

TANJA
SZEWCZENKO
**SINGAPORE
AIRLINES**
NEUE AIR BERLIN
FERNSTRECKEN
MYSTERY
SHOPPER
**BILLIG
FLIEGER**

CHUA QIU LING QUEENIE
UND OKE AI PENG
SINGAPORE GIRLS





LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

2015 war am Düsseldorfer Airport ein besonderes, ein bewegendes Jahr. Wir alle werden diese Jahreszahl verbinden mit dem tragischen Absturz der Germanwings-Maschine über den französischen Alpen. Die gesamte Luftverkehrsbranche, und insbesondere die Menschen am Flughafen Düsseldorf, werden den 24. März 2015 nie vergessen. 2015 war aber auch das Jahr, in dem ein A380 der Emirates erstmals täglich in Düsseldorf eingesetzt wurde. Cathay Pacific hat eine Direktverbindung nach Hongkong aufgenommen. Der Düsseldorfer Airport hat begonnen, den im Boden vorkommenden Stoff PFT aus dem Grundwasser zu reinigen und kommt hier seiner Verantwortung in besonderem Maße nach. Im Sommer ist eine der modernsten Gepäckförderanlagen der Welt in Düsseldorf in Betrieb gegangen. Und ganz nebenbei konnte der Flughafen erstmals mehr als 22 Millionen Passagiere begrüßen. Für 2016 hat Singapore Airlines bereits eine Direktverbindung nach Singapur angekündigt. Air Berlin wird ab diesem Sommer vier neue Langstreckenziele in Amerika anfliegen. Damit bietet der Düsseldorfer Airport zum Sommerflugplan zum ersten Mal in seiner Geschichte 140 Langstreckenabflüge pro Woche an und kommt auf diese Weise dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis von Wirtschaft und Bevölkerung weiter nach.

Doch es wird immer schwieriger, den international operierenden Fluggesellschaften die für sie passenden Zeitfenster für Starts und Landungen anbieten zu können. Die Gefahr besteht, dass die Airlines mittelfristig einen Bogen um Düsseldorf und Nordrhein-Westfalen machen. Aus diesem Grunde wird auch der Antrag des Airports auf moderate Ausweitung seiner Kapazität in diesem Jahr ein wichtiges Thema sein, über das wir Sie auch 2016 in den Ausgaben der DUSmomente informieren werden.

Vielen dieser Themen widmen wir in dieser Ausgabe unser Augenmerk. Darüber hinaus haben wir für Sie weitere spannende und interessante Geschichten rund um Nordrhein-Westfalens größten Flughafen gesammelt. Es lohnt sich also wieder, sich einen Moment Zeit zu nehmen. Für das noch junge Jahr 2016 wünsche ich Ihnen von Herzen alles Gute, Gesundheit und allzeit gute Reise.

Ihr

Thomas Kötter
Leiter Unternehmenskommunikation, Flughafen Düsseldorf GmbH

P.S.: Auch zur vergangenen Ausgabe der DUSmomente haben uns wieder viele Leserinnen und Leser ihre ehrliche Meinung 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. Per Mail an die Redaktion unter dusmomente@dus.com oder direkt online auf dusmomente.com.

IMPRESSUM

DUSmomente
dusmomente.com

Redaktionsleitung & Design
Karl-Heinz Morawietz KHM

Herausgeber
Flughafen Düsseldorf GmbH
Unternehmenskommunikation
Postfach 30 03 63
40403 Düsseldorf

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

Vi.s.d.P.: Thomas Kötter

NEUE BROSCHÜRE ZUM FLUGBETRIEB

Wie lange dürfen Flugzeuge am Düsseldorfer Airport starten und landen? Wie wird das Bahnsystem genutzt und wie viele Flieger dürfen überhaupt dort starten und landen? Wer überwacht den Luftverkehr und was steht im Angerlandvergleich? Diese und weitere Fragen beantwortet die neue Broschüre „Flugbetrieb am Düsseldorfer Flughafen“. Sie erhalten einen Überblick über die vielen Facetten des Flugbetriebs und erfahren, wofür die unterschiedlichen Organisationen wie beispielsweise die Deutsche Flugsicherung, der Flughafenkoordinator, die Airlines oder der Flughafen selbst zuständig sind. Alle Interessierten können die Broschüre beim Nachbarschaftsbüro des Airports bestellen: telefonisch unter 0211/421 23366 oder per Mail an buergerinfo@dus.com. Die Broschüre gibt's auch im Internet unter dus.com im Bereich „Nachbarn“. MS



22-MILLIONSTER PASSAGIER DES JAHRES



Der Düsseldorfer Airport knackte 2015 erstmals die 22 Millionen-Grenze bei den Passagieren. Airport-Chef Dr. Ludger Dohm (re.) und Günter Mertens, Sales Manager bei Cathay Pacific (li.) begrüßten Maurice Felen, einen deutschen Geschäftsmann, der in Hongkong lebt und beruflich viel in Nordrhein-Westfalen zu tun hat, kurz vor dem Check-in für Flug CX 376.

Cathay Pacific fliegt seit Mitte 2015 nonstop mit einer Boeing „Triple Seven“ von Düsseldorf nach Hongkong. Neben Peking und Tokio ist dies das dritte Ziel in Fernost. Mit der neuen Verbindung nach Singapur und den Air Berlin-Fernstrecken in die USA und nach Kuba werden im Sommerflugplan 2016 knapp 140 wöchentliche Langstreckenflüge ab Düsseldorf angeboten.

Was im Jahr 2015 sonst noch am Airport passiert ist, können Sie in unserer kleinen Chronik unter dusmomente.com nachlesen.



FOHLEN-FANFLIEGER

Eine Fangruppe von Borussia Mönchengladbach charterte im Dezember 2015 zwei Flieger, um die Mannschaft zum Champions League-Auswärtsspiel nach Manchester zu begleiten. Eine der Maschinen war diese Luxair Boeing 737-800, die am Abend nach dem Spiel wieder in Düsseldorf landete. Leider war der Ausflug nach Großbritannien der vorerst letzte Europa-Trip für die Elf vom Niederrhein. Trotz guten Spiels und Führung zur Pause schied die Fohlen-Elf gegen die Superstars von Manchester City aus dem Wettbewerb aus. Schade. Mehr exotische Flieger gibt es auf dusmomente.com. KHM

NEUE FLUGZIELE IM SOMMER 2016

Aus Germanwings wird Eurowings. Seit Februar 2015 sind die ersten Flieger mit der neuen Eurowings-Lackierung unterwegs. Der Flugplan wird peu à peu umgestellt. Noch existiert ein Mix aus Germanwings- (4U) und Eurowings-Flugnummern (EW). Der Düsseldorfer Airport ist die größte Eurowings-Basis und wird 2016 um weitere Ziele wachsen: Alicante, Edinburgh, Lissabon und Menorca kommen neu dazu.

Auch Air Berlin erweitert die Zielpalette ab Düsseldorf. Neben den neuen Langstrecken in die USA und nach Kuba

(siehe Beitrag auf Seite 6) kommen Stockholm und Bologna dazu. Die Frequenzen zu anderen europäischen Destination werden aufgestockt: Venedig und Florenz werden öfter angefliegen. Um das Drehkreuz in Düsseldorf zu stärken, werden mehr Flüge von und nach Berlin, Hamburg und Wien angeboten.

Die irische Fluglinie Aer Lingus hat bereits im letzten Jahr bekanntgegeben, dass mit Cork eine zweite Destination auf der grünen Insel ab DUS angefliegen wird. Daneben wird weiterhin Dublin bedient.

BILLIGFLIEGER BADELATSCHER TRIFFT BUSINESSSCHUH

✍ | Christian Hinkel 📷 | Karl-Heinz Morawietz

Low-Cost in Düsseldorf. Warum nicht? Die sogenannten Billigflieger haben Europas Luftverkehr längst verändert. Und die etablierten Fluggesellschaften müssen umdenken. Das Phänomen Billigflieger bringt heutzutage Menschen in Flieger, die sich früher solche Reisen niemals hätten leisten können. Auf der anderen Seite nutzen auch Geschäftsleute immer häufiger die günstigen Angebote, um von A nach B zu gelangen. Die Badelatsche trifft den Businessschuh. Und beide reisen schon seit geraumer Zeit gut damit.

Low-Cost ist auf dem Vormarsch. Und kaum jemand hätte hiermit gerechnet, als erst Southwest Airlines in den USA und später Ryanair in Europa mit ihrer Low-Cost-Philosophie durchstarteten. Heute ist jeder dritte Passagier, der von und nach Deutschland fliegt, Kunde eines Billigfliegers. „Der Luftverkehr ist dynamisch. Er erfordert einmal mehr noch zwei Arten von Flügen geben: sogenannten Hub-Verkehr über die Drehkreuze und Punkt-zu-Punkt-Verkehr, den wir heute Low-Cost nennen. Innerhalb Europas sind

Billigflieger daher auf kurzen Strecken immer mehr der neue Standard“, erklärt Lutz Honerla, Leiter des Bereiches Marketing und Strategie am Düsseldorfer Airport. In vielen Ländern Europas liegt der Anteil der Billigflieger bereits deutlich über 50 Prozent. Und der Marktanteil der Low-Coster wächst weiter. „Dies ist aus unserer Sicht eine unumstößliche Entwicklung im Luftverkehr. Wir glauben daher, dass es falsch wäre, sich vor diesem Segment dauerhaft und grundsätzlich zu verschließen, vielmehr möchten wir es ausbauen“, betont Dr. Ludger Dohm, Sprecher der Flughafengeschäftsführung.

Als größter Flughafen NRW setzt der Düsseldorfer Airport auf einen attraktiven Mix an Angeboten: mit etablierten deutschen und internationalen Netzwerk-Airlines, Ferienfluggesellschaften aber auch ausgewählten Low-Cost-Carriern. Oder anders gesagt: Ob Urlaubsreisende, Manager oder Städtebummler – von dem vielfältigen Angebot an Fluggesellschaften und Reisezielen in Düsseldorf profitieren alle.

„Wir sprechen darum als Airport mit vielen Airlines. Das ist unser alltägliches Geschäft. Basis unserer Gespräche mit den Airlines ist unsere Entgeltordnung sowie das dort hinterlegte Förderprogramm. Das Angebot der Fluggesellschaften richtet sich in Düsseldorf dann letztlich nach der Nachfrage aus der Region“, sagt Honerla.

Ohnehin sind die Grenzen zwischen den Geschäftsmodellen der Airlines mittlerweile fließend, so dass es schwierig ist, überhaupt noch zwischen Low-Cost- und anderen zu unterscheiden. Der Geschäftsmann kann beispielsweise in Barcelona genauso gut erfolgreiche Geschäftsabschlüsse machen wie der Tourist einen schönen Urlaub. „Früher machte die Unterscheidung vielleicht einmal Sinn. Heute längst nicht mehr. Low-Coster haben einen hohen Standard. Sie fliegen junge Maschinen und stehen heute auch bei Themen wie Sicherheit und Zuverlässigkeit in nichts mehr nach. Um verstärkt auch für Geschäftsreisende attraktiv zu sein, fliegen Billigflieger mittlerweile auch größere, zentralere Flughäfen an. Und es gibt bereits spezielle Servicepakete für Business-Kunden, über Treueprogramme wird bereits nachgedacht“, so Honerla. „Die klassischen Fluggesellschaften stellen sich hingegen ihrerseits um, bilden Billigflug-Ableger, Hin- und Rückflüge sind heute bei allen einzeln buchbar oder verschiedene Konfigurationen werden für ein und denselben Flug angeboten.“

Branchenexperten weisen längst auf diese Entwicklungen im Luftverkehr hin und sprechen von einer Billigflug-Revolution, die das Fliegen demokratisiert hat. Auf Europa-Strecken sei das Geschäftsmodell alter Schule schon lange tot. Bei Langstrecken stellt sich die Situation heute noch etwas anders da. Grund hierfür sind hohe Fixkosten wie der Kerosinpreis, Überfluggebühren oder Flugzeug-Abschreibungen. Kurze Bodenzeiten sind durch die langen Flugzeiten von Kontinent zu Kontinent nicht einzuhalten. Also alles in allem Stellschrauben, an denen kaum gedreht werden kann. Versucht wird es aktuell von einigen Airlines mehr in der Hand der einstigen „Billigflieger“...



