

FLUGBLATT

Das Stuttgarter Flughafenmagazin

3/2006

Alles fit am Flughafen

Die Spielmacher



Geschäftsführer im Interview

Perspektiven
für den Flughafen

Große Software-Umstellung

Das neue Airport
Management System

betterFlyEuropaweit hin
und zurück.ab **99** €*

**Europaweit ab Stuttgart.
Rückflug, Meilen und
17 Ziele inklusive.**
Alles für diesen Moment.

www.lufthansa.com

There's no better way to fly.

**Lufthansa**A STAR ALLIANCE MEMBER 

Sehen, lesen, durchstarten!



Die junge Zollhündin Perle am Flughafen hat eine Spezialausbildung hinter sich: Sie fahndet im Gepäck nach illegalen Lebensmitteln. Ihre feine Nase spart bei den Kontrollen richtig viel Zeit.

13 [Die Perle mit der feinen Nase](#)



Das schwäbische Outlet-Paradies Metzingen hat unter Fußballfans schon seit Jahrzehnten einen guten Namen: Es ist die Heimat der berühmten Torwarthandschuhe von Reusch.

[Der perfekten Haftung auf der Spur](#) 26

Perspektiven für den Flughafen 4

Ein Interview mit den Geschäftsführern über Zukunft und denkbare Ausbaupläne

Vorfeld-Puzzle für Fortgeschrittene 6

Ob Flugzeuge oder Fahrzeuge: Die Abteilung Verkehrsaufsicht koordiniert, was auf dem Vorfeld rollt

50 Jahre Stuttgarter Flugdienst 8

Ein halbes Jahrhundert Sonderwünsche

Neues Daten-Rückgrat für den Flughafen 10

Die größte Software-Umstellung aller Zeiten

Unser WM-Team am Flughafen 16

Helfer aus allen Abteilungen sind fit im Zusammenspiel

Junge Airline auf Erfolgskurs 20

Aegean Airlines sammelt Auszeichnungen

Málaga 22

Kultur pur an Spaniens Sonnenküste

Flughafen Dublin 24

Große Pläne auf der grünen Insel



Liebe Flugblatt-Leser!

Die Nachfrage nach Fliegen ab Stuttgart hält weiter an. Das zeigen die stetig wachsenden Passagierzahlen des laufenden Jahres. Auch die Buchungszahlen für den Sommer deuten bisher nicht auf einen Rückgang aufgrund der Fußball-Weltmeisterschaft hin. Sollte nichts passieren, was großen Einfluss auf das Reiseverhalten von Geschäftsleuten und Urlaubern hat, dann wird der Flughafen Stuttgart auch in diesem Jahr wachsen. Ob es dazu reicht, die 10-Millionen-Grenze zu knacken, wird sich allerdings erst im Herbst entscheiden – wenn die Hauptreisezeit zu Ende geht.

Zum Wachstum tragen auch die neuen Ziele bei, die im Sommerflugplan angefliegen werden. Lufthansa verbindet zum Beispiel Baden-Württemberg mit der Nordsee und fliegt nach Sylt (ebenso wie Günstigflieger HLX), Toulouse (wo Airbus den Riesenvogel A 380 baut) und dem Londoner City Airport. Germanwings hat Moskau und Málaga auf die Karte der Nonstop-Flugziele ab Stuttgart gesetzt. Und Cagliari und Catania sind mit HLX erreichbar.

Europa wird damit zusehends kleiner, die Wirtschaftskontakte werden immer enger. Das bedeutet, dass nicht nur immer mehr Menschen vom Flughafen Stuttgart abfliegen. Gleichzeitig steigt die Zahl der ankommenden Fluggäste stark an: Reisende, die in Baden-Württemberg geschäftlich zu tun haben oder private Kontakte pflegen. Es gibt bereits Flugverbindungen, auf denen der Anteil derjenigen Passagiere, die aus dem Ausland nach Stuttgart fliegen, bei nahezu 40 Prozent liegt. Und davon profitiert nicht nur der Flughafen mit weiter wachsenden Passagierzahlen, sondern zuallererst die Wirtschaft und der Tourismus des Landes.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen Ihres Flugblatts!

Volkmar Krämer
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

PS: Falls Sie Anregungen oder Fragen zum Flugblatt haben: Unter Flugblatt@stuttgart-airport.com sind wir Tag und Nacht erreichbar.

Perspektiven für den Flughafen



Fotografisch bietet der Flughafen manch schöne Perspektive. Aber um weiter als wirtschaftlicher Motor für Region funktionieren zu können, braucht der Airport selbst bald neue Perspektiven.

