbringen. Und das in verschiedene Richtungen. Mit Ausstellern, Verbänden, aber auch innerhalb der Unternehmensgruppe der Messe Düsseldorf mit ihren mehr als 60 Auslandsvertretungen und weltweit operierenden Tochtergesellschaften. Allein mit Telefongesprächen oder Videokonferenzen ist das nicht zu machen. Heiko Stutzinger muss präsent sein. Und so ist er auch innerhalb Chinas viel unterwegs. Meist geht es nach Peking, Hongkong, Chongqing oder Shenyang – also in die Städte, in denen die Messe Düsseldorf Shanghai Büros unterhält. Dazu kommen ein paar Trips auf der Langstrecke, meist in die USA, nach Japan oder Indien. „Tatsächlich verbringe ich viel Zeit im Flieger“, meint Stutzinger. Aber wirklich zu stören scheint ihn das nicht. Dafür ist der Job zu spannend, zu herausfordernd. Gerade jetzt, wo sich die Konjunktur in China abkühlt und noch niemand weiß, was dies für die Wirtschaftsbeziehungen bedeutet. „Das kann durchaus ein Impuls sein! Denn wenn die Geschäfte nicht so gut laufen, wird es für viele Unternehmen unter Umständen noch wichtiger, auf einer Messe präsent zu sein, um neue Kunden zu gewinnen“, versichert der Messemann.

PEKING, HONGKONG, CHONGQING ODER SHENYANG

Der Wettbewerb ist knallhart. Vor allem seit im Westen von Shanghai ein neues 400.000 Quadratmeter großes Messegelände entstanden ist. Damit hat das Shanghai New International Expo Center (SNIEC) einen starken Konkurrenten. „Um unseren Vorsprung zu halten, müssen wir neue Themen entwickeln, die Qualität steigern und unsere Netzwerke intensivieren“, betont Stutzinger. Dabei verlässt er sich nicht allein auf seine Englisch-Kenntnisse. Er lernt Chinesisch. Drei- bis viermal pro Woche hat er Unterricht. Das, so meint Stutzinger, sei die bisher größte Herausforderung: „Diese Sprache zu lernen ist die reinste Gehirnakrobatik.“

PERFEKTE PLATTFORM

Die Messe Düsseldorf mischt in China vorne mit. „Es gibt keine geeignetere Plattform, um Innovationen zu präsentieren, Geschäfte anzubahnen und Märkte zu erschließen – auch und gerade in China“, meint Werner M. Dornscheidt, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messe Düsseldorf. Dabei orientiert sich die chinesische Auslands-Tochter mit ihren 65 Mitarbeitern an den Themen des Mutterkonzerns: Print & Media, Materialien & Technologien, Medizin & Gesundheit, Handel, Freizeit und Mode. Die größten Messen wie die All in Print China, wie CHINA, Tube CHINA sowie die Chinaplas finden auf dem SNIEC in der Sonderwirtschaftszone Shanghai Pudong statt. Das SNIEC hat sich seit seiner Gründung 1999 zum am besten ausgelasteten Messegelände weltweit entwickelt. Das liegt sicher an den Joint Venture Partnern. Auf deutscher Seite sind die Messegesellschaften Düsseldorf, Hannover und München sowie auf chinesischer Seite eine Gesellschaft der Stadt Shanghai beteiligt.



WUNSCH ERFÜLLT

UNSERE LESERIN SARAH BUSCH BEI DER VORBEREITUNG EINES AIR BERLIN-FLUGES

✍ | Janine Franke
📷 | Andreas Wiese



Weihnachten und Ostern an einem Tag? Wo gibt es denn so etwas? Am Düsseldorfer Flughafen. Zumindest, wenn man Sarah Busch fragt. Als die 22-jährige Bürokauffrau aus Moers auf die Air Berlin-Crew rund um Kapitän Raimund Geuter trifft, sagt sie nur ganz leise, fast schon ehrfürchtig: „Das fühlt sich an wie Weihnachten und Ostern zusammen!“