SINGAPORE GIRLS



PERFEKTES LÄCHELN, PERFEKTER SERVICE

✍ | Karl-Heinz Morawietz 📧 | Andreas Wiese, Singapore Airlines

Wenn wir hier von Singapore Girls sprechen, ist dies keineswegs abwertend gemeint. Ganz im Gegenteil, denn die Flugbegleiterinnen von Singapore Airlines in ihren farbenfrohen Uniformen sind zentrale Figuren die das Image der Airline prägen. Und sie haben längst weltweiten Kultstatus. Sie sind das Aushängeschild einer Fluglinie, die Qualität und perfekten Service verspricht. Die lächelnden Damen in ihren bunten Sarongs sind Teil einer ausgeklügelten Marketingstrategie und verkörpern die traditionelle asiatische Gastfreundschaft. Es sind übrigens „echte“ Singapore Girls und keine professionellen Models, die in den Werbekampagnen versuchen neue Kunden in die Flugzeuge der Airline aus dem Stadtstaat zu locken. Mit Erfolg: Knapp 19 Millionen Passagiere beförderte Singapore Airlines im Geschäftsjahr 2014/15 mit einer vergleichsweise kleinen Flotte von 105 Flugzeugen.

1972 wurde Singapore Airlines als eigenständige Fluglinie gegründet. Vorher gab es mit der MSA – Malaysia Singapore Airlines – eine gemeinsame Airline mit dem Nachbarstaat. Die Singapore Girls waren von Anfang an dabei. In mehr als 40 Jahren sind sie zu einer Ikone in der Luftfahrtbranche avanciert. Bei anderen Airlines tragen die Flugbegleiter Uniformen, bei Singapore Airlines ist es der „Sarong Kebaya“, ein hauteng sitzendes Kostümkleid mit einem eleganten Schlitz. Das Design dieser Dienstkleidung ist ebenfalls mehr als 40 Jahre alt und wurde bis heute nicht verändert. Entworfen hat es der Pariser Modeschöpfer Pierre Balmain.

Die unterschiedliche Farbgebung der Kostüme ist dabei kein modischer Schnick-Schnack, sondern der Code für eine strenge Hierarchie in der Kabine: Blau tragen die „normalen“ Stewardessen, Grün ist der „Leading Stewardess“

vorbehalten, Rot für die „Chief Stewardess“ und Bordeauxrot für den „Inflight Supervisor“, die höchste Stufe in der Karriere eines Singapore Girls.

Mehr als 80 Prozent aller Singapore Girls stammen tatsächlich aus Singapur oder Malaysia. Die übrigen Damen kommen aus Ländern wie China, Indien, Indonesien, Japan und Korea. Europäische Flugbegleiterinnen werden Sie an Bord einer Singapore Airlines nicht entdecken. Blonde und rothaarige Damen auch nicht. Die Airline achtet streng auf ihr Markenzeichen und stellt nur Asiatinnen für den Dienst in der Kabine ein. Im Zeichen der Gleichberechtigung dürfen auch Männer an Bord arbeiten. Ganz klassisch im Anzug mit Krawatte. Der Farbcode von den Sarongs spiegelt sich bei den Herren im Krawattenmuster wider. Beruhigend zu wissen: Die Mehrzahl der Flugbegleiter bei Singapore Airlines ist immer noch weiblich.

Es ist gar nicht so einfach ein Singapore Girl zu werden. Das Auswahlverfahren ist streng und das Training gehört zu den längsten in der Branche. 8.000 Bewerber versuchen trotzdem jedes Jahr, diesen Traumjob zu ergattern. Wer es



geschafft hat, auf den warten strenge Vorschriften beim Styling. Das Make-up eines Singapore Girls ist auf die jeweilige Farbe des Sarongs abgestimmt. Bei den Farben des Lippenstifts und des Nagellacks wird zusätzlich noch der Hauttyp berücksichtigt. Jedes Singapore Girl erhält eine persönliche Farbkarte. Schminken und Frisieren dauern zwischen ein und zwei Stunden, je nach Erfahrung der Damen. Dabei wird nichts dem Zufall überlassen, selbst die Haarlänge ist geregelt. Alles was schulterlang oder länger ist, muss zu einem Dutt geformt werden. Strikt nach Vorgabe: Drei Knoten sind erlaubt. Kurzhaarfrisuren, Punk- oder Afrolook sind tabu.

Von all diesen Richtlinien, Standards und Vorgaben wissen die meisten Passagiere nichts. Als Gast an Bord werden Sie nur die freundliche, zuvorkommende und warmerzige Art der Singapore Girls wahrnehmen, die eher zu schweben als zu laufen scheinen. Diese perfekte Inszenierung können Sie ab Juli auch von Düsseldorf aus erleben. Dann startet dreimal pro Woche der neue Nonstop-Flug vom Rhein nach Singapur.

SINGAPORE A350

✍ | Karl-Heinz Morawietz 📧 | Singapore Airlines

DREIFACHE PREMIERE

Wenn am 22. Juli 2016 der erste Airbus A350 aus Singapur am Düsseldorfer Airport landet, dann sind das gleich drei Premieren: Eine neue Airline, ein neues Flugziel und ein neuer Flugzeugtyp im Linienverkehr. Singapore Airlines hat 67 Maschinen des Typs A350-900 fest bestellt, seit Januar werden die Langstreckenjets ausgeliefert, Düsseldorf ist eine der ersten Destinationen, zu der der Flieger eingesetzt wird. Wir haben ein paar Zahlen und Fakten zur neuen Verbindung und dem modernen Interkontinentaler zusammengestellt.

253

Passagiere finden in drei Klassen im A350 der Singapore Airlines Platz.

240

Millionen US-Dollar kostet ein A350 laut offizieller Airbus-Preisliste.

11 5,3

A350 werden im Jahr 2016 an Singapore Airlines ausgeliefert.

Millionen Menschen leben im Stadtstaat Singapur.

10.380

Kilometer Luftlinie beträgt die Entfernung zwischen Düsseldorf und Singapur.

787

feste Bestellungen liegen bei Airbus für den A350 vor. Stand November 2015

12

Millionen Touristen kamen im letzten Jahr nach Singapur. Die Destination zählt zu den zehn meistbesuchten Städten der Welt.

14.350

Kilometer weit kann der A350 nonstop fliegen.

18,7

Millionen Passagiere sind 2014 mit Singapore Airlines geflogen.

Haben Sie Lust mit einem der modernsten Flugzeuge der Welt in eine der aufregendsten Metropolen der Welt zu fliegen? Mit einer der besten Airlines der Welt? Dann schnell mitmachen, denn wir verlosen

zwei Tickets mit Singapore Airlines nach Singapur

Unsere Frage: An welchem Datum startet der erste Nonstopflug von Düsseldorf aus?

Senden Sie Ihre Antwort bitte per Mail mit Ihrem vollständigen Namen, Postleitzahl und Wohnort an gewinnspiel_dusmomente@dus.com

Viel Glück!



TEILNAHMEBEDINGUNGEN
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 10. April 2016. Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH, einer ihrer Tochtergesellschaften sowie Mitarbeiter von Singapore Airlines sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Der Gewinner wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH benachrichtigt.

AIR BERLIN GOES WEST

📷 | Fotolia, privat



MEHR AMERIKA

Mit Air Berlin die Welt entdecken. Zum Start der Sommersaison legt Düsseldorf's größter Carrier gleich vier neue Langstreckenziele auf: Boston, Dallas, Havanna und San Francisco. Wem zu den nord- und mittelamerikanischen Metropolen nur die Golden Gate Bridge, J.R. Ewing, dicke Zigarren oder Tea Party einfallen, der sollte sich schleunigst einen Reiseführer kaufen, um festzustellen, dass die neuen – non-stop angefliegenen – Air Berlin-Destinationen weitaus mehr zu bieten haben. Wir ergänzen hier die Reiseführer um ganz persönliche Insider-Tipps unserer Air Berlin-Experten.

Der USA-Flugplan von Air Berlin ab Düsseldorf kann sich im nächsten Sommer sehen lassen. Insgesamt fliegt die Airline sieben Destinationen an. Neben den neuen Zielen sind dies Fort Myers, Los Angeles, Miami und New York.

BOSTON



Christiana Hensel

Wer Bekannte dort hat, wo andere Urlaub machen, ist im Vorteil. Da mein Freund aus Boston kommt und ich inzwischen auch einige Male dort war, fallen meine Tipps sicherlich ein wenig anders aus, als sie die meisten Besucher in den Reiseführern nachlesen können. Boston ist für mich vor allem ein super Ausgangspunkt jeglicher Art von Trips im ganzen Neuengland. Be-

sichtigen Sie die Log Cabins in Maine, einfache aus Holzstämmen gebaute Hütten, einem Blockhaus sehr ähnlich. Log Cabins wurden vor allem während der Erschließung des nordamerikanischen Kontinents durch europäische Siedler als erste Behausung gebaut, da sie schnell zu errichten waren. Der Begriff ist in Nordamerika deshalb auch symbolisch mit Begriffen wie Ursprünglichkeit und Wagemut verknüpft. Ich liebe auch New Hampshire, Vermont mit seinen Bergen und vor allem das tolle Essen, bei dem der Fokus auf eigenem Anbau liegt. Käse, Bier und Ahornsirup sind typischen Spezialitäten. Gerne zieht es mich auch an die Strände von Cape Cod, nach Rhode Island oder zu den Inseln Martha's Vineyard, Nantucket oder Plymouth Rock, wo 1620 die so genannten Pilgerväter aus England kommend mit ihrem Segelschiff landeten.

UNTERWEGS AUF DEM FREEDOM TRAIL

Wer Boston erkundet, sollte mit dem Freedom Trail beginnen. Ein auf dem Bürgersteig entlangführender, roter Strich von vier Kilometern Länge verbindet siebzehn historische Sehenswürdigkeiten. Er führt vorbei an den Stätten der US-amerikanischen Unabhängigkeitsbewegung, beginnt am Boston Common im Stadtzentrum, dann geht's durch die Innenstadt, über den Charles River im Norden nach Charlestown und endet dort am Bunker Hill Monument. Die bequem zu Fuß zurückzulegende Strecke ist eine beliebte Touristenattraktion und erlaubt einen schnellen Überblick über das historische Boston. Eine Station ist unter anderem das Old State House, von dessen Balkon John Adams 1776 die Unabhängigkeitserklärung verkündete.

Tolle Lobster Rolls gibt es im Restaurant „75 on Liberty Wharf“ im Hafen von Boston. Superblick über die Hafenebene, bei schönem Wetter unbedingt einen Platz auf der Außenterrasse einnehmen.

Craft Beer ist ein großes Thema in Boston. Hier gibt es viele Brauereien, die die alte Brautradition pflegen. Der Begriff „Craft Brewer“ bzw. „Craft“ Beer stammt aus USA und bedeutet übersetzt „Brauhandwerk“ oder „handwerklich gebrautes Bier“. Damit ist ein geschmacklich anderes Bier gemeint als die US-Standardbiere. Es sollte aus einer konzernunabhängigen Kleinbrauerei stammen. Während der Prohibition entstanden zehntausende von US-Heimbrauereien, die die Kunst des Bierbrauens im Geheimen weiterpfligten. Hier fallen mir die Harpoon Brewery, die Sam Adams Brewery und die eher kleinere Nightshift Brewery ein.

