

10 JAHRE
EMIRATES

LONDON A380

BAZZAR CAFFÈ

PHYSIK ZUM

ANFASSEN

SWISS

RAMP AGENT **ZOLL**



DIETER NUHR
KABARETTIST



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

sind Sie auch so gespannt, wie 2019 werden wird? Ich bin mir sicher, es wird gut. Mit Elan starten wir alle ja meist in jedes neue Jahr. Alles zurück auf Los. Die Zukunft liegt vor uns. Hurra. Auf geht's. Doch mit jeder Woche schwinden die guten Vorsätze der Silvesternacht wie ein Eisberg in der Sonne, bis spätestens Ende Februar oft nur noch ein Rinnsal von ihnen übrig ist. Warum sollte es dieses Mal also anders sein als im Jahr davor und davor und davor?

Die deutsche Luftverkehrsbranche hat sich für 2019 viel vorgenommen. Und mit Sicherheit werden ihre guten Vorsätze viel weiter tragen als bis Februar. Da gibt es keine Ausreden. War das vergangene Jahr vielfach geprägt von spürbaren Unregelmäßigkeiten im Luftverkehr, arbeiten Airlines, Flughäfen, Behörden und Dienstleister bereits seit Wochen Hand in Hand, damit das Fliegen in 2019 wieder mehr Spaß macht als zuletzt und die Flüge vor allem pünktlicher werden. Der Flughafen Düsseldorf leistet hier mit einer Reihe operativer Verbesserungen seinen wichtigen Beitrag für die Stabilität des für die Wirtschaft und die Menschen so wichtigen Verkehrsträgers Luftverkehr.

Auch für die vier Ausgaben der **DUSmomente** des neuen Jahres haben wir uns als Redaktion viel vorgenommen. Wir möchten für Sie weiter spannende, kurzweilige und besondere Geschichten aus der Welt des Luftverkehrs und des Düsseldorfer Airports aufschreiben. Da darf der Blick hinter die Kulissen des größten Airports Nordrhein-Westfalens natürlich nicht fehlen. In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen daher Jil Bürge vor. Als verlängertes Arm des Kapitäns stellt die Ramp Agentin sicher, dass bei der Flugzeugabfertigung alles nach Plan läuft. Vermutlich wird sie bei ihrer wichtigen Arbeit von einer der 1.200 Kameras aufgenommen, die jeden Winkel am Airport rund um die Uhr im Blick haben. Raten Sie doch mal, wie viele Kameras es vor 25 Jahren am Airport gab. Die Antwort finden Sie in dieser Ausgabe.

Außerdem erklären wir Ihnen die Logik (oder vielfach Unlogik) der Flugzeug-Kennzeichen, der so genannten Registrierungen, und werfen mit Ihnen einen Blick in die Asservatenkammer des Zolls. Selbst für uns war es überraschend zu sehen, mit welchen Souvenirs die Menschen auf Reisen gehen. In London haben wir für Sie Tipps aufgespürt, die auch den Brexit überstehen werden, wir stellen Ihnen tolle Musikfestivals für den Sommer vor und haben im Terminal mit Kabarettist und Botschafter der SOS-Kinderdörfer Dieter Nuhr einen sehr entspannten Kaffee getrunken.

Diese und weitere Geschichten finden Sie in der ersten Ausgabe der **DUSmomente** des Jahres 2019. Ich wünsche Ihnen eine kurzweilige Lektüre, immer eine gute Reise und viel Ausdauer bei der Einhaltung Ihrer guten Vorsätze.

Ihr

Thomas Kötter
 Leiter Unternehmenskommunikation, Flughafen Düsseldorf GmbH

IMPRESSUM DUSmomente

dusmomente.com
 dusmomente@dus.com

Herausgeber

Flughafen Düsseldorf GmbH
 Unternehmenskommunikation
 Postfach 30 03 63
 40403 Düsseldorf

V. i. S. d. P.: Thomas Kötter TK

Druck
 Rheinisch-Bergische Druckerei,
 Düsseldorf

Redaktionsleitung & Design
 Karl-Heinz Morawietz KHM

Redaktion

Jörn Bücher JOB
 Janine Franke JF
 Christian Hinkel CH
 Anne-Lena Jaschinski ALJ
 Peter Nengelken PN
 Laura Overath LO
 Marcus Schaff MS
 Verena Wefers VW

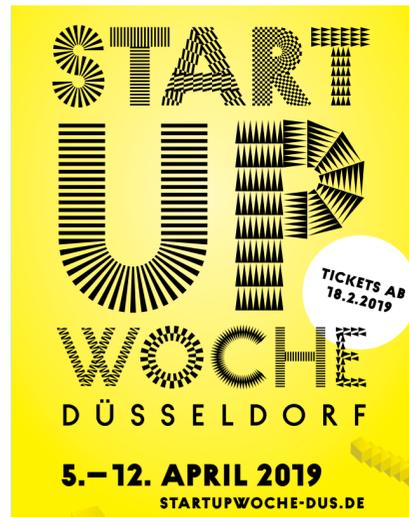
Jetzt für den Newsletter anmelden auf dus.com

UMBAUTEN AM VORFELD

Im April beginnen die Bauarbeiten für Ersatz-Flugzeugparkplätze, die mit dem Bau der Halle 7 vor einigen Jahren im östlichen Teil des Flughafengeländes wegfallen mussten. Nachdem bereits acht der ehemals 15 Abstellflächen neu geschaffen werden konnten, werden jetzt sechs weitere Flugzeugpositionen in Angriff genommen. Auf einer Gesamtfläche von 80.000 m² – das entspricht in etwa der Größe von 15 Fußballfeldern – muss der Boden bis zu einer Tiefe von 1,20 Metern ausgegraben werden, um Platz für ein neues Fundament zu schaffen. Während der Baumaßnahmen, die zum größtmöglichen Anwohnerschutz tagsüber durchgeführt werden, ändern sich auch die Rollwege der Flugzeuge auf dem Vorfeld.

Parallel zu diesem Bauprojekt entsteht eine neue so genannte Regenbehandlungsanlage. Darin wird der Niederschlag, der auf die neuen Abstellpositionen abregnet, gesammelt, gereinigt, beprobt und entweder sauber in den Kittelbach oder ins städtische Kanalnetz geleitet. Vorgesehene Bauzeit ist April 2019 bis Sommer 2021. In dieser Zeit wird die Nordbahn nur für Starts und die Südbahn nur für Landungen genutzt.

Und dann muss noch die in die Jahre gekommene Querwindbahn saniert werden. Hierbei handelt es sich um einen Hauptrollweg im westlichen Teil des Flughafenareals. Die Arbeiten dazu beginnen im Sommer 2018. **JOB**



MOVEMENTS

Sie war das Highlight für alle Flugzeugfans in der Umgebung: die vierstrahlige Antonov 124. Tagelang angekündigt landete die riesige Frachtmaschine mit einigen Tagen Verspätung im Oktober in Düsseldorf. An Bord: Industriefracht aus Jakarta. Leider spielte das Wetter bei Ankunft und Abflug überhaupt nicht mit und die vielen Fotografen auf der Terrasse und entlang des Flughafenzauns mussten im Nebel und Nieselregen ihre Bilder machen.



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

KHM

NEUES PARKHAUS

Der Airport plant den Neubau eines achtgeschossigen Parkhauses am Kieshecker Weg. Rund 3.400 Stellplätze soll der Neubau in unmittelbarer Nähe zum Parkhaus P4 bieten. Das Parkplatzangebot am Flughafen erhöht sich mit dem zusätzlichen Parkhaus auf über 23.000 Stellflächen. Der Airport investiert rund 50 Millionen Euro in das neue Projekt. Mit den Vorbereitungen zur Umsetzung des Bauvorhabens wurde kürzlich begonnen. Die Fertigstellung ist für Sommer 2020 vorgesehen. Das neue Parkhaus wird mit dem SkyTrain optimal ans Terminal angebunden. Die Erdgeschoss-Ebene wird erhöht, so dass dort auch größere Fahrzeuge parken können. **KHM**

IHR PFAND IN GUTER HAND

Unter diesem Motto stehen seit Kurzem zehn Pfandflaschenboxen im öffentlichen Teil des Terminals. Passagiere und Besucher können ihre leeren Pfanddosen und -flaschen dort einwerfen und damit etwas Gutes tun: Geleert werden die Boxen von Mitarbeitern der Jugendberufshilfe Düsseldorf, deren Arbeitsstelle sich rein durch die Pfandlöse finanziert. Ab Januar werden über das Jobcenter auch Langzeitarbeitslose als Pfandbeauftragte eingesetzt. Die Jugendberufshilfe, die auch für das Einsammeln und Entsorgen der Konfiskate an den Sicherheitskontrollen zuständig ist, beschäftigt am Flughafen insgesamt 15 Mitarbeiter. **ALJ**

STARTUP-WOCHE DÜSSELDORF 2019

Die Düsseldorfer Startup-Woche geht in die nächste Runde. Vom 5. bis 12. April 2019 dreht sich in der ganzen Stadt wieder alles rund um das Thema Startups. Vom Pitch über Workshop und Vortrag ist fast jedes Format unter den rund 130 Veranstaltungen bei der von der Wirtschaftsförderung organisierten Start-up-Woche vertreten. Start-ups, Unternehmensvertreter oder Gründungsinteressierte können sich gezielt zu Themen informieren, Kontakte zu potenziellen Investoren knüpfen und ihr Netzwerk aktiv ausbauen. Der Düsseldorfer Airport fördert die Initiative auch in diesem Jahr.

Das detaillierte Programm und Tickets gibt es ab dem 18. Februar 2019 unter startupwoche-dus.de.



MIT DEN AUGEN DES KAPITÄNS

RAMP AGENTIN JIL BÜRGE BEHÄLT BEI DER BODENABFERTIGUNG DEN ÜBERBLICK

Laura Overath
 Andreas Wiese

„M einen Job beschreibe ich gerne mit einer Metapher“, verrät uns Jil Bürge geheimnisvoll. Denn, so die junge Ramp Agentin, sie sieht „mit den Augen des Kapitäns am Boden“.

