



WIM WENDERS
EMIRATES
AIRPORT IMKER **A380**
TANZ IM TERMINAL
HONG KONG
MESSE UNTERWELT

SAVIO SCHMITZ
A380-FLUGKAPITÄN
EMIRATES



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

Sommer, Sonne, Riesenvogel: Während sich ganz Nordrhein-Westfalen in den vergangenen Wochen auf den Sommerurlaub freute, liefen bei uns am Airport die Vorbereitungen für einen ganz besonderen Gast: Mehrere Tausend Zuschauer waren dabei, als am 1. Juli der erste Airbus A380 im Liniendienst mit großem Hallo in Düsseldorf landete. Die Fluggesellschaft Emirates setzt das größte Passagierflugzeug der Welt seitdem im Mittagsumlauf auf der Strecke Düsseldorf – Dubai ein. Der 1. Juli 2015 ist damit ein wichtiges Datum in der Geschichte unseres Flughafens geworden.

Als Flughafen sind wir stolz darauf, nun zu den lediglich knapp 50 A380-Flughäfen der Welt zu gehören, dokumentiert die Entscheidung der Emirates doch die Bedeutung der Wirtschaftsregion Rhein-Ruhr und des größten Airports NRW in unserer globalisierten Welt. NRW braucht leistungsfähige Verbindungen in die internationalen Wirtschaftszentren. Damit das so bleibt, braucht unser Flughafen wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Aus diesem Grund haben wir eine Anpassung und Flexibilisierung unserer Betriebsgenehmigung beantragt. Was die Menschen über unser Vorhaben denken, haben wir in dieser Ausgabe für Sie aufgeschrieben.

Pünktlich zur Hauptreisezeit – alleine in den Sommerferien nutzen über drei Millionen Fluggäste unseren Airport – haben wir außerdem den Passagieren ins Handgepäck geschaut und überraschende Entdeckungen gemacht. Und da nach der Reise immer vor der Reise ist, möchten wir Ihnen in dieser Ausgabe der DUSmomente schon einmal Appetit machen auf eine der spannendsten Städte überhaupt: Hongkong. Die chinesische Metropole wird ab September direkt von Cathay Pacific angeflogen.

Neben vielen weiteren Geschichten haben wir uns auch einmal den Flugverkehr angeschaut, den der Tower nicht kontrollieren kann: Unsere Flughafen-Bienen produzieren seit zehn Jahren allerbesten Honig. Warum es an einem großen Flughafen Bienenvölker gibt, war für unsere Redaktion Anlass genug, einmal mit Imker Walter Klumpp hinter die Bienenwaben zu schauen. Zum Glück hatten die Bienen Mittagspause, als wir uns mit Kult-Regisseur Wim Wenders auf dem Vorfeld getroffen haben, um mit ihm über seine eindrucksvollen Landschaftsfotografien zu sprechen.

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

Ihr


Thomas Kötter
 Leiter Unternehmenskommunikation, Flughafen Düsseldorf GmbH

P.S.: Erneut haben uns viele Leser ihre ehrliche Meinung zur letzten Ausgabe von 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

Herausgeber
 Flughafen Düsseldorf GmbH
 Unternehmenskommunikation
 Postfach 30 03 63
 40403 Düsseldorf

V.i.S.d.P.: Thomas Kötter

Redaktionsleitung & Design
 Karl-Heinz Morawietz KHM

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

Fotos
 Andreas Wiese AW

UNBEDINGT ANKLICKEN: DUSMOMENTE.COM



In der Online-Edition der DUSmomente finden Sie jetzt auch Filme, die unsere gedruckten Geschichten ergänzen. Zum Beispiel zur Erstlandung des Emirates A380 am 1. Juli oder einen Animationsfilm, der die Bedeutung des Flughafens für die Region erläutert. Neugierig geworden, einfach mal reinklicken unter www.dusmomente.com.

KHM

WELCHE DUSMOMENTE WÜNSCHEN SIE SICH?

Nein, es ist nicht Weihnachten, aber Sie dürfen sich trotzdem etwas wünschen. Zum Beispiel eine Geschichte, die Sie gerne in DUSmomente lesen möchten. Unser Redakteur nimmt Sie mit an den Ort der Recherche, vorausgesetzt, es gibt keine unüberwindbaren Hindernisse, wie Sicherheitsgründe. Schreiben Sie uns. Per Mail an dusmomente@dus.com. Gerne greifen wir Ihre Vorschläge in einer der kommenden Ausgaben von DUSmomente auf.

KHM

NOCH NIE GESEHEN?

Ist ja auch ein seltener Gast. Diese Boeing 737-800 gehört der Firma EEI Eagle Inc. mit Sitz in Lichtenstein hat. Die Maschine kam Anfang Juni 2015 aus Yerevan nach DUS und flog nach Paris-Le Bourget weiter. Mehr exotische Flieger gibt es auf dusmomente.com.



CHINA 8 KUNST IM TERMINAL

Sie sieht aus wie ein Baum. Mehrfach umgeknickt. Zerflossen. Und trotzdem strahlt sie enorme Stärke aus: Die Skulptur „China Scene No. 4“ von Chen Wenling, die im Terminal auf der Abflugebene – zwischen Mai und Ende August – schon von weitem sichtbar ist. Kein Wunder. Der Koloss aus rostfreiem Stahl ist schließlich über vier Meter hoch, sechs Meter lang und bringt stolze 1.500 Kilo auf die Waage. Damit ist er eines der größten Ausstellungsstücke von „China 8“. „China 8“? Das ist ein Ausstellungsprojekt, in dessen Rahmen neun Museen in acht Städten an Rhein und Ruhr bis 13. September rund 500 Werke von 120 zeitgenössischen chinesischen Künstlern zeigen. Als wichtigster Flughafen NRW ist der Düsseldorfer Airport unter anderem neben Finnair Partner der Ausstellung, die von der Bonner Stiftung für Kunst und Kultur e.V. veranstaltet wird.

JF

ZEIGEN STATT STAMMELN

Die Kontaktlinsenlösung neigt sich dem Ende zu, was tun? Auch wer Tofu zum Essen haben möchte, stößt oft an die Grenzen seiner Fremdsprachenkompetenz. Denn wer weiß schon, wie man diese Wörter ins Chinesische oder Thai übersetzt? Mit dem Ohne-Wörter-Buch von Langenscheidt muss man nicht lange überlegen. Einfach auf das Bild zeigen und alles ist gesagt. Nie wieder Probleme in einem fremden Land. Von Abu Dhabi bis Zypern, das „Bilderbuch“ ist überall auf der Welt einsetzbar. Mit 600 Zeigebildern für Weltenbummler und laminierten Seiten ist dieser kleine Begleiter eine wahre Kommunikations-Wunderwaffe. Unverwundlich, handlich und leicht zu verstauen. Unser Tipp zur Ferientzeit.

JOB



Langenscheidt, OhneWörterBuch, 6,99 Euro

FLANKE, SCHUSS, TOR BEIM 10. DUS CUP

Spannende Fußballspiele garantiert: Beim 10. DUS Cup am Samstag, den 15. August, zeigen 260 Nachwuchs-Kicker auf der Anlage des FC Bülberich, Am Eisenbrand 45 in 40667 Meerbusch ihr Ballgefühl. Anstoß ist um 11 Uhr. Dann stürmen, verteidigen, flanken, dribbeln, schießen und jubeln die Bambini sowie die F-, E- und D-Jugendteams des FC Bülberich, des TuS Düsseldorf-Nord, des SV Lohausen, von Rot-Weiss Lintorf und des ASV Tiefenbroich.

Kleine Besucher können sich auch abseits des Platzes beim Kinderschminken oder auf einer Hüpfburg die Zeit vertreiben. Der Düsseldorfer Airport ist Schirmherr und Sponsor des Turniers. Die Tageserlöse aus dem Verkauf von Speisen und Getränken fließen in voller Höhe in die Jugendarbeit des ausrichtenden Vereins. MS



KLIMASCHONEND UNTERWEGS

Der Düsseldorfer Flughafen setzt immer mehr auf Elektromobilität: Vier neue E-Golfs von Volkswagen ergänzen den Fahrzeugpool, für den bereits mit dem BMW i3 ein Elektroauto im Einsatz ist. Auf dem Airport-Gelände fallen täglich viele kurze Wegstrecken an. Die klimaschonenden Autos sind geradezu prädestiniert für diese Fahrten. Damit führt der Flughafen sein nachhaltiges Engagement fort und packt eines seiner Umweltziele, bis 2020 rund 30 Fahrzeuge auf alternative Antriebe umzustellen, an. Denn bis zu diesem Zeitpunkt plant der Airport den CO₂-Ausstoß pro Passagier oder pro 100 Kilogramm Fracht auf 2,55 Kilogramm zu senken. Die Umstellung weiterer Fahrzeuge auf alternative Antriebe ist für die nächsten Jahre fest geplant.