Doch der Reihe nach. In jeder Ausgabe stellen wir unseren Lesern die Frage: Welche DUSmomente wünschen Sie sich? Wir möchten wissen, welche Geschichten Sie lesen möchten. Welche Themen Sie interessieren. Und wenn sich das Thema umsetzen lässt und nichts dagegen spricht, haben Sie die Möglichkeit, uns bei der Recherche vor Ort am Airport zu begleiten. So wie Sarah Busch. Deren Mutter Petra hatte verraten, dass Sarah wahnsinnig gerne einmal an einem Crewbriefing teilnehmen. Gesagt, getan. Ich bin am B2B-Café auf der Abflugebene verabredet. Mit Sarah, der vor Aufregung die Worte fehlen. Und ihrer Mutter Petra. Beide schon von Kindesbeinen an begeistert von der Düsseldorfer Flughafenwelt. Diese Begeisterung wird in den kommenden Minuten deutlich sichtbar. Am konzentrierten Zuhören, wenn Kapitän Geuter und sein Copilot Felix Lauer Sarah von ihrem Job erzählen. Am Leuchten in den Augen, wenn sie zwischen den Flugbegleiterinnen beim Briefing sitzt. Und an ihren interessierten Fragen beim Rundgang um den Airbus A320 mit dem roten Air Berlin-Logo kurz vor dem Abflug.

Auch Sie träumen, ähnlich wie Sarah Busch, davon, Ihre ganz besonderen DUSmomente zu erleben? Schreiben Sie uns. Per Mail an dusmomente@dus.com. Gerne versuchen wir, Ihre Wünsche wahr werden zu lassen.

Wir treffen im Air Berlin-Briefingraum der Piloten ein – zeitgleich mit Kapitän Raimund Geuter und seinem Copiloten Felix Lauer. Die beiden setzen sich an einen der PCs. Der 56-jährige Geuter geht bereits seit 26 Jahren beruflich in die Luft und ist mittlerweile Trainingspilot. Gemeinsam mit dem fast 20 Jahre jüngeren Lauer bespricht er die Flugroute. Heute geht es für die beiden,

die zum ersten Mal gemeinsam fliegen, zum „Aeroporto di Venezia-Tessera Marco Polo“. Wie es scheint, können sie die geplante Strecke fliegen, da das Wetter mitmacht. Hier in Düsseldorf und am Ankunftsort Venedig. Aber eben auch unterwegs. Sie besprechen, wie viel Kerosin sie tanken werden und überprüfen schließlich, ob der technische Zustand der Maschine in Ordnung ist. Ehrfurchtsvoll schaut Sarah über die Schultern der beiden auf den Bildschirm: „Die ganzen Zahlen und Buchstaben, die hier stehen. Ich könnte daraus nichts ablesen“, meint sie. „Alles Übungssache“, erwidern die beiden Piloten. „Die Kürzel beherrschen wir im Schlaf. Sie gehören zu unserem Tagesgeschäft.“

9:40 UHR CREWBRIEFING



Sarah sitzt mit Irini Alexiou und drei weiteren Flugbegleiterinnen, die für diesen Flug eingeteilt sind, im Briefingraum. Als Sitzplätze dienen lederbezogene Flugzeugsitze. „Cool“, meint Sarah. Die 36-jährige Alexiou ist die dienstälteste Flugbegleiterin heute und leitet das

Briefing und später auch die Crew an Bord. Die Griechin fragt ihre Kolleginnen, wer beim Flug welche Position einnimmt und spricht Themen wie „Flight Safety“, „Security“ und „Erste Hilfe“ an. Sie zeigt Sarah, wie selbst zierliche Frauen mithilfe der richtigen Technik die stärksten Passagiere wenn nötig ganz einfach aus dem Flugzeugsitz hieven. Die beiden Piloten stoßen dazu. Sie informieren die Crewmitglieder darüber was Sarah bereits weiß: Das Wetter unterwegs ist optimal, so dass sowohl die Flugroute, als auch die -zeiten eingehalten werden können.

9:50 UHR AN BORD

Ein Bus hat die Air Berlin-Crew zu ihrer Maschine gebracht. Sarah betritt den Airbus direkt nach den Flugbegleiterinnen und sagt: „Wow. Was für ein unglaubliches Gefühl in einem

noch menschenleeren Flugzeug zu stehen, kurz bevor die Passagiere einsteigen.“ Alexiou, die bereits seit 2004 bei Air Berlin ist, und ihre Kolleginnen in den schicken dunkelblauen Uniformen überprüfen anhand des Cabin Logbook die komplette Kabine und schauen zum Beispiel, ob das notwendige Equipment an Bord und ordentlich verstaut ist. Darüber hinaus checken sie am „Flight Attendant Panel“-Display noch einmal, ob sich beispielsweise die Flugzeugtür in einem einwandfreien Zustand befindet.

