

02/2021

Flugblatt

Stuttgarter Flughafenmagazin



ZUKUNFT IM FOKUS:

Wie entwickelt sich die Luftfahrt?

STYLING LOUNGE

AIRPORT STUTTGART

HAIR BEAUTY BARBER

RE-
OPENING
1. MÄRZ
2021

*Sichere Dir
jetzt Deinen
Verwöhntermin:*

☎ 0711 9484158

🌐 www.stylinglounge-airportstuttgart.com

🕒 Mo bis Sa 10.00 – 19.00 Uhr

STYLING LOUNGE
Terminal 1 · Ankunft
70629 Stuttgart Flughafen

LA BIOSTHETIQUE®
PARIS

INHALT

Stories

- Reiselust trotz Pandemie / 04
- Wasserstoff-Flugzeug am STR / 07
- Die Reise der Koffer / 10
- Boeings mit vollen Bäuchen / 12
- Landungen / 14
- Frag mal Frank / 16
- Schon gewusst...? / 17

Shops & More STR

- Shops / 18



MEHR WERT



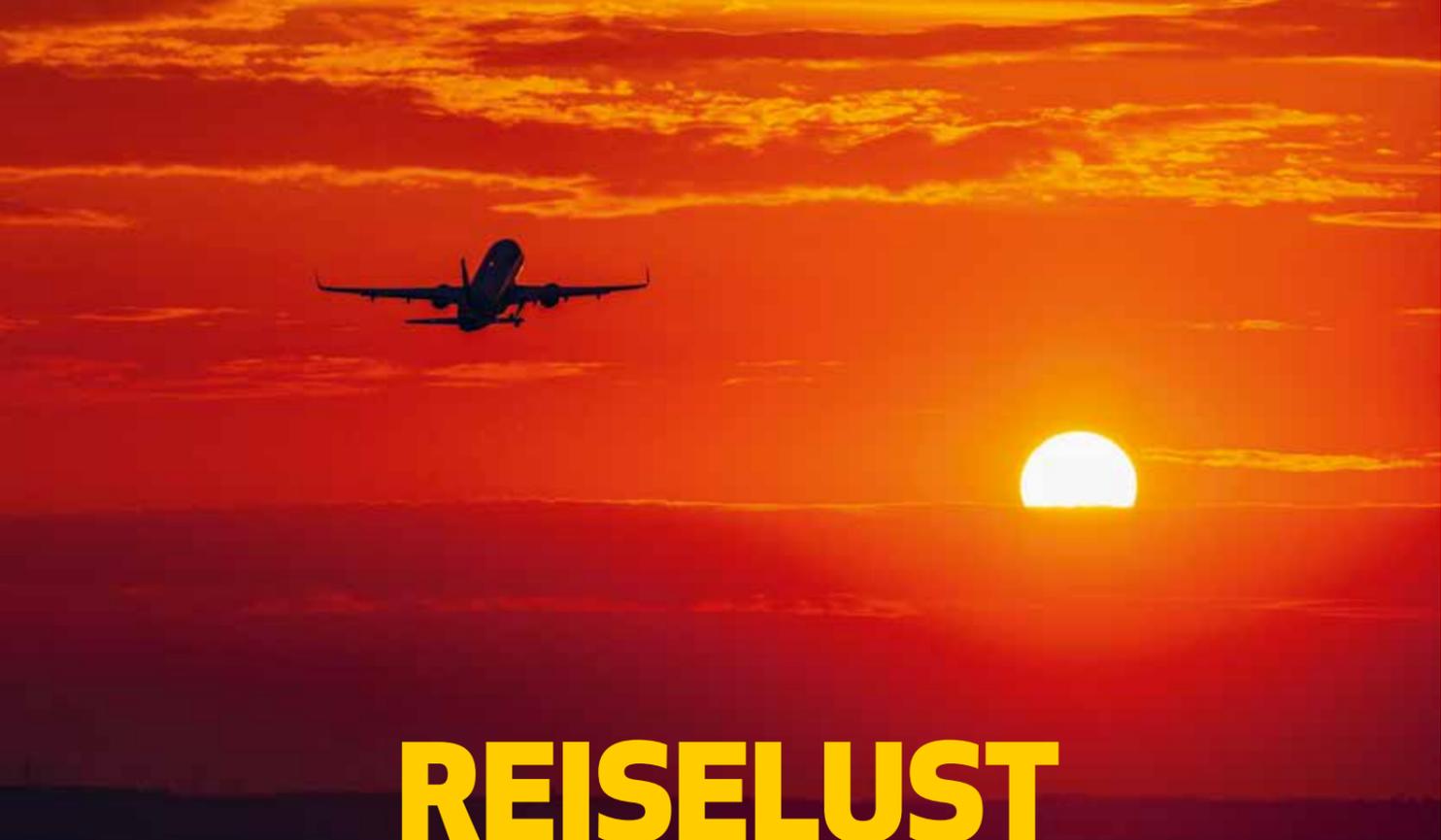
Der STR zählt zurzeit so viele Langstreckenverbindungen wie selten zuvor. Ziele wie Detroit, Guadalajara und Johannesburg stehen regelmäßig auf dem Flugplan des Landesflughafens. An Bord der Passagiermaschinen befinden sich aber keine Menschen, sondern wertvolle Fracht für die globalen Lieferketten von Maschinenbau-, Automobil- und Medizinindustrie. Während die Pandemie uns zwingt, zu Hause zu bleiben, stehen die für Cargo umgenutzten Boeing 787 Dreamliner sinnbildlich für die Relevanz des Luftverkehrs und der Flughäfen, auch und gerade in Krisenzeiten.

Dass sich Reisen und Mobilität nicht nur verändern, sondern künftig auch mehr Wertschätzung erfahren, sagen Experten und Zukunftsforscher. Wir haben im Interview nachgefragt, wie die Prognosen für unser Reiseverhalten aussehen, und blicken auf krisenbedingte Chancen und Trends.

Mehr als nur ein Trend bleibt mit Sicherheit die Verantwortung des Luftverkehrs für den Klimaschutz. Wenn die aktuelle Situation nun als echter Reset begriffen wird, gilt es jetzt mehr denn je, klimaschonende Technologien weiter voranzubringen. Von Sustainable Aviation Fuel bis zum Elektroantrieb mangelt es derzeit nicht an aussichtsreichen Ansätzen. Ein ganz konkretes Beispiel gibt es am STR zu sehen: Das Wasserstoff-Flugzeug Hy4 ist an seinen Heimatstandort zurückgekehrt, um weitere Testflüge zu absolvieren. Geht es nach den Entwicklern, kann diese Technologie schon in wenigen Jahren einen Vierzigstzitzer emissionsfrei in die Luft bringen. Wenn das mal keine vielversprechende Perspektive ist!

