

FLUGBLATT

Das Stuttgarter Flughafenmagazin

1/2010

Feuer in der Nacht

Licht an



Fliegen ohne Kerosin

Antares
hebt ab

Am Airport daheim

Die Feuerwehr
im Dienst

We



Stuttgart.

Noch mehr Ziele ab Stuttgart!
Neu: Hannover, Bari, Catania,
Neapel, Olbia, Palermo, Venedig,
Porto, Valencia, Malaga ...

Alle Infos unter welovestuttgart.de



airberlin.com
Your Airline.

Sehen, lesen, durchstarten!



Über 5.000 Lampen flankieren nicht nur sämtliche Rollwege am Flughafen, sondern kennzeichnen auch Anfang und Ende der Start- und Landebahn. Blau, Grün, Orange, Rot oder Weiß strahlen die Scheinwerfer in den Nachthimmel und weisen Piloten den Weg.

4 Licht im Dunkel

Glatteis verboten – das gilt am Airport sowohl auf den Betonflächen als auch an den Flugzeugen. Mit Schneepflügen, Schleudern und Streufahrzeugen machen sich die Winterdienstler an Gefrorenem auf dem Boden zu schaffen. Gegen Eis am Flieger helfen die sogenannten Elefanten.



Schneeschippen im XXL-Format 12

FOKUS FLUGHAFEN

Geschäftsführerinterview

Mit Blick nach vorn	6
Solarzellen auf dem Parkhaus	7
Brennstoffzellenflieger Antares	8
Auf leisen Flügeln in die Zukunft	

REISEZIEL

Amsterdam

Auf Wasser gebaut	10
-------------------	----

TREFFPUNKT STR

Alltag in der Feuerwache

Was tun, wenn's nicht brennt?	14
-------------------------------	----

Foto-Ausstellung

Ein Jahr am Flughafen	16
-----------------------	----

Besucherterrasse

Der Albatros fliegt ab	18
------------------------	----

NETZWERK

Business

Von Rauschebärten, Puffreis und Königen	22
---	----

Airport

Ein Flughafen der Superlative	24
-------------------------------	----

Airline

Mit vier Sternen unterwegs	26
----------------------------	----

Baden-Airpark

Start in eine neue Dimension	29
------------------------------	----



Liebe Flugblatt-Leser!

Das vergangene Jahr war für die gesamte Luffahrt und damit auch für den Flughafen Stuttgart mit Sicherheit nicht vergnügungssteuerpflichtig. Zweistellige Rückgänge – damit hatte trotz Wirtschaftskrise kaum jemand gerechnet. Schnell war vergessen, dass der Landesairport in den letzten Jahren zu den Flughäfen Deutschlands mit dem stärksten Wachstum gehörte – und jetzt auf dieser Basis die Rückgänge deutlicher als woanders ausfallen mussten. Im zweiten Halbjahr schwächte sich die Entwicklung ab, allerdings stand noch immer ein Minuszeichen vor den monatlichen Passagierzahlen. Auch 2010 wird nach vorliegenden Prognosen wohl nicht grundlegend besser verlaufen.

Umso besser, dass die Flughafengesellschaft ihre betriebswirtschaftlichen Hausaufgaben gemacht hat. Starke Schwankungen bei den Passagierzahlen hat es immer gegeben. So sind Dezember und Januar traditionell die schwachen Monate mit gut 600.000 Fluggästen, August und September sind dagegen mit etwa einer Million deutlich stärker. Die Flexibilität in der Arbeitsplanung hat gerade in diesem Jahr geholfen, die Jobs und den wirtschaftlichen Erfolg zu sichern.

Genauso sicher, wie die Wirtschaft wieder Tritt fassen wird, wird dies im Luftverkehr der Fall sein. Vergangene Ereignisse wie der Terrorangriff auf die USA hatten jedes Mal nur kurzen Einfluss auf das Wachstum. Deshalb gibt es keinen Grund, die Planungen für die etwa zwanzig Hektar große Westerweiterung des Flughafens zu verlangsamen. Doch unabhängig von einem Aufschwung sind die mangelnden Abstellpositionen auf dem Vorfeld bereits jetzt ein kritisches Thema.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen Ihres Flugblatts!

Volkmar Krämer
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Landung im Lichtermeer

Wenn die Sonne Pause hat, strahlt der Stuttgarter Flughafen trotzdem hell und bunt in den Nachthimmel: Die sogenannten Feuer weisen Piloten den Weg, und auch die Terminals versinken nicht in der Dunkelheit

Die Handgriffe beherrschen Klaus Ocker und Christian Strauß aus dem Effeff: Wenn kein Strom mehr fließt, löst Ocker die Schrauben des kaputten Bodenlichts, und sein Kollege holt es mit einer speziellen Zange aus der Versenkung. Stecker ziehen, neues Licht einsetzen – und nach kurzer Zeit ist die sogenannte Unterflurlampe auf dem Rollweg wieder intakt. Schwere Jets und leichtere Kleinflugzeuge steuern Tag und Nacht darüber hinweg, sodass das Material einiges aushalten muss. Sind zwei Feuer hintereinander defekt, werden diese sofort ersetzt. Das schreiben die Richtlinien der International Civil Aviation Organization (ICAO) vor, an die sich Verkehrsflughäfen auf dem ganzen Globus halten. Ist nur eine Lampe beschädigt, haben die Airport-Elektriker mehr Zeit. Pro Jahr tauschen sie knapp 1.000 Leuchten aus. „Alle vier Wochen fahren wir ab Mitternacht über das Gelände und ersetzen, was kaputt ist“, erzählt der 47-jährige Ocker.

Schließlich können die beiden nur arbeiten, wenn keine Flugzeuge unterwegs sind. Am nächsten Abend strahlen dann wieder alle Lichter, die Piloten auch bei dichtem Nebel den Weg weisen und Neulingen am Stuttgarter Flughafen Orientierung bieten. Damit das klappt, haben die ober- und unterirdischen Scheinwerfer unterschiedliche Farben: „Blau markiert den Rand der Rollwege, während Orange-Grün deren Mittellinie ausweist“, erklärt Uwe Schwantzer, der Herr über die

Befeuerungsanlagen. Auf der Start- und Landebahn herrschen Weiß, Grün und Rot vor. Die Signalfarbe markiert dabei das Ende der Piste, Grün deren Anfang und Weiß liegt dazwischen.

„Beim Anflug ist vor allem PAPI, die Präzisions-Anflugwinkel-Befeuerung, wichtig“, sagt Uwe Schwantzer. Wenn Piloten auf Sicht landen, orientieren sie sich an der Farbe der Scheinwerfer neben der Bahn: Je nachdem, aus welcher Höhe die Cockpit-Crew auf die vier

Lampen blickt, erscheinen diese mithilfe von Prismen, Spiegeln und Filtern Rot oder Weiß. Sind drei Lichter rot, fliegt die Maschine zu tief und würde zu früh aufsetzen. Sind drei weiß, käme der Touchdown zu spät. Steht es zwei zu zwei, landet das Flugzeug dort, wo es soll.

Sehen und gesehen werden

Damit Flugkapitäne die strahlenden Wegweiser von Weitem überhaupt wahrnehmen können,



Ruck, zuck ersetzen Klaus Ocker (rechts) und Christian Strauß das kaputte Licht durch ein neues. Bevor die Elektriker sich an der Unterflurlampe zu schaffen machen, schalten sie den Strom am Verteiler ab.



Noch scheint das Terminal hell in den dunklen Himmel. Wenn die letzten Passagiere gegangen sind, gehen allerdings zahlreiche Lampen aus.

heimischen Glühbirnen. Gleiches gilt für die umweltfreundliche Alternative: LEDs. Die Dioden werden derzeit am Stuttgarter Flughafen getestet – so wie in den Jahren zuvor auch andere, sparsame Leuchtmittel geprüft wurden. Ziel ist immer: Ein reibungsloser Flugverkehr bei geringstem Energieverbrauch.

Wie stark die Start- und Landebahn beleuchtet wird, legen Piloten wie Martin Locher selbst fest. Blendet es, informiert er den Tower und die Fluglotsen drosseln das Licht. Bei Sichtweiten unter 200 Meter ist jedoch immer Stufe fünf, also volle Leistung, gefragt – denn Sicherheit hat immer Vorrang. Das gilt auch am Flugzeug: Hier verfügt Locher über 19 Scheinwerfer und Blitzlichter. Die einen sind zum Sehen da, die anderen, um gesehen zu werden. „Wichtig sind die grüne Lampe am rechten Flügel und die rote am linken. Die sind immer an“, erläutert der 33-Jährige, „denn so wissen die Kapitäne anderer Maschinen, in welche Richtung wir fliegen.“ Die blinkenden Leuchten an den Tragflächen und die zwei Anti-Collision-Lights machen ebenfalls auf den Flieger aufmerksam – Tag und Nacht, am Boden und in der Luft. Die Landescheinwerfer knipst Martin Locher nur unter 10.000 Fuß an, damit die vor ihm liegende Strecke sichtbar ist.

Wenn rund um den Airport Hindernisse in den Himmel ragen, etwa der Fernsehturm oder die Weidacher Höhe, sind diese mit roten Lämpchen markiert. Und auch die beleuchteten Terminals erkennen Piloten gut. Wann die Lampen in den Fluggasthallen angehen, regeln Tag und Nacht Sensoren: Je nach Helligkeit, schalten sich unter anderem die rund 2.000 Deckenstrahler automatisch ein und aus. „Das schräge Dach der großen Hallen und die niedrigen Decken in den Gates sind beleuchtungstechnisch eine Herausforderung. Wir wollen ja, dass überall genug Licht ist“, sagt Martin Obermüller. Mit seinem Team besorgt er die passenden



Bei Nacht und Nebel hat Martin Locher genügend Scheinwerfer und Blitzlichter zur Auswahl – manche knipst der Pilot bei jedem Flug an.

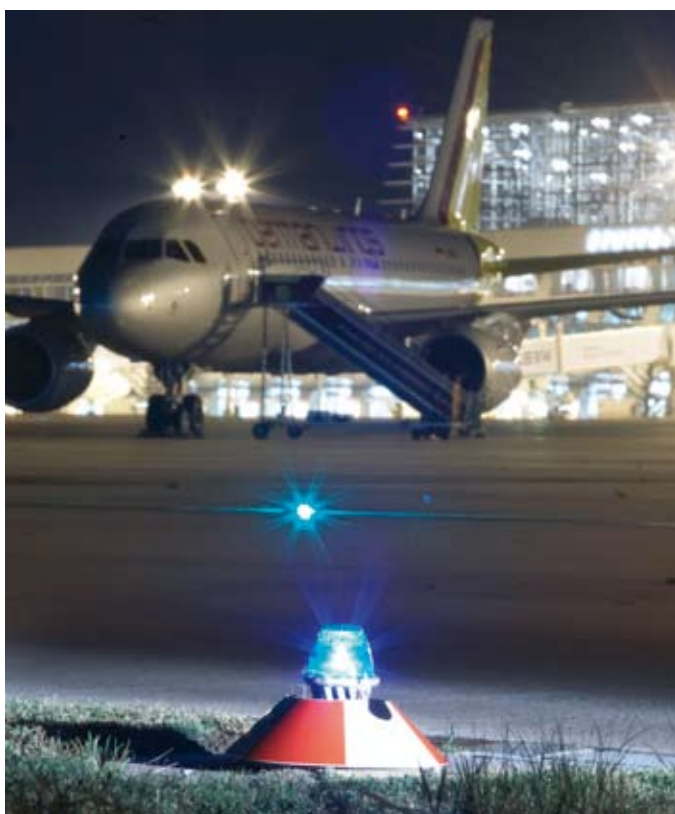
Leuchtmittel mit dem geringsten Strombedarf für die unterschiedlichen Ecken. Zudem programmieren sie die Zeitschaltuhren – denn nachts werden schließlich nicht alle Lampen benötigt. Ein Teil geht daher von selbst aus. Ganz ohne Licht geht es trotzdem nicht: Wenn

Fluggäste und Beschäftigte die Terminals verlassen haben, starten in den Gebäuden die Putzteams und bringen die Flächen auf Vordermann. Damit sie Dreck und Staub überhaupt sehen, darf der Flughafen auch bei Nacht nicht in kompletter Finsternis versinken.