LS



DER KÖNIG DER BIENEN

WALTER KLUMPP IST SEIT
 ZEHN JAHREN DER „FLUGHAFEN-IMKER“

✍ Peter Nengelken
 📷 Andreas Wiese

Das Bienen-Projekt am Düsseldorfer Flughafen ging vor zehn Jahren an den Start. Neben Standortsuche, Materialbeschaffung, Seuchenschutz und Auswahl der Fachlabore war es gar nicht so einfach, einen Experten zu finden, der das Projekt in der Praxis durchführt.



„Honigmachen“ ist Handarbeit

Imker ist zwar nicht gerade ein typischer Flughafen-Beruf, aber nach zehn Jahren als Flughafen-Imker gehört Walter Klumpp fast schon zur Belegschaft. Der 81-jährige Düsseldorfer – studierter Maschinenbauingenieur und eigentlich seit 19 Jahren in Rente – ist seit 35 Jahren Hobbyimker und fast genauso lang, nämlich 32 Jahre, Vorsitzender des Kaiserswerther Bienenzuchtvereins. Außerdem betreut Klumpp seit Beginn des Airport-Bienen-Projekts die vier Bienenstöcke des Flughafens.

Ende 2005 nahm der Flughafen vier Bienenstöcke – die Imker sprechen von „Beuten“ – in Betrieb. Den dabei gewonnenen Honig lässt er regelmäßig von unabhängigen Fachlaboren auf Schadstoffe und Lebensmittelqualität untersuchen. Das Projekt ergänzt die Messsysteme auf dem Airportgelände, die die auf dem Flughafen entstehenden Abgase und Feinstäube erfassen und analysieren und von denen sich – bei zu hohen Konzentrationen – auch Spuren im Honig finden lassen müssten. Aber in den zehn Jahren wurde kein Grenzwert überschritten, keine gesundheitsbedrohlichen Belastungen durch Schwermetalle oder Kohlenwasserstoffe festgestellt, und stets entsprach der Düsseldorfer Flughafen-Honig den Qualitätsansprüchen des Deutschen Imkerbundes (DIB). Und die sind noch höher, als es das deutsche Lebensmittelrecht eigentlich verlangt.

Damit übermitteln die Bienen eine ganz wichtige Aussage: Nachbarn müssen sich im Umfeld des Flughafens keine Sorgen um ihre Nutzgärten oder Äcker machen. Sie können also auch weiterhin kräftig in die Äpfel aus dem eigenen Garten beißen.

Aber bis es soweit ist, bis der Honig also von der Wabe ins Glas gelangt ist, braucht es eine Menge Fachwissen und Erfahrung. Ein Laie weiß eben nicht, wann Honig-„Erntezeit“ ist, wie man den Honig aus der Wabe ins Glas kriegt, welche Schädlinge es gibt und wie man Bienen überhaupt behandelt. Hier kommt Walter Klumpp ins Spiel. „Irgendwann im Herbst 2005 erhielt ich einen Anruf vom Nachbarschaftsbüro des Flughafens“, erzählt er. „Man beschrieb mir das Vorhaben und fragte, ob ich Interesse und Zeit hätte, dabei mitzumachen.“ Klumpp hatte beides, bot das Projekt doch eine gute Möglichkeit, ein bisschen PR sowohl für seinen Verein als auch für die Imkerei insgesamt zu machen. Klumpp: „Einerseits wollten wir auf die Probleme der Imker in Deutschland hinweisen, andererseits sowohl auf die Bedrohung der Bienen, als auch auf ihre enorme wirtschaftliche Bedeutung. Der Gegenwert der Bestäubung von Obst- und Gemüsepflanzen durch Bienen liegt weltweit bei rund 300 Milliarden Euro, in Deutschland sind es laut Bundeslandwirtschaftsministerium rund vier Milliarden Euro.“

Zumindest der Wunsch nach mehr Publicity hat sich erfüllt: Durch die Kooperation mit dem Flughafen hat die öffentliche Beachtung der Imker einen massiven Schub erlebt. Regelmäßig berichten Zeitungen, Radio- und TV-Stationen über die Flughafenbienen und ihren König.

Am Flughafen ist Klumpp mittlerweile der Fachmann für alles was Flügel ohne Federn hat und stechen kann: Als vor einigen Jahren ein Bienenschwarm eine Vorfeldleuchte in Terminalnähe „besetzte“ und zu befürchten stand, dass Passagiere und Vorfeldarbeiter gestochen werden, riefen die Verkehrsleiter Walter Klumpp zu Hilfe. Ähnlich läuft es, wenn in einem alten Flughafen-Gebäude ein Wespen- oder Hornissen-Nest gefunden wird (beide Arten stehen übrigens wie Bienen unter Naturschutz). Bis jetzt hat Klumpp immer helfen können.

EMIRATES UND DER AIRBUS A380

Das ist von Anfang an eine Geschichte der Superlative. Die Airline aus Dubai war im April 2000 die erste Fluggesellschaft, die den A380 bestellt hat. Heute fliegen 54 Maschinen dieses Typs bei Emirates, 86 weitere sind fest bestellt. Fast jeder zweite gebaute A380 ist mit der stilisierten Flagge der Vereinigten Arabischen Emirate am Heck unterwegs. Während viele Fluglinien die Übermacht der Airlines vom Golf fürchten, profitiert die Wirtschaft in den Herstellerländern von den Bestellungen aus Dubai. Allein 41.000 Jobs in Frankreich, Spanien, Großbritannien und Deutschland hängen direkt mit der Fertigung des Riesenvogels zusammen.



FLUGKAPITÄN SAVIO SCHMITZ

Er fliegt das größte Passagierflugzeug der Welt. Savio Schmitz steuert einen Emirates A380 von Dubai aus zu Metropolen im weltweiten Streckennetz des Golf-Carriers. Am 1. Juli ging es für ihn zurück in die Heimat, oder zumindest ganz in die Nähe. Der Erstflug des A380 führte den gebürtigen Bonner nach Düsseldorf. Ein Wiedersehen mit seinen Eltern, die nach der Landung auf ihn warteten, stand auf dem Programm. Selten genug. Denn seit er im Juli 2011 auf den linken Sitz im A380 wechselte, ist er viel und weit unterwegs. Auf die Frage nach seinem letzten Flug muss er einen Moment lang überlegen. „Sydney war es“, sagt er schließlich.

Nach der Bundeswehrzeit hat Schmitz mit seiner Pilotenausbildung in einer Flugschule in Essen-Mühlheim begonnen. Über die Fluggesellschaften Taunus Air, RFG und Eurowings kam er zur LTU nach Düsseldorf. Fünfeinhalb Jahre flog er auf Boeing 757 und 767 Urlauber ans Mittelmeer und in die Karibik. Im Mai 2000 dann der Wechsel nach Dubai zu Emirates.

Auch in seiner Freizeit legt Savio Schmitz gerne lange Strecken zurück. 20 Marathon-Läufe und zwei Ironman-Wettbewerbe hat er bereits erfolgreich absolviert. Als Ausgleich zu diesen körperlichen Aktivitäten unterrichtet er als Gast-Dozent in Dubai im Fach „Interkulturelles Management“. Sein Job bei Emirates wird ihm sicherlich genug Beispiele aus der Praxis liefern.

WILLKOMMEN IN DÜSSELDORF

Der 1. Juni 2015 wird als historisches Datum für den Flughafen Düsseldorf in die Chroniken eingehen. Mit den planmäßigen A380-Flügen gehört der Airport jetzt zu den knapp 50 Flughäfen in der Welt, auf denen der Riesenvogel regelmäßig zu Gast ist. Wir haben die zahlreichen Aktivitäten dieses Tages in Worten, Bildern und Filmen auf dusmomente.com für Sie zusammengestellt. Schauen Sie mal rein und lassen Sie sich ein wenig vom „A380-Fieber“ anstecken.



GROSS UND KLEIN

EMIRATES A380 & SUN-AIR JETSTREAM

✍ | Karl-Heinz Morawietz 📷 | Andreas Wiese



Der A380 ist da. Seit dem 1. Juli fliegt Emirates täglich auf dem Mittagkurs mit dem größten Passagierflugzeug der Welt von Düsseldorf nach Dubai. Ein Hingucker! Tausende wollten den Flieger an diesem ersten Tag sehen. Und die Begeisterung wird noch eine ganze Weile anhalten. Der riesige Airbus ist der Star am Airport. Aber wer ist der kleinste Flieger bei uns? Welche Airline fliegt im planmäßigen Linienverkehr damit zu welchem Ziel? Wir haben ihn gefunden: Die BAe Jetstream 32 der dänischen Sun-Air fliegt unter British Airways-Flugnummer an jedem Werktag zwei Mal nach Billund. Leider begegnen sich die beiden Flugzeuge hier nicht, dazu sind die Flugzeiten zu unterschiedlich. Deshalb gibt es auch kein gemeinsames Foto. Aber einen reizvollen Vergleich der beiden Extreme.