„Alles, was auf dem Vorfeld zur Vorbereitung des Starts passiert, behalte ich im Blick und berichte ich dem Piloten. Gleichzeitig halte ich den Kontakt zu den Dienstleistern, die sich zum Beispiel um die Betankung, die Reinigung, die Zufuhr von Frischwasser und die Beladung des Flugzeuges kümmern.“ Jil Bürge ist Ramp Agentin und für die Flugzeugabfertigung von der Landung bis zum Start verantwortlich. In diesem Job muss man die Fäden in der Hand halten und für einen reibungslosen Ablauf unter Berücksichtigung aller relevanten Sicherheitsbestimmungen sorgen. Der Umfang dieser Arbeiten variiert von Airline zu Airline und je nach Flugzeugtyp. Auf einer Checkliste sind alle Vorgänge genauestens dokumentiert. Jil Bürge arbeitet bei der Aviation Handling Services Group, kurz AHS, am Düsseldorfer Flughafen. Ihr Arbeitgeber ist bereits seit mehr als 65 Jahren am Markt tätig und hat sich auf Dienstleistungen rund um die Passagier- und Flugzeugabfertigung spezialisiert.

Jil Bürge ist erst seit einem knappen Jahr an Bord, aber schon gut angekommen. „Frischlinge“, so nennt sie neue Kollegen, würden immer mit offenen Armen empfangen. Nach einem intensiven Training wird einem in den ersten Wochen auch ein Pate zur Seite gestellt. Was ihr besonders gut gefällt? Der Kontakt zu Menschen aus aller Welt. „Gutes Englisch ist dafür ein Muss. Und wenn man offen auf die Leute zugeht, wächst man schnell zu einem Team zusammen“, erzählt sie. Pflichtbewusst, durchsetzungsstark und flexibel. Das müsse man in jedem Fall sein. „Wir sind die letzte Instanz, bevor der Flieger rausgeht“, so die 21-Jährige. Das ist ein Job mit einer Menge Verantwortung. Dabei fallen alle notwendigen Entscheidungen stets in Absprache mit dem Piloten. Wie viel soll betankt werden? Ist etwaige Fracht gut gesichert und verladebereit? Wann beginnt das Boarding? Es gibt viele Dinge, die geklärt werden müssen. Ein wachsames Auge ist gefragt. Fällt der Ramp Agentin

zum Beispiel ein ungewöhnlicher Kratzer an der Maschine auf, meldet sie das sofort dem Piloten. Dieser entscheidet dann über das weitere Vorgehen.

Im Idealfall ist Jil Bürge eine Stunde vor Abflug auf der Position bei dem Flieger. Manchmal muss alles aber schneller gehen, dann sind das auch mal nur 35 Minuten. Für welche Flüge sie eingeteilt ist, erfährt sie erst am Tag selbst. Da ist Flexibilität gefragt, ebenso im Schichtdienst. Dieser mache ihr aber nichts aus. Selbst die Frühschicht, wenn sie bereits um 5 Uhr da sein muss, sei für sie der beste Start in den Tag. „Das hält mich fit.“ Wieso Ramp Agentin? Das möchten wir von der selbstbewussten jungen Frau gerne wissen. „Ein bisschen wurde mir das in die Wiege gelegt“, strahlt sie. „Meine Mutter war lange Zeit Stewardess und hat uns das Luftfahrt-Gen vererbt.“ So ist es nicht verwunderlich, dass auch Jil Bürges Bruder Ramp Agent geworden ist. Kerosin im Blut, könnte man sagen. Der Traum Beruf der ambitionierten 21-Jährigen aus Grevenbroich ist Pilotin. Für das Bewerbungsverfahren absolviert sie gerade diverse Tests. „Der Job als Ramp Agentin ist eine ideale Vorbereitung. So kann ich nach dem Abitur erst einmal wertvolle Erfahrung in der Praxis sammeln. Und ich weiß inzwischen genau, was ein Pilot vor Abflug alles prüfen muss.“

Heute fertigt Jil Bürge einen Charterflug von Condor ab, der pünktlich um 8:45 Uhr ins karibische La Romana abheben soll. Ein kurzer Blick auf die Uhr. Es sind noch knapp 60 Minuten Zeit. Das sieht gut aus. Die Crew ist gerade eingetroffen und trifft erste Vorbereitungen an Bord. Im Cockpit bespricht sich Jil Bürge mit dem Piloten und übernimmt dann wieder das Kommando am Boden. Die Betankung läuft, das Catering wird gerade verladen und das Gepäck ist auch schon da. In vier Abteilen im Bauch der Boeing 767-300 sollen die großen Container mit insgesamt 251 Gepäckstücken jetzt Platz finden. „Das ist ein Vorteil bei großen Flugzeugtypen. Würden wir das alles händisch machen, bräuchten wir statt drei bis vier Ladern insgesamt sechs bis acht Kollegen.“ Lose Gepäckstücke gibt es aber trotzdem. Das Gepäck der Crew wird separat verladen, so dass es bei Ankunft schnell griffbereit ist. Dann stellt sich heraus, dass zwei Passagierkoffer noch fehlen, die später nachgeladen

werden müssen. „Kein Grund zur Hektik. Da haben wir Routine“, sagt sie. Um 8:15 Uhr gibt die Ramp Agentin nach Absprache mit der Crew das Boarding frei. 245 Passagiere und ein Baby steigen nach und nach ein. Die Vorfreude ist ihnen anzusehen. Auf die Reisenden wartet nach einer Flugzeit von rund zehn Stunden ein Kreuzfahrtschiff.

Schöne Aussichten bei aktuell nur zwei Grad Außentemperatur auf dem Vorfeld. Der Ramp Agentin scheinen die eisigen Temperaturen aber nichts auszumachen. Sie trägt noch nicht einmal Handschuhe. „Ich bin abgehärtet“, sagt sie. Nun muss noch schnell der Kinderwagen des Babys

nach unten zum Verladen gebracht werden. Auch die zwei fehlenden Koffer sind inzwischen eingetroffen. Sehr gut. Das Gepäck ist komplett. Ebenso sind alle Passagiere an Bord. Jetzt kann die Fluggastbrücke entfernt werden. Jil Bürge macht einen letzten Outside-Check und prüft, ob alle Türen und Klappen geschlossen sind. Alles okay. Dann gibt sie den Kollegen das Zeichen, die Bremsklötze am

Fahrwerk zu entfernen. Gleichzeitig darf der Flugzeugschlepper die Maschine anheben. Um 8:44 Uhr startet der sogenannte Pushback-Vorgang. Das Fahrzeug schiebt die Maschine zurück. Währenddessen steht sie im ständigen Kontakt zum Piloten per Headset. Sobald keine Personen oder Gegenstände mehr in unmittelbarer Nähe sind, heißt es „Engine Area clear“. Die Ramp Agentin entfernt den letzten Sicherungstift am Fahrwerk mit dem auffälligen roten Band und der Aufschrift „Remove before flight“. Jil Bürge gibt dem Piloten das Go zum Start der Triebwerke. Ein kurzes „Goodbye“ und auf geht es zum nächsten Flieger.



MADE OF SWITZERLAND

DIE GEMEINSAMKEITEN VON SCHWEIZ UND SWISS

✍ | Karl-Heinz Morawietz 📷 | Swiss

Was fällt Ihnen zur Schweiz ein? Bitte nur positive Nennungen! Pünktlichkeit, Sauberkeit, Präzision, Zuverlässigkeit und Gastfreundschaft werden sicher dabei sein. Natürlich Neutralität und das berühmte Bankgeheimnis. Die meisten von uns verbinden mit der Schweiz auch Tourismus und eine lange Tradition in der Hotellerie. All dies passt gut zu Swiss, der Airline des Landes, und die Fluglinie nutzt diese Wertvorstellungen geschickt für ihre Positionierung und ihren Markenauftritt. Dabei stellt sie die kleinen Unterschiede in den Mittelpunkt, die Swiss von der Masse der anderen Airlines unterscheiden. Denn selten gibt es so eine starke Übereinstimmung zwischen den Werten, die mit einem Land oder einer Nation in Verbindung gebracht werden, und ihrer nationalen Airline. Obwohl Swiss seit vielen Jahren im Lufthansa-Konzern verankert ist, hat die Fluglinie sich ihre Eigenständigkeit als Marke erhalten. Im Auftritt, beim Service am Boden und an Bord und vor allem bei der Firmenphilosophie.

„Bei Swiss sind es die kleinen Dinge, die den großen Unterschied machen“, sagt Judith Schulte, Head of Marketing Communication Campaigns Swiss International Air Lines. In der aktuellen Werbekampagne spielt die Airline mit diesen Details und dem Bezug zur Schweiz. „Airlines haben heute nur noch kleine Unterschiede. Aber diese machen den großen Unterschied“, lautet beispielsweise der Text in einer Anzeige. Die Bildsprache und die Typographie lehnen sich dabei bewusst an die Schweizer Tradition in der Plakatgestaltung an: klar und reduziert, überraschend und manchmal auch mit etwas Witz.

Konsequent kommt Swiss auch ohne die typischen Merkmale eines Airline-Logos (wie Vögel, Pfeile, Flügel) aus. Das Schweizerkreuz reicht. Aus dem roten Quadrat der Landesflagge wird die rechteckig stilisierte Form eines Flugzeugleitwerks, der Name „Swiss“ daneben, fertig. Und jeder weiß, um was es geht. Eine gewisse Form von Understatement, die auch gut zur Schweiz passt, fehlen doch in dieser

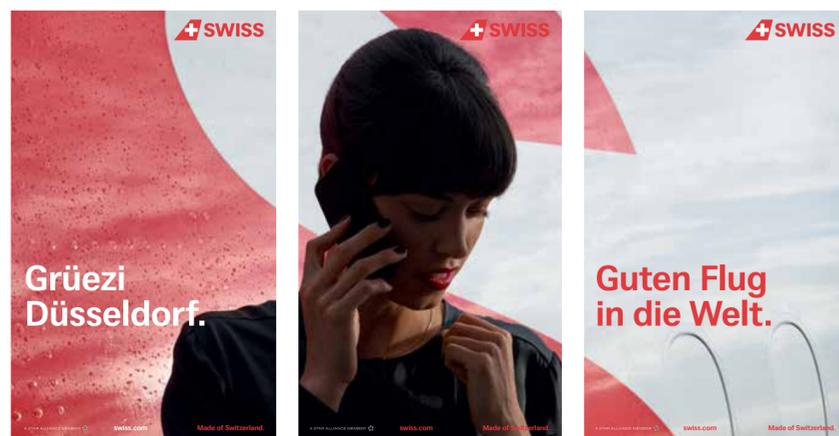
Kurzform Namenszusätze wie „Airlines“ oder „Airways“ komplett.