10:00 UHR OUTSIDE CHECK

Nach einer kurzen Einweisung im Cockpit begleitet Sarah Kapitän Geuter beim Outside Check, d.h. beim Rundgang um das Flugzeug. Nachdem er vorhin im Briefingraum auf dem Papier alles kontrolliert hat, überprüft er nun direkt an der Maschine, ob der Airbus in Ordnung ist. Er checkt die Reifen und das Fahrwerk. Beim Blick in die Turbinen erklärt er Sarah, dass er hier vor allem darauf achte, dass nichts lose, oder gar Öl ausgelaufen ist. Die Busse mit den Passagieren fahren vor. 151 Fluggäste werden heute an Bord von Flug AB 8774 sein. Bei Kapitän Geuter und seinem Team sind sie gut aufgehoben.



10:45 UHR ABFLUG

Der Air Berlin-Flug hebt planmäßig in Richtung Italien ab. Sarah und Petra Busch winken dem Airbus hinterher. Sarah überlegt laut vor sich hin. Auch wenn sie ihre Ausbildung zur Bürokauffrau und Fremdsprachenkorrespondentin gerade erst erfolgreich abgeschlossen hat: So ein (Arbeits-)Leben als Flugbegleiterin würde ihr doch auch ziemlich gut gefallen. Wenn ich ihren Blick richtig deute, sucht sie im Kopf schon nach den richtigen Formulierungen für ihre Bewerbung.

DER GRILLMEISTER

SHOWCOOKING MIT TIM MOTZKUS IM PALAVRION

✍ | Laura Silberhorn 📷 | Andreas Wiese



Tim Motzkus ist im „Palavriion Grill“ der Mann der ersten Stunde. Seit das Restaurant am Düsseldorfer Airport im Sommer seine Pforten öffnete, grillt er frisches Fleisch, Fisch und Gemüse für die Gäste. Die offene Showküche mit dem einsehbaren Grill ist das Herzstück des modernen Konzepts des Schweizer Gastronomieanbieters Marché International und schafft eine gesellige Atmosphäre. In dem urbanen Ambiente mit wohnlicher Einrichtung fühlt man sich gleich fast wie zu Hause.

Der gebürtige Duisburger, der zuvor für ein Cateringunternehmen gearbeitet hat, schätzt im Palavriion die Nähe zum Kunden: „Hier kommen wir aus der Küche auch mal direkt ins Gespräch mit den Gästen und bekommen viel mehr von dem Geschehen auf der Restaurantfläche mit. Das macht Spaß.“ Am Flughafen gefällt ihm das internationale Publikum. „Es gibt weniger Stammkunden, sondern jeden Tag kommen neue Gäste aus aller Welt.“ Neugierig beobachten die Besucher das Treiben in der Küche. Dort werden die Grillspezialitäten auf den Punkt frisch zubereitet. Das kommt gut an. Die Spezialität des Hauses ist ein Garverfahren, bei dem das Fleisch langsam bei niedrigen Temperaturen im Ofen gegart und anschließend bei hoher Hitze kurz auf dem Grill fertig zubereitet wird. Da wird auch schon mal nachgefragt. Denn wer holt sich nicht gerne Tipps für den Grillabend zuhause? Die offene Showküche sorgt also für ordentlich Gesprächsstoff im Palavriion.

Motzkus leitet ein sechsköpfiges Team. Zeitmanagement ist hier das A und O. So auch heute, denn um die Mittagszeit ist immer viel los. Tisch 12 hat eine gegrillte Hähnchenbrust mit hausgemachtem Ananas-Chili-Chutney und warmen Grillgemüsesalat bestellt. Der 35-jährige Küchenleiter zeigt uns die Schritte der Zubereitung. Los geht's mit der fruchtig-scharfen Soße, die in der Regel schon morgens vorbereitet wird. Dazu kommt in kleine Würfel geschnittene



Ananas in einen Topf mit Olivenöl, Chili, Ingwer, Knoblauch und Thymian werden dazugegeben. Das Ganze köchelt etwa fünf Minuten. Dann streut der Koch Rohrzucker hinzu und schreckt das Ganze mit einem Schuss weißem Balsamico-essig ab. Zitronen- und Orangensaft sowie etwas geriebene Schale der beiden Zitrusfrüchte bilden schließlich noch das i-Tüpfelchen für das Hausrezept. Dann schmeckt der Gastronom die Soße noch mit Meersalz und Pfeffer aus der Mühle ab – und fertig.