Uwe Schwantzer führt Regie über die Beleuchtung des Vorfeldes, der Rollwege und der Start- und Landebahn.

steckt besondere Technik hinter der Befeuerung. „Glühbirnen aus dem Baumarkt können wir nicht verwenden“, stellt Schwantzer klar. „Auf dem Vorfeld bei den Parkpositionen der Flugzeuge setzen wir daher energiesparende Natriumdampflampen ein.“ Diese müssen allerdings fünf Minuten bis zur vollen Leistung vorglühen, und das gelbliche Licht ist für die vorgeschriebene bunte Befeuerung auf Piste und Rollwegen nicht zu verwenden. Deshalb erhelten dort Halogenlampen die Nacht. Deren Leuchtkraft ist bei derselben Wattzahl deutlich höher als bei



Bunte Feuer markieren den Weg. Auf der Piste und den Rollwegen liegen die Lampen unter der Erde, am Rand leuchten sie oberhalb.

Was steckt hinter der Befeuerung?

Über 400 Stromkreise versorgen mehr als 5.000 Feuer auf dem Vorfeld, den Rollwegen und der Start- und Landebahn. Durch insgesamt 1.400 Kilometer Kabel fließt dabei der Strom, und die Lampen werden mit maximal 6,6 Ampere versorgt. Damit laufen diese bei schlechter Sicht auf höchster Stufe und leuchten am hellsten.



Mit Blick nach vorn



Die beiden Geschäftsführer Professor Georg Fundel (links) und Walter Schoefer steuern die Flughafen Stuttgart GmbH sicher durch die Krise – trotz des Rückgangs der Passagierzahlen und der Flugbewegungen.

Die Wirtschaftskrise hat auch den Flughafen Stuttgart stark getroffen. Langsam stabilisieren sich die Passagierzahlen jedoch – und der Landesairport sorgt vor für bessere Zeiten, wie die Geschäftsführer Georg Fundel und Walter Schoefer berichten

Flugblatt: 2009 werden es voraussichtlich nur noch knapp neun statt im Vorjahr fast zehn Millionen Passagiere sein, die über den Flughafen Stuttgart gereist sind. Im Krisenjahr ein vorhersehbarer Rückgang oder doch eine Überraschung?

Fundel: Die Region Stuttgart hängt wirtschaftlich in großem Maße von der Automobil- und Werkzeugbranche ab, die in der Krise enorm betroffen war. In der Folge haben sowohl die entsprechenden Unternehmen als auch Privatleute weniger Flüge gebucht.

Hinzu kommt, dass der Flughafen Stuttgart in den letzten Jahren überaus stark gewachsen ist – und der Rückgang jetzt besonders stark ausfällt.

Flugblatt: Trotzdem musste der Flughafen aufgrund der wirtschaftlichen Lage niemanden entlassen. Bleibt das so?

Schoefer: Davon gehen wir aus, da wir flexibel nach Bedarf reagieren können. Saisonale Schwankungen sind wir gewohnt: Dezember und Januar sind eher schwache Monate bei uns, August und September die stärkeren.

Fundel: Seit ein paar Jahren haben wir unsere Arbeitszeitmodelle umgestellt. Unsere Einsatzpläne richten sich nach den Verkehrsspitzen – ist viel los, sind unsere Abfertigungsteams auf dem Vorfeld größer, ist weniger zu tun, bauen wir Überstunden ab. Dadurch sind wir



Das Luftbild zeigt den Plan: Die Westerweiterung soll Raum für neue Gebäude und Abstellpositionen für Flugzeuge schaffen.

wettbewerbsfähig und wirtschaftlich gut aufgestellt. Das sichert Arbeitsplätze.

Flugblatt: Hat die Krise Einfluss auf künftige Projekte?

Fundel: Wir haben in diesem Jahr alles auf den Prüfstand gestellt. Eines ist aber sicher: Die Westerweiterung, die geplante Vorfeldvergrößerung, verfolgen wir weiterhin mit Nachdruck und bereiten unseren Planfeststellungsantrag vor.

Flugblatt: Ist denn nach dem Passagierrückgang die Erweiterung überhaupt noch nötig?

Schoefer: Im Rahmen der Westerweiterung sollen neue Gebäude entstehen, beispielsweise für Catering-Betriebe – und Parkpositionen für Flugzeuge. Schon jetzt haben wir Bedarf: Für Maschinen, die über Nacht in Stuttgart bleiben und morgens früh

abheben, gibt es vor allem in den Sommermonaten einen Engpass. Hätten wir da mehr Kapazität, könnten auch neue Arbeitsplätze entstehen. Pro Flugzeug, das an einem Flughafen stationiert ist, rechnet man mit rund dreißig Jobs.

Fundel: Laut Einschätzung von Experten soll der Luftverkehr in den kommenden Jahren wieder wachsen. Die Erfahrung zeigt, dass sich die Branche nach Krisen wie dem Irakkrieg oder dem 11. September 2001 immer schnell erholt hat, teilweise mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Flugblatt: Ist die Westerweiterung die Vorstufe für eine gelockerte Nachtflugbeschränkung? Beginnt der Flugbetrieb vielleicht bald um fünf Uhr?

Fundel: Die Westerweiterung schafft zusätzlich Platz auf dem Vorfeld, das hat mit der Startzeit nichts zu tun. Außerdem hat die Landesregierung dem Vorschlag des Stuttgarter Flughafens, Starts bereits ab fünf Uhr zuzulassen, im Juni 2008 eine Absage erteilt.

Flugblatt: Welche weiteren Projekte verfolgt der Flughafen Stuttgart?

Fundel: Wir engagieren uns bereits seit geraumer Zeit verstärkt für ökologische Themen und Projekte – gerade Flughäfen stehen hier besonders in der Verantwortung. Schon lange arbeiten wir beispielsweise daran, durch ein gezieltes und effektives Energiemanagement unsere Verbräuche zu senken. Außerdem unterstützen wir die Forschung für alternative Flugzeugantriebe wie etwa die Arbeit an den Brennstoffzellenflugzeugen Hydrogenius und Antares mit erheblichen finanziellen Mitteln.

Schoefer: Ganz aktuell schließen wir die Bauarbeiten am neuen Solardach auf dem Bosch-Parkhaus neben der Landesmesse ab. In diese Anlage haben wir rund vier Millionen Euro investiert. Es ist unvermeidlich, dass die Fliegerei und somit auch der Flughafen die Umwelt belastet. Doch wo wir können, reduzieren wir die Auswirkungen.



870.000 Kilowattstunden grünen Strom für das öffentliche Netz werden die Solarmodule auf dem Flughafen-Parkhaus produzieren.

Startschuss für die Sonnensammler

Es ist eine der größten Solaranlagen, die ein deutscher Flughafen bislang auf einem Gebäude installiert hat: 7.000 Quadratmeter des prominenten Bosch-Parkhausdaches neben der Messepiazza sind jetzt mit 4.236 Siliziummodulen belegt. Diese produzieren jährlich bis zu 870.000 Kilowattstunden Strom. Rund vier Millionen Euro hat der Stuttgarter Flughafen in das grüne Projekt gesteckt, der Bau der Anlage lag in den Händen der Bosch Solar Energy AG aus Erfurt. Diese hatte es gleich mit besonderen Herausforderungen zu tun: Aufgrund des Gefälles auf dem Parkhausdach

mussten die Bauarbeiter zunächst einmal waagrechte Fundamente setzen. Die Montage der in Deutschland hergestellten Module samt Unterkonstruktion dauerte dann rund 14.000 Arbeitsstunden. Ein Aufwand, der sich aus Sicht der Airport-Geschäftsführung gelohnt hat: „Die Anlage wird Energie für 250 Haushalte liefern und im Jahr 575 Tonnen CO₂ einsparen“, erklärt Direktor Walter Schoefer. Betrieben wird die neue Solarstromfabrik von der Flughafen Stuttgart Energie GmbH, einer Tochtergesellschaft des Landesairports. Der Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist.



Der erste bemannte Brennstoffzellenflieger gastierte vor Kurzem am Stuttgarter Flughafen. Nach dem Showflug landete Pilot Axel Lange sanft am Airport.

Auf leisen Flügeln in die Zukunft

Vor einem Jahr hing Antares noch an der Decke von Terminal 1, jetzt drehte der Brennstoffzellensegler über dem Stuttgarter Fluggastgebäude seine Runden. Nächstes Ziel ist die Atlantiküberquerung

Gerade mal ein dezentes Surren war zu hören, als Antares mit einer Steiggeschwindigkeit von rund 2,5 Metern pro Sekunde auf Stuttgarts Startbahn abhob. 150 Gäste, darunter Ministerpräsident Günther H. Oettinger, waren Ende September an den Landesairport gekommen, um das Forschungsflugzeug mit Wasserstofftank und Brennstoffzelle in die Lüfte steigen zu sehen. Pilot Axel Lange hatte eigentlich richtig hoch hinaus gewollt: Ein Höhenrekordflug von bis zu drei Kilometern war geplant gewesen, dieser fand aber wegen schlechten Wetters erst ein paar Wochen später statt. 2.558 Höhenmeter flog Antares

im November in Zweibrücken. Eine Flugvorführung, wenn auch näher am Boden, gab es in Stuttgart trotzdem – und ein beeindrucktes Publikum.

„Antares ist der sichtbare Beweis für eine mit viel schwäbischem Fleiß erarbeitete Spitzenposition im Technologiebereich“, sagte Günther H. Oettinger. Flughafengeschäfts-

führer Prof. Georg Fundel begrüßte in Antares eine gute Bekannte: „Vor genau zwölf Monaten war sie in unserer Abflughalle in Terminal 1 ausgestellt, heute können wir die



Schieben Antares an: DLR-Verwaltungsvorstand Klaus Hamacher, Projektleiter Josef Kallo, Flughafengeschäftsführer Georg Fundel, Ministerpräsident Günther H. Oettinger, DLR-Institutsleiter Hans Müller-Steinhagen, DLR-Abteilungsleiter Andreas Friedrich und Airport-Direktor Walter Schoefer (v.l.n.r.).

zukunftssträngige Technologie im Einsatz sehen.“ Das weltweit erste bemannte Brennstoffzellenflugzeug wurde von Forschern des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Zusammenarbeit mit BASF Fuel Cells und Serenergy aus Dänemark entwickelt. Es basiert auf dem Motorsegler Antares 20 E, den die Firma Lange Aviation seit einigen Jahren baut.

Um auf der einen Seite die 25-Kilowatt-Brennstoffzelle und auf der anderen den für den Betrieb notwendigen Wasserstoff unterzubringen, haben die Forscher unter den Flügeln Tanks installiert, die rund drei Meter lang sind. In der Brennstoffzelle reagieren Wasser- und Sauerstoff und produzieren Strom: die nötige Energie für den Elektromotor, der seinerseits den Propeller antreibt. Insgesamt ist die Verbrennung höchst effektiv: 44 Prozent der Energie wird genutzt, herkömmliche Diesel- oder Benzinmotoren können nur 18 bis 25 Prozent umsetzen.

Bis die emissions- und geräuscharme Technik allerdings große Passagiermaschinen antreibt, wird aus Sicht der Wissenschaftler noch einige Zeit vergehen. Dennoch kann sie partiell schon eingesetzt werden: „Unser Ziel ist es, in Zukunft die Bordstromversorgung zuverlässig durch ein vergleich-

bares System zu ergänzen“, so der Vorstandsvorsitzende des DLR, Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner. Außerdem kann die Brennstoffzelle die sogenannte Auxiliary Power Unit (APU) ersetzen. Das Hilfstriebwerk im Heck der Flugzeuge, das unter anderem bei Standzeiten die Bordelektronik und die Klimaanlage

betreibt, ist verantwortlich für rund ein Fünftel der Stickoxidemissionen an einem Flughafen.

Weiterentwickelt wird die Antares künftig in der Stadt ihres Jungfernfluges im Sommer 2009, in Hamburg. Neben weiteren Stippvisiten in ihrer Heimat Stuttgart wird der Brennstoffzellenflieger in absehbarer Zeit auch eine Fernreise machen: „Wir bereiten derzeit ein Folgeprojekt vor, um erstmalig mit Brennstoffzellenantrieb einen Transatlantikflug zu realisieren“, so Professor Hans Müller-Steinhagen, Direktor des Stuttgarter DLR-Instituts für Thermodynamik.