JOHANNES SCHUMM

Leiter Unternehmenskommunikation



REISELUST

TROTZ PANDEMIE

Gerne und viel – so lässt sich das Urlaubsverhalten der Deutschen in den Jahren vor Corona zusammenfassen. Doch wie beeinflusst Covid-19 das Fernweh? Wird sich die Krise auf die Flugpreise auswirken, und wie entwickelt sich das Reisen in Zukunft? Drei Experten geben ihre Einschätzung.

„Die Urlaubslust ist auf einem hohen Niveau“, sagt Tourismusforscher Martin Lohmann. Sobald es die nötigen Freiheiten gebe, würden die Deutschen zu ihren bisherigen Reismustern zurückkehren. Das zeige die aktuelle Analyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V. (FUR), die seit 1970 alljährlich erscheint. Das Team um Lohmann leitet das Ergebnis aus den mehr als 6.000 Face-to-Face-Interviews und weiteren 5.000 Onlinebefragungen ab, die der Studie zugrunde liegen. Aber obwohl das Fernweh der Deutschen grundsätzlich groß ist, warten viele aufgrund der aktuellen Unsicherheiten noch mit der konkreten Urlaubsplanung. Deshalb rechnet er mit relativ vielen kurzfristigen Buchungen, so Lohmann. Die meisten würden dabei allerdings nicht von heute auf morgen aufbrechen.

Stabil: Strand und Berge als Lieblingsziele

Ein neuer Trend zeichne sich allerdings jetzt schon ab: Reisen, die beim Gesundheitsschutz viel Sicherheit versprechen, sind beliebt – also fernab der Masse und mit einem verlässlichen Hygienekon-

zept. Weitere wichtige Kriterien für die Buchungen sind Flexibilität und gute Stornierungsbedingungen. „Gleichzeitig darf der Urlaubsspaß unter diesen Bedingungen aber nicht leiden“, sagt Lohmann. „Für viele Anbieter ist das ein Balanceakt.“ Während die Pandemie viele Rahmenbedingungen verändert hat, bleiben die Sehnsuchtsorte die gleichen: Destinationen am Meer und in den Bergen stehen wie schon in den vergangenen Jahren auch 2021 hoch im Kurs.

Tickets weiterhin erschwinglich

Die Airlines warten ebenfalls sehnsüchtig auf die Rückkehr zur alten Freiheit. „Sobald das Reisen wieder möglich ist, wird es unter den Fluggesellschaften ein Ringen um die Urlaubshungrigen geben“, sagt Prof. Dr. Christoph Brützel, Experte für Luftverkehrsmanagement. Dies wiederum führe dazu, dass die Ticketpreise für touristische Reisen auf einem günstigen Niveau blieben. „Die Krise trifft die Aviation-Branche zu einer Zeit, in der das Sitzplatzangebot ohnehin der Nachfrage vorausgeeilt war“, so Brützel.

Seit der Pandemie habe es außerdem eine politische Rückbesinnung auf nationalstaatliches Denken gegeben. Grenzen wurden geschlossen und viele Länder innerhalb der Europäischen Union versuchten, systemrelevante Infrastruktur aufrechtzuerhalten. „So wurden einige Airlines gerettet. Darunter waren allerdings auch Gesellschaften, die bereits vor der Krise über viele Jahre unwirtschaftlich operierten – etwa die italienische Alitalia“, so der Luftfahrtexperte. „Dadurch wurde eine Konsolidierung des Marktes verhindert, das Angebot bleibt hoch und die Flugpreise entsprechend günstig“, schlussfolgert Brützel. Und: „So lange die Preise niedrig sind, werden die Menschen in den Urlaub fliegen.“

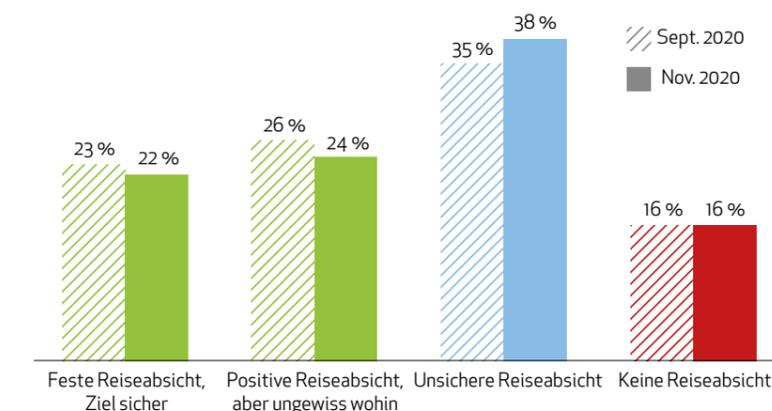
Die Business Class als Auslaufmodell

Anders sieht der Branchenkenner die Entwicklung beim Business-Verkehr. „Der Geschäftsreisemarkt ist schon vor Corona kaum gewachsen, und auf das Niveau von 2019 wird die Nachfrage in diesem Segment nie zurückkehren“, prophezeit Brützel. „Nach Covid werden die Buchungen bei den Businesssitzen wegbrechen. Die Konsequenzen tref-

fen vor allem die Netzcarrier. Denn Low-Coster wie Ryanair oder Easyjet hatten im Grunde nie eine richtig teure Buchungsklasse.“

Eine Chance für neue Nischen sieht Brützel im Charterverkehr und im Wet-Leasing, bei dem Airlines Flüge für andere Fluggesellschaften durchführen. „Bei Geschäftsmodellen, bei denen das Kapazitätsrisiko nicht bei der Airline liegt, wird es Möglichkeiten für neue Marktteilnehmer geben“, so der Experte.

URLAUBSPLÄNE FRÜHJAHR/SOMMER 2021



↑ Die Unsicherheit ist groß – aber nur 16 Prozent der Deutschen wollen im Sommer 2021 auf Urlaub verzichten. Das ergab die Reiseanalyse 2021, für die Ende 2020 Interviews mit mehr als 11.000 14- bis 75-Jährigen durchgeführt wurden. Quelle: RA 2021, Corona Recovery Modul 11/2020.



Destinationen in den Bergen und am Meer bleiben besonders beliebt. Céfalù auf Sizilien bietet beides: einen sandigen Stadtstrand und Hügel im Hinterland.

„WERDEN DAS FLIEGEN MEHR ZU SCHÄTZEN WISSEN“



Matthias Horx ist Gründer des Frankfurter Zukunftsinstituts und gehört zu den weltweit renommiertesten Trend- und Zukunftsforschern. Seine „Regnose“ zur Corona-Pandemie wurde 2020 im Internet zu einem Klickhit. Mehr Infos zur Person und den aktuellen Zukunftsreport gibt es unter zukunftsinstitut.de und horx.com.

✓ **Flugblatt:** Herr Horx, Sie beschäftigen sich als Zukunftsforscher hauptberuflich mit dem Übermorgen. Wie wird sich das Reiseverhalten nach der Corona-Krise entwickeln?