Ausgehen in Cambridge: Im Vorort von Boston, der nach der englischen Universitätsstadt benannt wurde, finden sich viele Restaurants mit Livemusik. Ich empfehle z.B. The Sinclair, das Great Scott oder das Middle East auf der Mass Avenue.

Christiana Hensel
Referent Training & Documentation
Airport Support Services



DALLAS



Felix Eggert

Dallas? Hat da nicht der Filmbösewicht J.R. Ewing sein Unwesen getrieben? Stimmt. Insgesamt wurden 357 Folgen und drei Filme über die familiären Verwicklungen der Ewings um Geld, Macht und Öl ausgestrahlt. Zeitweise war „Dallas“ ein Straßenfeger. Die Serie hat aber maßgeblich dazu beigetragen die drittgrößte Stadt Texas und neungrößte Stadt der Vereinigten Staaten

auch in deutschen Wohnstuben bekannt zu machen. Auch wenn es eigentlich mehr Southfork Ranch am Rande von Dallas war, der filmische Stammsitz der fiktiven Öldynastie, die unser Bild von Dallas prägte. J.R. Ewing ist Filmgeschichte. Ebenso wie die Ära des amerikanischen Präsidenten George W. Bush.

AUSFLUG IN DIE VERGANGENHEIT

Mein Highlight in Dallas? Einmal am Schreibtisch des ehemaligen Chefs vom Weißen Haus sitzen: im exakten Nachbau des Oval Office im George W. Bush Presidential Center. Das Center ist Teil der George W. Bush Stiftung und beinhaltet unter anderem die Präsidentenbibliothek des 43. Präsidenten der Vereinigten Staaten. Hier werden Artefakte und Hintergründe zu acht Jahren Bush-Präsidentschaft ausgestellt und erklärt. Das Museum möchte Entscheidungen und Wege des Präsidenten auch im historischen Kontext nachvollziehbar machen. Auch Einblicke in das Leben der First Family und das Leben im Weißen Haus werden gewährt. Die Library wurde erst vor einigen Jahren neu eröffnet. Bush selbst wohnt heute auf einer Ranch in der Nähe des Centers.

Mein zweiter heißer Tipp ist ebenfalls eine Zeitreise, die uns an den 22. November 1963 zurückversetzt, den Tag, an dem auf Präsident John F. Kennedy ein Attentat verübt wurde. Wer sich auf die Spuren des Attentats begeben möchte, geht ins 6th Floor Museum auf der Dealey Plaza, von wo aus JFK damals erschossen wurde. Der Dealey Plaza sieht noch genauso aus wie im Jahr 1963. Damals befand sich US-Präsident John F. Kennedy unterwegs vom Flughafen in die Innenstadt an der Dealey Plaza. Offiziellen Angaben zufolge wurde der tödliche Schuss aus dem Texas School Book Depository durch Lee Harvey Oswald abgegeben. Mehrere Zeugen meinten, von einem als Grassy Knoll bekannt gewordenen Hügel im Nordwesten der Plaza ebenfalls Schüsse gehört zu haben. Interessant sind die vielen Verschwörungstheorien, die auch heute noch jeden Stein auf dem Platz umdrehen. Mein Tipp: Um das Warten in der Schlange zu sparen, Tickets online auf www.jfk.org kaufen.

Wer Fleisch mag, für den habe ich noch einen Dinner-Tipp: original texanische Steaks gibt es im Y.O. Ranch Steakhouse. Dort gibt es die besten Steaks, die ich je gegessen habe. Alle Steaks, die vor Ort serviert werden, kommen von der Y.O. Ranch im südlichen Texas. Auch das Ambiente passt zum texanischen Flair. Rustikal und mit Bullhörnern an den Wänden.

Felix Eggert
Manager Political Affairs



HAVANNA



Andreas Leicher

Villa San Cristobal de La Habana. Wie bitte? Diese fünf Worte sind der offizielle Name Havannas. Alte Weltenbummler sagen auch gerne das „Paris der Antillen“. Antillen ist die Inselgruppe, zu der Kuba gehört. Karibik in feinsten Reinkultur. In den 30 Jahren berufsmäßiger Fliegerei bei LTU und Air Berlin sind mir nur eine handvoll Städte geläufig, die ich als solche mit

Flair bezeichnen würde. Eine davon ist Havanna und bitte glauben Sie nicht, dass diese Stadt mit den üblichen, touristischen Maßstäben zu fassen ist. Murmeln Sie doch einfach mal den offiziellen Namen der Stadt, das klingt doch wie Musik. Auf Musik komme ich später noch einmal zurück. Von Havanna versuche ich Ihnen jetzt etwas zu vermitteln.

VIVA LA REVOLUCION!

Der Revolution sei Dank! Die Revolution hat doch... ja hat sie, aber was nach der deutschen Norm vielleicht als gemellig bezeichnet würde, ist nichts anderes als glanzvolle Patina, und haben Sie schon einmal eine Zwei-Millionen-Stadt ganz in Patina gekleidet erlebt? Diesen Glanz sieht man an jedem Gebäude, an jeder Straßenecke, in jeder Bar und in jedem Gesicht eines Kubaners. Die zahnlose, Zigarren rauchende Oma auf einem Stühchen vor ihrem Haus repräsentiert das zur Genüge. Jetzt geben wir noch einen Schuss Musik dazu, der aus den Fluren und geöffneten Haustüren allzeit hervor klingt und fertig ist eine wunderbare Atmosphäre. Gut möglich, dass man durch die Straßen schlendert und aufgefordert wird zu einem Tänzchen, vorzugsweise Merengue, was westliche Hüften meist überstrapaziert. Gibt man sich als offener Tourist zu erkennen, dann stößt man auf Kubaner, die lachend die misslungene Tanzeinlage mit einem angebotenen Gläschen Rum wieder gut machen wollen. Musik, Zigarren, Rum und Tanz. Ich habe schon schlechtere Mischungen erlebt.

Die Geschichte der Stadt wird in vielen Büchern beschrieben und wer es mit der Politik nicht sein lassen kann, dem sei gesagt, dass das Zuhause von Fidel Castro und Che Guevara nur hier in Havanna sein kann. Woanders hätte wohl kaum eine Revolution so funktionieren können, die zwei Jungs hätten gar keine Lust auf Revolution gehabt, wenn da nicht eben diese Stadt gewesen wäre.

Touristen sind schon ein eigenartiges Völkchen, manch einer lässt sich nur schwer einfangen von Lebenslust und Lebensstil. Ich garantiere Ihnen, es gibt ein paar „places to be“, wo man bestens beschleunigt das ganze Theater von und mit Havanna eingetrichtert bekommt. Das „Tropicana“ zum Beispiel, da fliegen die kubanischen Hüften. Der „Club Salseando Chevere“, olla hier wird getrunken und nicht Politik gemacht. Das süße „Shangri La“, na dann Mahlzeit bei kubanischer Küche. Kultur? Bitteschön, im „Gran Teatro de la Habana“, das älteste aktive Theater von ganz Lateinamerika (Karten ein paar Tage vorher bestellen!) und egal was auf dem Spielplan steht, rein gehen! Da ich es mit der archaischen Großwildjagderei nicht so habe und Hemingway nicht mein Favorit ist, sollte man das „La Bodeguita del Medio“ – da war der nämlich mal zu Gast – als Touristenfalle meiden. Zum Schluss, als Tipp für ein Wochenende in Havanna, besuchen Sie den „Playa del Este“, der Strand überhaupt, wo die lebenslustigen Kubaner uns zeigen wie Spaß geht. That's it und ich freue mich, wenn wir uns an Bord der Air Berlin wiedersehen zu einem Flug nach Havanna; ach nee, nach „Villa San Cristobal de La Habana“.

Flugkapitän Andreas Leicher



SAN FRANCISCO



Pascal Dujardin

Wie soll man sich auf das eine persönliche Highlight einer Stadt beschränken, in der es vor Sehenswürdigkeiten und spannenden Geschichten nur so wimmelt? Tut mir leid, ich kann's nicht. Deshalb beschreibe ich lieber meinen perfekten Tag in dieser City. Doch vorher möchte ich zwei Highlights erwähnen, die für mich so untrennbar mit San Francisco verbunden sind, wie der

Eiffelturm mit Paris, die Freiheitsstatue mit New York oder die Oper mit Sydney. An erster Stelle steht da seit nunmehr fast 80 Jahren die bedeutendste Attraktion der Stadt und auch gleichzeitig eines der Symbole der Vereinigten Staaten: die Golden Gate Bridge. Das weltweit bekannte Wahrzeichen sollte jeder einmal überqueren, der sich in dieser fantastischen Metropole aufhält. Mindestens genauso imagebildend für San Francisco ist der gleichnamige Song von Scott McKenzie, der eine ganze Generation prägte, zur Hymne der Hippie-Kultur und zum Millionenseller wurde. Wer eine Stadtrundfahrt gebucht hat, muss damit rechnen, dass die Reiseführer ihre Gäste im Bus dazu animiert, den Welthit zu intonieren. „Be sure to wear some flowers in your hair“ dringt es dann aus 40 Kehlen.

IMMER NOCH BLUMEN IM HAAR

Auf die Blumen im Haar verzichte ich auf meinem Weg durch den perfekten Tag in San Francisco, der mit einem ausgiebigen kalifornischen Frühstück beginnt, bei dem weder frische Früchte noch Avocado fehlen dürfen. Am liebsten in einem der typischen Diners wie zum Beispiel dem „Squat & Gobble“ an der Westportal Station. Von dort aus geht es in die Stadt bis zur Market Street, wo ich mir im Ferry Building ein Fahrrad leihe und eine Tour vorbei an der Fisherman's Wharf, über die Golden Gate Bridge nach Sausalito mache, wo die „Napa Valley Burger Company“ zu einem Burger-Mittagessen einlädt. Für Leute, die den Weg nicht mit dem Rad zurückfahren möchten, steht dort dann eine Fähre bereit, die einen zurück zum Ferry Building bringt. Diese fährt übrigens an Alcatraz vorbei. Einen Besuch auf der ehemaligen Gefängnisinsel sollte man aber etwa sechs Wochen vorher anmelden, da die Karten begrenzt sind.

Auch abends und nachts ist San Francisco eine sichere Stadt, in der ich mich sicher fühle und durchaus frei bewegen kann. China Town, das Castro Viertel und Haight Ashbury vermitteln einem den Gedanken vom friedlichen Zusammenleben und Toleranz in San Francisco. Ganz im Sinne von Scott McKenzie. Gut erkunden kann man die Stadt übrigens auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Straßenbahnlinien mit alten Trams sind perfekt verknüpft mit den Cable Cars, die an allen Sehenswürdigkeiten vorbeiführen.

Pascal Dujardin
Customer Care Desk



FLUGPLAN

BOSTON

Hinflug	AB 7472
Abflug	13:50 Uhr
Ankunft	15:30 Uhr
Verkehrstage	Di, Do, Sa, So

Rückflug	AB 7473
Abflug	17:50 Uhr
Ankunft	06:45 Uhr*
Verkehrstage	Di, Do, Sa, So

DALLAS/FORT WORTH

Hinflug	AB 7010
Abflug	09:15 Uhr
Ankunft	12:50 Uhr
Verkehrstage	Mo, Mi, Fr, So

Rückflug	AB 7011
Abflug	14:40 Uhr
Ankunft	07:05 Uhr*
Verkehrstage	Mo, Mi, Fr, So

HAVANNA

Hinflug	AB 7024
Abflug	09:15 Uhr
Ankunft	13:55 Uhr
Verkehrstage	Do, Sa

Rückflug	AB 7025
Abflug	15:55 Uhr
Ankunft	07:20 Uhr*
Verkehrstage	Do, Sa

SAN FRANCISCO

Hinflug	AB 7392
Abflug	13:20 Uhr
Ankunft	15:55 Uhr
Verkehrstage	Mo, Mi, Do, Fr, So

Rückflug	AB 7393
Abflug	17:55 Uhr
Ankunft	13:35 Uhr*
Verkehrstage	Mo, Mi, Do, Fr, So

* Ankunft am nächsten Tag

„FLIEGEN GEHÖRT DAZU“

DIE ERGEBNISSE DER FORSA-UMFRAGE 2015

Karl-Heinz Morawietz
Christian Krutzke

Der Flughafen wollte wissen, was die Menschen in der näheren Umgebung wirklich vom Airport halten. Das Berliner Meinungsforschungsinstitut Forsa führte nach 2012 zum zweiten Mal eine repräsentative Befragung durch. Die wichtigsten Aussagen lauten dabei: „Flugreisen gehören zum Leben dazu“ und „Mehrheit der Bürger fühlt sich vom Fluglärm nicht gestört.“ Die Bevölkerung ist sich über ihren persönlichen Nutzen, aber auch über die regionale Bedeutung eines internationalen Airports in ihrer Nachbarschaft durchaus bewusst und steht hinter „ihrem“ Flughafen.