Jetzt endlich kommt der typische Grill zum Einsatz. Tim Motzkus legt kurzerhand geschnittenes Gemüse, das zuvor mit Zitronensaft, Olivenöl, Salz und Pfeffer mariniert wurde, darauf. Zucchini, Karotten, Avocado und Austernseitlinge geben ein schön buntes Bild ab. Dann holt der Koch die Hähnchenbrust aus dem Ofen. „Dort hat das gute Stück bereits bei 120 Grad rund 30 Minuten gegart, bevor es auf 65 Grad für etwa zwei Stunden herunterreguliert wurde. Das macht die Hähnchenbrust besonders saftig“, erklärt er. Auch hier darf vorab die Marinade natürlich nicht fehlen: Olivenöl, Thymian, Rosmarin, Paprikagewürz, Salz und Pfeffer sorgen für das mediterrane Aroma. In der Zwischenzeit kann der mit Vinaigrette angemachte Blattsalat schon auf dem Teller angerichtet werden. Das fertige Grillgemüse kommt dazu, ebenso die zarte Hähnchenbrust. Dann beträufelt der Koch das Ganze noch mit etwas Zitronen-Ölivenöl und legt zwei gegrillte Kirschtomaten dazu. Das sieht lecker aus. Tim Motzkus reicht den Teller über die Theke und beobachtet noch wie dieser dem Gast serviert wird. Wieder blickt er in ein zufriedenes Gesicht und freut sich.

palavriion.com/grill-duesseldorf



PALAVRION

Terminal
Abflugebene
geöffnet täglich
von 7 bis 21 Uhr



Wer das Rezept zuhause ausprobieren möchte, findet die Zutaten auf einen Blick unter dusmomente.com.

EIN MOMENT MIT

WLADIMIR KLITSCHKO

PROFIBOXER

Wladimir Klitschko ist ständig unterwegs. Gestern Nacht noch in Amerika, morgens im Büro seiner Managementfirma in Hamburg und weiter zum Familienbesuch in die Ukraine. Beim „Kinder.Flughafen.Sommer.Fest“ im August warb der amtierende Schwergewichtsweltmeister sämtlicher Boxverbände für seinen nächsten Kampf in Düsseldorf. Von Jetlag keine Spur – vielmehr schenkte er den kleinen Zuschauern durch seinen Auftritt einen besonderen Moment. Und uns, als wir ihn zum Interview treffen durften.

DUSmomente: Als internationaler Topsportler sind Sie Vielflieger. Was darf in Ihrem Handgepäck nicht fehlen?
Klitschko: Ich lese viel, deswegen habe ich mein iPad mit meinen eBooks immer dabei. Generell achte ich darauf, nicht zu viel Handgepäck mitzunehmen, denn das muss ich ja alles mitschleppen und darauf achten, dass ich nichts vergesse.

Science-Fiction und Fantasy oder doch lieber Krimis?
Klitschko: Ich stehe nicht so sehr auf Romane, sondern lese viele Nachrichtenmagazine oder Sachbücher. Zum Beispiel die Bücher von Richard Branson (Gründer des Virgin-Imperiums, Anm. d. Red.). Das letzte Buch, das ich von ihm gelesen habe, ist „Screw it, let's do it“ („Geht nicht, gibt's nicht“). Da beschreibt er unter anderem, wie er seine Marke Virgin und andere Brands unter dieser Dachmarke etabliert hat.

Haben Sie als promovierter Sportwissenschaftler, Mitbegründer der Klitschko Management Group und Entwickler eines eigenen Fitnessprogramms einen Tipp für unsere Leser, wie man sich vor und während einer Flugreise fit halten kann?

Klitschko: Es reicht einfach schon, immer wieder mal aufzustehen und kurz hin- und herzugehen. Außerdem kann man lockere Dehnübungen machen. Es kann auch sinnvoll sein, sich vor einer langen Reise nochmal richtig auszuwachen und den Flug zur Regeneration zu nutzen.

Sie sind ein gern gesehener Gast unseres Airports. Gibt es etwas, das Sie besonders am Flughafen Düsseldorf schätzen?

Klitschko: Ich mag die kurzen Wege hier. Wenn man um- oder aussteigt, sind es jeweils nur ein paar Schritte. Obwohl der Flughafen überschaubar ist, kann man von hier aus überall in die Welt fliegen. Die Reichweite des Flughafens ist groß, aber er ist doch kompakt und „kuschelig“.