INTERESSANTE VERHÄLTNISSSE

Von der kleinen Jetstream müssten fünf Flieger hintereinanderstehen, um auf die Länge des Airbus A380 zu kommen. 14,37 Meter misst das britische Propellerflugzeug gegenüber stolzen 72,30 Metern des Giganten, der in Toulouse und Hamburg gefertigt wird.



Noch deutlicher wird der Unterschied, wenn die Zahl der Passagiere als Maßstab genommen wird. Um alle Fluggäste eines vollbesetzten A380 mit der Jetstream zu befördern, müssten der Flieger 29 Mal an den Start gehen. 18 Gäste passen in die Jetstream, 517 Passagiere finden in drei Klassen im Emirates A380 Platz.



DUBAI DXB BILLUND BLL

Unterschiedlicher können zwei Flugziele kaum sein: Dubai, die schillernde Millionen-Metropole am Arabischen Golf und Billund, das Dorf in der Mitte Jütlands.

ENTFERNUNG
DXB 5.005 KM
BLL 521 KM

FLUGZEIT
DXB 6:50 STUNDEN
BLL 1:30 STUNDEN

PASSAGIERE*
DXB 428.979
BLL 9.157

* an- und abfliegende Passagiere von und nach Düsseldorf im Jahr 2014

A380 FAKTEN

Haben Sie sich mal gefragt, wieviele Fenster der Airbus A380 hat oder wieviel Räder. Seit dem 1. Juli besucht der riesige Flieger Düsseldorf regelmäßig und steht zwischen den Flügen etwa zwei Stunden am Flugsteig C. Zeit genug, um mal nachzuzählen. Ein paar Superlative zum A380:

Aus **220** Kabinenfenstern können die Passagiere nach draußen sehen. Wenn der Riesenflieger aufsetzt, berühren **22** Räder die Landebahn. **4.000.000** Einzelteile hat Airbus in dem Flieger verbaut, die von **1.500** verschiedenen Firmen hergestellt werden. In jedem A380 sind über **100.000** Kabel verlegt. Alle hintereinandergelegt ergeben eine Gesamtlänge von mehr als **532** Kilometern. Der große Airbus ist ein echtes Schwergewicht und bringt vollbeladen **569** Tonnen auf die Waage. Die Preise für Verkehrsflugzeuge gehören zu den bestgehüteten Geheimnissen in der Branche. Der Listenpreis für einen **A380** liegt bei knapp **300** Millionen Euro. Wieviel Emirates für jeden ihrer **140** Flieger gezahlt hat, werden wir wohl nie erfahren.



FLUGKAPITÄN NIEL LE ROUX

Der 44-jährige Südafrikaner hat an diesem Tag um kurz vor sieben Uhr seinen Dienst begonnen: Check-in und kurzes Briefing mit seiner Crew für den heutigen Flug. Acht Passagiere wollen an diesem Morgen von Billund nach Düsseldorf. Niel bringt sie sicher hin. Seit drei Jahren fliegt er als Kapitän die Jetstream 31 von Sun-Air. „Hands-on Flying“, nennt er das, was er hier macht. Ohne Autopilot und in niedriger Flughöhe steuert er die 1997 gebaute Turbopropmaschine auf kurzen Flügen von Billund aus durch Europa. 15.000 Fuß, das sind etwa 4.570 Meter, hat die Flugsicherung ihm heute zugewiesen, maximal 7.600 Meter könnte der kleine Flieger erreichen. Unwetter müssen in dieser Höhe umflogen werden, überfliegen geht nicht. Niel ist zufrieden mit seinem Job. Vor 18 Jahren kam er der Liebe wegen nach Dänemark. Heute lebt er mit Frau und zwei Kindern eine halbe Autostunde vom Flughafen Billund entfernt. „Ich bin fast jeden Abend zu Hause“, verrät er uns. Heute wird das sogar schon gegen 12 Uhr mittags sein. Dann will er noch etwas in seinem Garten arbeiten.

SUN-AIR OF SCANDINAVIA

Kaum einem Besucher fällt die kleine Propellermaschine vom Typ Jetstream 32 am Düsseldorfer Flughafen auf. Dabei fliegt sie seit Jahren zuverlässig von und nach Billund, der Heimatbasis der Sun-Air of Scandinavia. Die kleine dänische Airline wurde 1978 gegründet. Seit 1996 sind die 14 Flugzeuge in der Bemalung des Franchise-Partners British Airways unterwegs. Alle Flüge zwischen Düsseldorf und Billund finden unter BA-Flugnummer statt. Niels Sundberg ist Chef von 175 Angestellten. 15 Ziele in Belgien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Norwegen und Schweden werden regelmäßig angefliegen.



JETSTREAM 32

Die erste Jetstream des britischen Flugzeugherstellers Handley Page flog bereits 1967. Der Flieger ist also ein echter Oldtimer, zumindest vom Design her. In Laufe der Jahre kamen veränderte Versionen auf den Markt. Seit 1997 wird das Flugzeug nicht mehr gebaut, 458 Exemplare haben bis dahin die Werkshallen im englischen Radlett verlassen. Die Jetstream bringt vollbeladen knapp sieben Tonnen auf die Waage und ist ist 488 Stundenkilometer schnell.

ICH PACKE MEINEN KOFFER!

✍ Jörn Bücher
📷 Andreas Wiese

„Ich packe meinen Koffer und nehme mit...“ Fast jeder kennt das Kinderspiel, bei dem reihum verschiedene Dinge in den imaginären Koffer gepackt werden müssen, die man sich merken muss. Doch für viele ist das Kofferpacken alles andere als ein Kinderspiel. Was unbedingt mit soll oder was zu Hause bleiben kann, beschäftigt manche schon Tage, mitunter Wochen im Voraus. Die Sorge, etwas Wichtiges zu vergessen, treibt auch im wahren Leben viele um. Klar, Reiseunterlagen, Zahnbürste oder Kreditkarte sind in der Regel allgegenwärtige Reisebegleiter. Auf vieles andere – stellt man nach einem Urlaub oft fest – hätte man gut und gerne verzichten können. Aber was ist eigentlich Ihr ganz persönliches und unverzichtbares Reiseutensil, das unbedingt mit muss? Wir haben uns im Terminal einmal umgeschaut und unseren Fluggästen genau diese Frage gestellt. Hier kommt die nicht repräsentative Auswahl.



FRAUKE KORDTOMEIKEL & ROMAN SCHMITZ UKULELE

Eine Ukulele ist eher selten ein wichtiger Reisebegleiter. Für Frauke Kordtomeikel und Roman Schmitz schon. Die beiden waren einen Monat mit dem Wohnmobil in Australien unterwegs. Die Ostküste entlang. In dieser Zeit hat ein befreundetes Pärchen in Deutschland geheiratet. Was tun, wenn man sich gerade am anderen Ende der Welt befindet und zur Hochzeit nicht kommen kann? „Wir haben einen Song komponiert, den Song mit der Handykamera am Strand aufgenommen und ihn per WhatsApp in die Heimat gesendet.“ Noch Fragen, warum eine Ukulele auf keinen Fall auf einer Reise fehlen darf?



GERHARD RAUE BRAUNER KARATEGÜRTEL

Gerhard Raue aus Bonn ist mit insgesamt 24 Sportskameraden vom Karateverein Okinawa-te unterwegs. Ihre Reise führt sie ins spanische Tarifa, der südlichsten Stadt des europäischen Festlands. Der ständig präsente Wind macht Tarifa eigentlich zur Surfhauptstadt Europas. Gerhard Raue und seine Vereinskollegen kommen aber nicht zum Wellenreiten, sondern wollen dort ein viertägiges Trainingscamp besuchen. Für uns greift Gerhard Raue ganz tief in seinen Koffer und holt den braunen Karategürtel heraus.

MAX GESCHWANDTER, DAVID BLUMHOFF & MAXIMILIAN DEUBEL SONNENBRILLEN

Nein, das hier ist keine Werbefoto für coole, neue Sonnenbrillen. Das sind Max, David und Maximilian kurz vor dem Check-in zu ihrem Flug nach Paris. Die drei Freunde aus Düsseldorf-Gerresheim wollen ihren gemeinsamen Freund in Paris besuchen, der dort politische Wissenschaft studiert. Die Wetterfrösche prophezeien 33°C und strahlenden Sonnenschein. Da darf die Sonnenbrille natürlich nicht fehlen.