Matthias Horx: Einige Menschen werden natürlich erst mal richtig auf die Pauke hauen und gleich drei Flüge nach Mallorca buchen. Kann sein. Aber solche existenziellen Krisen wie Corona hinterlassen bei den meisten Menschen tiefere Veränderungen. Die Pandemie hat unsere ganze Gesellschaft, unsere ganze Ökonomie auf Dauer entschleunigt. Das macht einfach manche Verhaltensformen, die früher gang und gäbe waren, unangenehm, unattraktiv. Saufen am Ballermann und in Ischgl wird irgendwie nicht mehr so sehr en vogue sein. Man wird sich mehr auf Reiseziele einlassen.

✓ **Inwiefern wird sich dadurch der Wert einer Flugreise verändern?**

Man wird das Fliegen vielleicht wieder mehr zu schätzen wissen. So geht es ja mit vielen anderen Dingen unseres Lebens auch: Extreme Verbilligung und Routinen haben uns den Genuss verdorben. Das ewige Zuviel hat keinen Spaß mehr gemacht, hat uns auch unglücklich gemacht. Menschen werden weniger fliegen, aber dabei vielleicht wieder mehr Wertigkeit erleben.



↑ Synthetische Kraftstoffe, E-Fuels oder auch Power-to-Liquid (PtL) – weltweit tüfteln Forscherteams daran, Flugzeuge klimafreundlicher zu betreiben. Beim PtL-Verfahren entsteht flüssiger Treibstoff aus regenerativ erzeugter Energie, CO₂ und Wasser.

✓ **Sie sagen, dass eine wachsende Gruppe von Menschen in Zukunft gezielter, ökologischer und nachhaltiger konsumieren wird. Wie wirkt sich diese Entwicklung Ihrer Meinung nach auf das Reiseverhalten aus?**

Die ökologische Frage spielt einfach für eine größere Gruppe eine größere Rolle. Ich zum Beispiel habe immer schon meine Flugreisen mit CO₂-Kompensationen ausgeglichen. Da war ich ziemlich allein. Mir ist das jetzt zu wenig. Ich will Flugzeuge mit synthetisch hergestelltem Kerosin, und ich wäre auch bereit, dafür deutlich mehr zu bezahlen. Die Gruppe dieser „bewusst Reisenden“ wird größer, und sie wird mehr Druck machen auf die Märkte. Die kommenden Jahre werden vom Kampf gegen die Klimaerhitzung geprägt werden, wir treten in ein neues postfossiles Zeitalter ein. Corona war dafür sozusagen eine Vorübung.

✓ **Wie sieht für Sie die Mobilität der Zukunft aus, und welche Rolle spielt dabei der Luftverkehr?**

Fliegen wird sich noch deutlicher auf Mittel- und Langstrecken konzentrieren und sich mehr in die Kombination verschiedener anderer Verkehrsmittel integrieren. ✈

1 **Was Matthias Horx zum prognostizierten Rückgang der Nachfrage bei Businessreisenden sagt, was er meint, wenn er von „Glokalisierung“ spricht, und wie Corona sein eigenes Reiseverhalten verändert hat, steht im ausführlichen Interview auf flugblatt-magazin.de.**

STR FÜR KLIMASCHUTZ IM LUFTVERKEHR

- 2011 Erstes atmosfair-Terminal Deutschlands am Flughafen Stuttgart
- 2015 STR sponsert Wasserstoffflugzeug Hy4 mit 180.000 Euro
- 2016 Erstflug Hy4 am STR
- 2018 Weitere 250.000 Euro für Hy4
- 2019 Neue Entgeltordnung fördert alternative Flugzeug-Antriebe und Synthetik-Kerosin
- 2020 Hy4 erhält Starterlaubnis

Zukunft: Förderung von Forschungsprojekten zu synthetischem Treibstoff und batteriebetriebenen Flugzeugen

STARTERLAUBNIS FÜR STUTTGARTS WASSERSTOFF-FLUGZEUG



2016 feierte die Hy4 am Flughafen Stuttgart Weltpremiere. Seitdem haben die Forscherteams ihr emissionsfreies Antriebssystem weiter verbessert. Die neueste Generation erhielt nun die Permit-to-fly. 2030 könnte die Technik bereits in Regionalflugzeugen mit Platz für vierzig Personen zum Einsatz kommen.





↑ Außergewöhnliche Optik und innovative Antriebstechnik – die Hy4 macht den Traum vom emissionsfreien Fliegen greifbar.

Es sticht sofort ins Auge – das viersitzige Flugzeug mit dem Namen Hy4, das vor wenigen Wochen am baden-württembergischen Landesairport präsentiert wurde. Auch wenn die markante Doppelrumpfstruktur für Aufmerksamkeit sorgt: Es ist nicht die spezielle Form, die das Flugzeug zum Vorreiter für die Luftfahrt der Zukunft macht. Die Besonderheit des innovativen Modells ist unter der schnittigen Hülle im Inneren versteckt. Dort sorgt ein Brennstoffzellenantrieb dafür, dass die Hy4 fast geräuschlos, gänzlich ohne Kerosin und trotzdem aus eigener Kraft abheben kann.

Steckbrief Hy4-2021	
Spannweite:	21,36 Meter
Länge:	7,40 Meter
Leergewicht:	ca. 630 Kilogramm
Max. Gewicht:	1.500 Kilogramm
Reichweite:	750 – 1.500 Kilometer
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h
Reisegeschwindigkeit:	165 km/h
Leistung E-Motor:	120 kW
Dauerleistung Batterie/Brennstoffzelle, jeweils:	55 kW
Projektleiter Hy4:	Prof. Dr.-Ing. Josef Kallo

Aerospace. Um die Transformation zum CO₂-neutralen Luftverkehr zu beschleunigen, unterstützte der Flughafen Stuttgart die Forschung an der Hy4 und ihren Vorgängerinnen mit insgesamt rund einer Million Euro. Zum Förderkreis gehören neben dem Landesairport auch die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie die europäische Kommission. „Diese neue Art des Fliegens hat das Zeug dazu, die Mobilität nachhaltig zu verändern. Deutschland ist in diesem Hochtechnologiebereich Vorreiter“, sagt Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. „Hy4 ist weltweit das erste viersitzige Passagierflugzeug, das rein elektrisch mit Brennstoffzelle fliegt. Das ist Innovationskraft made in Germany und sichert Arbeitsplätze und Wertschöpfung in unserem Land.“

Am STR zu Hause

Auch wenn gerade kein Flugzeug zu hören ist, lohnt sich bis Mitte 2021 ein Blick in den Himmel rund um den STR: So lange ist die Hy4 am Landesairport stationiert. Bis Mai 2021 wird die Maschine weitere Tests durchlaufen und dabei auch lautlos über den Fildern kreisen. „Als Förderer der ersten Stunde freut es uns besonders, dass der Flughafen Stuttgart die Hy4 und ihr Team beheimaten darf“, sagt Walter Schoefer, Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH. „Das emissionsfreie Fliegen der Zukunft macht mit diesem Projekt beachtliche Fortschritte. Im Sinne des Klimas müssen wir die Technologieentwicklung in der Luftfahrt und deren Markteinführung weiter mit Nachdruck verfolgen.“



DIE ENERGIE-UMWANDLUNG

Regenerativ erzeugter Wasserstoff kann als Treibstoff für eine Brennstoffzelle genutzt werden. Über eine direkte elektrochemische Reaktion wird einem Motor Energie zur Verfügung gestellt. Diese treibt einen Propeller an.