Doch es gab auch kritische Bewertungen. „Wenn Attribute wie ‚Glaubwürdigkeit‘, ‚Fairness‘ oder ‚Kommunikation‘ dem Flughafen nicht ganz so oft zugerechnet werden wie andere Eigenschaften, entspricht das der allgemein zu beobachtenden Tendenz in der Bevölkerung, großen Organisationen weniger Vertrauen entgegenzubringen. Dazu trägt auch bei, dass über lautstarke Proteste von Interessensgruppen, die nicht die Meinung der Mehrheit vertreten, in den Medien unverhältnismäßig breit berichtet wird“, erklärte Prof. Manfred Güllner, Chef des Forsa-Instituts. Flughafen-Geschäftsführer Dr. Ludger Dohm erklärte dazu, dass der Airport weiterhin ein guter Nachbar sein möchte. „Es ist unser erklärtes Ziel, die Menschen über alle Entwicklungen im Zusammenhang mit unserem Flughafen und insbesondere mit der Kapazitätserweiterung zu informieren.“ Dazu möchten wir auch mit der Zeitung **DUSmomente** beitragen. Die wichtigsten und interessantesten Ergebnisse der Umfrage haben wir als Info-Grafiken aufbereitet. Mehr Infos dazu, welche Bedeutung der Flughafen für die Region hat, finden Sie unter dusfuerti-region.de.

DAS UNTERSUCHUNGSDESIGN

Im Erhebungszeitraum 31. August bis 30. September 2015 wurden insgesamt 2.905 Bürger ab 18 Jahren telefonisch von Mitarbeitern des Meinungsforschungsinstituts befragt. Die Definition des Erhebungsgebietes orientiert sich dabei an den in der Lärmkommission vertretenen Kommunen. In den flughafennahen Städten Düsseldorf, Meerbusch und Ratingen wurden jeweils mindestens 300 Personen befragt, in Duisburg, Essen, Heiligenhaus, Kaarst, Krefeld, Moers, Mülheim a.d.R., Neuss, Tönisvorst und Willich jeweils mindestens 200 Personen. Die Gesamtergebnisse der Untersuchung sind als repräsentativ einzustufen. Die Stichprobengröße wurde bewusst so gewählt, dass auch auf Städtebasis repräsentative und aussagekräftige Ergebnisse ausgewiesen werden können. Dabei ist allerdings eine höhere statistische Schwankungsbreite zu berücksichtigen als bei den für die Gesamtregion dargestellten Ergebnissen.



Wie wichtig der Düsseldorfer Airport für Reisende, Familien, Unternehmen und Beschäftigte ist, können Sie sich in einem kurzen Film unter dusmomente.com anschauen.

STÖRUNGEN DURCH LÄRM IM ALLTAG



VERTRAUTHEIT MIT DEM FLUGHAFEN

Nahezu allen Menschen in der Region ist der Flughafen ein Begriff und fast jeder war auch schon mal am Airport: Als Fluggast, als Abholer oder Bringer, für eine Besichtigung oder zum Besuch eines Events.

WIE WICHTIG IST DER FLUGHAFEN FÜR SIE PERSÖNLICH



FLIEGEN GEHÖRT DAZU...

Forsa hat die Befragten mit Aussagen zum Thema Fliegen konfrontiert. Für 60 Prozent der Menschen ist Fliegen heute noch immer etwas Besonderes.



...FLUGLÄRM AUCH

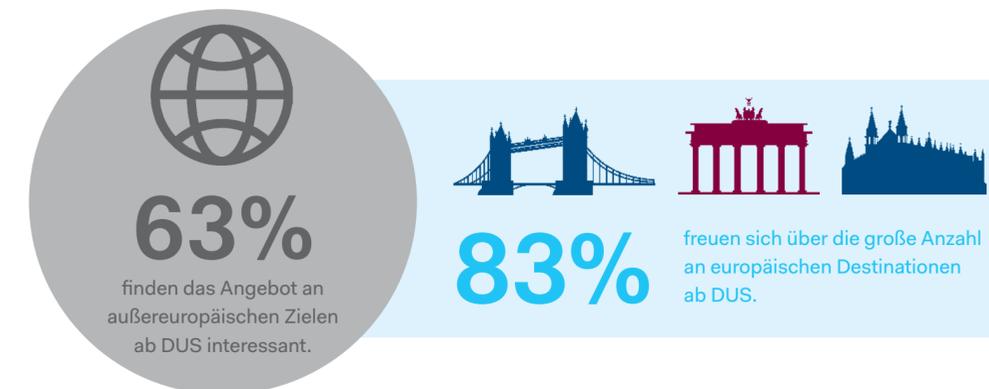


EINSCHÄTZUNG DER BEDEUTUNG DES FLUGHAFENS FÜR DIE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN DER REGION

Die Karte zeigt das Gebiet, in dem die Menschen von Forsa befragt wurden. 92 Prozent der Befragten über alle Städte hinweg bescheinigten dem Airport eine sehr große Bedeutung. Die Werte für die Zustimmung in den einzelnen Orten sind in der Grafik zu sehen.

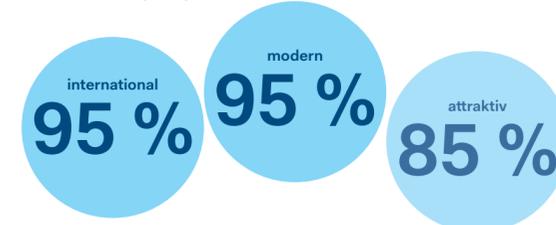
WICHTIGKEIT DER SERVICES

Was ist den Menschen im näheren Einzugsgebiet am Flughafen Düsseldorf wichtig. Welche Angebote und Leistungen werden besonders geschätzt.



DAS IMAGE DES FLUGHAFENS

Wir wollten wissen, welche Attribute und Aussagen auf den Düsseldorfer Airport zutreffen. Nach der Bedeutung als Wirtschaftsfaktor wurden folgende Eigenschaften am häufigsten genannt:



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.

BESONDERS KURZE STRECKEN SOLLTEN VOM FLUGHAFEN VERBOTEN WERDEN

Vielfach wird gefordert, dass der Flughafen Düsseldorf besonders kurze Strecken wie zum Beispiel nach Frankfurt oder Amsterdam aus Umweltgesichtspunkten zu Gunsten der Bahn verbieten solle. Allerdings darf ein Flughafenbetreiber wie die Flughafen Düsseldorf GmbH hier nicht regulatorisch eingreifen, indem sie keine Slots für solche Kurzstreckenverbindungen anbietet. An deutschen Flughäfen, deren Nachfrage nach Slots höher ist als das Angebot, werden die Zeitfenster für Starts und Landungen ausschließlich vom Flughafenkoordinator (www.fhkd.org) vergeben. In Deutschland gibt es sechs solcher koordinierter Airports. Düsseldorf ist einer davon. Die Regeln für die Vergabe der Slots sind dabei international einheitlich in einer EU-Verordnung sowie durch die Internationale Luftverkehrs-Vereinigung IATA verbindlich geregelt. Demnach kann eine Airline einen ihr zugeteilten Lande- oder Start-Slot nutzen, wie sie es möchte. Sie kann also mit ein und demselben Slot entweder nach New York oder nach Frankfurt fliegen. Dennoch ist festzustellen, dass die Zahl der besonders kurzen Verbindungen am Flughafen Düsseldorf seit Jahren rückläufig ist.

WARUM WIRD DER FLUGHAFEN NICHT EINFACH VERLEGT, ZUM BEISPIEL INS BRAUNKOHLEREVIER?

Abgesehen davon, dass es in Deutschland einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten in Anspruch nehmen würde, um einen neuen Flughafen zu planen und zu bauen, spricht ein zentraler Punkt gegen eine solche Forderung: Die Fragestellungen um Belastungen und Anwohnerschutz würden lediglich an einen anderen Platz verlegt. Im dichtbesiedelten Nordrhein-Westfalen ist es schlichtweg nicht möglich, einen zentrumsnahen Flughafen zu bauen, der Ab- und Anflugrouten über unbewohnten Gebieten nutzt. Somit würde auch der Neubau eines Flughafens an anderer Stelle nicht ohne die Belastung neuer Betroffener einhergehen. Darüber hinaus wäre er auf Grund seiner relativen Randlage für nahezu alle Fluggäste und Mitarbeiter mit erheblichen Zeitaufwänden und Anfahrtswegen und somit mit einer erhöhten Belastung für die Umwelt verbunden. Die Landesregierung hat dem Flughafen Düsseldorf auf Grund seiner geografischen Lage eine herausragende Funktion im Flughafensystem des Landes NRW zugewiesen. Nicht nur Privatreisende, sondern auch Geschäftsleute schätzen den kurzen Weg zum Flughafen. Gerade bei Standortentscheidungen von internationalen Firmen ist die Nähe zu einem internationalen Verkehrsflughafen von großer Bedeutung. Deshalb werben die Städte und Kommunen mit dieser Nähe zum Flughafen. Internationale Geschäftskunden, die in unsere Region reisen – dies zeigen Erhebungen – schätzen darüber hinaus die kurzen Wege etwa nach Düsseldorf, Essen, Krefeld oder Duisburg.

AUF SCHATZSUCHE

KLAUS MÜLLER ÖFFNET SEINE HISTORISCHE SAMMLUNG

✍ | Janine Franke 📷 | Andreas Wiese

Kreise. Jede Menge Kreise. Große. Kleine. Und klitzekleine. Verbunden durch Pfeile, schwarze und grüne. Und Zahlen, jede Menge Zahlen. Was auf den ersten Blick aussieht, wie das Schaubild eines Mathematikprofessors oder vielleicht doch wie eine interstellare Konstellation, entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als Flugplan. Von 1939. Genauer gesagt ist es der Sommerflugplan der Deutschen Lufthansa. Gültig vom 16. April bis 7. Oktober 1939. Der Faltplan ist eines von vielen Flughafenschätzchen, die Klaus Müller, der dienstälteste Mitarbeiter der Registratur des Düsseldorfer Airports, im Archiv der neuen Flughafenzentrale hegt und pflegt – und vor allen Dingen „konserviert“.

Mit weißen Handschuhen bekleidet tritt Müller zwischen den Regalreihen hervor. Vorsichtig, ja behutsam faltet er den Flugplan auseinander und legt ihn ab. Man merkt sofort: Die Dokumente, Pläne, Zeitungen, Flyer und Fotos, die er hier aufbewahrt, liegen dem 57-Jährigen am Herzen. Vor allem die, die sich um die reine Flughafengeschichte drehen und eigentlich gar nicht Teil des offiziellen Archivs sind. „Ich liebe das“, sagt er und lässt den Blick über „seine“ Historiensammlung schweifen. „Mit den Unterlagen hier kann man sich monatelang beschäftigen und dadurch ganze Geschichten und Fälle rekonstruieren. Wie ein Detektiv.“ Da gibt es zum Beispiel den „Fall“ eines Piloten, der 1936 am Düsseldorfer Flughafen landete, das dafür anfallende Entgelt aber bis heute nicht bezahlte. Kein Wunder: Wie Müller beim Durchstöbern alter Zeitungsberichte herausfand, kam der Pilot nur drei Tage nach dem Stopp am Rhein bei einem Unglück ums Leben.