Ein Kanadier, Tyler Brülé, hat vor 20 Jahren das Erscheinungsbild der Swiss gestaltet. Reduziert, mit viel Weiß und natürlich dem Schweizerkreuz am Heck. Die ersten frisch lackierten Flieger wurden damals in der Öffentlichkeit bemängelt, hatten sie doch ein zu schmales Kreuz auf dem Leitwerk. Brülé war gezwungen, sich der Kritik

zu beugen, und passte das Kreuz den helvetischen Wappenvorschriften an. Die regeln Proportionen, Balkenlängen und Abstände ganz genau und lassen keinerlei Spielraum für Gestalter.

So viel zum Thema Präzision. Und Tradition.

Auf ein Thema können aber auch die Schweizer nicht verzichten: Geld. Neben allen Wortspielen in der Imagekampagne kommt die Werbung ohne Preismotive nicht aus. Und da hört der Spaß bekanntlich auf. Destination, Flugpreis, fertig. Mehr Text ist auf diesen Motiven nicht zu finden. Der Flugpreis ist für die meisten immer noch das wichtigste Entscheidungskriterium bei der Wahl einer Flugverbindung. Und wenn der Gegenwert stimmt, zahlt der Gast diesen gerne für den Flug nach Johannesburg oder São Paulo.



BEZEICHNEND

WARUM MANCHE KENNZEICHEN SINNHAFTE SIND UND ANDERE NICHT

Die eigenen Initialen, dazu das Geburtsdatum. Oder das Gründungsjahr des Lieblingsfußballclubs. Oder sogar der Hochzeitstag. Alles ist möglich auf den Nummernschildern deutscher Autos, sofern das Wunschkennzeichen noch nicht vergeben ist. Geht das eigentlich auch

bei Flugzeugen? Ja und nein. Auch Flugzeuge haben Kennzeichen, diese Voraussetzung wäre also schon einmal erfüllt. Und manche Länder erlauben tatsächlich Wunschkennzeichen! Die müssen natürlich in das jeweilige System passen. Für alle Staaten gibt es eine Länderkennung, die aus Buchstaben oder aus einer Buchstaben- und -Zahlen-Kombination besteht. Diese Kürzel sind nicht immer logisch. „D“ steht für Deutschland, „F“ für Frankreich, das ist noch einleuchtend. Bei „OY“ für Dänemark fehlt schon jeder Bezug und warum „4X“ die Kennung für Israel ist, wird wohl für alle Ewigkeiten das Geheimnis der Weltluftfahrtorganisation ICAO bleiben. Dabei ist der „Schuldige“ jemand ganz anderer. Die Internationale Fernmeldeunion (ITU) hat jedem Staat einen Buchstabenbereich für die Rufzeichen seiner Funkstationen zugewiesen. Für die Registrierung von Flugzeugen konnte jedes Land selbst aus diesem Bereich seine Kombination wählen und musste diese dann der ICAO melden. Die gilt jetzt und die Kennzeichnung aller zugelassenen Flieger beginnt damit. Was danach kommt, macht jedes Land anders. Buchstaben und Ziffern sind möglich. Manche Staaten, wie Deutschland, haben ein richtiges System, wirklich individuelle Kennzeichen sind damit nur eingeschränkt möglich.

Andere Länder sind flexibler: Großbritannien zum Beispiel. Der Landescode ist ein „G“, gefolgt von vier weiteren Buchstaben, die mit einem Trennstrich abgesetzt werden, also G-ABCD. Alles, was mit vier Buchstaben irgendeinen

Sinn ergibt und dem Besitzer des Flugzeugs gefällt, ist möglich und wird auch vergeben. Ein paar Beispiele: G-LUCK ist eine private Cessna 150, G-GOOD kennzeichnet die einmotorige Socata TB20 eines Londoner Privatmannes. Die Flugzeugkennzeichen der Airline Virgin Atlantic beginnen alle mit „G-V...“. So fliegen dann G-VSXY, G-VBIG oder G-VNEW regelmäßig durch die Welt.

Die Isle of Man hat im Mai 2007 die Erlaubnis bekommen, ein eigenes Flugzeugregister zu eröffnen. Obwohl die Insel kein souveräner Staat ist, darf der Buchstabe „M“ als Landeskennung verwendet werden. Seitdem werden Dutzende von Privatjets auf dem kleinen Eiland angemeldet, um der Einfuhrsteuer, die die Europäische Union erhebt, zu entgehen. Und hier ist auch alles erlaubt. M-AJOR ist ein Hubschrauber vom Typ Agusta Westland AW-139, M-OUSE ein Cessna Citation C510 Privatjet, M-OLLY eine Cessna C525.

Die Amerikaner, bei den Autokennzeichen vollkommen liberal, erlauben bei der Registrierung von Flugzeugen wenig. Das System in den USA ist etwas anders. Nach der Landeskennung „N“ folgt eine Kombination aus Buchstaben und Ziffern, die maximal fünf Zeichen lang sein darf. Zur besseren Veranschaulichung: N12345, N1234B oder N123 sind erlaubt. Viele Airlines versuchen ihren Zwei-Letter-Code in dem Kennzeichen unterzubringen. N408UA ist beispielsweise ein Airbus A320 von United, N386AA eine Boeing 767 von American.

Und wie machen das die Deutschen? Natürlich ganz genau, hier gibt es eine Luftverkehrsulassungsordnung, nach der alle Flugzeuge in Gewichtsklassen und Arten eingeteilt sind. Arten können Segelflieger, Ballons oder Motorsegler sein. Für jede Gruppe ist ein Buchstabe vergeben, der nach der Landeskennung erscheint. „A“ steht für Flug-

zeuge mit einem Gewicht von mehr als 20 Tonnen. In dieser Klasse befinden sich alle Verkehrsflugzeuge, wie der Airbus A320 oder die Boeing 737. „B“ beschreibt die Gruppe der Maschinen von 14 bis 20 Tonnen, mit „H“ beginnen alle Hubschrauberzulassungen, „K“ sind die Motorsegler. Für individuelle Kennzeichen bleibt da wenig Spielraum. Bei Lufthansa wird der zweite Buchstabe als Code für den Hersteller verwendet, danach folgt eine beliebige Kombination aus zwei weiteren Lettern. D-ABYA ist zum Beispiel eine Boeing 747, D-AIZD ein Airbus A320. Condor hat die gleiche Systematik aus den Tagen beibehalten, als die Airline noch Teil des Lufthansa-Konzerns war. Germania macht es wieder ganz anders, Sun Express Deutschland auch.

Wer sich für die Flotten von Airlines interessiert, dem empfehlen wir die Website airfleets.net. Hier sind alle großen und viele kleinere Fluggesellschaften detailliert aufgelistet. Manche Länder veröffentlichen sogar ihr komplettes Flugzeugregister im Web, darunter Großbritannien caa.co.uk und erstaunlicherweise sogar die USA registry.faa.gov.

LÄNDERKENNUNGEN

Eine kleine Auswahl von Staaten, aus denen Airlines den Düsseldorfer Airport anfliegen.

A6	Vereinigte Arabische Emirate	CS	Portugal
B	China	EC	Spanien
D	Deutschland	F	Frankreich
EI	Irland	HB	Schweiz
G	Großbritannien	JA	Japan
I	Italien	LY	Lettland
LN	Norwegen	OE	Österreich
N	USA	OK	Tschechien
OH	Finnland	PH	Niederlande
OY	Dänemark	SE	Schweden
RA	Russland	SX	Griechenland
SU	Ägypten	TS	Tunesien
TC	Türkei	9A	Kroatien
UR	Ukraine	9V	Singapur
9H	Malta		

SWISS

Als Fluggesellschaft der Schweiz steht Swiss für deren traditionelle Werte und verpflichtet sich zu höchster Produkt- und Servicequalität. 2017 erwirtschaftete Swiss mit über 8.800 Mitarbeitern einen Umsatz von rund fünf Milliarden Schweizer Franken. Ab Düsseldorf fliegt die Airline ihr Drehkreuz in Zürich bis zu fünfmal täglich an. Von dort geht es weiter zu über 100 Zielen in Europa, Amerika, Asien und Afrika.

swiss.com



EKLIG BIS SKURRIL

Christian Hinkel
Andreas Wiese

MARCEL SPREYER ZEIGT UNS KURIOSE FUNDSTÜCKE DES ZOLLS

Man muss mit allem rechnen. Was der Zoll am Düsseldorfer Flughafen aus dem Gepäck von Reisenden zieht, ist wirklich kaum zu glauben. Oft ist es skurril, zuweilen eklig und manchmal sogar gefährlich. Tag für Tag werden am Airport die verrücktesten Entdeckungen gemacht. Die häufigsten Schmuggelwaren: Zigaretten, exotische Tiere, Waffen, gefälschte Markenwaren, Arznei- und Betäubungsmittel, Drogen und jede Menge unangemeldetes Bargeld. Leicht zu finden sind all diese Dinge oftmals nicht, denn die Verstecke der Schmuggler werden immer kreativer. Aber die Beamten des Hauptzollamts am Airport sind wachsam.