Ein Mann mit Vision – seit vielen Jahren arbeitet Professor Josef Kallo unermüdlich an seinem Traum, klimafreundliches Fliegen möglich zu machen.



Vierzisitzer bis 2030

Weltpremiere feierte die Hy4 bereits 2016 an ihrem Heimatflughafen in Stuttgart. Seitdem entwickeln die Forscherinnen und Forscher die Technologie ständig weiter. Dank des modularen Aufbaus ist die Brennstoffzelle künftig vielseitig einsetzbar. Mittlerweile ist die Antriebstechnik in der sechsten Generation. „Jetzt können wir in größeren Systemen denken“, erklärt Josef Kallo, Professor an der Universität Ulm und Leiter des Projekts Hy4. „In der nächsten Dekade sind zuerst Air-Taxis für vier Reisende, dann kleine Maschinen für bis zu 19 Personen und schließlich Regionalverkehr mit Antrieben für bis zu vierzig Fluggäste mit einer Reichweite von 2.000 Kilometern realisierbar.“

Flughafen Stuttgart als Geldgeber

An dem aktuellen Antriebsstrang arbeiteten die Universität Ulm, die H2FLY GmbH und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) als Core Partner, unterstützt von Cummins aus Kanada, Pipistrel aus Slowenien und Diehl

Gemeinsam mit seinem Team entwickelte Wissenschaftler Prof. Dr.-Ing. Josef Kallo vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Universität Ulm das Brennstoffzellenflugzeug HY4, das 2016 zum Erstflug am STR abhob.



Bis 2030 könnte die Antriebstechnologie in Regionalflugzeugen mit bis zu vierzig Sitzplätzen zum Einsatz kommen. Die Brennstoffzelle befindet sich im Heck der Maschine.



DIE REISE DER KOFFER

Für Fluggäste ist es eine Erleichterung, wenn sie nach der Anreise das schwere Gepäck endlich abgeben. Doch was passiert mit dem Koffer, wenn er hinter dem schwarzen Gummivorhang verschwindet?

Check-in

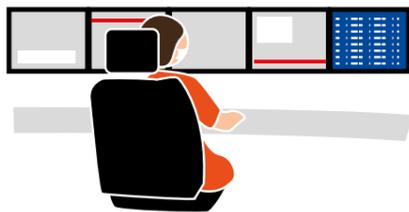
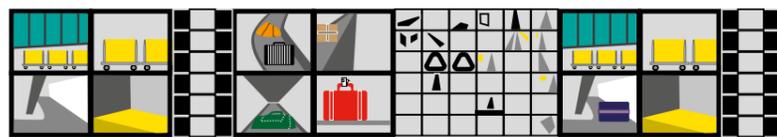
Einmal wiegen, bitte!

Am besten reist es sich mit leichtem Gepäck. Deswegen werden Koffer und größere Stücke direkt beim Check-in-Schalter abgegeben. Dort werden sie gewogen und mit einem sogenannten Tag versehen. Dieser Strichcode enthält alle wichtigen Informationen wie Gewicht, Zielort, Passagiername und Flugnummer – quasi die Bordkarte des Koffers. Der getaggte Koffer wird auf einem Förderband eine Etage tiefer gebracht. Hier befindet sich der Gepäckverteiler: der Ort, an dem alle Koffer und Taschen landen, bevor es Richtung Flugzeug geht.



Erst checken, dann weiter auf dem Weg

Da in der Luftfahrt die Sicherheitsstandards so hoch sind wie bei keinem anderen Verkehrsmittel, werden alle Gepäckstücke zuerst kontrolliert und mehrfach durchleuchtet. Ist das System mit dem Ergebnis nicht zufrieden oder kann einzelne Gegenstände nicht zweifelsfrei zuordnen, wird der Koffer vollautomatisch zur Nachkontrolle geleitet. In der Regel passiert das jedoch nicht. Das Gepäck wird für sicher befunden und darf seinen Weg fortsetzen.