Braucht der Stuttgarter Flughafen eine zweite Start- und Landebahn? In Teilen der Flughafennachbarschaft sorgt dieses Thema derzeit für Emotionen. Einige Fakten stehen jetzt schon fest.

Der Airport wächst und gedeiht – und zwar so gut, dass er in einigen Jahren an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird. Neben zusätzlichen Abstellpositionen für Flugzeuge ist es vor allem die Start- und Landebahn

selbst, die den Flughafen in absehbarer Zeit am Weiterwachsen hindern wird.

Doch ob es eine weitere Bahn geben wird, ist längst nicht geklärt: Im Verlauf des Jahres wird von Experten geprüft, ob, wo und wie eine solche Bahn überhaupt sinnvoll wäre. Geprüft wird die Möglichkeit einer Ergänzungsbahn. Die Zahl der möglichen Flugbewegungen könnte durch eine solche Bahn höchstens um 30 Prozent gesteigert werden. Flughafen-Geschäftsführer Georg

Fundel hat sich öffentlich dafür ausgesprochen, die Erweiterungsmöglichkeiten des Airports zu prüfen. Im Flugblatt erklären er und sein Kollege Walter Schoefer, warum dies für den Flughafen eine existenzielle Frage ist.

Flugblatt: Warum verläuft diese Debatte denn bereits jetzt so emotional?

Schoefer: Das liegt wohl an den Belastungen für die Anwohner. Die kann ich nicht klein reden und will das auch nicht. Ich würde mir aber wünschen, dass ebenso anerkannt wird, welche wichtige Funktion der Flughafen als wirtschaftlicher Motor für das ganze Land und speziell für die Filderregion hat. Solange es dem Flughafen gut geht, geht es auch der Region gut.

Flugblatt: Die Untersuchung, ob eine kurze, zweite Bahn überhaupt möglich ist, beginnt erst richtig. Trotzdem melden sich schon Kritiker zu Wort.

Fundel: Ja, aber gleichzeitig gibt es auch Unterstützer, die einen Ausbau für wünschenswert und wichtig halten: Die Industrie- und Handelskammer der Region Stuttgart hat sich dafür ausgesprochen. Sie fordert, dass die Leistungsfähigkeit des Landesflughafens sichergestellt wird. Laut Stuttgart Marketing braucht man eine zweite Piste, um den Tourismus in der Region und im ganzen Land zu fördern. Auch die Junge Union zählt zu den Befürwortern. Mir selber ist vor allem eines wichtig: dass wir das Thema mit allen offen und ehrlich diskutieren. Wir wollen den Dialog.

Flugblatt: Der stärkste Vorwurf der Kritiker lautet, man hätte die Anwohner hinter Licht geführt. Wie sehen Sie das?

Fundel: Dies ist eine Behauptung, die ich ganz entschieden zurückweise. Wir hier am Flughafen haben stets mit offenen Karten gespielt. Unsere Zahlen sind seit Jahren bekannt, wir wachsen, und die Prognosen sehen auch für die kom-

menden Jahre weiteres Wachstum auf uns zu kommen. All dies veröffentlichen wir regelmäßig. Dass es nicht so weitergehen kann, ohne dass man dem Wachstum auch Raum bietet, ist jedem klar. Das kann keinen wirklich überraschen.

Flugblatt: Warum können Sie eigentlich nicht einfach mit den vorhandenen Kapazitäten weiter arbeiten und auf Wachstum verzichten? Ausbaukritiker fordern Bescheidenheit.

Schoefer: Da wären die Grenzen der Wirtschaftlichkeit schnell erreicht. Der Markt würde uns bestrafen. Rund um Baden-Württemberg herum gibt es andere Flughäfen: Frankfurt, München und Zürich. Dazu kommen kleinere wie Basel, Karlsruhe/Baden-Baden oder Nürnberg. Wenn wir Airlines wegschicken müssen, weil es bei uns voll ist, profitieren die anderen. Und wir verlieren über kurz oder lang unsere Kunden – und die Region die Arbeitsplätze und den Anschluss.

Flugblatt: Im vergangenen Jahr waren es etwa 160.000 Flugbewegungen. Die Bahn soll etwa 180.000 Bewegungen verkraften. Insofern ist da noch etwas Luft drin, oder?