„Im Laufe der Jahre habe ich hier im Gepäck so ziemlich alles gesehen – von der Flasche Whisky eines deutschen Touristen aus Thailand mit eingelegerter Kobraschlange über eine Taschenlampe mit integriertem Elektroschocker, jede Menge Schlagringe, geschützte Muscheln und Korallen bis hin zum echten Schildkrötenkopf im Koffer eines Reisenden aus Honduras“, sagt Zollamtsinspektor Marcel Spreyer schmunzelnd. Seit über 20 Jahren ist der Mönchengladbacher beim Zoll tätig, seit 2006 am Düsseldorfer Airport. Aus China erreichen Düsseldorf häufiger Musikinstrumente,

die mit Schlangenhaut bespannt sind. Lebende Schildkröten wurden schon in Plastikdosen transportiert. Ein Biologie-Assistent schmuggelte fast zwei Dutzend lebende Goliath-Vogelspinnen aus Brasilien. Im Frachtbereich konnten ein ausgestopfter Steinadler, ein Braunbär und ein Schimpanse in Kisten sichergestellt werden. „Gute“ Versuche, aber trotzdem blieben all diese geschmuggelten Waren letztlich nicht unentdeckt. Spreyer: „Einmal hatte ein Musiker aus Amerika eine echte wertvolle Stradivari-Geige aus dem 16. Jahrhundert im Gepäck – die war aber korrekt angemeldet.“

Bei der Kontrolle sind die Zollbeamten immer mindestens zu zweit im Einsatz. Einfuhrbestimmungen für den europäischen Binnenmarkt, Artenschutz, Waffenrechte, Arzneimittelgesetz, veterinärmedizinische Richtlinien – jede Menge Rechtsvorgaben haben die Beamten bei ihrer Arbeit zu beachten. Wie reagieren die Passagiere auf die Kontrolleure? „Einige sind genervt, wenn sie überprüft werden. Falls sie dann auch noch mit verbotenen Waren erwischt werden, reagieren sie zuweilen ungehalten. Aber es gibt auch viele Reisende, die verständnisvoll und einsichtig sind“, berichtet Marcel Spreyer. Ärger möchte mit dem Zollbeamten sicherlich niemand haben, denn der 41-Jährige ist ein

sympathischer, aber auch kräftiger Typ, der schon alleine mit seiner Statur Eindruck macht. Im Fall eines Fundes gibt es für die Zöllner immer viel zu tun. Spreyer: „Der Reisende muss weiter im Blick behalten, das Vorgehen erklärt, der Gegenstand sichergestellt, die Vernehmung durchgeführt und schließlich gegebenenfalls ein Strafverfahren eingeleitet werden. Danach folgt noch jede Menge Büroarbeit.“

Zuweilen ist es aber nicht einmal die Schmuggelware, die so schräg ist, sondern die Verstecke. Einige Reisende zeigen sich kreativ. „Da muss man echt immer ganz genau hinschauen. Wir haben sogar schon Dinge aufgespürt, die in Brot eingebacken waren“, erzählt Marcel Spreyer. „Auch in geleerten Rasierschaumdosen oder Sonnenmilchbehältern sind wir schon fündig geworden. Da macht es schon mal stutzig, wenn zum Beispiel die Gewichtsangaben auf den Behältern überhaupt nicht passen.“ Ein anderes beliebtes Versteck ist der doppelte Boden im Koffer. Spätestens im Röntgengerät fallen die Objekte mit Einfuhrverbot aber auch an den ungewöhnlichsten Orten auf. Oder der Spürhund, der den Zöllnern zur Seite steht, hat letztlich den richtigen Riecher.



BILDGEWALTIG

THOMAS CLAUBERG IST FÜR KAMERAS UND MONITORE AM AIRPORT VERANTWORTLICH

Sie gehören zu den beliebtesten Inhalten auf der Homepage des Flughafens: Gleich nach der Startseite und den Fluginformationen rangieren die Webcams ganz weit oben in der Gunst der Besucher. Rund 3,1 Millionen Mal haben Fans die Bilder von den fünf verschiedenen Kamerastandorten im vergangenen Jahr aufgerufen. Die Bilder werden zeitversetzt, mit sieben bis zwölf Minuten Abstand zum Livebild, übertragen. Warum, das erklärt uns Thomas Clauberg, der mit seinem Team alle Kameras am Airport technisch betreut. „Wir brauchen diesen geringen Zeitversatz zu den Live-Daten, um die Übertragung stoppen zu können, wenn wir das möchten, wollen aber trotzdem attraktiv für die Zuschauer bleiben.“

Wer jetzt glaubt, Clauberg schaut den ganzen Tag nur Webcams, liegt trotzdem falsch. Der 54-jährige Video-systemtechniker hat viele Aufgaben und ist für rund 1.200 Kameras auf dem gesamten Flughafengelände verantwortlich. Dabei hat alles bescheiden angefangen, als der ausgebildete Funkelektroniker 1986 am Flughafen begann. Anfang der 90er Jahre beobachteten gerade einmal 70 Kameras das Geschehen auf dem Vorfeld und in der Gepäckausgabe. Seitdem hat sich viel getan, technisch und für Thomas Clauberg persönlich. Denn mit dem Fortschritt musste auch seine Qualifikation Schritt halten. Seinen alten Industrieberuf gibt es heute ebenso nicht mehr wie Röhrenkameras oder analoge Bildaufzeichnung.

Die Gründe für immer mehr Videotechnik und damit mehr Kamerastandorte sind in erster Linie sicherheitsrelevante Fragen am Airport. Der Vorfeldbereich wird genauso

überwacht wie der Flughafenzaun, der das gesamte Gelände umgibt, und das Terminal. Ein großer Verkehrsflughafen wie Düsseldorf ist ein sehr sensibler Ort, die Bundespolizei gehört zu Claubergs wichtigsten Kunden. Aber sein dreiköpfiges Team zeichnet nicht nur auf, die Kollegen sind auch für die Wiedergabe und Darstellung verantwortlich. „Alles, was mit bewegten Bildern zu tun hat und groß ist, gehört zu uns“, verrät Thomas Clauberg schmunzelnd. Und das ist eine ganze Menge: alle Videowände in den Einsatzleitungen, alle TV-Geräte in den Lounges, dazu die neun digitalen Werbeflächen im Terminal und auf der Vorfahrt eine riesige LED-Wand, die an der Auffahrt zur Abflugebene an einer Fassade prangt.

Damit kein Bildschirm dunkel bleibt, gibt es eine 24-Stunden-Bereitschaft des gesamten sicherheitstechnischen Fachbereichs mit 18 Personen, in der Woche ist das Technikteam zwölf Stunden täglich vor Ort, externe Partner unterstützen. Da kann eigentlich nichts mehr schiefgehen, oder doch? Thomas Clauberg erinnert sich an eine Situation Anfang der 90er Jahre: „Bei der Installation eines neuen Technikschranks kam es bei der Zuschaltung der Spannungsversorgung (Stecker in die Steckdose) zum Blackout im Terminal! Alles wurde dunkel und die Notbeleuchtung ging an! Nach dem fahlen Gesichtsausdruck kamen nun alle möglichen Gesichtsfarben bei uns ins Spiel und vorsichtshalber haben wir den Stecker gezogen und an diesem Nachmittag auch nicht mehr eingesteckt! Der Strom kam natürlich nach kurzer Ausfallzeit zurück, die Beleuchtung war hell und alles lief wieder rund. Wir fragten uns: ‚Wie konnte das passieren?‘ Genau in dem Moment unserer Zuschaltung

wurde bei Bauarbeiten außerhalb vom Flughafen ein Starkstromkabel beschädigt, und das hatte den Stromausfall zur Folge!“

Durchatmen. Heute arbeitet Clauberg seit 32 Jahren am Airport. Immer noch sehr gerne, wie er verrät. Und so leicht bringt in nichts mehr ins Schwitzen. Außer wenn eine Webcam mal ausfällt. Dann sorgen die Fans mit Mails und Anrufen dafür, dass schnell Abhilfe geschaffen wird. Und das funktioniert in den seltensten Fällen per Knopfdruck vom Schreibtisch aus.



WEBCAMS

Alle fünf Webcams nehmen in HD-Qualität das Geschehen am Flughafen auf. In einer öffentlichen Abstimmung auf unserer Website und Facebook haben 85 Prozent der Teilnehmer sich für eine neue Position mit Blick auf die Rollwege und die Start- und Landebahnen entschieden. Wollen auch Sie sich ein Bild von der neuen Sichtweise machen?

Ganz einfach direkt auf der Startseite dus.com auf „Webcam“ klicken oder den nebenstehenden QR-Code scannen.





LONDON

Drei Airports, vier Airlines. Es gibt viele Möglichkeiten, um von Düsseldorf in die britische Hauptstadt zu fliegen. Ab dem 9. Februar 2019 fliegt Easyjet neu zum Flughafen Gatwick, schon länger steuern British Airways und Eurowings Heathrow an und fliegen Flybe und BA in die Docklands zum City Airport. Wir waren schon in der Themse-Metropole und empfehlen Ihnen im Meer der Möglichkeiten einen Besuch der Brick Lane.

📍 | Karl-Heinz Morawietz 📷 | Fotolia

„Very delicious! Special price for you.“ Mit der Speisekarte versucht ein freundlicher Herr, Gäste in sein Restaurant zu locken. Wir sind nicht in Italien oder an einem Strand der spanischen Küste, sondern mitten in London.

Vom Ghetto zur Touristenattraktion. So könnte man die „Karriere“ der Brick Lane im East End bezeichnen. Sie führt von Bethnal Green im Norden durch Spitalfields bis Whitechapel im Süden und ist etwa einen Kilometer lang. Ihre ungeahnte Popularität verdankt die Brick Lane dem gleichnamigen Roman von Monica Ali, der 2003 erschien und schnell zum Bestseller wurde. In dem Buch geht es um das Schicksal der jungen bengalischen Frau Nazneen, die mit 18 Jahren nach England kommt und versucht mit der Kultur des Landes zurechtzukommen. Der Roman wurde inzwischen verfilmt und die Brick Lane zum trendigen Ziel für London-Besucher. Die Straße gilt als das Herz der Bangladeshi-Gemeinde Londons, wird seit 2002 von den Behörden offiziell als Banglatown bezeichnet und ist für ihre zahlreichen südasiatischen Restaurants und ihren Straßenmarkt bekannt.

Was gibt es sonst noch auf dem relativ kurzen Stück und in der direkten Umgebung zu entdecken? Unübersehbar jede Menge Graffiti – oder Street-Art, wie diese Kunstform neuerdings weniger subversiv genannt wird. Hier im Londoner East End, wo 1888 Jack the Ripper sein Unwesen trieb, haben einige der besten Graffiti-Künstler der letzten Jahre die perfekte Leinwand gefunden. Sogar Größen wie Banksy haben ihre Kunst an den Wänden verewigt.

Die Brick Lane ist ein wahres Paradies für Anhänger von Second Hand Shops und Vintage-Läden. Mode, Schallplatten und Dekorationen warten auf Käufer. In „The Old Truman Brewery“, befindet sich der unterirdisch gelegene Brick Lane Market. Hier existiert ein Labyrinth mit Schätzen aus den vergangenen Dekaden. Wer kein Geld ausgeben möchte und etwas Ruhe sucht, dem empfehlen wir den „Nomadic Garden“. Dieser Gemeinschaftsgarten liegt neben dem Bahngleis in der Brick Lane und wird von Nachbarn und Freiwilligen aus der direkten Umgebung gepflegt. Hier finden regelmäßig Konzerte und Aufführungen statt oder man entspannt sich einfach bei einem leckeren Getränk.