Schlechtes Wetter machte dem Höhenrekord zwar einen Strich durch die Rechnung, den Journalisten war Antares dennoch viele Bilder wert.

Antares DLR-H2 in Zahlen

Rumpflänge:	7,4 m
Spannweite:	20 m
Gewicht:	460 kg (leer), 660 (voll betankt)
Maximale Geschwindigkeit:	170 km/h
Mögliche Flughöhe:	4.000 m
Reichweite:	750 km
Weitere Informationen zum Brennstoffzellenflugzeug gibt es unter www.dlr.de/tt/antares .	

BILDUNGSSTADT | ERHOLUNGSSTADT | ERFOLGSSTADT | FLUGHAFENSTADT | FREIZEITSTADT | MESSESTADT | SPORTSTADT

FLUGHAFEN *Leinfelden-Echterdingen* STADT



Wenn Sie am Flughafen Stuttgart ankommen, sind Sie schon in Leinfelden-Echterdingen. Und hier finden Sie selbstverständlich auch alles andere, was eine Flughafenstadt ausmacht: Hotels, Restaurants, Kultur, Natur, Sport, Erholung ... mehr Info unter www.welcomecity.de



Leinfelden-Echterdingen – wo sonst.



Auf Wasser gebaut

Multikulturell und liberal sind zwei Aspekte, die zu Amsterdam gehören wie Grachten und Fahrräder: Knapp die Hälfte der 750.000 Einwohner stammt aus aller Herren Länder

An jedem Brückengeländer, an Bäumen und in Parkhäusern liegt das Fortbewegungsmittel Nummer eins in Ketten: Mit dem fiets, dem Fahrrad, geht es für Amsterdamer zur Arbeit, zum Treffpunkt mit Freunden oder ins Museum. Beim Shoppen warten die Drahtesel ebenfalls vor den Ladentüren. In den Vierteln Jordaan und Spiegelkwartier stehen diese in der Nähe von kleinen Lädchen mit extravaganter Kleidung,

Trödel und Second-Hand-Nippes, im Museumkwartier umgeben die Zweiräder Designer-Shops und trendy Boutiquen. Ebenso edel geht es im Einkaufszentrum Magna Plaza zu, der ehemaligen Hauptpost. In deren Schalträumen im spanisch-maurischen Stil befinden sich heute die Verkaufsräume.

Wer lieber von Café zu Café als von Shop zu Shop zieht, ist in der niederländischen Hauptstadt am richtigen Ort – vor allem bei schönem Wetter. Dann stellen die Wirte der 1.215 Lokale Tische und Stühle auf ihre Terrassen, die meist idyllisch am Ufer eines Kanals, einer sogenannten Gracht, liegen. Und auch nach Sonnenuntergang sind in der quirligen Metropole die

Bürgersteige garantiert nicht hochgeklappt. Rund um den Leidseplein und den Rembrandtplein öffnen Bars und Diskotheken ihre Pforten und schließen erst im Morgengrauen. Der späte Hunger wird hier ebenso gestillt. Nachtschwärmer müssen sich zwischen zahlreichen Imbissen, Gaststätten und Eetcafés – einer Mischung aus Café und Restaurant – entscheiden. Kroketten, Käse oder Matjeshering zählen zu den holländischen Spezialitäten. Außerdem schlägt sich die koloniale Vergangenheit des Landes in der Amsterdamer Küche nieder: Surinamische Imbisse mit exotisch belegten Brötchen, den pistolets, und indonesische Restaurants sind an jeder Ecke zu finden.

Was sich heute in der Esskultur widerspiegelt, nahm im 17. Jahrhundert seinen Anfang: Zu dieser Zeit machte sich die niederländische Metropole einen Namen mit dem weltweiten Handel. Damals galt Amsterdam als die wohlhabendste Stadt Europas, denn das Geschäft mit Gewürzen, Seide und anderen Kostbarkeiten aus Indien und dem

Flugverbindungen ab Stuttgart

Mit KLM geht es montags bis freitags viermal am Tag zum Amsterdamer Flughafen Schiphol und zurück, an den Wochenenden fast ebenso häufig. Die Flugzeit beträgt rund neunzig Minuten.



Volldampf voraus – wie ein riesiges Schiff liegt das Wissenschaftsmuseum Nemo an Amsterdams altem Hafen.

Kaum schaut die Sonne hinter grauen Wolken hervor, öffnen die über 1.200 Lokale ihre Außenterrassen.



pazifischen Raum lohnte sich. In dieser goldenen Ära entstanden nicht nur Universitäten, Banken oder Schiffswerften. Auch die reichen Händler bauten ihre schmucken Kaufmanns- und Lagerhäuser entlang der Grachten, auf denen sie ihre Waren mit Booten bequem transportieren konnten.

Charmant und interessant

Knapp 1.300 Brücken führen heute über die insgesamt 165 Kanäle, die sich in Halbkreisen um den Nieuw Markt herumschlängeln. Mithilfe dieser Wasserwege trotzten die Amsterdamer seit dem 17. Jahrhundert dem sumpfigen Untergrund jeden bewohnbaren Meter Land ab. Bekannt ist heute unter anderem die Prinsengracht, an deren Ufer Wohnboote ankern und Stadtpaläste die Straßen säumen. Hier steht auch das Anne Frank Huis, in dem sich die Jüdin mit ihrer Familie im Zweiten Weltkrieg versteckte und wo sie ihre berühmten Tagebücher schrieb. Entlang der Grachten ragen die Häuser schmal in die Höhe, denn für die Breite der Gebäude mussten die Bauherren bezahlen. Somit sind die Treppenhäuser bei Umzügen meist sehr eng. Sperrige Möbel und Kisten wurden – und werden daher bis heute – mit Seilwinden in die oberen Etagen gezogen. Durch die Fenster gelangen Schränke, Truhen oder Klaviere dann ins Innere der

oftmals schief stehenden Gebäude. Der Grund dafür liegt unter der Erde: Wegen des sumpfigen Bodens steht die gesamte Stadt auf rund fünf Millionen Holzbalken, die sich im Laufe der Zeit absenkten – mit samt der Häuser. Beeindruckende Bauten wie die Centraal Station, der Koninklijk Paleis oder die Oude Kerk, die älteste Kirche Amsterdams mitten im Rotlichtviertel Walleijes, stützen sich seit Langem auf diese Pfähle. Diese Sehenswürdigkeiten in der Altstadt sind allesamt bequem zu Fuß zu erreichen. Einen Spaziergang wert ist auch der Begijnhof, eine ruhige und natürlich grüne Wohnanlage mitten im Zentrum. Hier finden Besucher das wohl älteste Holzhaus der Niederlande aus dem 15. Jahrhundert: das Houten Huys mit der Nummer 34. Nach dem Bummel durch die historischen Gassen bietet sich ein Abstecher auf das Dach des Wissenschaftsmuseums Nemo am alten Hafen an: Gebaut wie der Bug eines gewaltigen Schiffes, lockt das Bootsdeck Einheimische und Touristen als Aussichtspunkt. Bei schönem Wetter und einem Kaffee, lässt es sich hier wunderbar entspannen. Alternativ ist der Vondelpark am anderen Ende der Stadt eine Oase der Ruhe. Dort ist nach dem Trubel im Zentrum kurz Luft holen angesagt, bevor es weitergeht – beispielsweise zum Van Gogh Museum oder dem Stedelijk Museum für

Moderne Kunst. Denn, auch wenn es auf Amsterdams Straßen viel zu erleben gibt, die Sehenswürdigkeiten in den historischen und modernen Gebäuden sollte man sich ebenfalls nicht entgehen lassen.



Wer heute die ehemalige Hauptpost, die Magna Plaza, ansteuert, bekommt anstelle von Briefmarken edle Waren aus angesagten Boutiquen.



Immer schön der Reihe nach: Wohlgeordnet zieht die Schneepflugkolonne über Rollwege und Start- und Landebahn.

Eisfrei zum Abflug

Wenn zu Hause Plätzchen, Kuschelecke und Tee ausgepackt werden, lassen die Winterdienstler am Flughafen Stuttgart die Motoren ihrer Trucks an. Ob Tag oder Nacht, das Team gibt Schnee und Eis am Airport keine Chance

„Es kommt schon häufiger vor, dass ich um drei Uhr morgens raus muss“, sagt Rudolf Brunner, Winterdienstleiter am Stuttgarter Flughafen. Ab November stellen sich er und seine Kollegen aufs nächtliche Aufstehen ein, denn in diesem Monat beginnt offiziell die frostige Saison am Airport. „Ich habe aber auch schon im Oktober eine Mannschaft zusammengestellt, die Schnee und Eis beiseiteschafft. Bei dem Wetter kann man sich auf nichts verlassen“, so Brunner. Bis April sind die Dienstpläne nun gemacht: Eine Woche Bereitschaft, zwei Wochen frei. So lautet der Plan für alle 180 Freiwilligen der Flughafen Stuttgart GmbH, die das Airportgelände und



Ist es glatt oder nicht? Ob der Boden griffig genug ist, misst die Verkehrsaufsicht mit dem angehängten Skiddometer.

einen Teil der Zufahrtstraßen im Auge behalten. Wann die fleißigen Winterdienstler raus müssen, hängt ganz vom Wettergott ab – und der Meldung des Glatteisfrühwarnsystems: Ein Grad Celsius bevor es gefriert, schlägt das in Rollwege und Piste

eingelassene System Alarm. Ein Mitarbeiter der Verkehrsaufsicht macht sich dann prompt auf den Weg. Mit dem Skiddometer misst er, wie griffig der Boden noch ist. Glatte oder verschneite Flächen sind am Airport tabu. Insgesamt 1.300.000 Quadratmeter, also rund

180 Fußballfelder, haben die sechzig Mitarbeiter in einer Schicht zu bearbeiten. Ein Teil von ihnen zieht mit Pflügen in einem v-förmigen Konvoi über die Start- und Landebahn. Der Erste schiebt nur wenig Schnee zur Seite, kehrt die geräumte Fläche und bläst einzelne

Flocken zur Seite. „Der Zweite hat dann schon das Doppelte vor der Schaufel“, erklärt Rudolf Brunner. „Und der Letzte drückt schließlich den angestauten Wall an den Rand.“ Im Anschluss schleudert die Fräse die weiße Pracht in die Grünflächen hinein, wo sie den Flugverkehr nicht behindert.

Eine halbe Stunde dauert es im Schnitt, bis die Flugzeuge wieder abheben dürfen. Die wichtigsten Rollwege sind dann ebenfalls geräumt und längerfristig nutzbar. Der Karawane aus Pflügen folgt nämlich zu guter Letzt das Sprüh- und Streufahrzeug. Damit verteilen die Winterdienstler biologisch abbaubares Kalium- oder Natrium-Formiat, sodass die gesäuberten Flächen frei von Schnee und Eis bleiben. Die beiden Mittel sind aber nicht nur umweltverträglich, sondern auch „fliegerfreundlich“: Streusalz würde beispielsweise an den Maschinen korrodieren und diese beschädigen.

Sprühen für die Sicherheit

Auch bei der Enteisierung der Flugzeuge sind Antifrostschutzmittel gefragt, vier Typen gibt es insgesamt. Mit zwölf sogenannten Elefanten spritzen die Mitarbeiter der Lufthansa Technik am Stuttgarter Airport Typ I und Typ II auf die Außenhaut der Maschinen. Der erste Typ entfernt angefrorenes Wasser, der zweite sorgt bei Bedarf dafür, dass das anfangs aufgetragene dünnflüssige Mittel auf dem Weg zur Start- und Landebahn haften bleibt. Pro Flieger sind immer zwei Fahrzeuge im Einsatz, damit beide Seiten gleich schnell und vollständig enteist werden. Orange und gelbe Spritzer der biologisch abbaubaren Flüssigkeiten



Abwasser vom Winterdienst oder von der Flugzeugenteisung wird erst einmal gesammelt. Insgesamt 104.000 Kubikmeter fassen die Speicherbecken.

zeigen dann an, wo bereits gearbeitet wurde und wo noch nicht. So verhindern die 33 Mitarbeiter der Lufthansa Technik, dass die winterliche Last die Aerodynamik der Flugzeuge verändert oder diese durch das zusätzliche Gewicht zu schwer werden. An kalten Tagen herrscht dann Hochbetrieb auf den vier Enteisungspositionen.