Doch zurück zum Flugplan. Wer sich darüber beugt, dem steigt direkt dieser leicht modrige Geruch von altem Papier in die Nase. Es überrascht nicht, dass er leicht vergilbt ist. Davon abgesehen aber ist das gute Stück noch gut in Schuss. Das ungeschulte Auge muss sich erst einmal an die ungewohnte Darstellungsart mit den Kreisen und Pfeilen gewöhnen. Und dann fängt man an zu schmunzeln. Mal eben schnell von Düsseldorf nach Essen fliegen. Fliegen? Kein Problem – zumindest 1939. Abflug werktags zum Beispiel immer um 11:35 Uhr. Landung in Essen/Mühlheim gerade einmal zehn Minuten später, um 11:45 Uhr. Preis damals: zehn Reichsmark. Heute nimmt man für diese Strecke das Auto. Oder die Bahn. Wer sportlich ist, greift schon mal zum Fahrrad. Vom Ruhrgebiet aus konnten Passagiere damals dann direkt weiterfliegen – nach Berlin zum Beispiel, Borkum oder Bremen.

Neben Essen flog die Lufthansa im Sommer kurz vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges auch Dortmund, Köln und Brüssel von der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt aus an. Heute bedient die größte deutsche Airline keines dieser vier Ziele mehr von Düsseldorf aus – stattdessen fliegt sie gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften Eurowings und Germanwings im Winterflugplan 2015/2016 vom Rhein aus 47 Destinationen zwischen Frankfurt (Flugdauer 55 Minuten) und New York-Newark (510 Flugminuten entfernt) an.

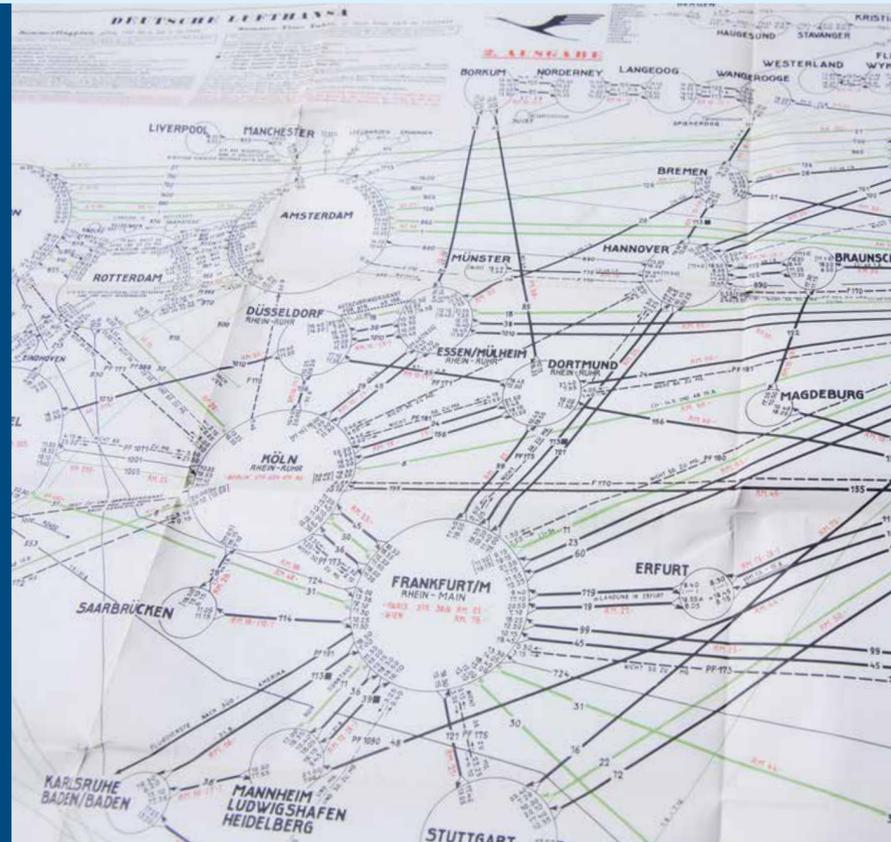
Ein weiteres Stück Zeitgeschichte liegt direkt neben dem Faltplan mit dem orangefarbenen Cover, das „20 Prozent Rückflugermässigung bei gleichzeitiger Lösung des Hin- und Rückfluges“ verspricht: Es sind die „Satzungen der Düsseldorfer Flugbetriebsgesellschaft m.B.H. zu

Düsseldorf 1933“. Da ist von der „Dauer der Gesellschaft“, von „Stammkapital“ und der „Verfügung über Geschäftsanteile“ die Rede. Wer die acht stark vergilbten Seiten genauer unter die Lupe nimmt, findet Anmerkungen mit Bleistift, wichtige Passagen, auf die mit blauen oder roten Strichen aufmerksam gemacht wird, sowie weitere Textstellen, die (mit einem korrigierten Passus) überklebt wurden. Eines der ältesten Stücke in Müllers „Fundgrube“ – es kommt übrigens auch schon einmal vor, dass Ämter oder Privatpersonen anfragen, ob sie zu Recherchezwecken vorbeikommen dürfen – ist ein Zeitungsartikel vom 16. März 1929 mit dem Titel „Luftschiff oder Flugzeug“.

Wie Müller zu seinen „Schätzen“ kommt? „Das eine oder andere hat der Airport selbst archiviert“, weiß der gebürtige Düsseldorfer. „Manchmal kommen aber auch Kollegen mit einem interessanten Fundstück zu mir, das ihnen beim Durchforsten alter Unterlagen in die Hände gefallen ist.“ Immer wieder melden sich zum Beispiel auch Flughafenwohner, die beim Ausmisten des Dachbodens oder in einem Karton im Keller alte Zeitungsausschnitte, Fotos oder Dokumente gefunden haben – wie zum Beispiel den Sommerflugplan der Lufthansa oder die historische Flughafensatzung. „Glücklicherweise, denn genau davon lebt mein Archiv“, lacht Müllers Sammlerherz.

IN GUTE HÄNDE ABZUGEBEN

Ihnen ist kürzlich zuhause ein älteres Flughafenfoto aufgefallen, vielleicht sogar noch in schwarz-weiß? Eine alte Flughafenzzeitung, ein „historisches“ Plakat, ein vergilbtes Dokument? Nicht wegwerfen! Lieber direkt Klaus Müller anrufen – immer werktags während der Bürozeiten: 0211/421 2572.



Klaus Müller beherbergt in seinem Archiv Schätze aus der langen Flughafen-geschichte. Zum Beispiel den den Lufthansa-Flugplan von 1939. Und der enthält einige Passagen, die uns heute zum Schmunzeln bringen:

„Die Fluggäste werden gebeten, spätestens 10 Minuten – bei Auslandsflügen 15 Minuten – vor der Abflugzeit am Abfertigungsschalter zu erscheinen.“

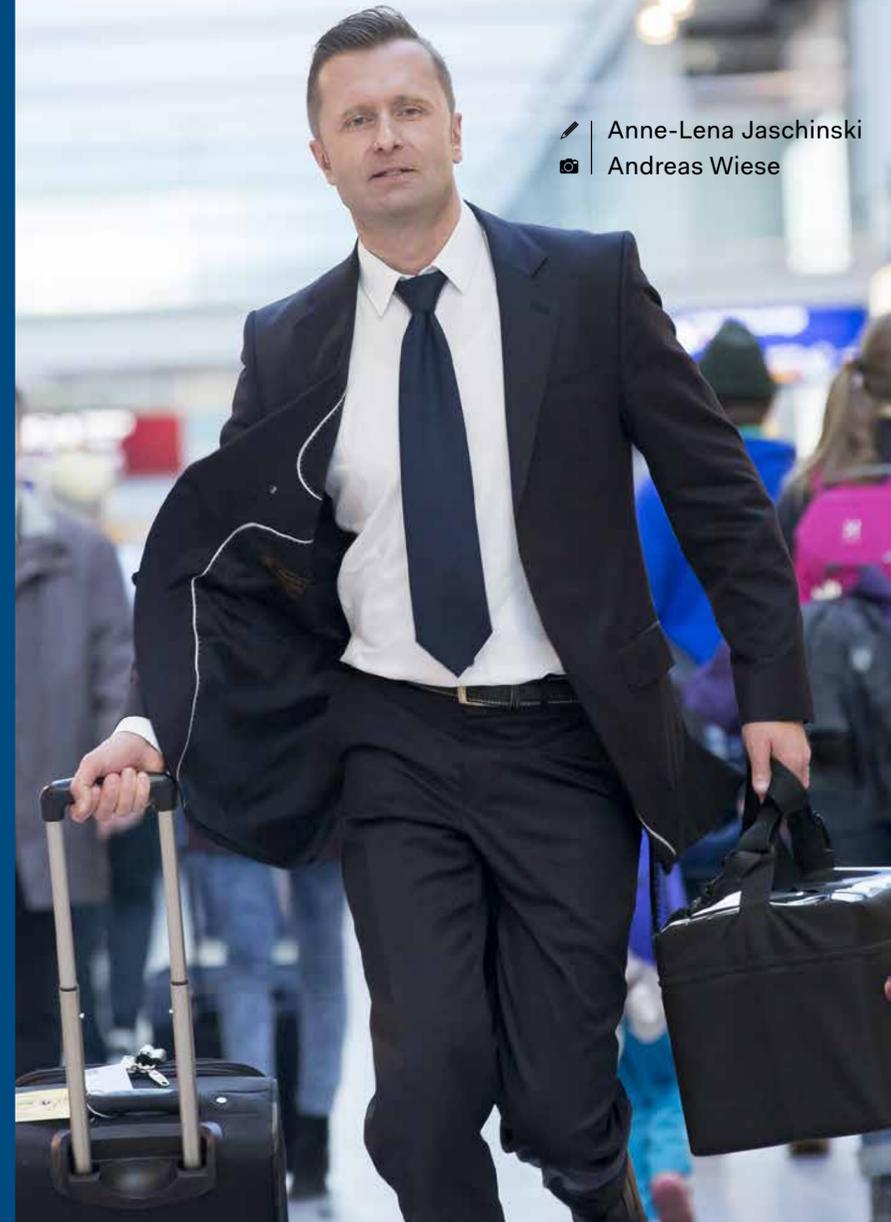
„Zur Beseitigung etwaiger Ohrenbeschwerden bei plötzlichem Höhenwechsel empfiehlt es sich, mehrmals kräftig zu schlucken.“

„Privattelegramme können bei Flügen über eine Reihe von Ländern von Bord aus abgesandt und an Bord empfangen werden. Nähere Auskünfte erteilt der Bordfunke.“

DIE ZEIT LÄUFT

GEORG LANGER IST LEBENSRETTER

✍ | Anne-Lena Jaschinski
📷 | Andreas Wiese



Im Laufschrift eilt Georg Langer durch den Flugsteig. Mit festem Griff umklammert seine Hand den Henkel einer quadratischen Box. In ihrem Innern verbirgt sich, weich gebettet und umgeben von Kühlakkus, ein Beutel mit rötlich-gelber Flüssigkeit. Ein Menschenleben. Irgendwo wartet ein todkranker Patient auf diese wenigen Milliliter. Was hier unter größter Vorsicht und enormem Zeitdruck transportiert wird, sind menschliche Stammzellen. Sie sind möglicherweise die letzte Rettung für einen Blutkrebs-Patienten. Die Aufgabe von Georg Langer ist es, sie pünktlich und sicher auszuliefern. Weltweit.