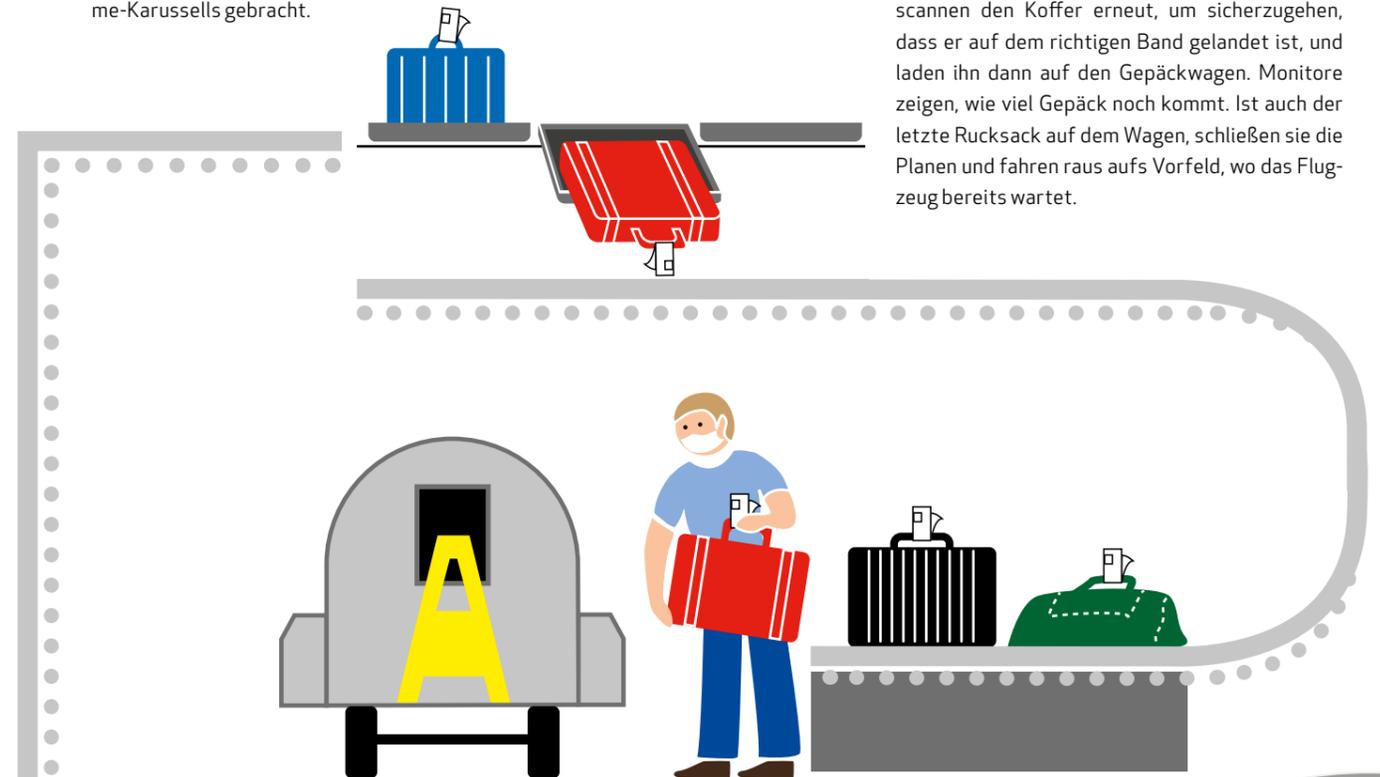


Alles im Blick

Die kilometerlangen Wege und Stationen der Koffer überwacht die Gepäck-einsatzzentrale. Auf etlichen Bildschirmen werden hier die Bilder von über hundert Kameras angezeigt. Zusätzliche Sensoren und Lichtschranken scannen jeden Koffer mehrmals. So ist sichergestellt, dass kein Gepäckstück in den Weiten der Anlage verloren geht.

Per Kippe ins Karussell

Die nächste Station des Koffers ist der Gepäcksorter: ein Förderband aus einzelnen Schalen, das direkt unter der Decke rings um den Gepäckverteiler herumführt. Hier wird alles nach Bestimmungsort sortiert. Kommt der Koffer an der Station vorbei, die zu seinem Tag passt, kippt der Sorter die Schale, und das Gepäckstück rutscht auf ein Förderband. Danach wird es quer durch die Halle in Richtung des passenden Entnahme-Karussells gebracht.



Ab in den Wagen

Ähnlich wie in der normalen Gepäckausgabe fährt hier ein Band im Kreis und wartet darauf, dass der Koffer abgeholt wird. Jedoch nicht von Fluggästen, sondern von Airport-Mitarbeitenden. Diese scannen den Koffer erneut, um sicherzugehen, dass er auf dem richtigen Band gelandet ist, und laden ihn dann auf den Gepäckwagen. Monitore zeigen, wie viel Gepäck noch kommt. Ist auch der letzte Rucksack auf dem Wagen, schließen sie die Planen und fahren raus aufs Vorfeld, wo das Flugzeug bereits wartet.

Bereit zum Boarden

Ein mobiles Förderband hebt die Koffer in den Bauch des Flugzeugs. Hier ist wieder Handarbeit gefragt. Im engen Rumpf muss das Gepäck jetzt gut gestapelt werden, damit alles Platz findet. Sind alle Koffer an Bord, werden Sicherheitsnetze gespannt, damit sie bei Turbulenzen nicht umherfliegen oder beim Öffnen der Gepäckraumtür herausfallen. Die Laderaumklappe wird geschlossen und der Koffer ist ready for departure!



Rosarote Achterbahnfahrt: Wer den Weg vom Check-in-Counter bis zum Flugzeugbauch aus der Perspektive des Koffers erleben will, scannt den QR-Code oder sucht im Youtube-Kanal StuttgartAirport nach der Reise des Koffers.



BOEINGS MIT VOLLEN BÄUCHEN

Dreamliner-Parade auf dem Vorfeld des STR – und das trotz Corona-Reisebeschränkungen? Was seit einigen Wochen ein beliebtes Fotomotiv für viele Flugzeugfans ist, bringt statt Reisenden jede Menge Fracht in die ganze Welt.

Vor der Pandemie startete sie fast täglich am STR – die Boeing 767 der Delta Airlines. Wenn sie sich auf den Weg nach Atlanta in den USA machte, war sie stets gut ausgelastet. An Bord befanden sich Geschäftsreisende, Urlauberinnen und Urlauber sowie Fluggäste, die ihre Verwandten besuchten. Aber nicht nur Passagiere nutzten die Verbindung als Brücke über den großen Teich. Neben

dem Gepäck der Reisenden transportierte die Boeing im Bauch stets auch Güter verschiedener baden-württembergischer Unternehmen. Auf diese Art und Weise wurden vor der Pandemie weltweit Waren umgeschlagen. Etwa vierzig bis fünfzig Prozent des gesamten Cargovolumens flog als sogenannte Beifracht im Untergeschoss der Passagierflugzeuge mit.



Tägliches Bild vor der Corona-Krise: die Verladung von sogenannter Beifracht in den Bauch von Passagiermaschinen. Weil aktuell kaum Flugzeuge mit Reisenden unterwegs sind, fehlt auch diese Beförderungsmöglichkeit für Cargo-Kisten.



Fracht statt Fluggäste

Während die Anzahl der Passagierflüge aufgrund der Pandemie eingebrochen ist, sind die Auftragsbücher bei Logistikunternehmen weiterhin prall gefüllt. „Die Kapazitäten bei den reinen Frachtmaschinen sind aktuell sehr begrenzt“, erklärt Nicolas Bradler, Cargo Handling Manager beim Logistikdienstleister Kühne und Nagel in Leinfelden. „Deshalb nutzen wir Passagierjets für den Transport von Waren.“

„Konkret läuft das so ab“, erklärt Bradlers Kollege Tobias Gerster. „Sobald uns die Anfragen der Unternehmen erreichen, suchen wir nach einem passenden Fluggerät.“ Dann geht es darum, die einzelnen Stücke je nach Größe und Volumen ideal auf die Maschine zu verteilen, um den Flug bestmöglich auszulasten. „Bei den Dreamlinern werden beispielsweise hinten unten schwere Sachen verladen, vorne unten die leichteren Stücke. Die Sitze bleiben leer, damit die sogenannte Trimmung passt“, erklärt Gerster. Je nach Flugzeugtyp werden so vierzig bis fünfzig Tonnen Material in den Jets transportiert – das ist in etwa das Gewicht, das zehn Elefanten auf die Waage bringen. Insgesamt wurden in den vergangenen sechs Monaten am STR Güter mit einem Gewicht von über 17.000 Tonnen umgeschlagen – das sind circa 17 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum.

Er brachte die Dreamliner an den Flughafen Stuttgart – Cargo-Handling-Manager Tobias Gerster von der Logistikfirma Kühne und Nagel aus Leinfelden. Er sagt: „Der Dreamliner ist eines meiner Lieblingsflugzeuge. Damit zu planen und es jetzt auch hier am STR zu sehen, macht einfach Spaß.“



Ready for departure: Dreamliner-Kapitän John Murphy bereitet sich im Cockpit auf den Flug nach Atlanta vor.



Willkommener Ausgleich

Damit die Güter möglichst effizient ans Ziel kommen, setzen Airlines beim Transport insbesondere auf neue Jets wie die Maschinen des Typs Boeing 777 und 787. So kommt es, dass am STR in den vergangenen Monaten über hundert dieser Flugzeuge als Sondercharter landeten.