„Im letzten Jahr war es ziemlich hart“, erzählt Winterdienstleiter Brunner. „An 51 Tagen haben wir Schnee zur Seite geschafft und den Boden startklar gemacht.“ Damit das hierbei genutzte Antifrostmittel und das der Flugzeugenteisung nicht ins Grundwasser gelangen, ist das Airportgelände untertunnelt. Die verwendeten Stoffe sind zwar biologisch gut abbaubar, gelangen aber trotzdem nicht einfach in die Natur. Entlang der Rollwege, neben der

Start- und Landebahn und auf den Vorfeldflächen fließt das Abwasser daher in Kanälen zu großen Sammelbecken mit einem gesamten Volumen von 104.000 Kubikmetern. An einer der sieben Messstellen in den Leitungen wird dabei geprüft, wie hoch der TOC-Wert (Total Organic Carbon) im Wasser ist – das heißt, wie stark organische Stoffe die Flüssigkeit belasten. „Sind es mehr als 25 Milligramm pro Liter, landen die Enteisierungsmittel in Speichern“, sagt Cornel Ritter, Entwässerungstechniker des Airports.

Die abbaubaren Formiate, die Brunner und sein Team beim Winterdienst verwenden, werden dann am Flughafen teilweise vorgereinigt: Im sogenannten Schwebebettreaktor schwimmen Unmengen Carrier, zu Deutsch



Rudolf Brunner koordiniert bei winterlichen Einsätzen Pflüge, Schleudern und Sprüh- und Streufahrzeuge.

Träger, auf denen Bakterien angesiedelt sind. Wenn vom Boden des riesigen Behälters zusätzlich Sauerstoffbläschen aufsteigen, ziehen die schwarzen Teilchen Kohlenstoff an, und die Bakterien zersetzen diesen. „Die Flüssigkeit wird so gereinigt, der TOC-Wert sinkt und das Wasser kann schneller zur Kläranlage gepumpt werden“, erklärt Ritter. Was am Flughafen nicht umgewandelt werden kann, beispielsweise die Enteisierungsmittel für Flieger, transportiert ein LKW zur Kläranlage. Dort wird mit deren Hilfe schließlich Strom und Wärme erzeugt.



Schnelle Dusche: Damit Eis oder Schnee nicht am Flieger haften bleiben, spritzen sogenannte Elefanten die Maschinen vor dem Start ab.



Wenn kein Einsatz ansteht, arbeiten Michael Angeli (links) und Michael Tillner in ihren Abteilungen und prüfen beispielsweise, ob die Feuerlöscher funktionieren.

berichtet Michael Angeli. Für sie ist die Feuerwache beides: Arbeit und Zuhause. Morgens muss die Mannschaft erst einmal offiziell antreten. Danach überprüfen die Männer die Ausrüstung und die Einsatzfahrzeuge. Wer denkt, dass die Feuerwehrmänner den Rest des Tages Däumchen drehen und auf den nächsten Einsatz warten, der irrt. „Hier gibt's immer was zu tun“, bekräftigt Feuerwehrmann Tillner, auf den die Arbeit in der Feuerlöschwerkstatt wartet. Jeder Mitarbeiter ist einer Abteilung in der Wache – etwa der Sattlerei oder der Kfz-Werkstatt – zugeordnet. Dort wird bis 16:30 Uhr gearbeitet. „Ich kontrolliere derzeit Feuerlöscher, säubere sie und fülle sie wieder ordnungsgemäß auf“, so Tillner.

Selbstverständlich lassen die Männer alles sofort stehen und liegen, sobald der Alarm losgeht. Wie beispielsweise am 14. September 2009, als eine Fokker 100 mit 78 Menschen an Bord ihr Hauptfahrwerk nicht ausfahren konnte und deshalb unter erschwerten Bedingungen landete. Die Feuerwehr war sofort zur Stelle, um einen eventuellen Brand zu verhindern, und so konnten die Passagiere das Flugzeug problemlos verlassen.

Am Abend beginnt die Bereitschaftszeit in der Feuerwache. „Viele trainieren im Fitnessraum, lesen oder sitzen beisammen“, erzählt Angeli. Aber selbst in den Sozialräumen mit gemütlichen Sitzcken und Fernseher oder in den Zweier-Ruheräumen sind die Feuerwehrmänner allzeit bereit, innerhalb von drei Minuten an jeder Stelle des Landesairports zu sein – wenn's doch mal brennt.

Was tun, wenn's nicht brennt?

Allzeit bereit sind die 76 Feuerwehrmänner des Stuttgarter Flughafens. Sie rücken jährlich zu über 4.000 Einsätzen aus. Doch was macht die Feuerwehr, wenn es keinen Alarm gibt? Flugblatt hat der Feuerwache einen Besuch abgestattet

Es ist früh am Morgen: Um 6:30 Uhr heißt es in der Feuerwache am Flughafen Stuttgart „Schichtwechsel“. Nach 24 Stunden Dienst fahren 19 Feuerwehrmänner nach Hause und werden vom nächsten, gleich großen Team abgelöst. Die Männer halten sich ab jetzt einen ganzen Tag in der Feuerwache

bereit, um im Notfall verunglückte Flugzeuge zu bergen, Menschen aus steckengebliebenen Aufzügen zu befreien oder ausgelaufenes Öl aufzunehmen. Damit alles wie am Schnürchen klappt, sollte es ernst werden, trainiert die Mannschaft regelmäßig – beispielsweise bei der heißen Löschübung, die zweimal im Jahr stattfindet. Dabei muss das Team einen Flächenbrand in einem Übungsbecken auf dem Flughafengelände in Minuten-schnelle unter Kontrolle bringen. In der heutigen Schicht sind die zwei Brandschützer Michael Angeli und Michael Tillner eingeteilt. „Zwölf Tage, ganze 288 Stunden im Monat verbringen wir hier“,



Ran an die Töpfe: Wochentags kommt das Mittagessen meist aus der Kantine. An den Wochenenden greifen die Feuerwehrmänner gerne selbst zum Kochlöffel.

Wissenswertes über die Feuerwehr des Flughafens Stuttgart:

Gründung:	1956
Mitarbeiter:	76
Einsatzfahrzeuge:	24
Einsätze (Rettungsdienst, Straßenverkehrsunfälle, Arbeiten innerhalb des Flughafens, Bereitschaftsalarm) im Jahr 2008:	4.343
Davon direkt am Flugzeug ausgeführte Einsätze:	3

Per Express ans Ziel



Wenn der LKW mit Express-Gütern ankommt und das Frachtflugzeug im Anflug ist, muss Schichtleiter Klaus Heinzmann im Gabelstapler Gas geben.

Noch ist alles ruhig in der riesigen Lagerhalle im Frachtzentrum des Flughafens Stuttgart. Es ist 21 Uhr. Auf einer Seite werden mehrere Luxuslimousinen inspiziert, die bald verladen werden sollen. An anderer Stelle leeren drei Mitarbeiter der Apron GmbH eine Palette und schichten die angekommenen Waren um, damit diese weitergeschickt werden können. „Gleich geht's hier aber ab“, erklärt Schichtleiter Klaus Heinzmann mit Blick auf seine Kollegen und die Uhr. „Wenn der LKW mit Expressgut da ist, sind alle Mann dort beschäftigt. Denn das

Frachtflugzeug müsste auch bald eintreffen.“

Wenige Minuten später fährt der Lastwagen rückwärts an die Laderampe. Fast gleichzeitig kommt die Info, dass der Flieger früher landet. Jetzt heißt es Gas geben. Der fünfzigjährige Heinzmann schwingt sich auf den Gabelstapler und fährt die mit Paketen beladenen Paletten in die Lagerhalle. Von Hand schichten seine Kollegen die Express-Fracht zügig in bereitstehende Anhänger um. „Der Flieger kommt aus Berlin, lädt hier zu und geht weiter nach Paris“, erläutert der

Schichtleiter. „Da bleibt wenig Zeit für uns.“ Das Flugzeug steht mittlerweile vor den Toren. Heinzmann und seine Kollegen müssen die Wagen mit Päckchen nun schleunigst wiegen und zur Maschine bringen. Dort stehen die Lader des Bodenverkehrsdienstes der Flughafen Stuttgart GmbH bereit. Der ehemalige Geschäftsführer der Apron GmbH, Jens Schröder, kennt diese Arbeit im Frachtzentrum nur zu gut. Vor Kurzem nahm er nach 35 Jahren am Airport seinen Abschied. „Als ich an den Stuttgarter Flughafen kam, haben wir ganze

Bäckereien mitsamt dem Mehl verschickt, die Einrichtung für ein Krankenhaus oder beispielsweise die Sportausrüstung der nigerianischen Nationalmannschaften“, erinnert sich der 63-Jährige. Kuriositäten finden sich jedoch auch heute noch unter den jährlich rund 20.000 Tonnen Luftfracht und -post. Etwa die großen Pflanzen, die aus den Kisten blühen, vier Meter hohe Portale, komplette Wendeltreppen oder rassige Turnierpferde. Verladungen von Rennwagen oder Limousinen gehören mittlerweile eher zur Routine.



Service mit Persönlichkeit

Berufskleidungsservice • Waschraumhygiene
Schmutzfangmatten • Arbeitsschutz
Hotel- und Gastronomiewäsche
Tafelwasserspender **NEU**

Bardusch GmbH & Co. KG
Textil-Mietdienste
Rötelstraße 2 · 74076 Heilbronn
Tel.: 0 71 31/76 15 - 0
service@bardusch.de
www.bardusch.de

bardusch
Textil-Mietdienste
Seit 1871



Ein Jahr am Flughafen

Große Jets und Kleinflugzeuge, alltägliche und besondere Momente, Helikopter und Frachtmaschinen – ein Jahr lang fotografierten 17 Mitglieder der Aviation Community am Stuttgarter Flughafen nicht nur hinter dem Zaun. Die sogenannten Plane-Spotter, die leidenschaftlichen Fans der Fliegerei, durften auf das Airport-Gelände und waren so den Flugzeugen um einiges näher. Entstanden sind dabei stimmungsvolle Bilder zu jeder Tages- und Nachtzeit und bei jedem Wetter, die in einer Ausstellung der Öffentlichkeit

präsentiert wurden. Rund 150 Gäste eröffneten die Schau, die bis vor Kurzem noch in Terminal 3 auf Ebene 5 zu sehen war. Aus den eingereichten 700 Bildern waren 49 Werke ausgewählt worden, die zwei Monate die Fluggasthalle schmückten. Wer es in diesem Zeitraum allerdings nicht an den Flughafen geschafft hat, kann sich einen kleinen Teil der Fotos auf dieser Seite nun in Ruhe ansehen. Für nähere Informationen lohnt sich auch ein Blick auf die Homepage zur Ausstellung www.der-airport-schlaeft-nie.de.



Der Albatros fliegt ab

Sie haben viele Raritäten an den Flughafen Stuttgart geholt. Nach 26 Jahren geben Günter Kloft und Peter Postner die Aussichtsterrasse nun in neue Hände



Herumtollen, Flugzeuge gucken, Kaffee trinken – hier ist für Jung und Alt immer etwas geboten.



Eine Ära geht zu Ende: Günter Kloft (rechts) und Peter Postner verabschieden sich von der Besucherterrasse, die sie in vielen Jahren liebevoller Arbeit zu einem echten Flugzeugmuseum ausgebaut haben.