Fragt man Langer nach seinem Beruf, könnte er ohne zu dick aufzutragen antworten: „Ich bin Lebensretter“. Er aber sagt schlicht: „Ich bin medizinischer Kurier“. Im Auftrag der CMT Cellex Medical Transports GmbH ist der Düsseldorfer seit April vergangenen Jahres rund um den Globus geflogen. Indien, Chile, Australien, Argentinien... Die Seiten seines Reisepasses sind gut gefüllt. Wegen der vielen Langstreckenverbindungen ist Langer auch häufiger Gast am Düsseldorfer Airport.

„Die Wahrscheinlichkeit, einen geeigneten Spender mit demselben Erbgut zu finden, ist wie ein Sechser im Lotto“, weiß Langer. Und trotzdem hat die DKMS Deutsche Knochenmarkspenderdatei bereits über 53.000 Stammzellentransplantationen ermöglicht. Ist ein genetischer Zwilling eines Blutkrebs-Patienten gefunden, geht alles ganz schnell. Die Spende wird organisiert, der Patient vorbereitet und ein Kurier beauftragt. Georg Langer wird von den Kurierunternehmen mal mehr, mal weniger kurzfristig benachrichtigt, dass ein Transport ansteht. „Mein Handgepäck steht immer gepackt griffbereit“, sagt der 42-Jährige. So musste er schon mal spontan die Geburtstagsparty eines Freundes verlassen, um den Auftrag eines erkrankten Kollegen zu übernehmen.

Langer reist grundsätzlich nur mit Handgepäck. Jede Minute zählt. In Köln holt er im Büro der CMT die spezielle Transportbox ab und wird detailliert gebrieft. Wo müssen die gesunden Stammzellen abgeholt, wohin gebracht werden und wie sieht der Reiseverlauf aus? Langer selbst legt das „Produkt“, wie er sagt, in die Kühlbox. Ab jetzt arbeitet er gegen die Zeit. Innerhalb von 48 Stunden müssen die Stammzellen beim Patienten sein. Langers Reisen sind deshalb doppelt abgesichert, die CMT organisiert immer zwei komplette Reiseoptionen, um gegen eventuelle Verzögerungen gewappnet zu sein. Der ständige Blick auf die Uhr gehört für ihn zum Arbeitsalltag.

Den gesamten Reiseverlauf muss Langer dokumentieren und per SMS Codes an das Kurierunternehmen senden, das so stets weiß, wo er ist und ob alles nach Plan läuft. Bei der Übergabe der Stammzellen, beim Boarding am Flughafen, am Zielort. Nicht immer läuft alles reibungslos: Für die Transportbox gelten Sondergenehmigungen. So dürfen die Stammzellen etwa beim Sicherheitscheck nicht geröntgt werden, weil die Strahlen die Zellen schädigen würden. „Das sorgt manchmal für skeptische Blicke, aber dann helfen die offiziellen Schreiben der CMT für die Airlines. Außerdem ist mein Transport beim Flughafen angekündigt“, erzählt Langer. Die Box darf er während der Reise nicht aus den Augen lassen. Niemals. Während andere Passagiere auf Langstreckenflügen schlafen oder auf den Urlaub anstoßen, muss Langer wach bleiben.

Am Zielort angekommen nimmt Langer den schnellsten Weg zur Klinik. Erst wenn im Transplantationszentrum alle Daten überprüft, alle Formulare korrekt ausgefüllt sind und die Spende dem verantwortlichen Arzt übergeben worden ist, kann er durchatmen. Langer ist dafür verantwortlich, dass nichts schief geht. „In diesem Moment bin ich jedes Mal erleichtert, dass alles geklappt hat.“ Zeit für Sightseeing in der fremden Stadt bleibt trotzdem nicht. Meist muss er nach einer kurzen Nacht wieder die Rückreise antreten. Nur selten bleibt er wenige Tage an einem Ort.

Trotz des Drucks, trotz allen Zeitstresses, liebt Langer seinen Job. Als ehemaliger Zeitsoldat und VIP-Flugbegleiter der Flugbereitschaft flog er bereits mit den damaligen Bundeskanzlern Kohl und Schröder um die Welt. Der Anstoß, sich als medizinischen Kurier ausbilden zu lassen, kam, als sein Vater an Krebs erkrankte. „Durch meine Arbeit kann ich die Liebe zum Fliegen leben und tue dabei auch noch etwas Gutes. Ich könnte mir nichts Besseres vorstellen“, sagt er. Daran, dass in manchen Fällen auch eine Stammzellentransplantation nicht erfolgreich ist, möchte er nicht denken: „Ich denke immer positiv. Sonst könnte ich morgen nicht wieder unbeschwert mit der nächsten Spende auf Reisen gehen.“



PIONIERARBEIT FÜR SAUBERES WASSER

ERSTE GRUNDWASSERSANIERUNGSANLAGE IN BETRIEB



✍ | Christian Hinkel 📷 | Andreas Wiese

Sonderlich spektakulär sehen die großen grünen Behälter in dem Neubau nicht aus. Aber egal, sie dienen einem wichtigen Zweck. Denn durch die neue großtechnische Grundwassersanierungsanlage wird sichergestellt, dass aus dem Bereich des ehemaligen Feuerlöschbehältern auf dem Flughafen kein PFT-belastetes Grundwasser mehr in Richtung Kaiserswerth abströmt. Veronika Bappert, Leiterin des Bereiches Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit am Airport, sowie Bauprojektleiter Marcus Denke überprüfen konzentriert die Analyseergebnisse auf dem Bildschirm. Sie sind zufrieden, sämtliche Werte sind gut. Drei Grundwasserförderbrunnen sind an die Reinigungsanlage angeschlossen. Der Reinigungsgrad der Filteranlage liegt bei nahezu 100 Prozent. Nach der Reinigung wird das geförderte Grundwasser in den nahegelegenen Kittelbach eingeleitet und damit wieder gesäubert dem Wasserhaushalt übergeben.

Grundlage für die neue Großanlage war eine Pilotanlage, in der bereits seit Januar 2014 an dieser Stelle verschiedene Reinigungsmethoden getestet wurden, um das Wasser möglichst umfassend von den Perfluorierten Tensi-

den, kurz PFT, zu reinigen. Mit Erfolg. „Es gibt hierfür bisher keine Verfahren ‚von der Stange‘. Wir haben daher echte ‚Pionierarbeit‘ geleistet und sind bei der Grundlagenarbeit für das Reinigen von PFT-Belastungen deutschlandweit ganz vorne“, betont Dr. Ludger Dohm, Sprecher der Flughafengeschäftsführung. „Viele Fragen rund um dieses Thema werden derzeit noch von der Wissenschaft erforscht. Darum sind wir froh, ein erfolgreiches Filterverfahren gefunden zu haben, das jetzt in den Großanlagen zur Anwendung kommen kann. In den nächsten Monaten werden wir zwei weitere, baugleiche Filteranlagen auf unserem Gelände errichten.“

BIS MÄRZ SIND AM AIRPORT DREI FILTERANLAGEN IN BETRIEB

Die bestmögliche Konfiguration der Filteranlage wurde schließlich im Testbetrieb gefunden. Das belastete Grundwasser durchläuft in der Anlage zunächst einen Kiesbett-Filter, der Eisen und andere Störstoffe ausfiltert. Ionenaustausch-Harze reinigen das Wasser bereits im zweiten Schritt vollständig von den lang- und kurzkettigen PFT. Die nachgelagerten Aktivkohle-Filter sorgen für weitere Sicherheit. Das Umweltamt der Stadt Düsseldorf und der Airport sind damit auf einem guten Weg, das Grundwasser zu sanieren. Doch dies braucht seine Zeit. Sämtliche Maßnahmen am Flughafen werden in enger Abstimmung mit der städtischen Umweltbehörde durchgeführt. Hunderte Rammkernsondierungen wurden hierbei auf dem Flughafengelände durchgeführt und viele hundert Boden- und Grundwasserproben entnommen. Bis Ende März dieses Jahres ist die Inbetriebnahme von zwei weiteren vergleichbaren Anlagen geplant: eine zur hydraulischen Abschirmung der PFT-Verunreinigung an der Feuerwache Nord des Flughafens und eine im Bereich der Unfallstelle der Atlas Air von 2005 am westlichen Ende der Südbahn. Der Airport investiert rund zwei Millionen Euro in den Bau der Grundwassersanierungsanlagen.

Für sämtliche Maßnahmen sind jeweils aufwändige, standortspezifische Versuche erforderlich. „Wir haben das Thema von Anfang an sehr ernst genommen. Die hydraulische Abschirmung der PFT-Eintragsstellen ist ein erster wichtiger Meilenstein der Sanierung der Gesamtverunreinigung, dem weitere Schritte folgen werden“, so Dr. Ludger

PFT-BELASTUNGEN MITTLERWEILE WEITVERBREITET

Die Situation am Airport ist kein Einzelfall. Erstmals wurde das industriell hergestellte PFT in den 1970er Jahren in der Umwelt festgestellt. Mittlerweile sind PFT-Belastungen in Gewässern und Böden weitverbreitet. Von der Öffentlichkeit weitestgehend unbeobachtet. Erhöhte PFT-Konzentrationen kommen an sehr vielen Stellen innerhalb der zivilisierten Welt vor. PFT werden etwa von der Kleidungs-, Agro-, Pharma- und Chemieindustrie produziert, verkauft und eingesetzt. Nahezu alle kommunalen und Betriebs-Feuerwehren nutzen in der Vergangenheit auch für Löschübungen PFT-haltige Löschmittel. Der Düsseldorfer Airport hat die erste Großanlage zur Grundwassersanierung auf dem Flughafengelände erfolgreich in Betrieb genommen.

Dohm. Dazu gehört zum einen die Planung der Sanierung der Eintragsstellen auf dem Flughafengelände. Hierfür kommen unterschiedliche Verfahren in Betracht. Bei Teilsanierungen des Bodens am westlichen Ende der Südbahn sowie beim früheren Feuerlöschbecken wurden bereits rund 3.000 Kubikmeter belasteter Boden entfernt und ordnungsgemäß entsorgt. Zuvor wurde das frühere Feuerlöschbecken fachgerecht zurückgebaut und die PFT-belasteten Baustoffe ordnungsgemäß entsorgt.

200 GRUNDWASSERMESSTELLEN WURDEN UNTERSUCHT

Zum anderen steht noch die Prüfung weiterer Maßnahmen zur Sanierung der Fahnen an, die in Federführung des Umweltamtes liegt. Bisher liegen allerdings auch hierfür bundesweit nur wenige Erfahrungen vor. Um die aktuelle Entwicklung der Verunreinigung zu erfassen, wurden im Oktober und November weitere rund 200 Grundwassermessstellen beprobt und untersucht. Die ausgewerteten Ergebnisse werden Anfang dieses Jahres vorliegen. Auf dieser Datengrundlage können dann bis Mitte 2016 die weiteren Schritte zur Fahnenanierung geprüft werden. Im Anschluss daran wird über Pump- und Aufbereitungsversuche zur Ermittlung der Planungsgrundlagen entschieden.

FLUGHAFENFEUERWEHR NUTZTE ZUGELASSENE LÖSCHSCHÄUME

Die Verunreinigung stammt aus einer Zeit, als die Flughafenfeuerwehr bei ihren Löschübungen noch PFT-haltiges Feuerlöschmittel verwendete. Die verwendeten Schäume waren standardmäßige, marktübliche Produkte, die von den Behörden zugelassen waren und von allen Feuerwehren vor allem zur Bekämpfung von Flüssigkeitsbränden (z.B. Kerosin) verwendet wurden. Die negativen Eigenschaften von PFT waren damals noch nicht bekannt. Direkt nachdem die möglichen negativen Eigenschaften von PFT bekannt wurden, entschied die Flughafenfeuerwehr im Jahr 2007, derartige Produkte nicht mehr einzusetzen. Seitdem werden für den Ernstfall nur noch PFT-reduzierte Löschmittel vorgehalten. Übungen mit Löschschäumen finden seit 2007 ebenfalls nicht mehr statt. Darüber hinaus hat der Airport das ehemalige, seit 2007 nicht mehr genutzte Feuerlöschbehälterbecken im Mai 2011 durch ein neues Funktionstestbecken ersetzt, das insbesondere unter Umwelt- und Sicherheitsaspekten dem neuesten Stand der Technik entspricht.