Am 24. Oktober* machen Sie die Esprit Arena wieder zu Ihrem eigenen Boxing und verteidigen Ihre Weltmeistertitel gegen den Briten Tyson Fury. Sie haben bereits zweimal im Stadion in Düsseldorf geboxt – was ist das Besondere an der Esprit Arena?

Klitschko: Die Zuschauererränge sind relativ steil, so dass man von allen Sitzplätzen aus gut sehen kann. Das habe ich schon selbst öfter erlebt, als ich dort beim Fußball war. Außerdem lässt sich das Dach schließen, was nicht nur für die Zuschauer komfortabel und warm ist, sondern auch für uns Boxer. Zudem herrscht dort auch eine ganz besondere Atmosphäre. Der Sound der Fans wird verstärkt. Wenn ich einlaufe, kann ich die Fans förmlich durch die Vibrationen der Luft spüren. Dann ist es, als boxte ich in einem kleinen Saal – und nicht in einem riesigen Stadion.

Sie sind inzwischen 39 Jahre alt. Damit sind Sie – mit Verlaub – für einen Leistungssportler nicht mehr der Allerjüngste. Sie wirken jedoch fit wie ein 25-Jähriger. Wie lange dürfen wir Sie im Boxing noch bewundern?

Klitschko: Ich spüre das Alter nicht. Vom Kopf her merke ich, dass ich im Laufe der Zeit besser geworden bin, mehr verstehe als noch mit 20. Nicht nur vom Boxen, sondern auch vom Leben, von der Welt. Ob Du fit bist oder nicht, ist

Anne-Lena Jaschinski
 Andreas Wiese

nicht unbedingt eine Frage des Alters, sondern des persönlichen Lebensstils. Ich habe mich darüber mal mit Boxlegende Bernard Hopkins unterhalten. Der ist schon 50 und immer noch aktiver Boxer. Ich habe ihn nach seinem Geheimnis gefragt und er sagte, dass er das, was er mit 20 getan hat, auch heute noch tut. Er achtet auf sich, raucht nicht, trinkt nicht und ernährt sich gesund. Die Frage nach dem Aufhören wird mir immer häufiger gestellt. Fakt ist, dass ich nicht weiß, wie lange ich noch boxe oder wie kurzfristig ich mich vom Profisport verabschieden werde.

Sie gelten als ausgesprochen kinderlieb. Sie engagieren sich für „Ein Herz für Kinder“ und haben zusammen mit ihrem Bruder die Klitschko Foundation gegründet, die sich um benachteiligte Kinder in der Ukraine kümmert. Seit Dezember 2014 haben Sie auch selbst eine kleine Tochter. Wäre das „Kinder.Flughafen.Sommer.Fest“ eine Veranstaltung, die Sie auch privat mit Ihrer Familie besuchen würden?
Klitschko: Na klar. Es ist wichtig, dass Kinder gesellschaftlich integriert werden und nicht nur zuhause rumsitzen. Insofern sind solche Feste ideal, um etwas als Familie zu unternehmen. Mein Bruder Vitali macht so etwas auch häufig und die Kids haben immer sehr viel Spaß. Wenn ich mal Kinder in dem Alter habe, werde ich das sicherlich auch tun. Ich war vor einigen Jahren schon einmal beim Kinderfest am Düsseldorfer Flughafen – und wollte mir mal ansehen, welche Attraktionen dieses Jahr dabei sind.

* Das Interview wurde bereits im August geführt, bevor der WM-Kampf zwischen Wladimir Klitschko gegen Tyson Fury verletzungsbedingt abgesagt werden musste. Ein neuer Termin stand bis Redaktionsschluss noch nicht fest.

BYE BYE, ALTES HAUS

DAS ALTE TERMINAL- UND VERWALTUNGSGEBÄUDE WIRD ABGERISSEN

Marcus Schaff
 Archiv Düsseldorf Airport

1. Dezember 1950 Übergabe durch die Briten



8. Juni 1955 Die erste Lufthansa Super Constellation vor dem Flug nach New York



Der Düsseldorfer Flughafen hat im wahrsten Sinne des Wortes eine bewegte Geschichte. Eine Geschichte, in der sich das Gesicht des Airports durch Baumaßnahmen mehrmals veränderte. Manche Gebäude verschwanden oder wurden umgebaut. Doch manche überdauerten auch die Jahre und prägten das Bild des Flughafens bis heute, so wie das ehemalige Verwaltungsgebäude mit seinen zwei Türmen. Doch mit dem Bau der neuen Flughafenzentrale läuft auch die Zeit für dieses Urgestein ab, das vieles aus der Geschichte des Airports erzählen könnte.