„Der Abschied fällt nicht leicht“, sagt Günter Kloft. Der 74-Jährige geht nach 26 Jahren am Airport in den Ruhestand, Peter Postner war 18 Jahre mit dabei. Die beiden Betreiber von Albatros-Flugmuseum und Besucherterrasse waren Quereinsteiger: Postner kam aus der IT-Branche, Kloft hatte eine Fabrik für Gardinen und Jalousien. Letzteren hatte ein befreundeter Pilot, der

auch Oldtimer wie die Junkers Ju 52 steuerte, mit dem Fliegervirus infiziert. Aus einem Hobby und wenigen Sammlerstücken wurde mit der Zeit eine Leidenschaft und ein Beruf – und eine stattliche Sammlung an seltenen Oldtimern. Kloft startete in den 1960er-Jahren am Flughafen Frankfurt mit einer Besucherterrasse, die guten Anklang fand. Später expandierte

ein riesiges Fahrwerk: „Wir wollten den Menschen Technik nahebringen: Fliegen ist angewandte Physik, hier lässt sich vieles prima erklären“, sagt Kloft. „Vor dem Gebäude stand eine Tante Ju, mein Lieblingsstück, daneben eine Douglas DC 3, ein Rosinenbomber“, erinnert er sich. Als 1986 das überlastete Terminal abgerissen wurde, mussten die guten Stücke weichen. Sie wurden mit Tiefladern nach Sinsheim transportiert, wo sich das dortige Flugzeugmuseum über die Neuzugänge freute. Auch das Luftfahrtmuseum in Villingen-Schwenningen bekam immer wieder etwas ab: „Man kennt sich in der Branche und hilft sich gegenseitig“, so Postner.

Auf der Suche nach neuen Museumsstücken kamen Kloft und Postner viel herum. Sie durchkämmten Ausstellungen und gingen jedem Hinweis nach – eine mühsame und zeitraubende Arbeit. Egal ob der Tipp aus Polen oder den USA kam, die beiden kreuzten quer durch Europa und über die Kontinente, immer auf der Suche nach einer gut erhaltenen Rarität. Nach so viel Mühe freut sich Kloft nun auf mehr gemeinsame Zeit mit seiner Frau. Postner ergänzt: „Das Fliegerherz geht natürlich nicht in Rente, die Begeisterung für das Fliegen bleibt!“ Als Abschiedsgeschenk überlassen die beiden alle Oldtimer und Exponate dem Flughafen – es gibt also weiterhin viel zu bestaunen.

er, nun gemeinsam mit Postner, erfolgreich zum Flughafen Wien. Als es Anfang der 1980er-Jahre in Stuttgart die Gelegenheit für ein Engagement gab, ließ sich Kloft nicht zweimal bitten, Peter Postner kam später nach. Damals stand noch das alte Terminal 1 von 1939 mit der halbrund geschwungenen Aussichtsterrasse mit Treppen, im Volksmund „Affenfelsen“ genannt. Die Besucher konnten auf die direkt davor parkenden Flugzeuge schauen, ohne trennende Zäune. Die beiden Betreiber füllten Vitrinen mit Cockpitinstrumenten und Sammlerstücken, vor dem Eingang zur Terrasse prangte



Bei der ersten Aussichtsterrasse, „Affenfelsen“ genannt, trennten noch keine hohen Zäune die Gäste vom Vorfeld.

Willkommen am Flughafen



Rockend landete Sänger Klaus Meine am Stuttgarter Flughafen, um mit seiner Band, den Scorpions, die neue Veranstaltungshalle Arena-Ludwigsburg zu eröffnen. Bekannt wurde die Rockgruppe um Frontmann Meine mit der Hitsingle „Wind of Change“, die 1991 in Zeiten der politischen Wende weltweit die Charts stürmte.



Für lange Strecken verzichtet selbst Daimler-Chef Dr. Dieter Zetsche auf das Auto und nimmt den Flieger. Am Landesflughafen wurde er beim Einsteigen gesichtet. Wohin die Reise ging, wollte Zetsche jedoch nicht verraten.



Auch der siebenfache Weltmeister Michael Schumacher fliegt ab Stuttgart. Er fährt zwar nicht mehr in der Formel 1, ist aber trotzdem weiterhin für Ferrari unterwegs. Bereits im September hat er seinen Beratervertrag um drei Jahre verlängert.

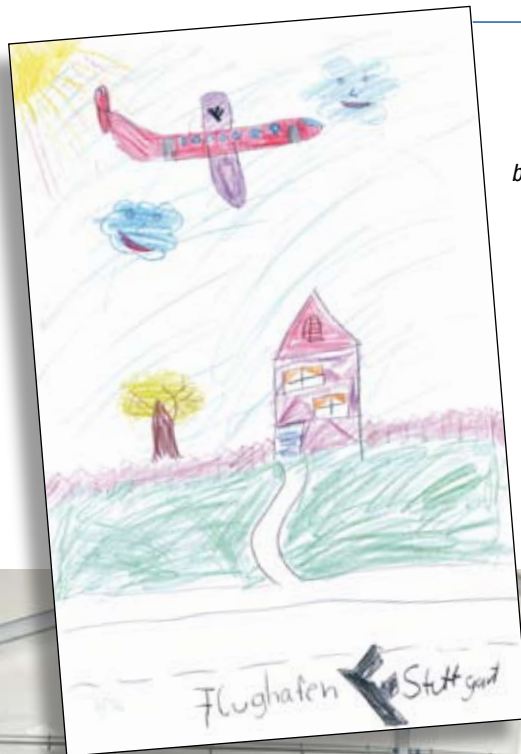


Noch ein weiterer ehemaliger Formel-1-Star besuchte den Stuttgarter Airport: Ron Dennis, der einstige Chef des McLaren-Teams. Vor nicht allzu langer Zeit gab Dennis seinen Rücktritt aus dem Rennstall bekannt und widmet sich nun anderen Aufgaben bei der McLaren Group.

Filderkraut und Flughafeninfo

Zwischen Krautverkäufern, Schupfnudelbuden und Musikkapellen hatte auch der Flughafen Stuttgart wieder sein Zelt aufgeschlagen. Beim 31. Krautfest der Stadt Leinfelden-Echterdingen präsentierte sich der Landesairport mit einem bunten Unterhaltungsangebot: Kinder ließen sich bei einer Fotoaktion als Flugzeugeinwinker ablichten oder malten die schönsten Flieger. Als Dankeschön gab es für jeden kleinen Besucher ein Geschenk. Die Erwachsenen informierten sich

auf Tafeln über Fakten rund um den Airport sowie das geplante Ausbauprojekt Westerweiterung. Trotz eisiger Temperaturen sorgten die vielen Besucher der größten Krauthocketse der Welt für gute Stimmung und nahmen zahlreich am Preisrätsel des Flughafens teil. Zu gewinnen gab es unter anderem Kofferbänder, Handtücher und als Hauptpreis Brunchgutscheine für zwei Personen im Mövenpick Hotel Messe, das gleich neben dem Airport liegt.



Die zehnjährige Maike Lange gab sich beim Malwettbewerb besondere Mühe und hat es mit ihrem Bild ins Flugblatt geschafft.



Rätselraten rund um das Flughafengeschehen: Die Preise dafür lockten zahlreiche Besucher in das Zelt des Landesairports.

Veranstaltungen

23.12.09	Weihnachtsgottesdienst Terminal 1, Ebene 5, um 12 Uhr
03.01.10	Abendmahl im Andachtsraum Terminal 3, Ebene 2, um 18 Uhr
11.02. bis 14.02.10	Valentinstag: Fotoaktion in den Terminals
15.02.10	Faschingsumzug der Filderer Terminal 3, Ebene 3, um 16 Uhr
21.03.10	Abendmahl im Andachtsraum Terminal 3, Ebene 2, um 18 Uhr
31.03.10	Ostergottesdienst Terminal 1, Ebene 5, um 12 Uhr

Aktuelle Informationen zu den Veranstaltungen am Flughafen finden Sie im Internet unter www.stuttgart-airport.com, Reisende & Besucher/ Faszination Flughafen/Veranstaltungen und Aktionen.

Fliegende Tiere in der Aula

„Können Elefanten und Giraffen auch mit dem Flugzeug reisen?“, „Wie hoch ist der Tower?“ und „Wie viele Menschen passen in einen Airbus?“: Die rund 140 kleinen Gäste der Kinderuni in Weil der Stadt stellten ausgefallene und scharfsinnige Fragen an Professor Georg Fundel, Geschäftsführer des Stuttgarter Airports. Direktor Fundel hielt eine Vorlesung mit dem Titel „Tägliche Meisterleistungen am Flughafen Stuttgart – viele Hände greifen ineinander“. Die wissbegierigen Nachwuchsstudentinnen und -studenten staunten über die vielfäl-

tigen Arbeitsabläufe am Airport. Weil der Stadt bei Böblingen veranstaltet bereits seit 2006 die Kinderuni und gibt seitdem Acht- bis Zwölfjährigen die Möglichkeit, Vorlesungen zu den unterschiedlichsten Themen zu besuchen. Der Vortrag des Flughafenchefs war der Auftakt für das neue Wintersemester. Im nächsten Halbjahr beantworten drei weitere Gastdozenten zahlreiche Fragen zu Physik, Chemie oder Moral. Mehr Informationen zum Programm der Kinderuni Weil der Stadt gibt es auf der Homepage unter www.kinderuni-weil-der-stadt.de.



Die kleinen Studenten fragten dem Flughafenchef Prof. Georg Fundel Löcher in den Bauch und freuten sich über sein Autogramm.

Scharfzüngiges am Airport



Humorvoll und schlagfertig antwortete Mathias Richling (links) auf Stefan Sillers Fragen. Für die SWR1 Leute-Sendung trafen sie sich am Airport.

„Köhler ist die Steigerung von Kohl!“ Diese und ähnliche Breitseiten auf die aktuelle Politik feuerte Mathias Richling bei der Radiosendung SWR1 Leute ab, die am Stuttgarter Flughafen auch fürs Fernsehen aufgezeichnet wurde. Vor knapp neunzig Zuschauern plauderte der Kabarettist, Schauspieler und Autor mit Moderator Stefan Siller über seine Arbeit. Er verriet, wie lange es dauert, aus ihm mithilfe von Make-up, einen Vertreter der Politprominenz zu machen. Dabei ging der wandlungsfähige Gast natürlich auch auf die verschiedenen äußerlichen Besonderheiten von Frau Merkel und Co. ein, in

deren Haut er regelmäßig schlüpft. Auf die Frage, ob er denn bei all der Maskerade auch eine eigene Meinung vertreten dürfe, erklärte der gebürtige Waiblinger: „Das Kunststück besteht ja gerade darin, meine Meinung durch die Figur durchscheinen zu lassen.“ So offen und direkt, wie sich Mathias Richling im Interview gab, so beantwortete er auch die Fragen, die ihm das begeisterte Publikum am Ende der Veranstaltung stellte. Fünf Gewinner konnten zum Schluss jeweils zwei Karten für das Bühnenprogramm, mit dem der Kabarettist momentan auf Tour ist, mit nach Hause nehmen.

Ganz schön abgehoben

Das Reisefestival 2009 in Terminal 3 am Flughafen Stuttgart stand ganz unter dem Motto Schnäppchenjagd. Mehr als fünfzig Fluggesellschaften und Reiseveranstalter informierten die rund 9.000 Besucher über die schönsten Urlaubsziele und hielten einige Rabatte für Spontanbucher bereit. Wer auf die nächste Reise nicht warten wollte, konnte sofort mit Air Berlin, Condor oder Tuifly zu einem Rundflug abheben. Außerdem lud die Showbühne mit buntem Unterhaltungsprogramm, wie der

Band „Dicke Fische“ oder einer Vorstellung der Zöllnhunde, zum Tanzen, Staunen und Mitmachen ein. Neben weiteren Ständen präsentierte sich die Deutsche Flugsicherung mit einem 3-D-Towersimulator, und ein Aktionskünstler zeichnete kostenlose Karikaturen von den Besuchern. Kleine Gäste ließen sich schminken und hatten bei freier Fahrt im Karussell ihren Spaß. Auch einen Blick hinter die Kulissen des Stuttgarter Flughafens gab es bei den kostenlosen Führungen.

Urlaubsinfos, Schnäppchen und Unterhaltung: Das Reisefestival zog zahlreiche Besucher ins Terminal 3.



Frische Farbe im Reisemarkt



Der Umbau ist beendet, und L'Tur erstrahlt in Terminal 3 in neuem Glanz.