EIN MOMENT MIT TANJA SZEWCZENKO

EX-EISPRINZESSIN



Für die einen ist Tanja SzeWCzenko die Eisprinzessin. Die anderen kennen sie eher als Darstellerin in Vorabendserien. So oder so: Die gebürtige Düsseldorferin besitzt viele Talente. Das bewies sie beim Airleibnis „Airport on Ice“ im Dezember, bei dem eine Kunststoff-Eislaufbahn im Terminal zur Schlitterpartie einlud. Und im Gespräch „von Frau zu Frau“ mit DUSmomente-Redakteurin Anne-Lena Jaschinski.

DUSmomente: Tanja, Du hast schon auf vielen Eisflächen dieser Welt gestanden. Auch schon mal an einem so ungewöhnlichen Ort wie an einem Flughafen?

SzeWCzenko: Nein, in einem Flughafen bin ich auch noch nicht auf's Eis gestiegen. Das ist schon ein irres Ding, an einem Airport solch eine Winterwelt zu schaffen. Für die Besucher ist das toll, aber fürs Leistungstraining ist so eine Kunststoff-Eisbahn wie hier nicht ganz so gut geeignet.

Dabei wäre das doch grade im Sommer eine Alternative. Wo trainiert man denn, wenn es heiß ist?

SzeWCzenko: Da geht man eben in Trainingscamps. In Berlin und Oberstdorf gibt es zum Beispiel ganzjährige Eisbahnhallen. Oder man fährt ins Ausland. Das Sommertraining ist die entscheidende Vorbereitungsphase, bevor es im Herbst mit den ersten Wettkämpfen losgeht. Und einige Dinge wie Pirouetten üben oder neue Schuhe einlaufen geht eben nur auf richtigem Eis.

Stehst Du denn auch heute noch ab und zu auf dem Eis? **SzeWCzenko:** Ganz selten; und wenn, dann auch nur meiner Tochter zuliebe. Sie ist jetzt viereinhalb und wir waren insgesamt vielleicht fünfmal Schlittschuhlaufen.

Bestimmt kommt in jedem Interview die Playboy-Frage... Du warst insgesamt dreimal im Blatt, zuletzt 2014 mit 36 Jahren. Wie siehst Dein Fitnessprogramm aus, um so eine tolle Figur zu haben?

SzeWCzenko: Ich mache ehrlich gesagt überhaupt keinen Sport mehr, seitdem ich 2014 bei ‚Let's Dance‘ mitgemacht habe. Mir fehlt einfach die Zeit dazu. Aber ich habe einen sehr aktiven Alltag. Zum Beispiel mache ich sämtliche Erledigungen zu Fuß und das mit strammem Schritt. Und natürlich hält mich meine Tochter mächtig auf Trab. Ich tobe und spiele mit ihr, mache alles mit. Das scheint ein effektives Fitnessprogramm zu sein.

Worauf sprechen Dich heute die Leute auf der Straße eher an: Auf Deine Zeit als Eisläuferin oder als Schauspielerin bei „Unter uns“ und „Alles was zählt“? Oder doch auf den Playboy? **SzeWCzenko:** Das hängt ganz vom Alter ab. Leute ab meinem Alter kennen mich meist noch von früher als Eiskunstläuferin. Jüngere sprechen mich häufiger auf die Serien an und meinen dann, ach, du kannst auch noch gut Eislaufen? Auf den Playboy werde ich so gut wie nie angesprochen. Es ist ja heutzutage auch nichts Besonderes mehr, weil überall solche Bilder zu sehen sind. Als ich vor 17 Jahren zum ersten Mal ein Playboy-Shooting hatte, da war das noch etwas ganz anderes.

Du hast erst spät, nach Deiner eigentlichen Karriere, das Paarlaufen für Dich entdeckt (bei Dreharbeiten zur Serie „Alles was zählt“ Anm. d. Red.). Wann entscheidet man sich, ob man Einzel- oder Paarlauf macht?

SzeWCzenko: Als Leistungssport war das Paarlaufen für mich nie eine Option. Man muss wissen, dass ich auf dem Eis rechts herum laufe und auch die Sprünge nach rechts drehe. Alle anderen machen das linksrum. Ich bin also quasi eine Geisterfahrerin auf dem Eis (lacht). Das macht das Laufen mit einem Partner natürlich komplizierter. Außerdem war ich als Einzelläuferin technisch schon so gut, zum Beispiel in den Sprüngen, dass Paarlaufen, wo die Damen häufig nach den Sprüngen aufgefangen werden, nie in Frage kam. Ich wollte das aber trotzdem ausprobieren und hatte dann bei „Alles was zählt“ die Gelegenheit dazu. Ich probiere gerne Neues aus.

Und das anscheinend mit Erfolg. Nach Deiner Eiskunstlaufkarriere wurdest Du Schauspielerin und hast in mehreren Serien mitgespielt.

SzeWCzenko: Ich hatte das große Glück, meine beiden Träume zu verwirklichen. Schon als Kind wollte ich Eiskunstläuferin oder eben Schauspielerin werden. Das musste ich mir aber beides hart erarbeiten. Nachdem ich meine sportli-

che Karriere aus gesundheitlichen Gründen schon früh beenden musste, bekam ich bei „Unter uns“ eine Gastrolle für drei Monate angeboten. Dann klappte es aber so gut, dass ich im Endeffekt drei Jahre bei der Serie mitgespielt habe. Nebenher hatte ich viel Schauspielunterricht. Der kam mir auch bei weiteren Angeboten zugute.

In der WDR-Serie „Ein Fall für die Anrheiner“ bekommst Du sogar eine Hauptrolle, obwohl Du während der Dreharbeiten schwanger warst. **SzeWCzenko:** Das stimmt. Und ich habe sogar noch einen Tag bevor es in den Kreißaal ging gedreht.

Apropos Kinder: Du hast bei „Airport on Ice“ aus Deinem Kinderbuch „Kiki Kufenflitzer“ gelesen. Wie bist Du eigentlich auf die Idee zu der Geschichte gekommen?

SzeWCzenko: Ein Schauspielkollege hat mir zum Geburtstag einmal eine Karikatur von mir geschenkt. Ich trug damals diese drahtige Frisur und hatte in der Serie den Spitznamen „Schmuddel-Trulla“ weg. Als ich diese Zeichnung von einem spindeldünnen Mädchen mit Wuschelkopf und Schlittschuhen an den Füßen sah, kam mir die Idee eine Kindergeschichte zu erzählen. Ein halbes Jahr habe ich an dem Plot gearbeitet und dann in einer Drehpause zwei Wochen lang von morgens bis abends den Roman geschrieben.

Im August hast Du eine Kinder-Sprachschule eröffnet. Warum sollten Kinder Deiner Meinung nach Fremdsprachen lernen? **SzeWCzenko:** Auf meinen Reisen als Sportlerin habe ich viel von der Welt gesehen und unterschiedliche Kulturen kennengelernt. Dabei habe ich gemerkt, wie viel es hilft, wenn man miteinander kommunizieren kann. Sprache ist eine Brücke. Ich bin der Meinung, dass in unserem Bildungssystem zu wenig getan wird, und zu spät, um Kindern Sprachen näher zu bringen. Darum habe ich eine Spielsprachschule gegründet, in der Kinder ab drei Jahren in Englisch, Französisch, Spanisch und Deutsch unterrichtet werden.

✍ | Anne-Lena Jaschinski
📷 | Andreas Wiese

UNDERCOVER IM EINSATZ

20 MYSTERY SHOPPER TESTEN SHOPS UND RESTAURANTS AM AIRPORT

✂ | Laura Silberhorn

Schwarzes Kostüm, Aktentasche, wachsamer Blick: Wer Frau Bond (Name von der Redaktion geändert) am Düsseldorfer Airport begegnet, meint, er hätte eine Geschäftsfrau vor sich. Das ist auch gut so, denn Frau Bond ist seit einigen Jahren als Mystery Shopper unterwegs und testet den Service und das Angebot in Apotheken, Reisebüros, Schuhläden oder Baumärkten. Heute ist sie am Flughafen im Einsatz und nimmt inkognito ein Restaurant unter die Lupe. Frau Bond ist damit eine von insgesamt 20 Testkäufern einer unabhängigen Agentur, die im Auftrag des Düsseldorfer Airports etwa 400 Tests pro Jahr in den rund 60 Geschäften und 40 Gastronomien zur Qualitätssicherung durchführen. Jedes Objekt wird somit insgesamt vier Tests von verschiedenen Mystery Shoppers unterzogen, wobei mindestens ein Test auf Englisch durchgeführt wird.

Restaurants testet sie besonders gerne, denn da kommt meist immer etwas Leckeres auf den Teller. Ihre Mission heute: Ein Sandwich und ein Kaltgetränk bestellen. Etwas Schnelles für zwischendurch, denn als Geschäftsreisende hat sie wenig Zeit und darf ihren Flieger nicht verpassen. Für jeden Testkauf bekommt sie vorab ein bestimmtes Szenario an die Hand. Gestern schlüpfte sie in die Rolle einer Touristin, die sich an einer Wechselstube über den aktuellen Wechselkurs des amerikanischen Dollars erkundigt. Morgen ist sie auf der Suche nach einem Düsseldorfer Souvenir für ihre Tante in England.

Doch zurück zum Restaurant. Der Test beginnt bereits beim Betreten des Eingangs. Frau Bond wird freundlich begrüßt und zu einem

Tisch am Fenster geführt. Das fängt gut an, denn der erste Eindruck spielt bei der anschließenden Bewertung eine große Rolle. Die Bedienung bringt ihr die Karte, die sie schnell überfliegt und sich kurzerhand für ein Veggie-Sandwich und eine Cola entscheidet. Auf ihre Nachfrage hin, ob das cremige Senf-Honig-Dressing laktosefrei sei (eine Lebensmittelunverträglichkeit war Bestandteil des vorgegeben Szenarios), versichert der Kellner ihr dies

souverän. Es ist zwölf Uhr mittags, das Restaurant ist voll. Frau Bond betont etwas hektisch, dass es schnell gehen müsse. Der Kellner reagiert freundlich und erklärt, dass die Küche sehr routiniert sei und es in der Regel nie zu langen Wartezeiten komme. Und tatsächlich, nach etwa einer Minute steht die Cola auf dem Tisch, fünf Minuten später bereits das Sandwich. Wunderbar, am Service ist bisher nichts auszusetzen.

Während sie genüsslich in das Sandwich beißt, ist noch etwas Zeit, die Sauberkeit und die Einrichtung zu begutachten. Glas, Teller und Besteck glänzen blitzblank. Die Tischfläche ist ebenfalls sauber. Auch das Mobiliar sieht gepflegt aus. Den Stuhl findet sie aber etwas unbequem. Dies notiert sich Frau Bond in Gedanken und wird es in ihre spätere Bewertung einfließen lassen. Beim Blick nach draußen auf das Vorfeld bemerkt sie an den Fensterscheiben durch den Lichteinfall zwei Streifen. Aber das stört sie nicht. Hauptsache die Sauberkeit in der Küche und auf der Restaurantfläche stimmt, denkt sie. Da hat sie als erfahrener Mystery Shopper auch schon anderes erlebt.