Ein Besuch der Brick Lane ist nicht komplett, ohne etwas Essbares probiert zu haben. Auf dem guten Kilometer Straße finden sich 50 verschiedene Curry-Restaurants. Wer nur Zeit für eins hat, sollte ins Aladin gehen, ein indisches Lokal der mittleren Preiskategorie, das angeblich auch zu den Favoriten von Prinz Charles zählt. Oder ins Shiraz Indian Restaurant. Hier wurde Mary Nichols zum letzten Mal bei einem Drink gesehen, bevor sie das erste Opfer von Jack the Ripper wurde. Der Laden hieß damals noch Flying Pan Club. Wer trotz dieser oder anderer verlockender Angebote weder indische noch Bangladeshi-Küche probieren möchte, der findet in der Brick Lane Food Hall sicher etwas für seinen Geschmack. Auch internationale Küche wird in dem Gebäude der Old Truman Brewery von 1830 angeboten, von japanisch über italienisch bis ethiopisch oder polnisch.

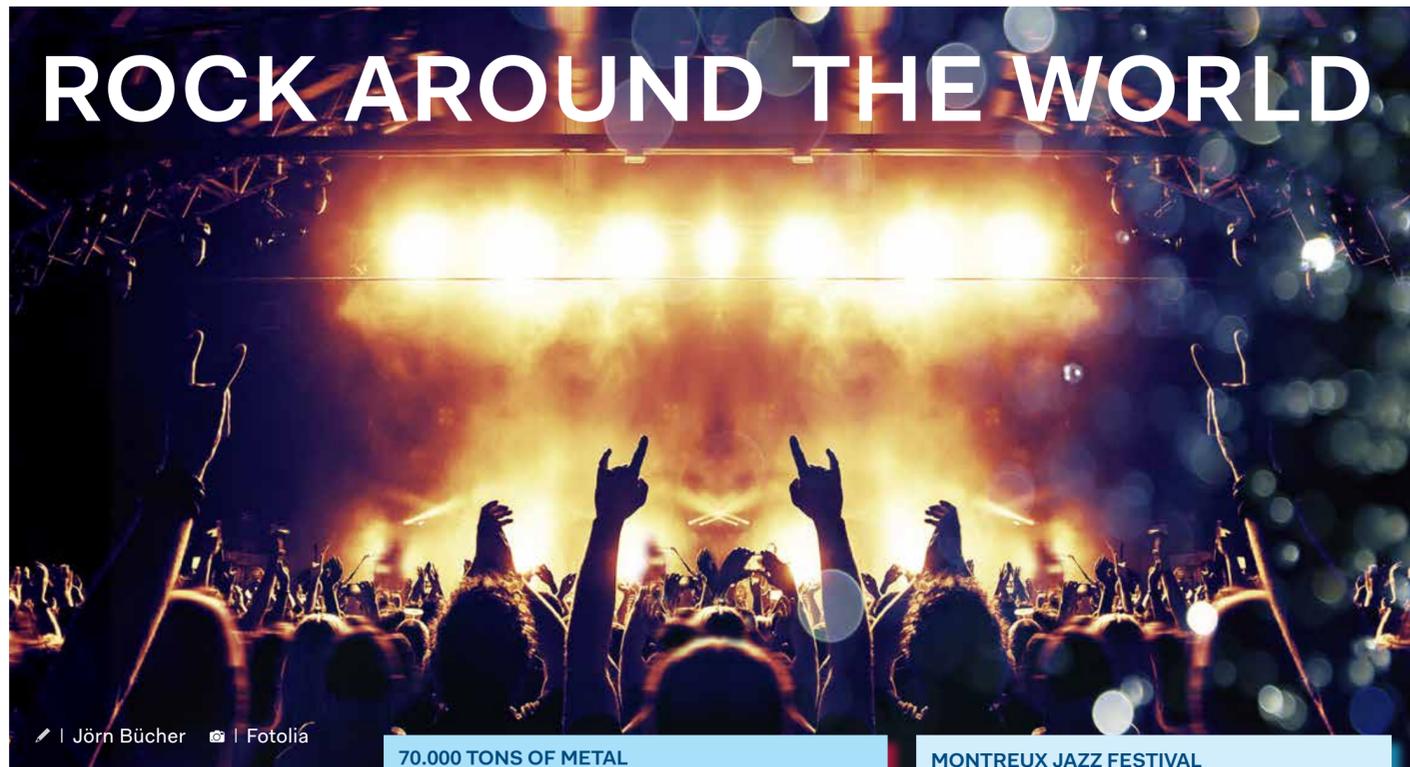
Den Schrecken früherer Tage hat das Viertel um die Brick Lane heute längst verloren, ein Besuch ist heute ungefährlich. Wenn Sie mit der Londoner U-Bahn unterwegs sind, ist Aldgate East die nächste Station. Von hier aus sind es gut zehn Minuten Fußweg bis zur Brick Lane. Von der größeren Station Liverpool Street aus laufen Sie ein, zwei Minuten länger.



Lust auf ein bisschen Subkultur in einer der spannendsten Metropolen Europas? Infos dazu finden Sie auf dusmomente.com.



ROCK AROUND THE WORLD



✂ | Jörn Bücher | Fotolia

70.000 TONS OF METAL

USA, MIAMI/FORT LAUDERDALE – HAITI - MIAMI/FORT LAUDERDALE, 31. JANUAR – 4. FEBRUAR

Für Freunde des gepflegten Headbangings. 70.000 Tons of Metal ist das Original und die weltweit größte Heavy-Metal-Kreuzfahrt. Über 50 Bands, fünf Tage, ein Kreuzfahrtschiff und nur 3.000 Tickets. So geht's: Kabine auf dem Schiff buchen, dann sind Verpflegung und alle Getränke sowie der Eintritt zu allen Auftritten im „Fahrpreis“ eingeschlossen.

70000tons.com

✈ Düsseldorf – Miami mit Eurowings

COACHELLA VALLEY MUSIC AND ARTS FESTIVAL

USA, COACHELLA VALLEY, KALIFORNIEN,

12. APRIL – 21. APRIL

„Interessiert sich auf dem Coachella-Festival jemand für die Musik – oder machen alle nur Fotos fürs Internet?“, fragte „Die Welt“ in einem Beitrag über das hippe Festival in der kalifornischen Wüste. Hier spielen die Outfits der Besucher eine fast ebenso große Rolle wie die Musik der Bands, die hier auftreten. Seit 1999 findet das Festival jährlich statt und zählt zu den weltweit größten Veranstaltungen. Musikgenre: Rockmusik, Independent, Hip-Hop, elektronische Tanzmusik. Seit 2012 wird das gesamte Drei-Tages-Programm in der darauffolgenden Woche mit denselben Künstlern wiederholt. Highlights aus der beeindruckenden Setlist der vergangenen Jahre: Beyoncé, Radiohead, Kendrick Lamar, Lorde, Eminem. Für 2019 werden als Headliner Childish Gambino, Justin Timberlake und Kanye West gehandelt.

coachella.com

✈ Düsseldorf – Los Angeles (One Stop),

z.B. mit Delta, Aer Lingus, British Airways, Icelandair, Lufthansa, Swiss

ROSKILDE FESTIVAL

DÄNEMARK, ROSKILDE, 29. JUNI – 6. JULI

Seit 1971 ein fester Termin im Kalender der Festival-Jünger. Pop, Rock, Alternative Rock, Metal, Hip-Hop, Reggae und Electronic. Auf acht Bühnen bei mehr als 180 Acts sollte für jeden etwas dabei sein. Das achtstägige Festival auf der Insel Seeland zählt mit 115.000 Teilnehmern zu den größten Europas. Die Veranstaltung wird von bis zu 25.000 unbezahlten Freiwilligen aufgebaut, organisiert und betreut. Übrigens: Der gesamte Gewinn des Festivals fließt an den Foreningen Roskilde-fonden, der das Geld an humanitäre, kulturelle und andere gemeinnützige Organisationen wie Amnesty International, Ärzte ohne Grenzen, Human Rights Watch und viele dänische Organisationen weitergibt. Topact für 2019: The Cure.

roskilde-festival.dk

✈ Düsseldorf – Kopenhagen mit SAS und Eurowings

MONTREUX JAZZ FESTIVAL

SCHWEIZ, MONTREUX, 29. JULI – 15. AUGUST

Das Montreux Jazz Festival ist ein jährlich im Juli stattfindendes Musikfestival in der Schweizer Stadt Montreux am Genfer See. Der Name greift eigentlich zu kurz. Hier treffen sich nicht nur die Jazzer, sondern alle Größen aus Blues, Pop und Rock. Und das seit 1967. Sie waren schon alle da: die Rolling Stones, Deep Purple und Phil Collins. Der Charme des Programms liegt in der Fülle und Parallelität von Jazz, Pop, Rock, Weltmusik und anderem in kurzer Zeit am selben Ort. Topact in 2019 ist Elton John. Zum 17-tägigen Spektakel werden ca. 250.000 Fans erwartet.

montreuxjazzfestival.com

✈ Düsseldorf – Genf mit Eurowings

SZIGET FESTIVAL

UNGARN, BUDAPEST, 7. AUGUST – 13. AUGUST

Seit 1993 lädt das Sziget Festival die Popfans auf eine Donauinsel in Budapest ein. Was einst in kleinem Rahmen begann, hat sich zu einem der größten europäischen Festivals gemausert. Auf über 60 Bühnen finden mehr als 1.000 Einzelveranstaltungen statt, zahlreiche Interpreten präsentieren sich knapp eine Woche lang den etwa 400.000 Besuchern. Topact dieses Mal wird Ed Sheeran sein.

szigetfestival.com

✈ Düsseldorf – Budapest mit Eurowings

FLOW FESTIVAL

FINNLAND, HELSINKI,

9. AUGUST – 11. AUGUST

Das Flow Festival ist eine preisgekrönte, genreübergreifende Musikveranstaltung in Finnland. Die Party steigt im ehemaligen Kraftwerk Suvilahdi, das eine eindrucksvolle Kulisse bietet. Jedes Jahr stellen die Macher mit über 150 nationalen und internationalen Künstlern ein abwechslungsreiches Line-up auf, das zu den besten in ganz Europa zählt. Dabei ist das Festival nicht nur auf Musik begrenzt, sondern bietet eine umfassende Erfahrung mit Kunstinstallationen, Filmvorführungen und Vorträgen.

www.flowfestival.com

✈ Düsseldorf – Helsinki mit Finnair



PHYSIK ZUM ANFASSEN

AIRPORT SPONSERT EXPERIMENTIERKÄSTEN FÜR SCHÜLERLABOR

✂ | Laura Overath | Andreas Wiese

„Wenn ich einmal groß bin, werde ich Astronaut.“ Das ist der Kindheitstraum vieler Jungen. Daoud, David und Hicham kommen diesem Traum ein Stückchen näher. Sie besuchen den Physik-Leistungskurs des Städtischen Luisen-Gymnasiums in Düsseldorf und sind immer mit Begeisterung dabei, wenn es ans praktische Experimentieren geht. Heute sind sie drei von insgesamt 17 Schülern, die im Zentrum für Innovative Energiesysteme der Hochschule Düsseldorf zu Gast sind. Auf dem Programm des vor kurzem ins Leben gerufenen Schülerlabors steht die Funktionsweise einer Solarthermieanlage. Was da genau auf sie zukommt, werden sie gleich erfahren.