Für die Fluggesellschaften sowie die Crews ist die Nachfrage ein willkommener Ausgleich für den fehlenden Passagierverkehr. „Normalerweise bringe ich Reisende in den Urlaub. Die Karibik, Mexiko, Indien oder China steuere ich dann an“, sagt John Murphy, 787-Kapitän im Dienst der TUI-Group. „Aufgrund der Pandemie fallen diese Flüge aktuell leider aus, deshalb transportiere ich nun Cargo, hauptsächlich nach Nordamerika.“ Murphy sowie dessen Cockpit-Kolleginnen und -Kollegen freuen sich auch deshalb über die Aufträge, weil sie so die nötige Flugroutine am Himmel sammeln können.

LANDUNGEN IN STUTTGART

Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum war es in den vergangenen Monaten am Landes airport relativ ruhig. Die Starts und Landungen gingen in etwa um 75 Prozent zurück. Unter den Maschinen, die zum STR kamen, waren aber viele spannende Modelle, hauptsächlich, um Fracht zu transportieren. Der Cargo-Betrieb sorgte auch schon in den Zeiten vor Corona verlässlich für spannende Landungen – das zeigen die folgenden Bilder.

WINTER 20/21



CARGO CLASSICS



Nr.	Fluggesellschaft Typ	Spannweite	Länge	Reichweite	Startgewicht	Sitzplätze
1	Marine Lockheed P-3C	30,37 m	35,61 m	2.700 km	max. 65 t	11
2	Nyxair Saab 340F	21,44 m	19,73 m	1.800 km	max. 14 t	0
3	Braathens Regional ATR 72-600	27,05 m	27,17 m	1.500 km	max. 23 t	72
4	Sécurité Civile DHC-8-400MR	28,42 m	32,84 m	2.000 km	max. 30 t	76

Marine Lockheed P-3C

Die deutsche Marine übernahm im Jahr 2004 insgesamt acht Lockheed P-3C aus Beständen der Niederlande. Vom Marinestützpunkt Nordholz aus werden diese Maschinen als Seefernaufklärer eingesetzt und fungieren dabei als fliegendes Auge der Flotte. Gleichzeitig können die „Orions“ auch als Kampfflugzeug gegen Schiffe und U-Boote verwendet werden, wozu Torpedos in einem integrierten Waffenschacht mitgeführt werden.



Nyxair Saab 340F

Die estnische Nyxair ist ein typischer Vertreter derjenigen Airlines, die sich auf dem großen Markt für die Vercharterung von Flugzeugen tummeln. Dabei werden Rundum-sorglos-Pakete angeboten: Maschinen mit Besatzung sowie Wartung samt den notwendigen Versicherungen. Diese zum Cargoflugzeug umgerüstete Saab 340 flog zuvor bei Loganair, deren Heckbemalung das typisch schottische Karomuster aufweist.

Braathens Regional ATR 72-600

Braathens Regional Airways betrieb mit bis zu 13 Maschinen des Typs ATR 72 einen umfangreichen Regionalflugbetrieb innerhalb Schwedens. Noch im Winter 2020 starteten Maschinen der „BRA“ im Auftrag der Automobilindustrie vom STR Richtung Arvidsjaur in Lappland. Die für die Luftfahrt derzeit schwierige Situation infolge der Covid-19-Pandemie führte dann wenig später zur vorübergehenden Betriebseinstellung der Airline.



Sécurité Civile DHC-8-400MR

Aufgrund der zunehmend verheerenden Waldbrände in Südfrankreich treibt das französische Innenministerium die Modernisierung seiner Löschflugzeugflotte weiter voran. Im Sommer 2019 wurde diese erste von sechs bestellten DHC-8-400MR übernommen. Das Flugzeug hat eine Kapazität für die Aufnahme von 10.000 Litern Wasser oder anderer Löschmittel, die mittels einer im Bug installierten Infrarotkamera punktgenau abgeworfen werden können.



Cargo Plus Aviation Douglas DC-8-63

Die Douglas DC-8 wurde in den 1950er-Jahren entwickelt und ab 1959 zunächst auf kontinentalen, später auch auf Interkontinentalflügen eingesetzt. Nach ihrem Einsatz als Passagierflugzeug wurden viele DC-8 zu Frachtern umgebaut. Diese im Jahr 1968 an die skandinavische SAS ausgelieferte DC-8-63 der Cargo Plus Aviation aus Dubai trug bei ihrem Besuch in STR noch die landestypische grüne Lackierung ihres Vorbesitzers, der irischen Aer Turas.

First Air Boeing 727-200F

First Air hat ihre Wurzeln in den kanadischen Northwest Territories und begann dort einst mit regelmäßigen Flügen für die Ölindustrie. Später wurde ein Liniendienst eingerichtet, der die entlegenen Gebiete im hohen Norden Kanadas mit den Metropolen des Südens verband. Für Frachtflüge wurden mehrere Boeing 727 betrieben, von denen diese im fernen Europa auf Flügen der DHL zum Einsatz kam.



Air Atlantique Douglas DC-6

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Douglas DC-6 als erstes Langstrecken-Passagierflugzeug mit Druckkabine auf den Markt gebracht. Diese Maschine wurde erst 1958 gebaut und gelangte 1987 in den Besitz der britischen Air Atlantique. Die am Flughafen Coventry beheimatete Airline betrieb eine kleine Flotte klassischer Frachtflugzeuge der Typen DC-3 und DC-6, die sich bei den Flugzeugfans großer Beliebtheit erfreuten.

FFT Cargo Boeing 707-300C

Ab Ende der 1950er Jahre revolutionierte die Boeing 707 auf Mittel- und Langstrecken die Luftfahrt, da sie gegenüber den bisher eingesetzten Propellerflugzeugen wesentlich schneller flog und somit auch eine größere Reichweite besaß. Eine zweite Karriere erlebten diverse Boeing 707 am Ende ihres Lebens als Frachtflugzeuge. Diese Maschine wurde von der weitgehend unbekanntem Fresh Food Trading Cargo einmalig auch am STR eingesetzt.



Nr.	Fluggesellschaft Typ	Spannweite	Länge	Reichweite	Startgewicht	Sitzplätze
5	Cargo Plus Aviation Douglas DC-8-63	45,24 m	57,04 m	12.300 km	max. 159 t	0
6	First Air Boeing 727-200F	32,92 m	46,69 m	4.000 km	max. 95 t	0
7	Air Atlantique Douglas DC-6	38,86 m	32,18 m	6.200 km	max. 50 t	0
8	FFT Cargo Boeing 707-300C	44,42 m	46,60 m	8.700 km	max. 152 t	0

Frag mal FRANK



IM MOMENT SIEHT
MAN JA WEGEN
CORONA NICHT SO
VIELE FLUGZEUGE
AM HIMMEL. WO SIND
DIE DENN ALLE?

Henning, 9 Jahre, Unterhaugstett

Wenn Du auch eine Frage zum Flughafen hast, dann schreibe an: fragmalfrank@stuttgart-airport.com. Wichtig ist, dass Du Name, Alter und Wohnort angibst und ein Bild von Dir mitschickst. Diese Daten werden im Flugblatt verwendet.