Der Aufstieg des Flughafens zu internationaler Größe begann in den frühen Fünfzigern. Damals flogen Airlines wie Pan American World Airways in die USA, Trans Canada Airlines nach Montreal und Toronto, Air India nach Bombay oder Panair do Brasil mit einer Route nach Brasilien. Erst wenige Jahre zuvor ist die Entscheidung der damaligen britischen Militärregierung gefallen, den Düsseldorfer Airport überhaupt wieder für die zivile Luftfahrt zu nutzen. 1948 startete der Wiederaufbau des Abfertigungsgebäudes, in dem sich in den folgenden Jahren Passagiere aus aller Welt begegneten und das zum langjährigen Sitz der Verwaltung werden sollte.

Mitte der 50er Jahre trafen im Abfertigungsgebäude des Flughafens bereits Menschen aus unterschiedlichen Kulturkreisen und fernen Ländern aufeinander. In der dama-

ligen Wechselstube wurden DM in Pesos, Dinare oder Kronen gewechselt. Auf den Anzeigetafeln in der Abflughalle standen 69 Ziele in 41 Ländern. Die Pariser Verträge traten in Kraft, die Bundesrepublik erhielt ihre Souveränität und Luftfreiheit zurück und die Lufthansa konnte dank einer Sondergenehmigung den innerdeutschen Luftverkehr wieder aufnehmen. Im Juni 1955 startete dann die erste Super Constellation der Lufthansa von Düsseldorf aus Richtung New York.

Anfang der 60er Jahre hieß es dann „Fliegen ist für alle da“. 1961 wurde Düsseldorf Heimatbasis der LTU und unter dem Leitmotiv des Firmengründers Kurt Conle begann der Steigflug der Fluggesellschaft. Wer Ende der 60er Jahre den Flughafen besuchte, um auf der Aussichtsterrasse des Abfertigungsgebäudes einen Blick auf das Vorfeld zu werfen, wurde Zeuge dieser Entwicklung. Denn 1969 konnten Luftfahrtfans neue Maschinen des Typs Caravelle und Fokker Fellowship bewundern, die von der LTU als erste Charter-Fluggesellschaft eingesetzt wurden.

Auch die folgenden Jahre standen im Zeichen einer weiteren rasanten Entwicklung des Luftverkehrs. Zählte man 1970 rund dreieinhalb Millionen Passagiere, waren es Mitte der achtziger Jahre bereits knapp neun Millionen. Im Zuge dieser Entwicklung musste auch die Infrastruktur des Flughafens immer wieder angepasst werden. Der Airport erhielt durch zahlreiche Baumaßnahmen nach und nach ein anderes Gesicht. Es wurde ein neues Terminal gebaut, das Pas-

sagiergeschehen verlagerte sich und das ehemalige Abfertigungsgebäude blieb Sitz der Flughafenverwaltung.