Bei L'Tur wurde gehämmert, gebohrt und gepinselt – jetzt leuchtet ein kräftiges Pink Kunden, Besuchern und Passagieren entgegen. Die knapp vier Millionen Urlaubsangebote des Veranstalters ziehen nun abwechselnd über Monitore an den Wänden, und Agenturleiterin Alexandra Steinmann sitzt ab sofort mit ihren Kolleginnen hinter modischen weißen Schaltern. „Wir waren schon vor 19 Jahren als

eines der ersten Reisebüros im alten Terminal 3 vertreten“, erzählt die 42-jährige Chefin. „So schick war unser Design aber noch nie.“ Auch wenn L'Tur von außen seit Kurzem anders aussieht, der Inhalt ist gleich geblieben: Flüge, Hotels, Pauschalreisen, Kreuzfahrten, Wellnessurlaube, Städtetrips, Deutschland oder die ganze Welt – alles ist sieben Tage in der Woche in Terminal 3 auf Ebene 4 buchbar.

Hoch die Tassen



Zum Mitnehmen? Die SFCC bietet Kaffeeliebhabern eine große Auswahl in der modern gestalteten Bar.

Der Duft von frisch gebrühtem Kaffee durchströmt die Ankunftsebene in Terminal 1, seitdem die San Francisco Coffee Company (SFCC) hier eröffnet hat. Die neue Kaffeebar am Stuttgarter Flughafen ist, von insgesamt 25 Filialen in Deutschland, die erste in Baden-Württemberg. Diese wurde in Zusammenarbeit mit dem Flughafen-Gastronom Claus Wöllhaf eröffnet. Managerin ist die ehemalige Auszubildende Sandra Tandetzi. Die SFCC bietet zahlreiche koffeinhaltige und -freie Getränke an.

Ob heiß, kalt, mit oder ohne Sahne, fruchtig, süß oder herb, für jeden Geschmack ist bei der San Francisco Coffee Company etwas dabei. Dazu werden amerikanische Snacks und Kuchen angeboten. Von 6 bis 21 Uhr versorgen sechs Mitarbeiterinnen die Flughafenbesucher in der modern gestalteten Kaffeebar. Auch Berühmtheiten freuen sich über das breit gefächerte Angebot: „Einer unserer ersten Kunden war der Entertainer Harald Schmidt“, so SFCC-Managerin Sandra Tandetzi.

Kampf gegen Kinderlähmung

Elf Stunden lang standen die Mitglieder des Rotary Clubs Esslingen-Filder vor Kurzem in den Terminals am Flughafen Stuttgart bereit: 17 Rotarier informierten Passagiere und Besucher über Kinderlähmung und sammelten gleichzeitig Spenden für den Kampf gegen die Krankheit. Etwa 1.200 Euro kamen dabei zusammen, die jetzt für Impfungen verwendet werden. „Ich hätte nicht gedacht, dass die Menschen so bereitwillig spenden, da Kinderlähmung bei uns mittlerweile selten auftritt“, freut sich Organisator Peter Wellner. Er hatte bewusst den Airport für die Aktion ausgewählt, denn „die Kinderlähmung ist nur eine Flugreise entfernt.“ Parallel zu den beiden Infoständen am Flughafen sammelten auch alle anderen deutschen Rotary Clubs. Seit mehr als einhundert Jahren setzen sich diese



Gemeinsam mit ihren Rotary-Kollegen sammelten Gottfried Drechsler, Tibor Sedlaczek, Stefan Wilpert und Jürgen Pfizenmayer (v.l.n.r.) rund 1.200 Euro am Airport.

Vereinigungen von Berufstätigen für Hilfsbedürftige ein, seit 1979 lautet ein Ziel: Impfungen gegen Polio weltweit ermöglichen und die Krankheit endgültig besiegen.

Passionately Swiss.™


MÖVENPICK
Hotels Stuttgart
Airport & Messe

Charmant, modern und stilvoll – die Mövenpick Hotels Stuttgart Airport und Messe. Ein einzigartiger Standort, zwei außergewöhnliche Hotels, doppelter Genuss und herzlicher Service.

Mövenpick Hotels Stuttgart Airport & Messe
Flughafenstraße 50-51, 70629 Stuttgart, Deutschland
Tel +49 711 55344 0, Fax +49 711 55344 9000
hotel.stuttgart.airport@moevenpick.com

www.moevenpick-hotels.com



Zwei Hotels + doppelter Genuss.



Von Rauschebärten, Puffreis und Königen



Alle Jahre wieder stehen sie in den Regalen der Supermärkte: Die Schokoladen-Weihnachtsmänner. Was einige der großen und kleinen Naschkatzen nicht wissen: Viele der appetitlichen Gesellen kommen aus dem schwäbischen Dettingen/Teck

Die Silbernuss ist wieder da. Deren Hersteller Gubor gehört seit 2008 zu den Dettinger Schokoladenmachern.

Die Erfolgsgeschichte der Rübezahl Schokoladen GmbH begann sprichwörtlich im Kleinen – und in der ehemaligen Tschechoslowakei. Dort konnte Firmengründer Josef Cersovsky nach dem Krieg seine Süßwarenmanufaktur nicht mehr weiterführen. Mit gerade einmal fünf Mitarbeitern zog er 1949 in einen kleinen Schuppen nach Plochingen am Neckar und stellte dort anfangs Waffeln her. Benannt wurde das junge Unternehmen nach

der bekannten Sagengestalt aus Cersovskys Heimat: dem Berggeist Rübezahl.

Bereits sechs Jahre nach der Firmengründung konnte Rübezahl expandieren und zog nach Stuttgart-Plieningen um. Das süße Gebäck verkaufte sich gut, doch in den Wintermonaten gab es regelmäßig Umsatzeinbußen. Man beschloss daher, sogenannte Hohlfiguren-Weihnachtsmänner aus Schokolade herzustellen, die es sonst nur handgefertigt in Confiserien gab. Cersovsky investierte in neue Maschinen, die die Figuren einfach und kostengünstig fertigten, und verlegte auch die Schokoladenherstellung ins eigene

Haus. Im Familienbetrieb, seit 1967 in Dettingen/Teck angesiedelt, ist sie seitdem verblieben, und auch die Weihnachtsmann-Fertigung ist – von zahlreichen technischen Neuerungen abgesehen – fast noch die Gleiche.

Die Produktion der Schokomänner nimmt im Untergeschoss des Unternehmens ihren Anfang. Mit Hilfe von großen Walzen werden Kakaomasse, Kakaobutter, Zucker und Milchpulver zuerst vermischt und dann zerkleinert. In sogenannten Conchen, riesigen Rührmaschinen, veredelt man die Masse knapp sechzehn Stunden lang und erwärmt sie dabei auf bis zu sechzig Grad Celsius. Die flüssige Schokolade

wird anschließend in eine zwei-teilige Kunststoffform gegossen. In einem Schleudertunnel dreht sich diese, sodass sich die Schokolade an den Außenwänden absetzt und im Inneren ein Hohlraum entsteht. Bei einer Temperatur von acht Grad kühlt die Schokolade anschließend wieder ab und wird fest. Über Förderbänder gelangen die fertigen Schoko-Weihnachtsmänner zu Verpackungsstationen, wo sie von einigen der knapp 250 Mitarbeiter in eine Einwickelmaschine gelegt werden. Fein säuberlich einsortiert

in Kartons warten sie dann auf den Versand in weltweit mehr als fünfzig Länder. Obwohl bei Rübezahl vieles automatisiert ist, möchte man bei einigen Produktionsschritten nicht auf manuelle Arbeit verzichten: „Wenn die Mitarbeiter die Figuren in die Hand nehmen, ist das gleichzeitig eine Qualitätskontrolle, die von der Maschine schwer zu leisten wäre“, so Claus Cersovsky, der den Betrieb gemeinsam mit seinem Bruder Oliver leitet – mittlerweile in dritter Generation.

Auch bei Königen beliebt

Neben den jährlich insgesamt hundert Millionen Weihnachtsmännern und Osterhasen sowie rund drei-ßig Millionen Adventskalendern, die auch unter dem Markennamen Friedel verkauft werden, produziert Baden-Württembergs größter Hersteller von Schokofiguren auch den Schokoladen-Puffreis Sun Rice. Diesen hatte Rübezahl in den Neunzigerjahren selbst entwickelt und seitdem hergestellt. „Im Saisongeschäft waren wir stark“, erklärt Geschäftsführer Claus Cersovsky, „aber wir brauchten etwas für das ganze Jahr.“ Schließlich war die Waffelproduktion nach dem Siegeszug der süßen Weihnachtsmänner eingestellt worden. Mit den besagten Sun-Rice-Happen schaffte der Familienbetrieb ganz offensichtlich eine Punktlandung. 2007 erhielt dieser während der Süßwarenmesse in Köln sogar den sprichwörtlichen Ritterschlag: Rübezahl wurde durch den König



Mit Brief und Siegel: Der König von Hohoe Ghana ernannte die Rübezahl Schokoladen GmbH zum Hoflieferanten.



von Hohoe Ghana zum Königlichen Schokoladen-Hoflieferanten ernannt. Und auch heute laufen die Geschäfte für das Unternehmen, das im vergangenen Jahr mit 26.000 Tonnen Produkten an die 120 Millionen Euro Umsatz erwirtschaftet hat, gut. So konnten die Süßwarenspezialisten mit den Choco Gomis 2009 die erste Gummibären-Schokolade auf den Markt bringen. Sie hoffen nun, dass diese mindestens so gut bei den Kunden ankommt wie die vorherigen Produkte. Für all jene aber, die gerne an Altbewährtem festhalten, werden auch in diesem Jahr wieder unzählige Weihnachtsmänner und Schoko-Hasen in den Geschäften bereitstehen.



Claus Cersovsky, Geschäftsführer:

„Der Flughafen Stuttgart spielt für uns eine wichtige Rolle. Wir fliegen wöchentlich via General Aviation zu unseren Produktionsstätten, Lieferanten und Kunden. Und erst vor Kurzem ging von Stuttgart aus eine Schokoladenlieferung unseres neuen Produktes Choco Gomis per Luftfracht nach Japan.“



In sechzig Jahren ist Rübezahl vom kleinen Betrieb in Plochingen zum mittelständischen Unternehmen mit Sitz in Dettingen gewachsen.

Meilensteine der Firmengeschichte

- 1949** Josef Cersovsky eröffnet in Plochingen am Neckar einen Laden für Süßwaren
- 1953** Parallel zur Waffelherstellung wird die Produktion von Schokoladen-Figuren aufgebaut
- 1967** Umzug nach Dettingen/Teck: Fokus auf Saisonartikel wie Weihnachtsmänner und Osterhasen
- 1994** Die Marke Sun Rice, Puffreischokolade nach selbst entwickelter Herstellungsmethode, wird ins Sortiment aufgenommen
- 2001** Rübezahl erwirbt die Disney-Lizenz. Das Unternehmen löst damit Nestlé ab und vertreibt nun Disney-Lizenzartikel aus Schokolade
- 2007** Während der Süßwarenmesse in Köln ernannt der König von Hohoe Ghana Rübezahl zum Königlichen Hoflieferanten für Schokolade
- 2008** Die Claus und Oliver Cersovsky GbR übernimmt die Markenrechte der Schokoladenmarke Gubor



Der passagierreichste Airport Europas kommt nie zur Ruhe. Rund um die Uhr heben hier die Flugzeuge ab.

Ein Flughafen der Superlative

Zum Vergleich

	LHR	STR
Gesamtfläche	1.227 Hektar	400 Hektar
Bahnlängen	3.902, 3.658 Meter	3.345 Meter
Passagiere 2008	66,9 Millionen	9,9 Millionen
Flugbewegungen 2008	473.139	158.739

Flugverbindungen

Täglich fliegen Lufthansa und British Airways vom Flughafen Stuttgart nach London Heathrow (LHR). Die erste Maschine startet um 6:55 Uhr, die letzte um 17:05 Uhr.



Auf einer Graspiste starteten die ersten Maschinen, heute ist Londons Airport Heathrow einer der größten weltweit. Fertig ausgebaut ist das gigantische Drehkreuz aber noch lange nicht

Mit jährlich 67 Millionen Passagieren ist Heathrow der Flughafen mit dem höchsten Fluggastaufkommen in Europa. Weltweit rangiert der größte Airport des Vereinigten Königreichs hinter Atlanta und Chicago auf Platz drei. Dass sich Heathrow zu solchen Ausmaßen hin entwickeln würde,

Hell, freundlich und großzügig erscheint das neue Terminal 5 – schließlich sollen sich die Fluggäste gerne dort aufhalten.

war zu seinen Anfängen nicht absehbar.