Lieber Henning, mit Flugzeugen ist es wie mit Deinem Fahrrad. Wenn Du es gerade nicht benutzt, aber später noch eine Runde drehen möchtest, lehnst Du es einfach an die Hauswand. So ähnlich machen es die Airlines auch: Sie parken ihre Maschinen an den Flughäfen. Sie sind dann gleich wieder startklar, wenn sie gebraucht werden. Wenn Du Dein Fahrrad wie im Winter für längere Zeit nicht benötigst, kommt es in den Keller oder die Garage. Wie ist das bei einem Flugzeug? Du hast Recht: Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie reisen gerade deutlich weniger Menschen als sonst, und weniger Flugzeuge sind im Einsatz. Nun gibt es aber nicht für alle einen Hangar, so heißen die riesigen Garagen für den Luftverkehr. Daher müssen die Maschinen im Freien parken. Wenn Dein Fahrrad länger im Regen steht, geht es

langsam kaputt und rostet. Damit es den Flugzeugen nicht so ergeht, werden sie in warmen und trockenen Regionen abgestellt. Zum Beispiel in Spanien, in der Nähe eines kleinen Ortes namens Teruel. Dort scheint an 240 Tagen im Jahr die Sonne, und es regnet nur sehr selten. Hier können Airbus, Boeing und Co. über längere Zeit stehen, ohne zu rosten. Um die Maschinen zusätzlich zu schützen, werden sie auch noch eingepackt, Fenster und Türen mit Klebeband versiegelt und die Triebwerke abgedeckt. Sonst würden Vögel darin ihre Nester bauen. Wenn der Winter vorbei ist, holst Du Dein Fahrrad wieder aus dem Keller. Meist müssen dann erstmal die Reifen aufgepumpt und die Kette geölt werden. Bei den Flugzeugen werden die Triebwerke und die gesamte Elektronik überprüft. Und dann kann es wieder losgehen – in diesem Sommer hoffentlich wieder mit vielen Reisenden! ↵

Dein Frank Dizinger
Leiter der
Flughafenführungen



Viele der Flugzeuge, die derzeit am Flughafen Stuttgart parken, haben rote Abdeckungen auf den Triebwerken. Diese schützen die Turbinen vor Wind und Wetter.

SCHON GEWUSST ...

..., dass die Batterie des elektrischen Schleppers am STR genug Energie hat, um eine Waschmaschine ein ganzes Jahr lang zu betreiben?



Seine gewaltige elektrische Power nutzt der Schlepper mit dem Namen Bison E370 am Flughafen Stuttgart, um bis zu hundert Tonnen schwere Flugzeuge zu bewegen. Da diese keinen Rückwärtsgang haben, schiebt der Bison sie von der Parkposition auf die Rollwege. Der Vorgang wird Pushback genannt. Die Batterie-Kapazität von 105 kWh reicht dabei für einen Einsatz über zwei Schichten. Zum Vergleich: Moderne Waschmaschinen haben einen Jahresverbrauch von 97 bis 150 kWh. Zwischen den Pushback-Vorgängen wird der Bison eingesteckt und aufgeladen. Der vollelektrische Schlepper kann seine dieselbetriebenen Kollegen problemlos ersetzen: Mit seinem Antrieb operiert er nicht nur hundert Prozent emissionsfrei und deutlich leiser, sondern auch energieeffizienter. Am STR ist der Bison E370 nicht das einzige Fahrzeug an der Steckdose: Alle Vorfelddbusse und Gepäckschlepper sowie ein Teil der Passagiertreppen sind beispielsweise ebenfalls schon elektrifiziert. Bis 2030 soll die komplette Vorfeldflotte mit Strom angetrieben werden und der Abfertigungsprozess komplett emissionsfrei erfolgen. Die Bedingungen dafür sind an Flughäfen ideal: Die Strecken sind kurz und planbar, und es gibt ausreichende Ladezeiten zwischen den Fahrten. Außerdem dienen die Batterien der E-Fahrzeuge als wichtiger Puffer und Stromspeicher. In Zukunft sollen sie sich am STR genau dann vollladen, wenn die Fotovoltaikanlagen auf dem Airport-Areal mehr Strom erzeugen, als benötigt wird. So wird der Strom nicht ins Netz gespeist, sondern vor Ort genutzt.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
Flughafen Stuttgart GmbH
Unternehmenskommunikation
Postfach 23 04 61 70624 Stuttgart
+49 711 948-3753
presse@stuttgart-airport.com

REDAKTION
Johannes Schumm (verantwortlich),
Rebekka Knauß, Simon Kirchgeßner

REDAKTION SHOPS & MORE STR
Kim-Susann Huber

BEITRÄGE IN DIESEM HEFT
Simon Kirchgeßner, Rebekka Knauß, Nico Ruwe,
Johannes Schumm

BILDNACHWEISE
Titelmotiv: Visualisierung des Flugzeugs – DLR, Hintergrund-landschaft – avp Group; S. 3: Bianca Renz (oben), Maks Richter (unten); S. 4: Bianca Renz; S. 5: Grafik – RA 2021, Corona Recovery Modul 11/2020; S. 6 oben: www.horx.com | Klaus Vyhnaček; S. 6 unten: Maks Richter; S. 7: Tom Koenig; S. 8-9: Tom Koenig, H2FLY GmbH, FSG; S. 10-11: Katrin Fibich; S. 12: Peter Menner; S. 13 oben: Maks Richter; S. 13 unten: FSG; 14-15: Andreas Dürr, Matthias Lindner, Tobias Lindner, Nico Ruwe; S. 16: Andrea und Sven Endlicher (oben links), Maks Richter (rechts), Bianca Renz (unten); S. 17: Goldhofer Aktiengesellschaft | Madeleine Staible; S. 18: FSG; S. 19: FSG.

GESTALTUNGSKONZEPT
KLAREKÖPFE GmbH – Werbeagentur
Rieckestraße 24, 70190 Stuttgart
+49 711 935 935-0
info@klarekoepfe.de
klarekoepfe.de

KOORDINATION, LAYOUT
Werbeagentur Beck GmbH & Co. KG
info@werbeagentur-beck.de

ANZEIGEN
Beck Medien- und Verlags-GmbH
Alte Steige 17, 73732 Esslingen
+49 711 937893-0
info@beckmedien.de

TEXT, LAYOUT SHOPS & MORE STR
STORMING GmbH – Creative Studios
Hauptstraße 40, 71229 Leonberg
+49 7152 319984-0
info@storming-studios.de

DRUCK
Konradin Druck GmbH
Kohlhammerstraße 1-15, 70771 Leinfelden-Echterdingen
Gedruckt auf maxi offset

FLUGBLATT
ist titelschutz- und warenzeichenrechtlich geschützt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Zitate aus dem Inhalt sind bei Quellennennung erwünscht. Belege erbeten. Herausgeber und Autoren übernehmen keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben in dieser Publikation. Für den Inhalt der Anzeigen sind die Inserenten verantwortlich. Alle Rechte vorbehalten.