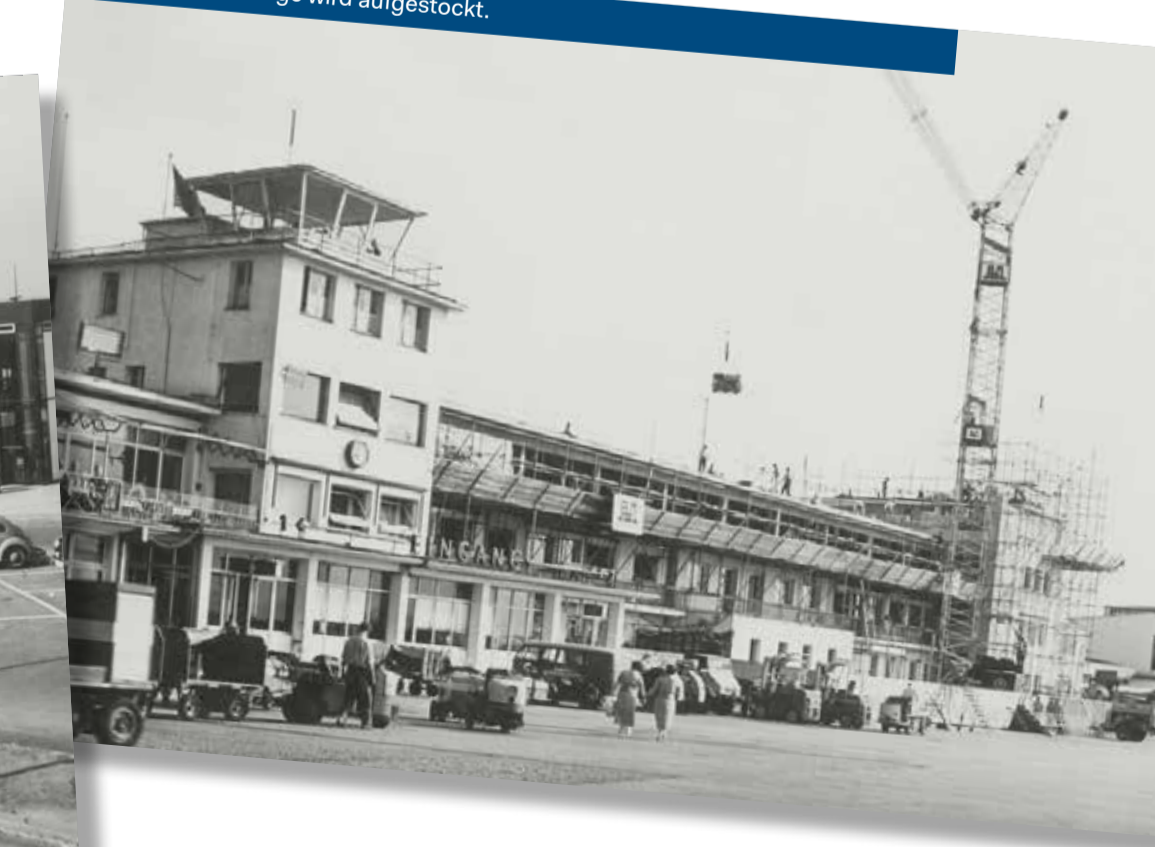
Heute ist der Düsseldorfer Airport mit knapp 22 Millionen Passagieren im vergangenen Jahr der größte Flughafen Nordrhein-Westfalens. Rund 70 Fluggesellschaften starten von hier zu über 190 Zielen weltweit. Das ehemalige Verwaltungsgebäude aus den 1940-er Jahren war schon lange zu klein und genügte nicht mehr den Bedürfnissen, die der moderne Arbeitsalltag an die Mitarbeiter des Flughafens stellt. Deshalb hat der Airport vor drei Jahren mit der Planung einer neuen Zentrale begonnen, die schließlich im Februar 2015 von 500 Mitarbeitern der Flughafengesellschaft bezogen werden konnte. Das alte Verwaltungsgebäude wird seitdem nicht mehr genutzt und soll abgerissen werden. Anfang Oktober beginnen die Arbeiten. Der Abbruch umfasst neben der alten Verwaltung auch den alten Reisemarkt sowie die ehemalige Luftpostleitstelle. Der gesamte Abbruch soll voraussichtlich Mitte 2016 abgeschlossen sein.

Die Belegschaft des Flughafens hat sich von ihrer alten Verwaltung verabschiedet und sich in der neuen Zentrale eingerichtet. Dieses Gebäude, nur wenige Meter gegenüber der alten Verwaltung gelegen, genügt höchsten ökologischen Standards, bietet ein modernes Arbeitsumfeld und wird zukünftig stummer Zeuge der Flughafenentwicklung sein.

Januar 1961 Eine neue Ankunfthalle (ganz rechts) ist dazugekommen.



1958 Die dritte Etage wird aufgestockt.



SCHLAGWEITE



61.916 Home Runs müsste ein Baseballspieler erzielen um die Distanz zwischen Düsseldorf und Chicago zu überbrücken. Den Rekord mit 762 hält der Spieler Barry Bonds in seiner 21-jährigen Karriere.

LANGSTRECKEN IM BETT



208

Zentimeter lang ist das Bett in der Business Class bei Cathay Pacific.