Zum Einsatz kommen dafür sieben mobile Experimentierkästen, die der Düsseldorfer Airport der Hochschule gesponsert hat. Schon seit Jahren zeigt der Flughafen soziales Engagement in seiner Nachbarschaft und unterstützt Projekte an Schulen, Kindergärten oder in Sportvereinen. Eifrig bauen die Schüler das Experiment auf. Zwölf Bauteile, dazu zählen Schläuche, ein Pumpenmodul, ein Flüssigkeitsthermometer und eine Lampe, müssen ineinandergesteckt werden. Ganz schön aufregend. Wer kann schon behaupten, eine Solarthermieanlage bedient zu haben? Zumindest im Miniaturformat testet die Schülergruppe erstmals solch eine Anlage. Wofür ist eine diese Konstruktion überhaupt nützlich? Kurz erklärt: Thermische Solaranlagen wandeln Sonnenenergie in Wärmeenergie um. Diese kann beispielsweise für die Bereitung von warmem Wasser, zum Heizen von Räumen, eines Schwimmbeckens oder zum Duschen genutzt werden. Das klingt für alle einleuchtend. Bei dem

Experiment heute beobachten die Schüler das solarthermische System zunächst ohne jegliche Hilfsmittel. Später soll ein gebogener Spiegel, ein so genannter Parabolspiegel, eingesetzt werden. Wie sich das auf die Erwärmung des Wassers auswirkt, wird sich zeigen. Aus dem Schulalltag einmal rauszukommen und praktisch zu arbeiten, das ist es, was die drei 16-jährigen Jungs fasziniert. „Wir tüfteln einfach gern und finden naturwissenschaftliche Zusammenhänge spannend.“ Beste Voraussetzungen für ein Studium. Daoud möchte Maschinenbau studieren, David und Hicham wollen ihr fachliches Know-how in einem Physik-Studium vertiefen. „So, und wie machen wir jetzt weiter?“, fragt der Übungsleiter in die Runde. Die Jungs wissen es sofort und setzen den gebogenen Spiegel ein. Dann schalten sie erneut die Lampe ein. Die Messung läuft. Nun wird klar: Der Parabolspiegel verstärkt den Aufheizprozess. Die Temperatur steigt deutlich schneller an und die gemessene maximale Temperatur ist höher. Die gewonnenen Messergebnisse werden sorgfältig dokumentiert und in ein Diagramm übertragen. Anschließend diskutiert die Gruppe die Versuchser-

gebnisse. Mit neuem Wissen im Gepäck werden die Schüler das Gelernte am nächsten Tag in der Schule präsentieren. Denn der Ausflug zur Hochschule war Teil einer Projektwoche, die das Düsseldorfer Gymnasium mit einem breiten Angebot organisiert hat.

Die Hochschule Düsseldorf bietet mit den mobilen Experimentierkästen nicht nur Schülerkurse am Campus an, sondern kommt bei Interesse auch direkt in die Schulen. „Wir sind vor kurzem erst gestartet und für die ersten Kurse bereits ausgebucht. Die Schulen sehen Bedarf für solche Konzepte. Insbesondere junge Lehrer setzen sich für außerschulisches Lernen ein“, berichtet Radojka Ille, die Projektleiterin der Hochschule. Der heutige Kurs unter dem Titel „Die Kraft der Sonne nutzen“ im Schülerlabor war ein voller Erfolg. Das Schnuppern von Hochschulluft hat den Schülern sichtlich Spaß gemacht. Da freut sich auch die anwesende Lehrerin und verspricht, einen solchen Kurs mit weiteren Klassen zu wiederholen. Übrigens: Mit den vom Düsseldorfer Airport gesponserten Experimentierkästen sind rund 20 verschiedene Versuche möglich. Je nach Altersklasse und Vorwissen kommen unterschiedliche Experimente zum Einsatz.



INFO SCHÜLERLABOR

Sie sind Lehrer, haben Schulkinder oder wollen einfach mehr über das Schülerlabor der Hochschule Düsseldorf erfahren?

Dann melden Sie sich im „Zentrum für Innovative Energiesysteme“ an der Hochschule Düsseldorf bei Frau Radojka Ille per Mail unter rada.ille@hs-duesseldorf.de oder telefonisch unter der Rufnummer 0211-435 135 79 an.



Einen internationalen Veranstaltungskalender finden Sie unter dusmomente.com.

SCHAUPLATZ SUPERMARKT

✂ | Laura Overath ✂ | Andreas Wiese

Ob Hamsterkäufer, Schnäppchenjäger oder Träumer. Vehbi Ögredici kennt sie alle. Er ist Mitarbeiter der ersten Stunde und war dabei, als der Rewe City Markt am Düsseldorfer Flughafen vor knapp zehn Jahren seine Türen erstmals öffnete. Seitdem ist viel passiert. „Neue Waren, wechselndes Sortiment, mehr Service und besseres Kunden-Know-how“, fasst es der routinierte Verkäufer kurzerhand zusammen. 365 Tage im Jahr, von montags bis sonntags, jeweils von 5:00 bis 24:00 Uhr ist Rewe am Airport für alle da. Obst und Salat to go, Getränke, vegane Snacks, Süßes oder Duschgel im Miniformat für die Reise – unzählige Dinge gehen dort im Sekundentakt übers Kassenband. **DUSmomente** hat sich an einem gut besuchten Mittag im Markt umgeschaut und mit verschiedenen Kunden gesprochen. Sechs Einkaufstypen stellen wir Ihnen hier vor.

WELCHER EINKAUFSTYP SIND SIE?

Schicken Sie uns eine kurze E-Mail an dusmomente@dus.com und gewinnen Sie einen von insgesamt drei 50-Euro-Gutscheinen für den Rewe City Markt am Düsseldorfer Airport. Einsendeschluss ist der 2. April 2019.



DIE WARMHERZIGEN

Linda Biedlinski, Vantuir Soares dos Santos und Martha Wiczorek machen anderen gerne eine Freude. Für eine kranke Kollegin, der zu Hause die Decke auf den Kopf fällt, packen sie eine Genesungsbox. „Süßigkeiten tun schließlich der Seele gut.“ Bei Rewe sind die drei „Performance-Duty-Officer“ von Eurowings öfter anzutreffen. „Ein Markt-Abstecher in der Mittagspause muss immer sein.“



DER HUNGRIGE

Hungrig auf Reisen, wer kennt das nicht. Dominik Ross ist gerade aus Abu Dhabi gelandet. Nach einer 17-tägigen Kreuzfahrt mit seiner Freundin und einem langen Rückflug braucht er jetzt eine Stärkung. Praktisch: Bevor es gleich weiter mit dem Zug nach Berlin geht, kann er sich die gekaufte Suppe sogar in der Mikrowelle im Rewe City Markt zum Verzehr erhitzen.



DIE SPONTANE

Sie hat keinen Einkaufszettel und lässt sich am liebsten überraschen. Gerade aus Berlin gelandet, braucht Zergül Aslan eine Erfrischung und hat sich spontan für einen leckeren Smoothie entschieden. Auch andere überrascht sie gerne. In Düsseldorf fährt sie gleich weiter zu ihrem Patenkind, das von ihrem Besuch noch nichts ahnt.



DER GEWOHNHEITSKÄUFER

Er pflegt gerne Traditionen. So steht für Thomas Schroers ein Besuch an der „heißen Theke“ mindestens zweimal pro Woche auf dem Programm. „Ein Fleischkäsebrötchen zum Mittag, das schmeckt besonders gut“, sagt er und lacht. Für seinen Job bei der Lufthansa Technik gibt ihm der herzhafteste Snack die nötige Energie.



DER SORGFÄLTIGE

Er lässt sich gerne Zeit und kauft mit Bedacht ein. Frisches Obst steht heute ganz oben auf Jonas Biebers Einkaufsliste. Sorgfältig wählt er dabei die Früchte aus dem großen Warenangebot aus. Schließlich greift er zielsicher nach einer reifen Mango und ist zufrieden: „Perfekt, nun habe ich alles beisammen.“



DIE VERGESSLICHE

Antonia Schaub macht eine Ausbildung zur Kauffrau für Büromanagement am Flughafen und möchte den Rewe-Supermarkt nicht missen. „Es ist sehr praktisch, hier in der Pause oder nach der Arbeit noch ein paar Kleinigkeiten zu besorgen, die man beim letzten Einkauf vergessen hat“, sagt sie. So wie heute. Für das Training in der Hundeschule am Abend braucht Beagle „Charly“ noch dringend ein paar Leckerchen.

DER WEG DES KAFFEES



UWE MÜLLER UND AYDIN KIRICI RÖSTEN KAFFEE VON HAND

A bflugebene, kurz vor der Bordkartenkontrolle C. Der Duft von Kaffee liegt in der Luft. Im Bazaar Caffè werden täglich etwa 200 Tassen davon getrunken. Bis das braune Heißgetränk in der Tasse des Gastes landet, hat es einen langen Weg voller Leidenschaft und echter Handarbeit hinter sich. Hinter dem vom Gastronomiebetreiber SSP Germany geführten Café stehen die Franchisegeber Aydin Kirici und Uwe Müller. Sie sind unter Kaffeekennern in der Landeshauptstadt keine Unbekannten. Betreiben sie doch seit 1996 das „Bazaar Caffè“ in der Innenstadt und haben seit 2014 ihre eigene Kaffeerösterei.