MEIKE DANNENHAUS NACKENKISSEN

Wie heißt das Ding eigentlich genau? Nackenkissen? Nackenstützkissen? Reisekissen? Egal. Für Meike Dannenhaus darf das aufblasbare Teil auf keinen Fall fehlen. Seit fünf Jahren reist die gebürtige Norddeutsche mit ihrem Freund durch die Weltgeschichte. Finanziert durch das Work & Travel-Programm. „Im Flugzeug kann ich auf den langen Strecken dann besser schlafen“, sagt die Vielfliegerin. Beide kommen gerade aus Thailand, sind seit 30 Stunden auf den Beinen und warten jetzt auf den Anschlussflug nach Hamburg, wo sie mal wieder heimische Luft zu schnuppern wollen.



FELICITAS RIPPELMEIER E-BOOK-READER

Ohne ihr E-Book geht Felicitas Rippelmeier nicht auf Reisen. Zusammen mit vier Freundinnen gönnen sich die Mädels, die nach ihrem Abi zurzeit ein Freiwilliges Soziales Jahr absolvieren, fünf spannende Tage auf Mallorca. Selbst in einer Partyhochburg wie Cala Ratjada hat sich Felicitas fest vorgenommen, im elektronischen Lesebuch zu schmökern.



DAVID VAKSIC RUCKSACK

David ist zum ersten Mal geflogen. Von München nach Düsseldorf. Der 7-jährige begleitet seinen Vater auf eine Dienstreise. Morgens ging's von der Isar an den Rhein, abends dann wieder zurück. Dazu war noch nicht einmal Handgepäck nötig. Bis zum Rückflug haben Vater und Sohn aber noch gut drei Stunden Aufenthalt am Düsseldorfer Flughafen. Zeit zum Shoppen in den Airport Arkaden. Vater Denis kaufte für seinen Sohn einen Rucksack. Darin kann der Filius jetzt auch seine Jacke verstauen, für die es an diesem Tag viel zu warm war.



LARISSA HÖTEN SONNENHUT

Das ist der Klassiker im Koffer. Wer in den Badeurlaub fliegt, sollte einen Sonnenhut dabei haben. Larissa Höten aus Wesel freut sich gemeinsam mit ihrem Freund auf einen einwöchigen Strandaufenthalt in Alanya. Die Wetterprognose für die türkische Riviera ist optimal. Nicht zu heiß und Sonne satt. Der Sonnenhut ist bereits am Airport im Einsatz. Dann verknittert er wenigstens nicht im Koffer.



STEFANIE HUCKSCHLAG LOCKENSTAB

Stefanie Huckschlag hat eigentlich lockiges Haar. Weil ihr das aber nicht so gut gefällt, glättet sie ihre Haare mit einem Lockenstab. So wohl auch in Barcelona. Denn dahin geht die Reise. Zwei der zehn Freundinnen vom Münsteraner Stammtisch haben den Trip organisiert. Und erst jetzt – beim Check-in – erfahren die anderen aus der Reisegruppe, wo es hingehet. Doch ganz egal, wohin die Reise auch gegangen wäre, Stefanie Huckschlag hat den Lockenstab immer dabei.

HONG KONG

ASIEN FÜR ANFÄNGER

✍️ | Marc Stier

Vor nicht allzu langer Zeit zog es mich auf meine erste Fernreise überhaupt. Das Ziel: Hongkong. Zuvor bin ich nie in Asien oder in anderen fernen Ländern unterwegs gewesen, der Trip in die ehemalige Kronkolonie hatte etwas von Experiment und Selbstversuch zugleich. Wie würde ich mit meinem Schul-Englisch klarkommen? Reicht Englisch überhaupt um sich zu verständigen?

Es hat gereicht. Obwohl Hongkong ein Teil von China geworden ist, gibt es aufgrund der britischen Vergangenheit keine Probleme sich zu verständigen. Ich habe mich allein und selbstständig von Ort zu Ort bewegen können. Auf einem Transfer durch den Hongkong Harbour, der Kowloon von Hongkong Island trennt, mit der U-Bahn oder klassisch auf einer der alten Fähren.

Bis auf das Hinterland, die sogenannten New Territories, habe ich Hongkong hervorragend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erkunden können. Ein Ausflug dorthin stand unbedingt auch auf meinem Programm. Einmal angekommen ist nichts mehr von der dichtbesiedelten Metropole zu spüren und Hongkong zeigt eine sehr idyllische, naturbelassene Seite. Aber auch im Zentrum der Millionenmetropole finden sich Oasen der Ruhe. Der Kowloon Park zum Beispiel, direkt an der pulsierenden Nathan Road gele-

gen. Erstaunlich, was auf engstem Raum alles geht.

Höhepunkt für jeden Hongkong-Besucher ist die steile Fahrt mit der Hongkong Peak Tram zum Aussichtspunkt auf den gleichnamigen Berg mit atemberaubendem Blick über die Stadt. Phantastisch!

Kulinarisch ist in Hongkong für jeden etwas dabei. Die vorsichtigen Reisenden werden vielleicht ein europäisches Restaurant bevorzugen. Die gibt es hier in allen regionalen Ausprägungen – vom Italiener bis zum Hofbräuhaus. Aber deswegen bin ich nicht hier. Ich suche ein unscheinbares, unter einer der vielen Rolltreppen liegendes Restaurant auf, das in meinem Michelin-Guide empfohlen wurde. Erstaunlich: ein dreigängiges Mittagmenü kostete gerade mal zehn Euro. In meiner Heimat müsste ich diesen Betrag schon für ein Glas Wein hinlegen, wenn das Michelin-Logo an der Türe prangt. An Hühnerfüße habe ich mich zwar nicht gewagt, aber Fishballs aus einer der vielen Garküchen haben mich dann doch gereizt und überzeugt. Bestellen funktioniert übrigens auch ohne kantonische Sprachkenntnisse gut.

Zwischen den Märkten und dem Treiben der Geschäftsleute findet das Leben hier generell auf der Straße statt, die Wohnungen sind klein und oft außerhalb gelegen. Mich hat Hongkong sehr fasziniert. Es gibt noch viele Dinge, die ich nicht gesehen habe, die ich aber nachholen werde. Denn die nächste Reise nach Hongkong ist schon für dieses Jahr fest gebucht, diesmal nonstop mit Cathay Pacific ab Düsseldorf.

Marc Stier ist begeisterter Plane-Spotter aus Mülheim an der Ruhr. Hongkong war seine erste Fernreiseziel.



Viele Informationen und mehr Fotos zu Hongkong gibt es auf dusmomente.com

Zwei Tickets nach Hongkong mit **Cathay Pacific** gewinnen!

Sind Sie auch ein Asien-Anfänger oder schon Experte für Fernost? Sagen Sie uns, warum gerade Sie die Flugtickets gewinnen sollen. Wir freuen uns auf Ihre Erklärung unter dusmomente@dus.com.*

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 10. Oktober 2015. Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH, einer ihrer Tochtergesellschaften sowie Mitarbeiter von Cathay Pacific Airways sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Der Gewinner wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH benachrichtigt.

DER HERR DER UNTERWELT

✍️ Stefan Weber
📷 Andreas Wiese



Wie wird das Wetter in den nächsten Stunden? Bleibt es trocken oder drohen Regen, Hagel, Graupel oder Schnee? Wie kräftig wird der Wind? Und: Geht es mit den Temperaturen auf oder runter? Die Antworten auf diese Fragen sind elementar wichtig für den Flughafenbetrieb. Deshalb gibt es die Wetterstation Flughafenstraße 120, Düsseldorf. Sie ermittelt und analysiert alle wichtigen Daten. Und gibt verlässliche Prognosen über Luftdruck, Wolkenentwicklung, Sonnenscheindauer, Niederschlag und Temperatur.

Eine eigene Wetterstation hat nicht nur der Flughafen, sondern auch die Messe. Die erleichtert Technik-Chef Clemens Hauser die Arbeit.

Auch Clemens Hauser benötigt Wetterdaten. Nicht um seine Freizeitaktivitäten zu planen. Sondern um seinen Job gut zu machen. Hauser, 53, ist Bereichsleiter für den technischen Bereich der Messe Düsseldorf. Sein Arbeitsplatz ist zwar nur ein paar Kilometer vom Flughafen entfernt. Aber weil mitunter schon ein paar hundert Meter über Regen oder Trockenheit, Sonne

oder Wolkendecke entscheiden, hat Hauser eine eigene Wetterstation. Der „Messpunkt Düsseldorf Stockum“ ist seit 2013 in Betrieb und liefert die gleichen Informationen wie sein Pendant am Airport – nur eben punktgenau für die Messe.