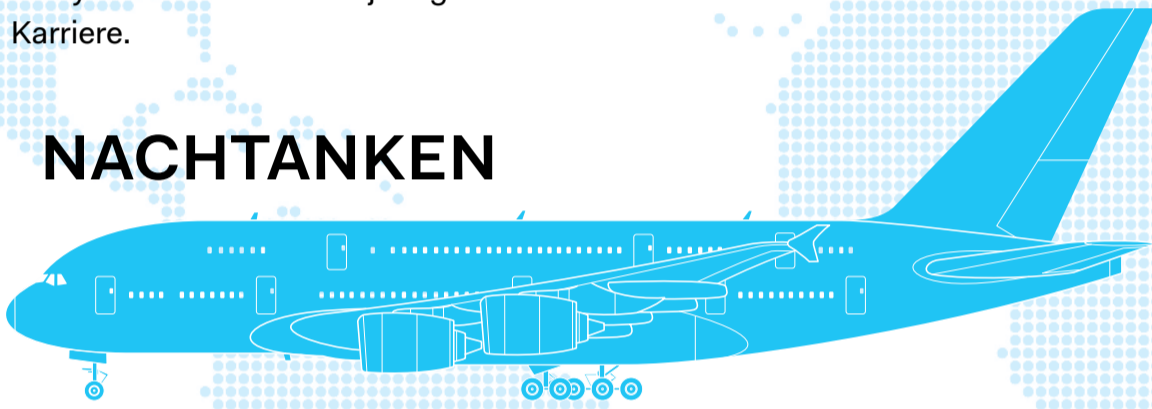
DÜSSELDORF - PEKING



10:30 Stunden **62:30 Stunden*** **54 Tage***

* tatsächliche Fahrt- bzw. Laufzeit ohne Pausen

NACHTANKEN



4,3 Millionen Kilometer weit könnte ein Auto mit den 320.000 Litern fahren, die in den Tank eines A380 passen. Dazu müsste der Fahrer etwa 5.300 Mal nachtanken.

SPRITKOSTEN NACH TOKIO



2.900 €

kostet es, einen PKW für die Hin- und Rückfahrt nach Japan zu betanken. Tickets mit ANA gibt es schon ab 604 Euro.

LAAAAAANGSTRECKEN AB DÜSSELDORF

Was ist eine Langstrecke? Dazu gibt es verschiedene Definitionen. Ein Flug auf die Kanarischen Inseln kommt Ihnen lang vor, ist aber keine Langstrecke. In der Luftverkehrsbranche geht man von einer Flugdauer um die sechs Stunden aus, um einen Langstreckenflug zu beschreiben. Und das Ziel sollte – von Düsseldorf aus gesehen – auf einem anderen Kontinent liegen. Die Küste Nordafrikas zählt nicht. Die internationale Luftfahrtorganisation IATA hat die nordafrikanischen Anrainerstaaten des Mittelmeers großzügig zu Europa gerechnet. Der längste Flug, den Sie auf dieser Welt buchen können, führt mit Emirates von Dubai nach Panama City und dauert 17 Stunden und 30 Minuten. Ganz so lang sind die Langstrecken ab Düsseldorf nicht. Wir haben einige interessante Zahlen und Vergleiche für Sie zusammengestellt.

JOB/KHM

WIE LANG SIND DIE LANGSTRECKEN?

ABU DHABI mit Etihad und Air Berlin	5.037 km
ATLANTA mit Delta Air Lines	7.267 km
BARNAUL mit Orenair	4.991 km
CANCUN mit Air Berlin	8.475 km
CHELYABINSK mit Orenair	3.591 km
CHICAGO mit American Airlines	6.794 km
CURAÇAO mit Air Berlin	7.986 km
DUBAI mit Emirates und Condor	5.009 km
FORT MYERS mit Air Berlin	7.647 km
HONGKONG mit Cathay Pacific	9.230 km
LA ROMANA mit Air Berlin	7.446 km
LOS ANGELES mit Air Berlin	9.132 km
MIAMI mit Air Berlin	7.610 km
MONTEGO BAY mit Air Berlin	8.065 km
NEW YORK mit Air Berlin und Lufthansa	6.071 km
NOVOSIBIRSK mit Orenair	4.828 km
OMSK mit Orenair	4.292 km
PEKING mit Air China	7.803 km
PUERTO PLATA mit Air Berlin	7.442 km
PUNTA CANA mit Air Berlin	7.388 km
SAL/KAPVERDISCHE INSELN mit TUIfly	4.657 km
TOKIO mit ANA	9.339 km
VARADERO mit Air Berlin	7.909 km

5.929

Sitzplätze in drei Klassen werden jede Woche auf der Strecke Düsseldorf-New York von Air Berlin und Lufthansa angeboten.

FASZINATION FLIEGEN



1.200

Schaulustige kamen zum Erstflug des Emirates A380 auf die Besucherterrasse.