Der Weg des Kaffees beginnt im Neusser Hafenviertel. Eigentlich natürlich schon viel früher. Kirici und Müller beziehen ihre Kaffeebohnen aus über 14 verschiedenen Ländern. Darunter sind bekannte Kaffeexporteure wie Brasilien und Kolumbien, aber auch Exoten wie Papua-Neuguinea. Mit dem Schiff kommen die Kaffeesäcke nach Deutschland. In einer ehemaligen Keramikfabrik in Neuss haben sich die beiden Unternehmer vor einigen Jahren eine echte „Kaffeedrale“ erschaffen. „Bis 2014 haben wir unseren Kaffee in Italien rösten lassen“, erzählt Kirici. Häufig schaute der Kaffeeliebhaber den Röstmeistern dabei über die Schulter. Bis er irgendwann dachte, dass er noch mehr Einfluss auf die Qualität nehmen könne. Kurzerhand ließ er sich selbst im Kaffeerösten ausbilden.

Das Herzstück der Bazaar-Rösterei ist eine „Probat 120“ aus dem Jahr 1959. Diese Trommelröstmaschine wirft Kirici fast jeden Tag an, um immer frisch zu produzieren. Frisch heißt im Fall von Kaffee allerdings nicht, dass er noch am selben Tag getrunken werden sollte. Aber der Reihe nach. Heute steht der „Yellow Bourbon“ auf dem Produktionsplan. Zunächst wird die Röstmaschine auf 160 bis 200 Grad auf-



geheizt, je nach Sorte. Über 800 Aromen und 80 Säuren verstecken sich in den kleinen, zunächst noch blaugrünen Bohnen. „Sie entfalten sich je nach Temperatur und Zeit, weswegen wir sortenrein rösten und die Bohnen erst nach dem Auskühlen mischen“, erklärt der Röstmeister. Das Trommelröstverfahren ist eine schonende und zugleich aufwändige Produktionsart. Das genaue Timing entscheidet über das Gesamtergebnis.

Vom Lager gelangen 120 Kilo Rohkaffeebohnen in einen Trichter oberhalb der Trommelröstmaschine. Erst wenn die perfekte Temperatur erreicht ist, werden sie in die durch Gas aufgeheizte Rösttrommel geführt. Nach etwa zehn Minuten bekommen die Bohnen bereits eine etwas



✂ | Anne-Lena Jaschinski
✂ | Andreas Wiese

bräunlichere Farbe und es riecht würzig. Nach weiteren fünf Minuten ist ein leises Knacken zu hören. „Das ist der so genannte ‚first crack‘“, erklärt Kirici. „Der Druck in den Kaffeebohnen wird durch die Hitze groß, die Zellwände platzen auf.“ Ab jetzt kommt es auf jede Sekunde an. Kirici zieht einen Probenzieher heraus und hält seine Nase über die Kaffeebohnen. Am Geruch merkt er, wie viel Gerbsäure noch in den Bohnen ist. Die soll durch die Hitze möglichst abgebaut werden. Der Röstmeister ist zufrieden, mit einem Hebel lässt er die Kaffeebohnen aus der Rösttrommel in den Kühltrichter fallen. „Das schnelle Runterkühlen ist sehr wichtig, damit der Kaffee später nicht nachröstet und bitter schmeckt“, erklärt er.

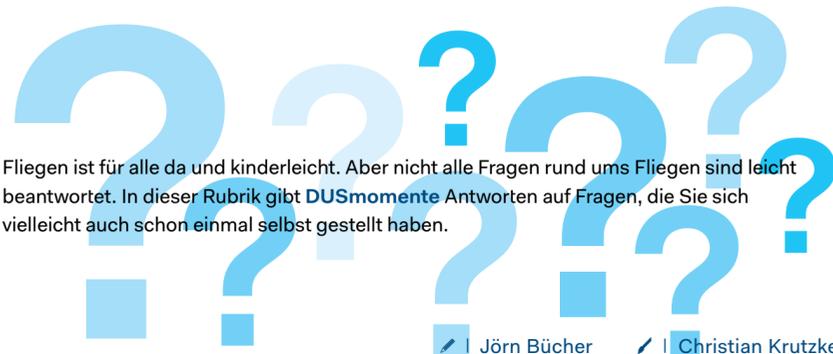
Anschließend kommen die Bohnen für 24 bis 48 Stunden zum Ausgasen in Silos. Während der Röstung entstehen größere Mengen an CO₂, von dem ein großer Teil nach der Röstung in der Bohne gebunden ist und über die Folgetage und Wochen langsam abgibt. Verpackt in Folientüten mit eingeschweißtem Aromaventil entwickelt sich der Kaffee immer noch weiter. „Perfekt ist er nach etwa vier bis fünf Wochen“, sagt Uwe Müller, der unter anderem für Marketing und Vertrieb zuständig ist. Einmal pro Woche liefern die Unternehmer ihren Kaffee eigenhändig an den Flughafen. Dort wird er im Bazaar Caffè frisch gemahlen und zubereitet. „Die Bohnen und der Röstvorgang sind für das Geschmackserlebnis genauso wichtig wie eine gute Espressomaschine“, so Müller. Wem es im Bazaar Caffè schmeckt, der kann direkt vor Ort eine Packung Röstkaffee in ganzen Bohnen mitnehmen. Jetzt im Winter herrschen übrigens besonders gute Röstbedingungen: „Bei kühlen Temperaturen produzieren wir den besten Kaffee“, sind sich die beiden Unternehmer einig.



**BAZZAR
CAFFÈ**
Abflugebene,
täglich von
5:00 bis
22:00 Uhr
geöffnet.

WIESO WESHALB WARUM?

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



✍ | Jörn Bücher ✍ | Christian Krutzke

BOEING 707

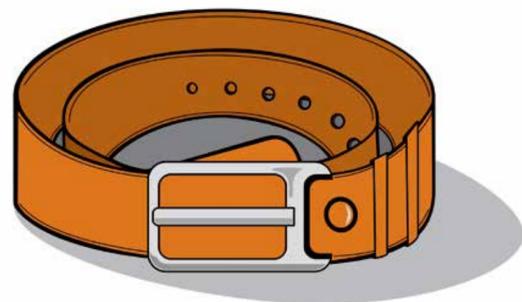
WARUM FANGEN DIE FLUGZEUGTYPEN VON BOEING IMMER MIT EINER „7“ AN?

Eine Boeing 747, besser bekannt noch als Jumbo-Jet, ist für jeden ein Begriff. Mit ihrem markanten Buckel ist sie seit ihrem Jungfernflug 1969 zu einer Legende der Luftfahrt geworden. Aber auch andere Modelle des amerikanischen Flugzeugherstellers Boeing dürften bei vielen Passagieren keine Unbekannten sein. Etwa die B737, die B757, die B767, die B777 oder etwa die B787. Aber wieso fangen eigentlich alle Flugzeugtypen des Herstellers Boeing immer mit einer 7 an? Und wieso hieß das erste Modell der 7er-Reihe nicht 700, sondern 707.

Manche Luftfahrt-Fans glauben, die Zahl 7 sei von Boeing ausgewählt worden, weil ihr in manchen Kulturen magische Eigenschaften nachgesagt werden. Die Erklärung ist aber einfacher und technokratischer. In der Nachkriegszeit wurden Unternehmensteile bei Boeing nach Zahlen benannt. Die 300 und 400 standen für Propellermaschinen, die 600 stand zum Beispiel für Raketen. Der Unternehmensteil, der Jet-Flugzeuge baute, nannte sich 700. Dementsprechend haben seitdem alle Boeing-Jet-Modelle eine 700er-Zahl. Das erste Modell der neuen Jet-Reihe hätte dann logischerweise B700 heißen müssen. Aber die Marketing-Abteilung von Boeing befand diese Zahl für eine Werbekampagne als nicht geeignet. Daher wurde einfach beschlossen, mit der Bezeichnung Boeing 707 zu starten. Danach hießen alle weiteren Flugzeugtypen nach dem neuen Schema 717, 727, 737 usw.

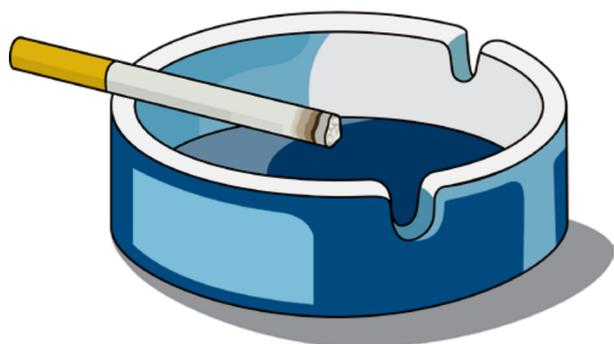
WARUM MUSS MAN AN DEN SICHERHEITSKONTROLLEN MANCHMAL DEN GÜRTEL AUSZIEHEN?

Die Europäische Union gibt Mindeststandards für die Luftsicherheitskontrollen vor. Bei größeren Gürtelschnallen, so die Vorschrift, muss der Reisende die Schnalle öffnen, damit der Luftsicherheitsassistent prüfen kann, ob sich dahinter eventuell waffenähnliche oder gefährliche Gegenstände verbergen. Gleiches gilt für breitere Gürtel. Die müssen dann an der Sicherheitskontrolle ausgezogen und – wie auch das Handgepäck – durchleuchtet werden. „Da ‚größer‘ und ‚breiter‘ aber sehr schwammige Formulierungen sind“, sagt Jörg Bittner, Pressesprecher der Bundespolizei am Düsseldorfer Flughafen, „liegt es im Ermessen des Luftsicherheitsassistenten, ob der Passagier seinen Gürtel öffnen oder gar ausziehen muss.“ Das erklärt auch, warum ein und derselbe Gürtel bei den Sicherheitskontrollen einmal unbeanstandet bleibt, ein anderes Mal nicht.



WARUM GIBT ES TROTZ RAUCHVERBOTS AN BORD IMMER NOCH ASCHENBECHER AUF DEN FLUGZEUGTOILETTE?

Auf allen nationalen und nahezu allen internationalen Strecken gilt an Bord eines Flugzeugs strengstes Rauchverbot. Und dennoch werden fabrikneue Flugzeuge auf den Bordtoiletten immer noch mit Aschenbechern ausgestattet. Warum eigentlich? Die Europäische Agentur für Flugsicherheit und die Bundesluftfahrtbehörde der USA schreiben neben Rauchmeldern und Rauchen-Verbots-Schildern in Waschräumen dort auch Aschenbecher vor. Der Grund? Ein Sicherheitsaspekt. Sollten derart uneinsichtige Passagiere sich im nicht einsehbaren Kabinenteil eine Kippe anstecken, wird ihnen damit die Möglichkeit gegeben, ihre Zigaretten ordentlich zu entsorgen, statt sie in die Toilette zu werfen oder gar in Papier einzuwickeln. Denn das hätte gefährliche Folgen. Vom Rauchen auf den Toiletten ist dringend abzuraten, weil darauf hohe Strafen stehen und die Rauchmelder jegliche Rauchentwicklung sofort den Piloten und dem Kabinenpersonal melden.