Hauser steht in Halle 17 der Messe. Hier herrscht gerade große Leere. Die Aufbauarbeiten für die nächsten Veranstaltungen beginnen erst in ein paar Wochen. Es ist Frühling. Zwei Hallentore sind geöffnet, der Wind weht herein. Wieder ein Klima, in dem man sich wohler fühlt. Wenn Stände aufgebaut werden, so sagt Hauser, müsse es in Wintermonaten in der Halle mindestens sieben Grad warm sein. Sonst gebe es möglicherweise Probleme mit den Maschi-

nen. „Diese Temperatur garantieren wir den Ausstellern“, betont der Betriebsleiter. Wie das geht? Hauser zückt sein Handy, ruft die Wetter-App der Messe auf und verliest stolz die aktuellen Daten. „Mit diesen Informationen wissen wir, wann und wie stark die Heizung oder Kühlung in Betrieb sein muss.“

Die Suche nach der optimalen Temperatur ist ein kompliziertes Ausbalancieren nicht nur zwischen Heizen und Kühlen. Sondern auch zwischen der richtigen Dosierung von Kühl-, Frisch- und Umluft. Früher war das anders. Vor allem an Messetagen. Da lief im Winter die Heizung Tag und Nacht nahezu volle Pulle. „Wenn es zu warm wurde, haben wir kurz die Tore geöffnet“, erinnert sich Hauser.

Mit strammem Schritt durchquert er die Halle, öffnet eine Tür, dann eine zweite. „Jetzt geht es in die Unterwelt“, sagt er. Gut zwei Dutzend Stufen führt der Weg in die Tiefe, dann ist das Kellergeschoss erreicht. Ein eigenes Universum mit einem Gewirr aus Versorgungsgängen, mit Strom-, Heizungs- und Kälteanlagen, mannshohen Verteilerkästen, meterdicken Rohren und armstarken Kabeln. Hausers Reich. Seit 1998 arbeitet der Krefelder bei der Messe in verschiedenen Positionen. Aber erst, seitdem er für die gesamte Technik verantwortlich ist, so scheint es, hat er seine Mission gefunden. Was er mache, sei sein „Traumberuf“, betont der Vater von drei Töchtern. Er schwärmt von den täglich neuen Herausforderungen. Schließlich sei keine Messe wie die andere, kein Kunde wie der andere. „Es gibt keine Standardlösungen. Wir müssen ständig improvisieren.“

Zum Beispiel die Kunststoffmesse K: Da sind die Energiekapazitäten der Messe gefragt wie bei keiner Veranstaltung sonst. Die Stände können mit insgesamt 68 Megawatt elektrischer Energie versorgt werden. Das ist in etwa so viel, wie eine Stadt in der Größenordnung von Neuss mit 155.000 Einwohnern im Winter verbraucht – wenn jede Haushaltslampe brennt und alle gewerblichen Betriebe auf Hochtouren arbeiten. Trotzdem muss die Messe die Aussteller bitten, die

Präsentation ihrer Maschinen zeitlich aufeinander abzustimmen, damit die Stromkapazität nicht überbeansprucht wird. Ganz andere Herausforderungen sind bei einer Veranstaltung wie der ProWein zu bewältigen. „Da benötigen die Aussteller ungewöhnlich viel Wasser – zum Ausspülen der Gläser“, sagt Hauser. Niemals aber dürfe das Wasser braun sein – was sonst immer mal wieder passieren könne, wenn Leitungen längere Zeit nicht benutzt würden.

Nicht technikverliebt, sondern kundenorientiert bauen – mit dieser Maßgabe ist das Messegelände vor mehr als 40 Jahren am Rhein errichtet worden. Zuvor war die Messe auf einem Gelände an der Fischerstraße zu Hause. Die Erfahrungen aus dieser Zeit sind in die Planung des Neubaus eingeflossen. Was für ein Glück, so sagt Hauser, dass die Bauträger, also die Stadt Düsseldorf und das Land Nordrhein-Westfalen, damals auf Qualität setzten, getreu dem Motto: Wir sind zu arm, um billig zu bauen. „Davon profitieren wir noch heute“, freut sich der Technikchef. Die Features, die die Messebauer in den sechziger Jahren zum Standard erhoben, waren für diese Zeit revolutionär: Die Hallen sollten ebenerdig sein, keine Stützen oder Pfeiler haben. Der Boden – aus Beton, Estrich und Gussasphaltplatten – musste an jeder Stelle gleich stark belastbar sein, und Versorgungsleitungen hatten unter der Erde zu liegen. Die Planer machten das möglich, in dem sie alle fünf Meter einen kleinen Versorgungskanal in den Boden einließen; alle 30 Meter installierten sie einen größeren Tunnel. Dazu wurde das Ganze modular aufgebaut, so dass die Hallen jederzeit erweitert werden konnten. Perfekte Bedingungen, besonders für Investitionsgütermesse.

Hauser findet das „genial“. Und mehr als „Schönwetter machen“. Muss tatsächlich so sein, sonst würden nicht immer noch regelmäßig Delegationen anderer Messegesellschaften aus dem In- und Ausland nach Düsseldorf kommen, um sich die technischen Feinheiten erklären zu lassen. Einschließlich der Messe-Wetterstation.

DER WUNSCH...

„Aktenkoffer ab Düsseldorf, Badehose ab Weeze oder Köln.“ Auf diese einfache Formel bringen Kritiker des Düsseldorfer Airports gerne ihre Forderung, um hier zusätzliche Flüge zu verhindern. Wäre eine solche Trennung überhaupt möglich und wer könnte das bestimmen?

DIE FLUGGESELLSCHAFT

Airlines entscheiden, wohin sie mit ihren Flugzeugen fliegen. Flughafenbetreiber können einen Impuls geben und die Fluggesellschaft beraten, beispielsweise über Marktchancen und Besonderheiten einer Region informieren. Die Entscheidung, welche Strecken mit welchem Flugzeug wie oft tatsächlich bedient werden, trifft die Luftverkehrsgesellschaft aus rein wirtschaftlichen Gründen. Dabei spielen Potenziale und Kundenwünsche eine wichtige Rolle. Fällt die Entscheidung einer Airline gegen einen Flughafen, ist es fast immer auch eine Entscheidung gegen eine gesamte Region.

Airlines haben die größten Investitionen in eine neue Strecke und tragen auch das größte wirtschaftliche Risiko. Sie vermarkten ihr Produkt – die Beförderung zwischen zwei Städten – entsprechend ihres jeweiligen Geschäftsmodells zu unterschiedlichen Tarifen und in verschiedenen Beförderungsklassen.

DER BUNDESVERKEHRSMINISTER

Das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat seinen Sitz in Berlin und Bonn. 1.600 Menschen arbeiten in dieser Organisation. Diese Behörde verhandelt mit anderen Staaten über die Verkehrsrechte, und regelt beispielsweise, wie oft Airlines aus China oder den Staaten am Arabischen Golf in Deutschland an welchem Flughafen landen dürfen. Der Bundesverkehrsminister ist der oberste Dienstherr des Flughafenkoordinators.

DER FLUGHAFENKOORDINATOR

Sein Name ist Armin Obert und gemeinsam mit seinem elfköpfigen Team vergibt er die begehrten Slots an den Flughäfen Berlin, Frankfurt, München, Stuttgart und Düsseldorf. Dabei muss er sich an Regeln aus EU-Verordnungen sowie an die Worldwide Slot Guidelines der IATA halten. Die von ihm vergebenen Slots gelten jeweils für eine Flugplanperiode. Werden die Slots in ausreichendem Maße genutzt, erhält eine Airline sogenannte „Großvaterrechte“ für eine Strecke und bekommt diese Slots dann immer wieder. Grundlage für die Zuteilung ist der sogenannte Koordinationseckwert, das ist die Anzahl der planbaren An- und Abflüge pro Stunde. Dieser Eckwert wird vom Bundesverkehrsministerium in Abstimmung mit dem jeweiligen Flughafenbetreiber, den Fluggesellschaften, der Flugsicherung und den Genehmigungsbehörden des Landes festgelegt.

WELCHE AIRLINE DARF NACH DUS FLIEGEN?

Im Prinzip jede. Vorausgesetzt sie besitzt Verkehrsrechte, entsprechend Flugzeuge und Slots für Starts und Landungen. Wir erklären Ihnen, wer welche Aufgabe im Zusammenspiel zwischen Airlines und dem Flughafen hat und wer welche Entscheidungen trifft.