1930 kaufte der Flugzeugkonstrukteur Richard Fairey dem Gemeindepfarrer des kleinen Dorfes Harmondsworth Land für 15.000 britische Pfund ab. Auf diesem errichtete er einen privaten Flugplatz namens Great Western Aerodrome. Der bescheidene Vorgänger des heutigen Flughafens war lediglich mit einer einfachen Graspiste ausgestattet und mit einigen provisorischen Gebäuden versehen.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde das Gebiet um das Dorf Heath Row, auf dem auch Faireys Flugplatz stand, von der Regierung beschlagnahmt und sollte für die Luftwaffe als Basis für Langstreckenbomber umgebaut werden. Die Royal Air

Force nutzte das Gelände jedoch nie, und so wurde Heathrow am 1. Januar 1946 zum Zivilflughafen. Die erste Maschine, die hier abhob, landete in Buenos Aires. Seit 1966 ist Heathrow Teil der British Airports Authority, die 1987 privatisiert wurde und unter dem Namen BAA Airports Limited zusätzlich sechs weitere britische Flughäfen betreibt, darunter Stansted und Edinburgh.

Seitdem hat sich Heathrow nicht nur flächenmäßig ausgedehnt, die momentane Größe beträgt 1.227 Hektar, sondern auch in Bezug auf Beschäftigungszahlen Beeindruckendes zu bieten: Insgesamt 72.000 Menschen arbeiten direkt am Londoner Flughafen, weitere 170.000 Jobs hängen unmittelbar von Heathrow ab. Kein Wunder,



Heathrow ist der Heimatflughafen und zugleich das wichtigste Drehkreuz der Airline British Airways.

schließlich läuft der Betrieb hier rund um die Uhr, und das 365 Tage im Jahr. 93 Airlines fliegen von diesem internationalen Drehkreuz 187 Ziele in aller Welt an. Am beliebtesten sind dabei Verbindungen in die Vereinigten Staaten wie zum Beispiel nach New York.

Gebaut für die Zukunft

Um dem nicht abreißen den Passagierstrom Herr zu werden und den Reisenden trotzdem einen angenehmen Aufenthalt zu ermöglichen, erneuern und erweitern Heathrows Betreiber den Flughafen stetig. Ein Meilenstein in dieser Entwicklung war die Eröffnung von Terminal 5

im März 2008. Nach knapp sechsjähriger Bauzeit entstanden vor dem Gebäude sechzig Flugzeugstellplätze, auf denen auch der Airbus A380 abgefertigt werden kann. Zudem kam ein hochmoderner Kontrollturm mit einer Höhe von 87 Metern hinzu. Bei der Planung des neuen Terminals achteten die Bauherren besonders auf eine umweltschonende Konstruktion: Die verglaste Fassade des Gebäudes verstärkt das natürliche Tageslicht und reduziert so den Energieverbrauch, da keine künstliche Beleuchtung mehr nötig ist. Speziell getönte Scheiben sorgen dafür, dass sich das Terminal bei Sonneneinstrahlung nicht übermäßig aufheizt.

Dass der Airport nicht nur auf Fortschritt, sondern auch auf Komfort setzt, merkt man am Angebot der zahlreichen Geschäfte: Müde Passagiere können hier eine Pause einlegen und sich eine Massage oder Schönheitsbehandlung gönnen. Wer sich einfach nur nach etwas Ruhe sehnt, kann in einer der Airport Lounges ausspannen, um ausgeruht den Weiterflug anzutreten. Doch auch für Shopping-Fans bietet Heathrow viele Möglichkeiten, sich vor dem Abheben noch einmal richtig auszutoben: Ob Uhren und Schmuck bei Cartier, Mode bei Burberry oder doch lieber nur einen Kaffee bei Starbucks – hier ist für jeden Geldbeutel etwas geboten.

Für Unentschlossene bietet sich ein Besuch bei einem Ableger des britischen Kaufhauses Harrods an: Gemäß der Devise „anything is possible“, also „alles ist möglich“, wird hier jeder noch so ausgefallene Wunsch erfüllt.

Trotz seiner beachtlichen Größe wird es allerdings langsam eng an Großbritanniens einzigem Umsteigeflughafen. Die beiden Start- und Landebahnen sind zu 99 Prozent ausgelastet, was bei Regen und Schnee zu Verspätungen führen kann. Darum hat die britische Regierung im Januar 2009 grünes Licht für den Bau einer dritten Start- und Landebahn gegeben, um auch in Zukunft flexibel zu sein und den Passagieren das Reisen noch angenehmer zu machen.



Seit September 2008 hält Mike Brown die Fäden am größten britischen Flughafen in der Hand. Zuvor war er der Chef der Londoner U-Bahn.



Auch der Airbus A380 ist in Heathrow zu Gast und kann problemlos abgefertigt werden. Maximal 850 Personen finden darin Platz.

Mit vier Sternen unterwegs



Fliegende Teppiche waren gestern, heute ist Turkish Airlines: In Stuttgart startet die Fluggesellschaft dreimal täglich nach Istanbul – und landet dabei einmal in Asien und zweimal in Europa

Bei Turkish Airlines (TK) dreht sich alles um den Istanbuler Flughafen Atatürk. Seit Beginn des Stuttgarter Winterflugplans fliegt die Luftfahrtgesellschaft jedoch nicht mehr nur den europäischen Airport der Stadt an, sondern auch Sabiha Gökçen auf der asiatischen Seite der Metropole. „Da Passagiere gleich den gewünschten Teil Istanbuls ansteuern, sparen sie sich zwei bis drei Stunden Wartezeit auf der Brücke über den Bosphorus“, nennt Mustafa Dogan, Turkish-Airlines-Direktor in Stuttgart, einen Grund für die zusätzliche Strecke ins ehemalige Konstantinopel.

Atatürk bleibt aber weiterhin das Drehkreuz von TK. Hier heben täglich Flieger zu 155 Destinationen in der ganzen Welt ab, am gefragtesten sind Dubai, Bangkok und Delhi. Bei den neun deutschen Zielen steuert die Airline nur Frankfurt und Düsseldorf häufiger an als den Flughafen Stuttgart (STR). Von hier starten Businessleute, Urlauber und türkischstämmige Mitbürger, die in Deutschland leben und einmal im Jahr – oder öfter – ihr Herkunftsland besuchen. „Der Anteil an Passagieren, die Istanbul als Drehkreuz zu Reise- und Geschäftszielen nutzen, nimmt derzeit immer mehr zu“, erläutert der Stuttgarter Direktor.

Mit rund 150 Fluggästen an Bord startet von Stuttgart aus meist ein Airbus A320. In besonderen Fällen wird eines der größeren Langstreckenflugzeuge eingesetzt, die sonst überwiegend in den asiatischen und arabischen Raum fliegen. So zum Beispiel bei Pilgerflügen, die Turkish Airlines regelmäßig durchführt. Vor allem zwischen dem Ende des Ramadan und dem islamischen Opferfest machen sich zahlreiche Muslime auf den Luftweg nach Mekka.

Dann ordern die 17 Mitarbeiter der Stuttgarter Station einen A340 mit etwa 295 Sitzplätzen, der die Wallfahrer direkt ans Ziel bringt. „Die Nachfrage nach Pilgerflügen wird nie stagnieren“, ist sich Dogan sicher. „Zum Glück können wir bei besonderen Ereignissen spontan eine größere Maschine bekommen.“ Aber auch das Interesse an den regulären Flugverbindungen hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen: Nutzten 2008 etwa 22,5 Millionen Gäste das Angebot der Airline, so knackte TK im Laufe des Jahres 2009 die 25-Millionen-Marke.

Das Geschäft brummt

Doch nicht nur die Passagierzahlen sprangen in die Höhe, die Zahl der eingesetzten Flugzeuge stieg ebenfalls. 131 Jets mit einem Durchschnittsalter von sechs Jahren sind derzeit im Dienst. Somit hat Turkish Airlines eine der jüngsten Flotten Europas – die in den kommenden Jahren weiter wachsen soll: 120 Flieger sind bereits bestellt. Dieser Aufschwung startete 2003, als mit der politischen Führung in der Türkei auch das Management der Fluggesellschaft in der Istanbuler Zentrale wechselte. Die weltweite Mitarbeiterzahl von 12.000 Beschäftigten blieb dabei gleich. „Das harmoniert nun alles, Entscheidungen werden schneller getroffen, und es sind nicht mehr zehn Unterschriften nötig, um etwas auf den Weg zu bringen“, erklärt Mustafa Dogan einen Grund für das Wachstum der teilstaatlichen Fluggesellschaft. 49 Prozent plus ein Aktienpaket gehören heute der türkischen Regierung, der Rest wird an der Börse verteilt. Eine Investition für Anleger, die sich im vergangenen Jahr gelohnt hätte: Turkish machte einen Gewinn von 870 Millionen US-Dollar.

Flugverbindung:

Turkish Airlines hebt dreimal am Tag vom Stuttgarter Flughafen in Richtung Istanbul ab. Die erste Maschine startet um 10:55 Uhr, die letzte um 17:50 Uhr.

Der Blick zurück lohnt sich: In den vergangenen Jahren ist Turkish Airlines stark gewachsen – und auch in Zukunft soll das so weitergehen.



Als Abteilung des Verteidigungsministeriums der Türkei stieg die Fluggesellschaft vor 76 Jahren ins Luftfahrtgeschäft ein.

Von solchen Summen war zu Beginn von TK keine Rede. Als Abteilung des Verteidigungsministeriums der Türkei betrieb die Airline 1933 unter dem Namen Türkiye Devlet Hava Yollari drei Maschinen. Der erste länderübergreifende Linienflug der Gesellschaft startete 1947 in Ankara und führte über Istanbul nach Athen. 25 Jahre später landete eine TK zum ersten Mal am Stuttgarter Flughafen – und kommt seitdem regelmäßig. Wie bei allen anderen Destinationen hat Turkish in STR eine eigene Station. Die Mitarbeiter managen

im Stadtbüro und in Terminal 1 unter anderem den Ticketverkauf. Zum Team gehört außerdem ein eigener Flugzeug-Techniker, der kleinere Reparaturen sofort erledigt. Bei größeren Wartungsarbeiten stehen die Flieger jedoch in einem der beiden Hangars am Istanbuler Drehkreuz. Die hundertprozentige Tochtergesellschaft Turkish Technic checkt dort nicht nur die eigenen Maschinen, sondern auch die ihrer Star-Alliance-Partner. Seit April 2008 gehört TK zu dieser größten Luftfahrtallianz der Welt.

Töchter der türkischen Airline sind außerhalb des Atatürk Airports ebenfalls anzutreffen: Das österreichische Cateringunternehmen Do & Co Restaurants & Catering AG und TK haben sich zusammengetan, Turkish Do & Co ist das Ergebnis. Do & Co's Kochkünste – die unter anderem bei der Formel 1 oder in der First Class der Emirates gefragt sind – haben

dazu beigetragen, dass die Airline seit 2007 vier Sterne trägt. Diese Auszeichnung ist mit der von Hotels zu vergleichen und stammt von dem unabhängigen Luftfahrtforschungsinstitut Skytrax. „Wir haben nicht vor, diese Auszeichnung wieder herzugeben“, nennt Mustafa Dogan eine der Aufgaben der Fluggesellschaft für die Zukunft.



Seit 2007 trägt Turkish Airlines vier Sterne. Ausgezeichnet hat das unabhängige Institut Skytrax, bewertet wurden Service und Kundenorientierung.



Dreimal am Tag hebt die türkische Airline in Stuttgart ab. Zweimal startet eine Maschine zum europäischen Atatürk-Airport Istanbul, einmal zum Flughafen Sabiha Gökçen auf der asiatischen Seite der Metropole.