ERSCHEINT VIERTELJÄHRLICH
Auflage 41.000 und dauerhaft online unter
flugblatt-magazin.de

stuttgart-airport.com
FlughafenStuttgart
STR_Airport
stuttgartairport
StuttgartAirport
Stuttgart Airport



Shops & More^{STR}

ERLEBEN SIE DIE GANZE VIELFALT
RUND UM SHOPS, FOOD UND
SERVICE AM STUTTGART AIRPORT
UND IN DER REGION.

Liebe Leserinnen und Leser,

gähnende Leere herrscht in den Terminals und prägt die aktuelle Situation am STR. Die Passagierzahlen sind im zweiten Lockdown in ein weiteres Rekordtief gefallen, für die Betreiber der Flughafen-Geschäfte heißt es weiter Füße stillhalten.

Wir setzen alles daran, gemeinsam mit unseren Partnern gut durch die Pandemie und den zweiten Shutdown zu kommen, und freuen uns, wenn es bald wieder richtig losgeht und unsere Shop-, Gastro- und Service-Betreiber sowie der Reisemarkt ihre Türen wieder öffnen können. Bis dahin #staySTRong.

Der Airport erfüllt alle erforderlichen Hygiene-Standards, um Ihnen einen sicheren Aufenthalt zu ermöglichen.

Wir freuen uns auf Sie!

Ihr Team vom
Centermanagement



Selcuk Özcan

Gemeinsam auf die digitale Startbahn – ein Jubiläum mit neuen Chancen

Nicht ganz einfach ist die aktuelle Situation für die Betreiber der vielen Shops am Flughafen Stuttgart. Trotzdem gibt es für Selcuk Özcan Grund zu feiern: Vor genau zehn Jahren ist der ehemalige Mobilfunk-Angestellte am Stuttgart Airport gelandet und startete mit seinem eigenen Vodafone-Shop in Terminal 3 im öffentlichen Bereich durch. Mittlerweile leitet der Betreiber insgesamt drei Shops am STR.

Seine Shops bieten ein umfangreiches Angebot an Multimedia-Artikeln: von praktischem Zubehör für Geschäftsreisen, klangvollen Kopfhörern für den Langstreckenflug, Smartphones und Smartphone-Zubehör bis hin zu Prepaidkarten – das Multimedia-Angebot am Stuttgart Airport ist breit gefächert. Bekannte Top-Marken wie Apple, Bang & Olufsen, JBL by Harman Kardon, Logitech, Samsung und Sony prägen sein Sortiment.

Als Spezialist im Bereich Multimedia stehen der Geschäftsführer und sein sechsköpfiges Team in normalen Zeiten 365 Tage im Jahr Privat- und Geschäftsreisenden mit ihrem Fachwissen beratend zur Seite.



Mut und Zuversicht

Doch seit dem ersten Lockdown im März 2020 ist alles anders. Durch die coronabedingte Betriebs-schließung stand der Einzelhändler im vergange-nen Jahr vor der größten Herausforderung in seiner Laufbahn als Unternehmer. Der Move Shop in Terminal 3, im öffentlichen Bereich, hatte zu diesem Zeitpunkt erst einen Monat geöffnet. Die ersten Lockerungen im Sommer erlaubten zwar teilweise eine Wiedereröffnung der Shops, allerdings hielten sich die Passagierströme und damit auch die Kunden in Grenzen.

Besonders fehlen die Besucher der Messe Stuttgart, die in normalen Zeiten als Drehscheibe für internationale Kunden und Aussteller dient", so Özcan.

Mit Blick auf die aktuellen Herausforderungen ist sich Selcuk Özcan aber sicher, dass jede Krise auch neue Chancen mit sich bringt. Er bewahrt sich eine positive Einstellung, die für ihn in schweren Zeiten das Wichtigste ist:

Ich bleibe zuversichtlich und behalte mir meine Motivation bei. Wir sind nicht allein und müssen als Einzelhändler und insbesondere als Bevölkerung zusammenhalten, positiv denken und die Herausforderungen annehmen. Es kann nur besser werden und aufwärtsgehen", sagt Selcuk Özcan.

Neue Chancen durch Digitalisierung

Der Geschäftsführer hat seinen Unternehmergeist nicht aufgegeben und erkannt, dass stehen zu bleiben keine Option ist. Die Verantwortung für sein Team hat für ihn höchste Priorität. Deshalb mussten durch den Wegfall seines ursprünglichen Vertriebswegs neue Perspektiven und Ziele geschaffen werden. So verkündigt der Multimedia-Fachmann stolz, dass die Arbeit an seinem Onlineshop ONE travellers electronics bereits in vollem Gange ist und jener schon bald etabliert werden soll. Sosehr ihn der Onlineshop als weiteres Standbein fasziniert, blickt er doch mit Sehnsucht in die Vergangenheit. Er freut sich bereits jetzt wieder auf den persönlichen Kontakt zu Passagieren und Besuchern sowie darauf, Menschen aus aller Welt an einem Ort beraten zu dürfen und dabei deren Lebensgeschichten kennenzulernen.

"Äußerst dankbar bin ich für die partnerschaftliche Zusammen-arbeit mit dem Flughafen Stuttgart, der uns in diesen schweren Zeiten Zukunftsperspektiven aufzeigt", so Selcuk Özcan.



Top-Multimedia-Trends 2021

Ihm ist bewusst, dass sich im Hinblick auf zukünftige Lockerungen auch die Nachfrage an seinen Produkten verändern wird – mit seinem Angebot möchte er sich weiterhin den Bedürfnissen seiner Kunden annähern und sein Sortiment an aktuelle Trends, wie unter anderem der zunehmenden Beliebtheit von Arbeiten im Homeoffice, annähern.

Die Technik entwickelt sich immer weiter, mobiles Arbeiten bringt neue Herausforderungen: Das Jahr 2021 bietet viele Highlights.

HANDY OUTLET
Terminal 3, Abflug,
öffentlicher Bereich

MOVE SHOP
Terminal 3, Abflug,
öffentlicher Bereich

ONE TRAVELLERS ELECTRONICS
Terminal 3, Abflug,
Sicherheitsbereich

True Wireless In-Ear-Kopfhörer mit
Noise-Cancelling-Funktion.
Ideal, um unerwünschten Umge-
bungslärm effizient einzudämmen.



Smartphones mit Faltdisplay.
Ideal, um kurzerhand das Handy in
ein großes Tablet umzuwandeln.

*Aufgrund der dynamischen Situation können die Öffnungszeiten von den regulären Zeiten abweichen. Informieren Sie sich über die genauen Öffnungszeiten unter stuttgart-airport.com in der Rubrik Shops & More.



AB IN DEN NORDEN
MIT LÜBECK AIR

Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG



Viel Platz im Flugzeug · viel Freiheit am Strand ·
viel Küste · viel Horizont – ab 98 Euro

Stuttgart ✈️✈️ **Lübeck nonstop**

0451/3171-9000 · tickets@luebeck-air.de · www.luebeck-air.de



Lübeck Air