✍️ | Karl-Heinz Morawietz • Peter Nengelken

DER FLUGHAFEN DÜSSELDORF

Flughafenbetreiber bieten in erster Linie die Infrastruktur an, die für den Luftverkehr benötigt wird. Start- und Landebahnen, Rollwege und Abstellpositionen für die Flieger, ein Terminal mit Check-in-Schaltern, Parkplätzen, Shops und Restaurants für die Fluggäste. Flughäfen in Deutschland dürfen keine Airline ablehnen, die Verkehrsrechte hat und über Slots für die Strecken verfügt, die sie fliegen möchte. Oft versuchen Airports auch Airlines zu „akquirieren“, indem sie die Vorteile der Region und des Einzugsgebiets herausstellen. Fluggesellschaften entscheiden nach den Chancen, die der jeweilige Markt bietet, wohin sie fliegen.

DIE DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

Die Lotsen der DFS sind im Luftverkehr die absoluten Chefs im Ring. Überwachen sie doch die Flugverfahren, die An- und Abflugwege und am Düsseldorfer Flughafen die Rollvorgänge auf dem Vorfeld. Airlines und Flughäfen haben darauf kaum Einfluss.

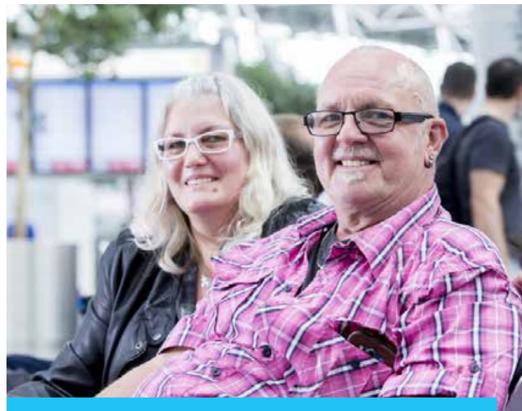
...UND DIE REALITÄT

Bei der Steuerung von Verkehren wird dem Flughafen Düsseldorf häufig mehr Einfluss unterstellt, als er tatsächlich hat. Denn die Verlagerung von Flügen zu anderen Airports ist gegen den Willen der Fluggesellschaften organisatorisch und ordnungspolitisch in Deutschland gar nicht möglich. Airlines entscheiden sich selbst für einen Flughafen, nach marktwirtschaftlichen Kriterien. Eine Trennung von Business- und Urlaubsflügen ist ebenfalls schlecht möglich. Denn auf ein und denselben Flug sind Urlauber, Privat- und Geschäftsreisende an Bord. Weder der Flughafen noch die Politik können den Fluggesellschaften vorschreiben, wohin sie fliegen dürfen.



MARIA UND FALKO GRUNAU
AUS ESSEN-WERDEN
HAUSFRAU UND SCHULLEITER

„Wir finden die Kapazitätserweiterung gut. Der Flughafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der auf vielfältige Art und Weise Wertschöpfung generiert. Unsere Wirtschaft muss an die internationalen Märkte angebunden bleiben und die Arbeitsplätze müssen sicher sein. Das ist auch und gerade für Essen wichtig.“



MANUELA UND RAINER KOPKA
AUS BOCHUM
HAUSFRAU UND VERMESSER
REISEGRUND PRIVAT
REISEZIEL GRAN CANARIA

„Wir kommen aus Bochum, von daher sind wir nicht direkt betroffen, verstehen aber sowohl die Befürworter als auch die Zweifler der geplanten Erweiterung. Wir fliegen überwiegend Mittelstrecke und das häufig ab Düsseldorf. Mit den angebotenen Strecken und dem Flughafen sind wir sehr zufrieden.“



LILO SCHELLHORN
AUS KETTWIG
KAUFMÄNNISCHE
ANGESTELLTE

„Ich fühle mich durch die Flugzeuge nicht besonders gestört. Insofern habe ich auch kein Problem mit einer Kapazitätserweiterung. Gelegentlich höre ich die Flugzeuge bei Starts. Jeder möchte doch fliegen.“



UWE HEMPEL
AUS RATINGEN-LINTORF
SEIT 23 JAHREN AM FLUGHAFEN
VERKEHRSLEITER VOM DIENST

„Na klar finde ich es gut, dass der Flughafen den Antrag auf Kapazitätserweiterung auf den Weg gebracht hat. Schließlich verdiene ich hier das Geld, das meine Familie und ich zum Leben brauchen. Unser Flughafen muss konkurrenzfähig bleiben, dann entstehen auch wieder neue Jobs. Als Rater verstehe ich natürlich auch die Bedenken von Anwohnern. Ich kann nachvollziehen, wenn einige meiner Nachbarn sich Sorgen machen, dass es durch mehr Verkehr auch lauter wird. Dabei sind die Flieger in den letzten zehn bis 20 Jahren deutlich leiser geworden. Trotz mehr Flugverkehr ist der Lärm gesunken.“



ANDREAS FRITZ
AUS HAMBURG
UNTERNEHMENSBERATER
REISEGRUND **GESCHÄFTLICH**
REISEZIEL **DÜSSELDORF**

„Ich nutze den Düsseldorfer Flughafen gerne wegen seiner Direktverbindungen in die Welt, da ich beruflich häufiger in die USA reise. Gerade das Umsteigen ist hier im Gegensatz zu anderen deutschen Flughäfen sehr bequem. Ich sehe kein Problem darin, mehr Flüge zu den Hauptzeiten anzubieten und die Slots flexibler zu nutzen, denn das Nachflugverbot bleibt ja gewahrt.“

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.

UMSTEIGER

Sie trinken höchstens einen Kaffee und bringen der Region darüber hinaus keinen Mehrwert.

Umsteiger sind an fast allen Flughäfen der Welt insofern unverzichtbare Passagiere, weil sie die großen Langstreckenflugzeuge erst füllen. Die meisten Interkontinentalverbindungen würde es ohne Umsteiger nicht geben, weil sie nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten. Dies gilt auch für viele Strecken aus Düsseldorf heraus, die für NRW extrem wichtig sind, für die das Aufkommen an Passagieren aus der Region jedoch dauerhaft nicht ausreicht. So gibt es beispielsweise die Verbindung nach New York nur, weil 50 Prozent der Passagiere Umsteiger sind. Gäbe es die Umsteiger und mit ihnen die Verbindung nicht, wäre NRW nicht direkt mit dem Big Apple verbunden – mit allen Folgen, die dies für die hiesige Wirtschaft und unsere Region hätte.

HOMEbase-CARRIER

Die Homebase-Carrier-Regelung muss abgeschafft werden, weil durch spät landende Flugzeuge die Menschen vom Schlaf abgehalten werden.

Eine Airline, die ihre Flugzeuge am Flughafen Düsseldorf stationiert haben und hier selbstständig und dauerhaft warten möchten, kann beim Verkehrsministerium einen so genannten Wartungsschwerpunkt beantragen. Stimmt das Ministerium zu, erhält die Fluggesellschaft den so genannten „Homebase-Carrier-Status“. So bekommt die Airline die Möglichkeit, meist während der Nacht notwendige Arbeiten durchzuführen und die Flugzeuge für den Einsatz am nächsten Tag vorzubereiten. Derzeit besitzen acht Fluggesellschaften anerkannte Wartungsschwerpunkte am Flughafen Düsseldorf. Die Abschaffung der Homebase-Carrier-Regelung hätte eine erhebliche Schwächung des Luftverkehrsstandortes Düsseldorf zur Folge, da die Airlines ihre Flugzeuge an anderen Standorten stationieren würden bzw. am Vorabend umgeleitete Flugzeuge am Morgen nicht pünktlich ihren Dienst in Düsseldorf beginnen könnten. Hinzu käme der Verlust von vielen qualifizierten Arbeitsplätzen, die erheblich zur Wertschöpfung in der Region beitragen.

TK

„JEDER MÖCHTE DOCH FLIEGEN“

EIN MEINUNGSBILD VON NACHBARN, PASSAGIEREN UND MITARBEITERN ZUR KAPAZITÄTserWEITERUNG

Anne-Lena Jaschinski
Peter Nengelken
Marcus Schaff
Andreas Wiese



Mehr Infos zum Antrag auf Kapazitätserweiterung finden Sie auf dus.com

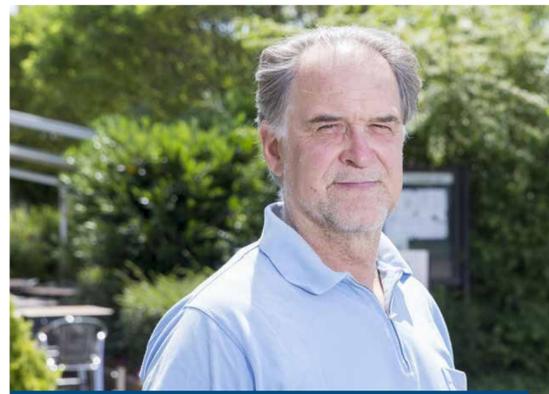
Über die Bedeutung, die der Flughafen für die Region hat, haben wir in einem drei-minütigen Animationsfilm gedreht. Interesse? Klicken Sie einfach auf dusmomente.com

Beschäftigt Sie dieses Thema auch? Dann schreiben doch Ihre Meinung an dusmomente@dus.com.