Als der Kellner den Teller abräumt, erkundigt er sich, ob es geschmeckt habe und ob sie noch einen Kaffee möchte. Es gäbe selbstverständlich auch laktosefreie Milch. Sehr aufmerksam. Jedoch muss die Geschäftsreisende ja noch ihren Flieger kriegen und fragt lieber direkt nach der Rechnung. Frau Bond gibt ein großzügiges Trinkgeld und verlässt kurz darauf das Restaurant. Jedoch nicht in Richtung Gate, sondern Richtung Ausgang. Das kriegt der Kellner, der ihr noch einen guten Flug gewünscht hat, nicht mehr mit. Bevor sie den Flughafen verlässt, sucht sie sich noch ein ruhiges Plätzchen, um den umfangreichen Fragenkatalog auszufüllen. Service, Sauberkeit und Qualität haben gestimmt. Die Testkäuferin hat einen positiven Gesamteindruck und kommt bestimmt wieder. Dann aber nicht inkognito, sondern mit ihrem Mann und ihrer Tochter, bevor es in den Urlaub nach Mallorca geht.



SPITZENLEISTUNGEN IM TEAM

Von welchem Verkäufer werden Sie lieber beraten? Von einem, der etwas mürrisch guckt, wenn Sie den Laden betreten und nur auf Nachfrage Auskunft gibt? Oder von einem, der Sie freundlich lächelnd begrüßt, augenscheinlich etwas von seinem Fach versteht und noch dazu weitere Tipps parat hat? Ziemlich sicher von Letzterem. Damit sich die Kunden am Düsseldorfer Flughafen wohl fühlen, tut der Airport einiges. Service wird hier groß geschrieben und das gilt natürlich auch für das Verkaufspersonal in den über 60 Shops und für das Servicepersonal in den rund 40 Restaurants und Cafés am Airport.

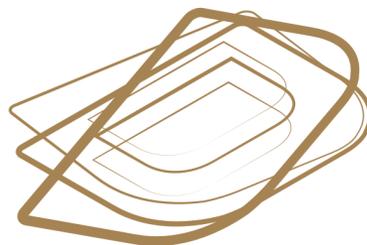
„Um den hohen Anspruch an uns selbst zu gewährleisten, beauftragen wir regelmäßig ein unabhängiges Institut, das seine ausgebildeten Mystery Shopper alle Geschäfte und Gastronomiebetriebe testen lässt“, erklärt Pia Klauck, verantwortliche für die Tests. „Im Fokus stehen dabei die Mitarbeiter, denn sie sind schließlich diejenigen, mit denen der Kunde im direkten Kontakt ist. Die Tester haben uns einige Gründe verraten, warum ihnen gerade die ausgezeichneten Shops und Restaurants so gefallen haben.“

Das Team ist das Aushängeschild des Shops und damit auch des Airports. Um den herausragenden Service dieser Menschen zu ehren, die an 365 Tagen im Jahr den Shopping- und Restaurantbetrieb am Airport am Laufen halten, hat der Flughafen nun zum ersten Mal den „DUS Excellence Award“ verliehen.

„Mit dem ‚DUS Excellence Award‘ wollen wir die Leistungen der Verkaufs- und Service-Teams auszeichnen. Sie arbeiten in dem besonderen Umfeld Flughafen, in dem Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Expertise mit darüber entscheiden, ob ein Kunde zufrieden in den Urlaub startet oder auf Geschäftsreise geht“, erklärt Klauck.

Die drei bestplatzierten Restaurants und Shops sind fortan am Logo „DUS Excellence Award“ erkennbar. DUSmomente stellt die Besten dieses Jahres kurz vor.

ALJ



TESTSIEGER GOLD RESTAURANTS 2015



CHALET

WO? Abflug, vor dem Check-In-Bereich der Lufthansa/Eurowings
WANN: täglich 5:00 bis 21:00 Uhr

WARUM: „Das Ambiente punktet. Obwohl das Restaurant viele Plätze hat, bietet es eine gemütliche Atmosphäre, auch wenn in der Abflughalle immer viel los ist.“



TESTSIEGER SILBER RESTAURANTS 2015



MÖVENPICK CAFÉ

WO? Flugsteig A, im Non-Schengenbereich
WANN: täglich von 5:30 bis 21:00 Uhr

WARUM: „Nachdem ich die Mitarbeiterin in englischer Sprache begrüßte, konnte sie mir in ziemlich gutem Englisch die Bestellung abnehmen und war entspannt, freundlich, hilfsbereit.“



TESTSIEGER BRONZE RESTAURANTS 2015



B2B CAFÉ

WO? Abflughalle
WANN: täglich von 0:00 bis 24:00 Uhr

WARUM: „Der Mitarbeiter war sehr freundlich und aufmerksam. Ich fühlte mich gut bedient.“



TESTSIEGER GOLD SHOPS 2015



DÜSSELDORF DUTY FREE

WO? Flugsteig B, Ebene 01;
Wein, Spirituosen, Süßigkeiten, nationale Produkte
WANN: tägl. von 4:00 Uhr bis zum letzten Abflug

WARUM: „Die Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit waren sehr lobenswert. Bei meinem Wunsch, einen trockenen Rotwein zu kaufen, hat mich die Dame ausgezeichnet beraten.“



TESTSIEGER GOLD SHOPS 2015



THE CHANGE GROUP WECHSELSTUBEN

WO? Flugsteig C / C15
WANN: täglich von 6:00 bis 22:00 Uhr

WARUM: „Die Mitarbeiter kannten sich in ihrem Job offensichtlich gut aus und versorgten mich mit weiteren, hilfreichen Tipps. Sie waren kompetent und hilfsbereit. Was will man mehr?“



TESTSIEGER BRONZE SHOPS 2015



PRO IDEE

WO? Abflughalle, im Shoppingbereich vor dem Check-In zu Terminal B
WANN: täglich 7:30 bis 21:00 Uhr

WARUM: „Alle Produkte wurden mit großem Enthusiasmus und Liebe zum Detail ausgestellt und angeboten. Ich kam ins Geschäft und wurde kurz darauf schon herzlich vom Verkäufer mit einem ansteckenden Lächeln begrüßt.“

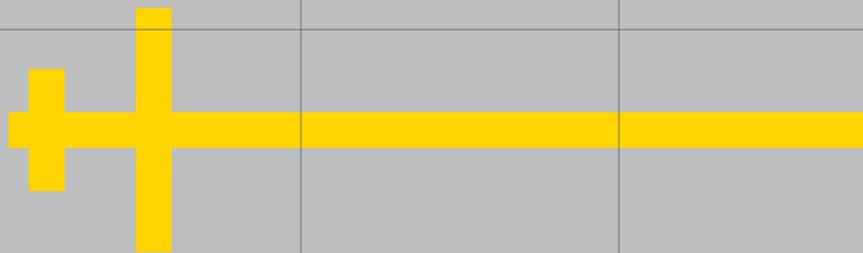
LINIENTREUE

✎ | Karl-Heinz Morawietz

Wer von der Besucherterrasse auf das Vorfeld blickt, dem werden neben den Flugzeugen und den vielen Fahrzeugen sicherlich auch die zahlreichen Linien und Flächen auffallen, die auf den Beton gemalt sind. Sie sind dazu da, den Verkehr zu regeln, denn auch auf dem Rollfeld kommt man ohne eine klare Ordnung nicht aus. Alle Mitarbeiter werden intensiv geschult, bevor sie die Rampe betreten oder befahren dürfen. Wir erklären Ihnen die Bedeutung der bunten Bodenmarkierungen. Übrigens, für die wichtigste Verkehrsregel auf dem Vorfeld gibt es weder ein Schild noch eine Markierung: Flugzeuge haben immer Vorfahrt!

GELBE ROLLEITLINIE

Immer schön auf dem Strich bleiben. Das gilt allerdings nur für Piloten. Denn die gelben Rolleitleitlinien sind nur für Flugzeuge da. Die Flugzeugführer müssen mit dem Bugrad die Mitte der 15 bis 20 Zentimeter breiten Linie treffen, dann können sie sicher sein, dass kein Hindernis im Weg steht und die Flügel irgendwo anecken könnten. An den Parkpositionen endet die gelbe Linie mit mehreren Querstrichen. Sie markieren die exakte Position, an dem das Flugzeug stehenbleiben soll. Für unterschiedliche Flugzeugtypen gibt es unterschiedliche Haltelinien.



ROTE SICHERHEITSLINIE

Die roten Linien trennen den Rollbereich der Flugzeuge vom Abfertigungsbereich. Auf der einen Seite haben nur Flieger etwas zu suchen (mit Ausnahme von Follow Me-Fahrzeugen, Schleppern und der Flughafenfeuerwehr). Im Abfertigungsbereich tummelt sich alles, was rund um den Flieger gebraucht wird: Gepäckwagen, Cateringfahrzeuge, Tankwagen, Technikfahrzeuge, der Zoll und manchmal die Polizei.



WEISSE LINIE

Alle Straßen auf dem Vorfeld sind mit weißen Linien auf den Beton gemalt. Zehn Zentimeter sind diese Markierungen breit und für den Autoverkehr absolut verbindlich. An einigen Stellen sind auch Fußwege ausgewiesen. An den Flugzeugpositionen gibt es mit einem Pfeil versehene gestrichelte weiße Linien. Sie kennzeichnen den Fluchtweg für den Tankwagen.



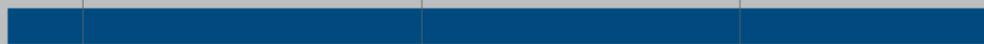
ROT-WEISSE SICHERHEITSLINIE

Manchmal lässt es sich nicht vermeiden, dass Flughafenfahrzeuge auch Rollwege von Flugzeugen kreuzen müssen. In diesem Fall wird die weiße Fahrbahnbegrenzungslinie zu einer rot-weißen Sicherheitslinie. Davon gibt es so wenige wie möglich, um die Gefahr einer Kollision mit einem Flugzeug gering zu halten.



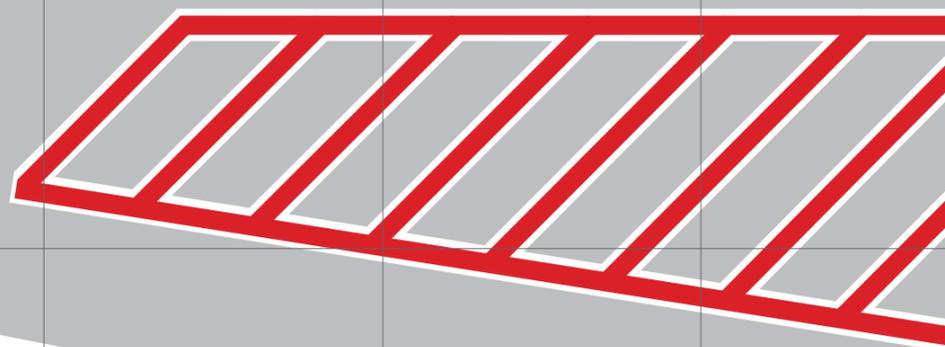
BLAUE LINIE

Wo auf dem Vorfeld geparkt werden darf ist klar geregelt. Eine blaue Linie markiert den Parkraum, der knapper ist als in mancher Innenstadt. Düsseldorf hat für einen Flughafen seiner Größe einen relativ kleinen Abstellbereich. 117 Flugzeugpositionen befinden sich hier, davon 28 direkt am Terminal. Es ist eng auf dem Vorfeld.



ROT SCHRAFFIERTE FLÄCHEN

Achtung, über diesen Flächen schwenken die Tragflächen der Flugzeuge beim Einrollen auf die Position. Hier zu stehen wenn ein Flieger vorbeirollt ist nicht empfehlenswert und absolut tabu.



WEISS SCHRAFFIERTE FLÄCHEN

Diese Flächen kennzeichnen den Schwenkbereich der Fluggastbrücken. Hier gilt absolutes Parkverbot. Die beweglichen Brücken werden von einem Fahrer perfekt an die Flugzeugtür gelenkt. Das erfordert eine hohe Konzentration, Hindernisse am Boden lenken dabei nur unnötig ab.