EIN MOMENT MIT DIETER NUHR KABARETTIST

Dieter Nuhr grinst pfffig-ironisch. Im perfektionierten Plauderton streift er wie gewohnt aktuelle Themen, die Menschen bewegen. So schätzt ihn das Publikum. Nach einem Flug von Berlin nach Düsseldorf nimmt er sich Zeit für einen **DUSmoment** am Düsseldorfer Airport. Seine Sprache ist wie immer klar, pointiert und treffsicher. Seit vielen Jahren zählt der Düsseldorfer mit seiner scharfen Zunge zur ersten Liga der Kabarettzene in Deutschland.

DUSmomente Herr Nuhr, Sie sind als der Mann für intelligentes Kabarett bekannt. Hier also direkt eine hochanspruchsvolle Frage zu Beginn unseres Interviews. Wie war Ihr Flug?

Dieter Nuhr Prima. Sonst wäre ich nicht hier. Die erste Priorität beim Fliegen ist ja das kontrollierte Landen. Wenn das nicht gelingt, gibt man meistens keine Interviews mehr.

Das nenne ich vielseitig: Sie sind Kabarettist, Komiker, Autor, Moderator, Fotograf und Fortuna-Fan. Was sind Sie davon zurzeit am meisten?

Ich habe da keine Prioritäten. Ich habe 80 bis 120 Jahre auf dieser Welt. Die Versuche ich kreativ zu füllen. Ich betrachte die Welt als meinen Lebensraum, den ich mir gerne anschau. Deshalb reise ich viel. Dann mache ich etwas daraus. Bilder, Texte. Dass ich häufig auf Distanz zu meinem Lebensmittelpunkt gehe, ermöglicht mir eine distanzierte Sicht auf die eigene Welt. Es hilft, den eigenen Standpunkt zu objektivieren. Fortuna betrachte ich eher buddhistisch. Man kann Freude im Leben nur empfinden, wenn man auch das Leid kennt. Fortuna ist immer Ying und Yang. Es geht immer mal aufwärts, aber dann auch todsicher wieder abwärts.

Sie sprechen bei Ihren Auftritten auch heikle Themen an wie zum Beispiel den radikalen Islamismus oder Rechtsradikalismus. Dazu gehört Mut. Wie gehen Sie mit kritischen Stimmen um?

Für Kritik bin ich immer dankbar. Leider wird heute meistens keine Kritik geäußert, sondern gedroht, krakeelt und gebrüllt. In der Regel wird heute nicht argumentiert, sondern etikettiert. Die öffentliche Diskussion hat sich demokratisiert: Jeder schreit mit. Deshalb versuche ich es gerne auf die etwas leisere und inhaltliche Art.

Ein weiteres Thema, das Ihnen sehr wichtig ist, ist ihr soziales Engagement. Hierfür wurden Sie schon öfter ausgezeichnet. Denn seit vielen Jahren engagieren Sie sich für SOS-Kinderdörfer und machen sich für die gute Sache stark. Was machen Sie hier genau und wie kam es dazu?

Ich halte meinen Kopf hin und bürge so für die Seriosität des Vereins, und ich mache auch Auftritte für SOS. Ich habe Kinderdörfer in vier Kontinenten besucht und weiß also, wie da gearbeitet wird: pragmatisch, kulturbewusst, effizient. Ein Kinderdorf ist meist mehr als ein Kinderdorf. Es gibt Schulen, Familienprogramme, Arztstationen, Weiterbildungsstätten. Eine SOS-Institution ist oft in der Lage, das gesamte Umfeld zu verändern. Das ist weit mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein. SOS macht das, was andere gerne fordern: Verhinderung von Fluchtursachen. Sie verbessern die Lage der Menschen in ihrer Heimat. Großartig.

Kommen wir zurück zu Ihren regelmäßig ausverkauften Hallen. Was bringt Dieter Nuhr eigentlich zum Lachen? Ich lache eigentlich den ganzen Tag, weil ich Humor als therapeutische Verarbeitung begreife. Der Alltag ist ohne Humor nicht zu verkraften.

Was ich schon immer wissen wollte. Sie schreiben Ihre Texte selbst. Ihre Auftritte gehen oft über mehrere Stunden. Wie lernen Sie eigentlich so lange Textpassagen?

Ich schreibe sie selbst und weiß, wovon ich rede, das hilft. Sie beherrschen die Kunst, ein Publikum gleichzeitig zum Lachen und zum Denken zu bringen. Mit wem testen Sie Ihre Programme? Mit Ihrer Frau Jutta?

Sie ist in der Tat meine erste Dramaturgin. Ansonsten probiere ich gern vor Publikum aus. Irgendjemand muss dran glauben. In der Regel machen die Leute das gerne. Sie sind – wie besprochen – durch all Ihre Aktivitäten als gefragter Kabarettist und SOS-Unterstützer und Botschafter viel mit dem Flieger unterwegs. Sind Ihnen während eines Fluges schon gute Punkte für Ihre Auftritte eingefallen? Hilft möglicherweise die Höhenluft dabei? Sauerstoffmangel in der Birne gilt ja in erster Linie als wenig förderlich. Aber da sind meine medizinischen Kenntnisse möglicherweise nicht auf dem neuesten Stand. Vielleicht sollte ich mal versuchen, in völliger Bewusstlosigkeit zu schreiben. Im Flugzeug bin ich meist damit beschäftigt,

Tassen und Verpackungen, Computer und Handy so hin- und herzuschieben, dass der Kaffee nicht auf der Hose landet. Wenn ich damit fertig bin, sind wir meist schon wieder gelandet. Ideen kommen dann später.

Welchen Job am Airport könnten Sie sich für sich vorstellen? Selbstverständlich Pilot. Der Job ist am weitesten entfernt vom Kofferband, wo man oft schwer tragen muss. Großen Respekt für die Leute da, dafür wäre ich zu schwach.

Letzte Frage: Wie sieht für Dieter Nuhr ein perfekter Tag aus? Da gibt es viele Möglichkeiten, aber im Cockpit zu sitzen und selbst zu fliegen wäre schon mal nicht schlecht. Leider lässt man mich nicht, dabei war ich schon mal im Simulator und habe es mehrfach geschafft, zu landen, ohne die Triebwerke in Brand zu setzen. Die Chance also, dass alle im Flugzeug lebend ankämen, wäre meines Erachtens weit über 30 Prozent. Man muss auch mal was wagen!

Vielen Dank, dass Sie sich einen **DUSmoment** für uns Zeit genommen haben.

KABARETTIST UND SOS-BOTSCHAFTER

Der vielfach ausgezeichnete Kabarettist und Comedian Dieter Nuhr ist verheiratet und lebt mit seiner Frau und Tochter in Ratingen bei Düsseldorf. Über seine Auftritte im TV und auf Bühnen ist er deutschlandweit bekannt. Außerdem liebt Nuhr die Fotografie – seine Bilder sind in Ausstellungen und Galerien zu sehen. Seit mehr als zehn Jahren engagiert sich Dieter Nuhr darüber hinaus vielfältig und weltweit als Unterstützer und Botschafter für SOS. Für dieses ehrenamtliche Engagement wurde er bereits oftmals geehrt und ausgezeichnet.

✍ | Christian Hinkel
✎ | Andreas Wiese

10 JAHRE EMIRATES A380

Am 1. August 2008 flog zum ersten Mal ein Emirates Airbus A380 mit Passagieren von Dubai nach New York. Seit dem 1. Juli 2015 ist der Riesenvogel auch täglicher Gast in Düsseldorf und noch immer ein Hingucker für viele Besucher. Zum runden Jubiläum präsentieren wir Ihnen interessante Zahlen und Fakten.

✍ | Karl-Heinz Morawietz

ARBUS A380-800

ARBUS A380-800



Emirates hat 1.500 Piloten und über 20.000 Flugbegleiter speziell für die A380-Flotte ausgebildet.



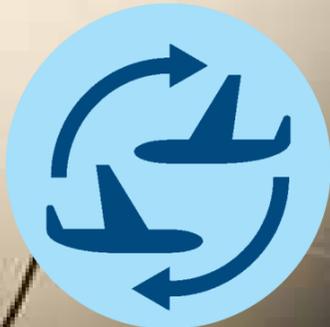
Seit dem ersten Flug mit zahlenden Gästen hat die Emirates A380-Flotte mehr als 105 Millionen Passagiere – darunter über 6,3 Millionen aus Deutschland – befördert und über 1,5 Milliarden Kilometer auf 115.000 Flügen zurückgelegt. Das entspricht in etwa 39.000 Erdumrundungen.



Die Bord-Lounge im A380 ist der wohl beliebteste Treffpunkt auf 11.000 Metern Höhe. Seit 2008 haben bereits fünf Millionen Passagiere an der Bar einen Drink bestellt.



Über alle Klassen hinweg wurden seit 2008 über 120 Millionen Mahlzeiten an Bord der A380 serviert. In der First Class wurden 2,7 Millionen Dosen Kaviar verzehrt und mehr als 3,5 Millionen frische Blumen wurden auf A380-Flügen verteilt.



Mehr als 80 Mal pro Tag hebt ein A380 vom Drehkreuz am Dubai International Airport ab. Emirates bietet neben der kürzesten A380-Verbindung der Welt, von Dubai nach Kuwait, auch die weltweit längste Non-stop-Verbindung an, von Dubai nach Auckland.



Die vielen A380-Bestellungen von Emirates haben einen positiven Einfluss auf Wirtschaft und Gesellschaft, auch in Deutschland. Airbus schätzt, dass alleine die A380-Aufträge von Emirates 41.000 direkte, indirekte und induzierte Jobs in Europa, davon alleine 14.000 in Deutschland, fördern.



2018 hat Emirates 36 weitere A380-Jets im Wert von 16 Milliarden US-Dollar bestellt. Insgesamt sind es 178 Exemplare – die größte A380-Flotte weltweit.