JOSEPHINE BÖNICK
AUS POTSDAM
ERNÄHRUNGSWISSENSCHAFTLERIN
REISEGRUND PRIVAT
REISEZIEL INDIEN

„Natürlich wäre eine Direktverbindung nach Indien für den ein oder anderen Reisenden sicher wünschenswert. Ich selbst finde den Zwischenstopp in Dubai nicht so schlimm. Wenn die Nachfrage da ist, verstehe ich schon, dass seitens des Flughafenbetreibers und der Wirtschaft eine Kapazitätserweiterung angestrebt wird. Ich kann aber auch die Bedenken der Anwohner nachvollziehen.“



WOLFGANG KETZER
AUS DÜSSELDORF
BANKANGESTELLTER

„Als Anwohner und Nordbahn-Geschädigter bin ich eher gegen mehr Starts und Landungen. Ich befürchte, dass es dann noch lauter wird. Auf keinen Fall dürfen die Nachtflugbeschränkungen gekippt werden.“



FRANK DANZBERGER
AUS ESSEN
BANKANGESTELLTER
REISEGRUND **GESCHÄFTLICH**
REISEZIEL **BERLIN**

„Düsseldorf ist mein Heimatflughafen, sowohl privat als auch beruflich bin ich häufig hier. Die letzte Urlaubsreise nach Sri Lanka startete allerdings ab Frankfurt, weil es von dort einen Direktflug gab. Das wäre für Düsseldorf doch auch mal wünschenswert. In der geplanten Kapazitätsausweitung sehe ich kein Problem. Ob nun ein Flugzeug mehr oder weniger in der Stunde fliegt, ist mir egal.“



MONIKA BARFUS
AUS RATINGEN-LINTORF
TECHNISCHE ZEICHNERIN

„Ich lehne die Erweiterung des Flugverkehrs ab. Morgens früh um sechs Uhr werde ich geweckt, und dann geht der Fluglärm den ganzen Tag fast ununterbrochen weiter.“



ALLES TANZT NACH SEINER PFEIFE

PATRICK CROONEN GIBT DER ERLEBNISWELT FLUGHAFEN EIN GESICHT

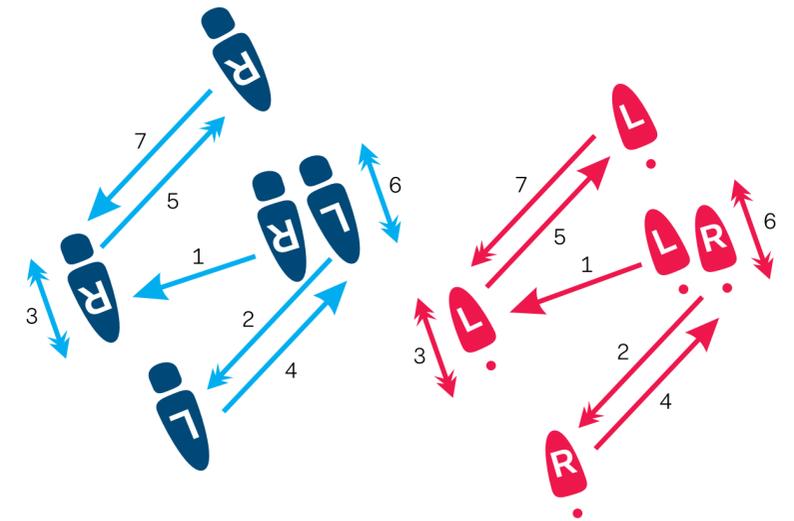
✍ | Anne-Lena Jaschinski 📷 | Andreas Wiese



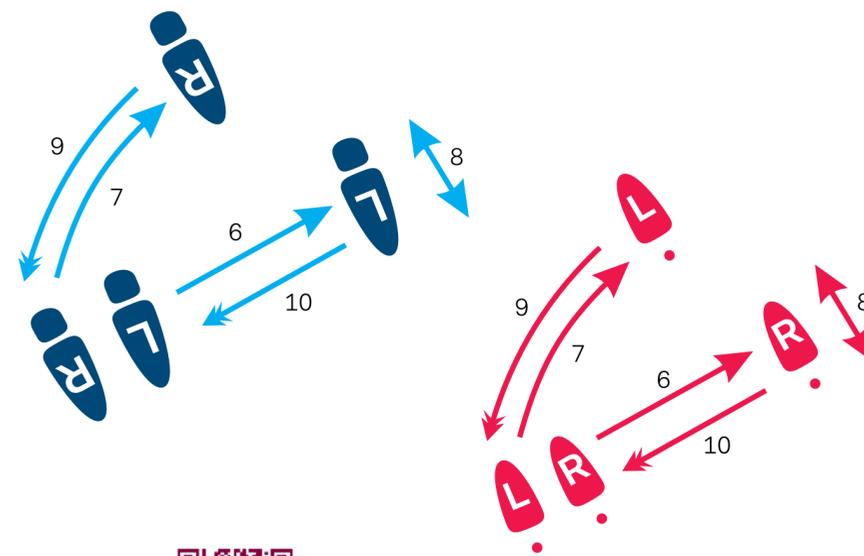
Leichtfüßig bewegen sich die Profi-Tänzer über das Parkett. Die herausgeputzten Damen lassen ihre glitzernden Kleider fliegen, die Herren im edlen Zwirn fangen sie nach jeder Pirouette wieder sicher auf. Die Zuschauer applaudieren lautstark. Vorbeieilende Reisende bleiben verdutzt stehen. So ein Tanz-Turnier in der Abflughalle eines Flughafens, das ist außergewöhnlich. Abseits der Tanzfläche steht ein Mann mit prüfendem Blick. Er hält die unsichtbaren Fäden dieser Großveranstaltung in der Hand. Patrick Croonen ist für das Event „TanzTerminal, tanz!“ im Juni verantwortlich. Nur ein kleiner Teil seiner Tätigkeit.

Das Telefon ist eines der wichtigsten Arbeitsgeräte von Patrick Croonen. In seinem Handy sind Kontakte im vierstelligen Bereich gespeichert. „Ich kann keine Choreographien schreiben, kein Tonpult bedienen oder Bühnen aufbauen. Mein Job ist es, die Leute, die das gut können, zusammen zu bringen“, so beschreibt er selbst seine Arbeit mit bescheidenen Worten. Zusammen mit seinem Mitarbeiter André Barczewski plant Patrick Croonen die außergewöhnlichen Veranstaltungen, die jeden Monat tausende Zuschauer an den Airport locken. Eine Skisprungschanze mitten in der Abflughalle, ein Open-Air-Kino auf der Flughafenterrasse oder Zirkusakrobaten unter dem Terminaldach – all das hat es schon gegeben.

„TanzTerminal, tanz!“ ist einer der beliebtesten der so genannten „Event Sonntage“. Die Besucher können den gesamten Tag über Tanz-Workshops besuchen. Stars der aktuellen Staffel der TV-Sendung „Let’s Dance“ sorgen für den Glamour-Faktor. „Weil wir das Event bereits zum sechsten Mal veranstalten, geht die Organisation verhältnismäßig schnell“, erklärt Croonen. Ab Oktober nimmt er Kontakt zur Tanzszene auf und lädt die besten Latein-Paare des Landes ein. Ab März ist er auf der Suche nach den prominenten Gästen: „Ich versuche herauszufinden, welche ‚Let’s Dance‘-Kandidaten für uns in Frage kommen.“ In diesem Jahr hatte Croonen wieder einmal den richtigen Riecher: Mit Enissa Amani und Minh-Khai Phan-Thi kamen die Viert- und Zweitplatzierte und absoluten Publikumsliebblinge an den Airport.



Für Patrick Croonens Arbeit sind die richtigen Kontakte wichtig.



Einen kurzen Film vom diesjährigen Tanz-Event im Terminal und Infos zu den anderen Event Sonntagen finden Sie auf dusmomente.com.

Ab April geht es dann in die heiße Planungsphase. Wo findet wann welcher Tanzkurs statt? Wie sieht das Rahmenprogramm aus? Und unterliegen alle verwendeten Materialien auch den Brandschutzbestimmungen? Das sind nur einige Fragen, um die sich Patrick Croonen Gedanken machen muss. Oberste Prämisse bei seinen Überlegungen: Das operative Flughafengeschäft darf nicht gestört werden. Denn der Flugbetrieb läuft ganz normal weiter, auch wenn sich über den Tag verteilt etwa 20.000 zusätzliche Besucher im Terminal tummeln.