Boeing 747-400F

Spannweite:	64,85 m
Länge:	70,80 m
Reichweite:	8.300 km
Max. Startgewicht:	395 t
Max. Zuladung:	113 t

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation sind 2009 zwei deutsche Frachtfluggesellschaften ins Geschäft eingestiegen. Eine ist Air Cargo Germany, die hierzu zwei Boeing 747-400 von China Airlines übernahm und zu Frachtern umbauen ließ. Beim Erstflug ab Stuttgart hatte die Maschine Baustoffe an Bord und brachte diese nach Taschkent, der Hauptstadt Usbekistans.

MD-82

Spannweite:	32,91 m
Länge:	45,16 m
Reichweite:	3.700 km
Max. Startgewicht:	68 t
Sitzplätze:	165



Der deutsch klingende Name Windrose Air verrät auf den ersten Blick nicht die wahre Identität der Airline, denn diese stammt aus der Ukraine. Deren Hauptsitz liegt in Kiew, von wo aus unter anderem zwei MD-82 zu Linien- und Charterflügen starten. Die besonders farbenfrohen Lackierungen dieser Maschinen zeigen verschiedene landestypische Motive.



Boeing 757-200

Spannweite:	38,05 m
Länge:	47,32 m
Reichweite:	7.200 km
Max. Startgewicht:	109 t
Sitzplätze:	200

Diese unter dem Markennamen „Privilege Style“ betriebene Boeing 757-200 wird nur bei bestimmten Kunden eingesetzt. Besonders beliebt ist die Maschine bei den spanischen Fußballklubs, die so die Anreise zu Auswärtsspielen komfortabel gestalten. Auch der FC Sevilla schwebte auf der Boeing mit dem eigens angebrachten Schriftzug des Vereins in Stuttgart ein.

Airbus A310-300

Spannweite:	43,90 m
Länge:	46,66 m
Reichweite:	9.200 km
Max. Startgewicht:	164 t
Sitzplätze:	220



Mit der Übernahme ihres Airbus A310-300 führte die französische BlueLine gleichzeitig diese elegante Bemalung ein. Die Airline stellt ihre gesamte Flotte ausschließlich Firmenkunden oder anderen Fluggesellschaften zur Verfügung. Dieser Jet brachte auf mehreren Flügen Mitarbeiter eines lokalen Unternehmens von Taschkent nach Hause.

Weitere Bilder von tagesaktuellen und vergangenen Landungen am Flughafen Stuttgart gibt es auf der Homepage der Aviation Group Stuttgart unter www.str-aviation.de.

Start in eine neue Dimension



Lichterglanz am Baden-Airpark: Landungen bis zu einer Sichtweite von 75 Metern sind dank der neuen Befeuerung möglich.

Allzeit gut Wetter macht es nicht, das neue CAT IIIb Landesystem am Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden. Aber damit kommen Flieger nun auch bei schlechter Sicht problemlos am Boden an

„Aus alt mach neu“ lautete das Motto am Baden-Airpark in den vergangenen drei Jahren: Wichtige Bagger, massige Planierwalzen und jede Menge Handwerker schufteten an der Start- und Landebahn. Das Ergebnis: Die neue alte Bahn ist nun 15 Meter breiter als bisher, was laut Mario Seidenberg, dem technischen

Direktor der Baden-Airpark GmbH, einen klaren Vorteil hat: „Jetzt können sämtliche Flugzeugtypen bei uns starten und landen. Der Ausbau auf sechzig Meter Breite und die neue Befeuerung sind unsere Zukunftssicherung.“

Die investierten 57 Millionen Euro zeigen sich nämlich nicht nur in der verbreiterten Piste. Vor allem das aufgerüstete Instrumentenlandesystem, kurz ILS, schafft neue Perspektiven. Es ermöglicht jetzt Landungen der Kategorie CAT IIIb. Konkret bedeutet das: Nebelsuppe oder Schleierregen haben einen deutlich geringeren Einfluss auf den Luftverkehr am

Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden (FKB). Nur wenn die Sicht einmal extrem schlecht sein sollte, also weniger als 75 Meter beträgt, ist der Touchdown auf der Piste nicht mehr möglich.

Bislang mussten an trüben Tagen die Maschinen teilweise auf andere Airports ausweichen oder geplante Flüge verschoben werden. Dass dies nicht mehr passiert, dafür sorgen unter anderem über 1.500 Lampen, die auf der Piste und an deren Rand montiert wurden. Darüber freut sich auch Manfred Jung, Geschäftsführer des FKBs: „Flugausfälle wegen dichtem Nebel wird es bei uns nicht mehr geben. Der Aus- und Umbau sichert aber nicht nur den reibungslosen Flugverkehr zu jeder Jahreszeit, sondern auch das wirtschaftliche Wachstum in der Region.“ Mehr als eine Million Passagiere nutzten den Baden-Airpark im vergangenen Jahr – für sie ist ein Allwetterbetrieb nur von Vorteil.

Doch nicht nur aus fliegerischer Sicht waren die Umbauarbeiten nötig. Zwölf Kilometer Abwasserrohre verlaufen nun neben der Bahn und den Rollwegen. Durch sogenannte Schlitzrinnen fließt ab sofort das Abwasser der Betonflächen direkt in die Leitungen. Abtropfendes Enteisungsmittel von den Flugzeugen



Manfred Jung freut sich über die modernisierte Bahn. Gemeinsam mit rund 25.000 Besuchern feierte der Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden die Eröffnung der Piste.

wird so direkt aufgesammelt und zur Kläranlage geleitet.

Während die Piste nun voll und ganz genutzt werden kann, ist die Ersatzbahn in der Zwischenzeit kleiner geworden. Etwa ein Jahr lang starteten und landeten Flieger auf diesem vergrößerten Rollweg. Nur so konnten die nötigen Bauarbeiten ohne eingeschränkten Flugbetrieb vorantreiben. Jetzt sieht der Rollweg wieder aus wie vor Beginn des Umbaus, und grüner Rasen ersetzt den grauen Beton.



Rund ein Jahr baggerten und bauten die Handwerker und installierten dabei nicht nur die Befeuerung, sondern verbreiterten auch die Piste.

Für Bücherwürmer und Leseratten

Literaturempfehlungen von Christiane Ziegler, Treffpunkt Buch – Buchhandlung am Flughafen Stuttgart, Terminal 1, Ebene 4



Begegnungen am Airport

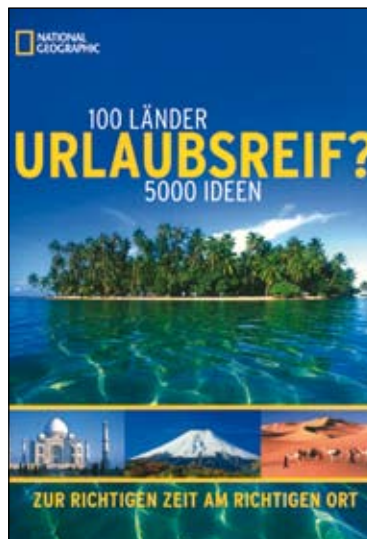
An einem nicht näher benannten Flughafen laufen die Lebenslinien dreier unterschiedlicher Menschen zusammen. Eine Magazinfotografin in der Lebenskrise trifft auf den Pfleger des Aquariums in der Transithalle. Zwischen den beiden entsteht eine platonische Liebesbeziehung. Im Gegensatz dazu reflektiert im Raucherfoyer nebenan ein alternder Biochemiker über das Ende seiner Ehe. Aus der Sicht der Protagonisten erzählt die Autorin eine melancholische Geschichte um Begegnung, Liebe und Tod.

Angelika Overath · Flughafenfische · Luchterhand · ISBN 978-3-630-87307-7 · 17,95 €

Auf Flughafentour mit Lotta und Felix

In diesem bunten Bilderbuch gibt es für kleine Fluggäste viel zu entdecken: Die Geschwister Lotta und Felix fliegen alleine nach New York. Anhand ihrer Erlebnisse lernen die jungen Passagiere den Flughafen kennen. Sie erfahren, wie ein Flugzeug betankt wird, wo die Koffer verstaut werden oder wo mitreisende Haustiere untergebracht sind. Zuletzt können sich die kleinen Leser in einer abschließenden Übersicht nochmals sämtliche wichtige Maschinen am Flughafen ansehen, wie beispielsweise den Gepäckwagen, den Flugzeugschlepper oder das Versorgungsfahrzeug.

Wolfgang Metzger · Wer fliegt mit? · Ravensburger Buchverlag · ISBN 978-3-473-31470-6 · 7,95 €



Urlaubsreif? 100 Länder, 5.000 Ideen · National Geographic · ISBN 978-3-86690-126-1 · 24,95 €

Berge oder Strand?

Wer Anregungen für seinen nächsten Urlaub sucht, kann in diesem Führer der besonderen Art fündig werden. Schritt für Schritt können Reiselustige hier ihren nächsten Trip planen. Das Handbuch hilft bei der Auswahl der Destination und geht dabei individuell auf jeden Geschmack ein. Sowohl der Archäologiefan als auch der Wanderer kommt in diesem Buch auf seine Kosten. Jene, die es in tropische Länder zieht, werden über ungünstige Monate aufgeklärt, in denen der Urlaub Wirbelstürmen und Regengüssen zum Opfer fallen könnte. Der Reiseführer gibt Antworten auf stets wiederkehrende Fragen wie Kosten oder Einreisebestimmungen und enthält praktische Hinweise zu Themen wie Sicherheit und Gesundheit.

FLUGBLATT

Erscheint vierteljährlich,
Auflage 65.000

Herausgeber

Flughafen Stuttgart GmbH
PF 23 04 61, 70624 Stuttgart
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel. 0711 948-3753, Fax: 0711 948-2362
E-Mail: presse@stuttgart-airport.com

Redaktion

Volkmar Krämer (verantwortlich)
Rebekka Knauf, Nicola Lörz

Beiträge in diesem Heft:

Wolf-Dieter Ebersbach, Rebekka Knauf, Volkmar Krämer, Nicola Lörz, Jennifer Nordwald, Nico Ruwe, Beate Schleicher, Daniela Tscherbakova

Bildnachweis

BAA Aviation Photo Library, Benny Bartels, Andre Clauss, Andreas Dürr, Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden, Flughafen Stuttgart GmbH, Matthias Lindner, Peter Menner, NBTC, Bianca Renz, Maks Richter, Rotary Club Esslingen-Filder, Rübezahl Schokoladen GmbH, Oliver Schmid, Andreas Tränkner, Turkish Airlines

Druck

F&W Mayer Service&Print,
Schelztorstr. 50, 73728 Esslingen
Gedruckt auf BVS matt

Koordination, Layout

Werbeagentur Beck GmbH & Co. KG,
73732 Esslingen, Telefon: 0711 937893-0
Internet: www.werbeagentur-beck.de

Anzeigenverwaltung

Beck Medien- und Verlags-GmbH
Karin Weber, 73732 Esslingen
Tel. 0711 335916, Fax 0711 937893-9,
E-Mail: info@beckmedien.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Januar 2008

www.stuttgart-airport.com

Flugblatt

ist titelschutz- und warenzeichenrechtlich geschützt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Zitate aus dem Inhalt sind bei Quellenangabe 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.



Mix

Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten Wäldern und anderen kontrollierten Herkünften
www.fsc.org Cert.-Nr. IMO-COC-028664
© 1996 Forest Stewardship Council

Investieren Sie in den Osten: Jetzt ab 179 Euro.

Fliegen Sie mit Austrian Airlines 500-mal pro Woche in 45 Städte
Zentral- und Osteuropas. Ab Stuttgart via Wien.

www.austrian.com

Belgrad, Bukarest, Sarajewo, Sofia uvm. ab € 179,-*



* Endpreis inkl. Steuern/Gebühren/TSC. Meilen sammeln mit Miles & More. Bes. Anwendungsbest.,
vorbehaltlich Verfügbarkeit. Informationen auf www.austrian.com. Stand 1.11.2009.

germanwings



UNSER STRENGSTER VORGESETZTER: IHR GELDBEUTEL.

Fliegen made in Germany – überraschend günstig.

Jetzt buchen auf germanwings.com

* Preis pro Flugstrecke. Begrenzte Sitzplatzkontingente. Bei Zahlungen, die nicht per Lastschrift oder Germanwings Card getätigt werden, entstehen Zuschläge. Es gelten die allgemeinen Beförderungsbedingungen. Mehr Informationen auf germanwings.com