Am Veranstaltungstag selbst rotiert Patrick Croonen. Zwischen dem Smalltalk mit den Prominenten und der Siegerehrung des Latein-Turniers klingelt das Handy pausenlos. Die Teilnehmer des Tanzwettbewerbs müssen verkündet werden, ein Journalist bittet um ein kurzes Interview, das Wasser für die Tänzer droht auszugehen. Croonen bleibt ruhig. „In meinem Job muss man stressresistent sein“, sagt er.

Der 45-Jährige ist Perfektionist. „Es muss alles klappen. Und wenn doch mal etwas schief läuft, haben wir immer einen Plan B in der Tasche.“ Der Erfolg gibt ihm Recht: Die „Event Sonntage“ sind weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt.

Dem Event-Team geht es nicht primär ums Verkaufen, obwohl Croonen für das Marketing der Einzelhändler am Airport verantwortlich ist: „Wir wollen den Flughafen als attraktives Ausflugsziel etablieren, auch wenn es nicht direkt in den Urlaub geht.“ Regelmäßigkeit sei dafür besonders wichtig. „Wir versprechen: Einmal im Monat präsentieren wir die Erlebniswelt Flughafen durch ein Event.“

Am späten Nachmittag leuchtet sich das Gewusel rund ums Tanzparkett. Die Promis sind abgereist, die Sieger des Turniers gekürt und die letzten Besucher schwofen durchs Terminal. Kurze Zeit durchzuatmen. Das nächste Event, das „OpenAirport Kino“ steht schon in vier Wochen an.

EIN MOMENT MIT WIM WENDERS

FILMEMACHER & FOTOGRAF

Er ist einer der renommiertesten Botschafter des deutschen Films, hat jeden Filmpreis von Rang gewonnen und ist doch auf dem Boden geblieben: Wim Wenders, Produzent, Maler, Fotograf, Intellektueller und – wie er sich mit einem Augenzwinkern auch gerne bezeichnet – Interviewopfer, lässt sich nicht in eine Schablone pressen. Noch bis Mitte August zeigt er seine schon im Vorfeld viel beachtete Ausstellung „4 real & true 2. Landschaften. Photographien.“ im Museum Kunstpalast in Düsseldorf. Im Terminal durften wir einige inspirierende Momente mit dem Mann verbringen, für den das Reisen zum Alltag gehört.



Thomas Kötter
Andreas Wiese

DUSmomente: Herr Wenders, wie war Ihr Flug?

Wenders: Bestens. Kurz und schmerzlos.

Haben Sie eine Ahnung, wie viele Stunden Ihres Lebens Sie in einem Flugzeug oder an einem Flughafen verbracht haben?

Wenders: Hochgerechnet auf Reisezeiten und Downzeiten sicher mindestens eine gute Stunde pro Tag, warten Sie, das macht 400 Stunden im Jahr, also in zehn Jahren rund 4.000 Stunden, in 40 Jahren rund 16.000 Stunden. Das wiederum sind um die 700 Tage, und das wiederum ergeben zwei komplette Jahre. Also ich würde mal sagen, das ist konservativ. Ein paar Jahre habe ich mit Sicherheit schon in Fliegern zugebracht...

Sie sind ein Wanderer zwischen den Welten. Heute Düsseldorf, morgen Ihre Wahlheimat Berlin, übermorgen vielleicht Paris oder Hollywood. Welchen Stellenwert nimmt das Reisen in Ihrem Leben ein?

Wenders: Da kriegt man viel getan. Man wird nicht angerufen, kann aber lesen, schreiben und Musik hören. Ich habe viele Ideen unterwegs.

Was begleitet Sie auf jeder Ihrer Reisen?

Wenders: Der Computer. Die Musik auf meinem Player mit Kopfhörerverstärker und gutem Kopfhörer. Das iPad mit den vielen Büchern drin.

Tomatensaft oder Wasser?

Wenders: Wie kommen Sie auf Tomatensaft? Das nehme ich immer. Auf Langstreckenflügen bloß kein Alkohol. Das macht die Zeitunterschiede nur schlimmer.

„Paris, Texas“, „Der Himmel über Berlin“, „Lisbon Story“, „Palermo Shooting“ – Die Titel Ihrer Werke stehen oft in einem engen Kontext zu konkreten physischen Orten. Es scheint, als genossen Räumlichkeit und Verortung einen besonderen Stellenwert in Ihrem künstlerischen Schaffen.

Wenders: So ist es. Viele der Filme beginnen mit einem Ort, meistens mit einer Stadt, und dem Wunsch, die Geschichte zu finden, die dahin gehört und nirgendwo anders spielen könnte. Wenn die Verortung nicht stimmt, kommt auch schnell die Geschichte nicht klar, deswegen ist das für mich von größter Priorität.

Sie sind nicht nur Produzent, Sie sind auch ein begnadeter Fotograf: Was transportieren Fotografien, was Filme nicht zu transportieren vermögen?

Wenders: Photographien können etwas, das Filme nicht können, und umgekehrt. In Filmen geht es letztendlich immer um die Menschen, die darin vorkommen, ob das nun fiktive Charaktere sind in einem Spielfilm, oder wirkliche Menschen in einem Dokumentarfilm. Auch wenn bei einem Film der Wunsch da ist, dass die Orte ebenso „Hauptdarsteller“ werden, werden sie dann doch immer wieder von der Geschichte in den Hintergrund gedrängt und bleiben im besten Sinne „Schauplatz“. In Photos hingegen kann ich einem Ort die ganze Bühne geben. In Photos können die Orte allein erzählen und so das tun, was ich am meisten von ihnen wissen will: Dass sie Auskunft geben über uns. Und das können sie! Sie sind in der Lage, ganz beredt von uns Menschen zu erzählen und uns die Spuren zu zeigen, die wir hinterlassen haben. Deswegen bin ich ein Photograph von Orten: um mehr über unsere Zivilisation zu erfahren, aber eben von den Zeugen, die zu Unrecht als „stumm“ bezeichnet werden: Landschaften, Häuser, Straßen...

Was macht für Sie ein gutes Foto aus? Welchen Tipp können Sie unseren Lesern geben?

Wenders: Lieber ein gutes Foto machen als zehn mittelmäßige oder schlechte. Durch den Sucher gucken, wenn es denn noch einen an der Kamera gibt. Finger weg vom Zoom. Lieber näher rangehen oder weiter weg. Denken Sie daran, dass ein Photo nicht nur abbildet, was Sie sehen, sondern auch zeigt, wer Sie sind – wenn auch manchmal nur höchst subtil...

In Ihrer aktuellen Ausstellung zeigen Sie 80 Fotografien, die den Betrachter nicht nur auf Grund ihrer Schlichtheit, ihrer Ruhe und ihrer Präsenz nachhaltig beeindrucken. Stehen diese Fotos am Ende eines langen Planungsprozesses oder haben Sie die Kamera schlicht immer im Gepäck und drücken auf den Auslöser, wenn Motiv und Stimmung passen?

Wenders: Ich habe die meisten dieser Photos gemacht, als ich allein unterwegs war. Und alle sind spontan entstanden. Oft bin ich an einen Ort zurückgekehrt, wenn ich mit dem Licht noch nicht zufrieden war. Und seit Jahren trenne ich meine Reisen, die mit Filmen zu tun haben, von denen, die mit Photographieren zu tun haben. Ich kann nur das eine oder das andere machen, nicht beides auf einmal.

Welcher Ort auf der Welt hat Sie auf Ihren vielen Reisen besonders beeindruckt und inspiriert?

Wenders: Ich könnte mit gutem Grund sagen: die Australische Wüste, oder der Amerikanische Westen, oder Armenien, oder Israel, oder der Süden von Japan, oder...

Sie sind ein Kind des Rheinlands, sind vor 70 Jahren in Düsseldorf auf die Welt gekommen und hier aufgewachsen. Welche Beziehung hat ein Kosmopolit wie Sie zu dem Ort, wo für Sie alles begann?

Wenders: Den kriegt man nicht mehr aus seinem System raus. Die ersten Eindrücke formen einen mehr als jede noch so tolle Stadt oder Landschaft, die man später bereist. Wie viele Tage, Wochen, Monate habe ich nicht auf den Rheinwiesen zugebracht! In dem Fluss bin ich als Kind sogar um ein Haar ertrunken. Mein erstes Bier war ein Ueriges! Im Benrather Schloss bin ich zur Schule gegangen! Mensch, das alles formt den Charakter! (lacht)

Herr Wenders, vielen Dank für diesen Moment.

4 real & true 2 bis 16.8. im Museum Kunstpalast, Düsseldorf smkp.de/ausstellungen/aktuell/wim-wenders