Fundel: Das stimmt und stimmt auch nicht. Freie Startzeiten, also Slots, haben wir zu Tageszeiten, die für die Fluggesellschaften nicht so attraktiv sind, beispielsweise am frühen Nachmittag. Doch schon heute gibt es Stunden, zu denen wir keine weiteren Slots anbieten können. Aber wenn eine Airline gerne einen Tagesrandflug in eine europäische Großstadt aufnehmen möchte, weil laut Marktforschung viele Geschäftsleute aus Süddeutschland morgens dorthin wollen, dann wird sie kein Interesse an einem Slot um 13:30 Uhr haben.

Flugblatt: Wäre eine weitere Bahn denn die Lösung des Problems?

Fundel: Das wissen wir noch nicht genau. Deswegen sind wir ja jetzt in einer Phase der Überprüfung. Die Ergänzungsbahn würde in



Rekordgewinn. 6,2 Prozent mehr Umsatz und 6,6 Prozent mehr Passagiere als im Vorjahr: Bei der Bilanzpressekonferenz für das Jahr 2005 haben die Flughafengeschäftsführer Georg Fundel (links) und Walter Schoefer ein gesundes Wachstum verkündet – wie auch schon in den vergangenen Jahren. Doch die Kapazitäten für weiteres Wachstum gehen zur Neige.

jedem Fall baulich so dicht neben der bestehenden Bahn liegen, dass der gemeinsame Luftraum und die Sicherheitsvorschriften gar keinen

großen Kapazitätsgewinn zulassen könnten. Das ist die Botschaft für unsere Nachbarschaft: Wir wollen und können unser Angebot hier gar

nicht verdoppeln. Wir wollen nur die Chance bekommen, wirtschaftlich gesund zu bleiben und unser Wachstum moderat, aber kontinuierlich fortzusetzen. Wir brauchen eine Perspektive für die Zukunft des Flughafens.

Flugblatt: Was könnte eine solche ergänzende Bahn denn noch leisten?

Fundel: Wenn unsere einzige Bahn gesperrt ist, haben wir sofort Riesenprobleme. Das erleben wir jeden Winter, wenn beim Schneeräumen 30 Minuten lang keine Starts und Landungen möglich sind – morgens in der Rushhour, wenn bis zu 30 Flieger pro Stunde abheben, führt das unweigerlich zu Verspätungen. Oder wenn es eine Betriebsstörung auf der Runway gibt, also zum Beispiel ein Flugzeug liegen bleibt. Dann müssen alle warten, die am Boden und die in der Luft. Mit einer Ergänzungsbahn wären wir weitaus weniger störanfällig. Das ist übrigens schon auch ein Argument

am Markt: Verspätungen verursachen Airlines hohe Kosten. Kein anderer Flughafen unserer Größe in Deutschland hat nur eine Bahn. Das macht es schwieriger, konkurrenzfähig zu bleiben.

Flugblatt: Und wie geht es jetzt weiter?

Fundel: Etwa ein Jahr werden nun die Expertenuntersuchungen dauern, bei denen geklärt wird, wie viel neue Lärmbetroffenheit entstände, welche landwirtschaftlichen Flächen beansprucht werden müssten – und nicht zuletzt, ob eine solche Bahn wirtschaftlich sein könnte. Dann sind unsere Gesellschafter am Zuge, also die Politik, um diese Ergebnisse zu beurteilen und eine Entscheidung zu treffen.

Schoefer: Unabhängig davon kümmern wir uns bereits jetzt um die Vorarbeiten zur Westerweiterung. Zusätzliche Abstellplätze brauchen wir in jedem Fall, auch um die jetzigen Kapazitäten des Flughafens optimal zu nutzen.



Hier landen Sie bequem!

Best Western Hotel München-Airport

Robert-Koch-Straße 10 · 85435 Erding
 Telefon: (0 81 22) 99 90-0 · Telefax: (0 81 22) 99 90-100
 info@airport-muenchen.bestwestern.de
 www.airport-muenchen.bestwestern.de

Best Western Hotel Leipzig Airport-Messe

Haynaer Weg 15 · 04435 Radefeld/Leipzig
 Telefon (03 42 07) 42-0 · Telefax (03 42 07) 42-400
 info@hotel-leipzig.bestwestern.de
 www.hotel-leipzig.bestwestern.de

Best Western Hotel Stuttgart-Airport

Rainäckerstraße 61 · 70794 Filderstadt
 Telefon: (07 11) 77 83 0 · Fax: (07 11) 77 83 38 7
 info@airport-filderstadt.bestwestern.de
 www.airport-filderstadt.bestwestern.de

Riesen-Auswahl zum Abheben!



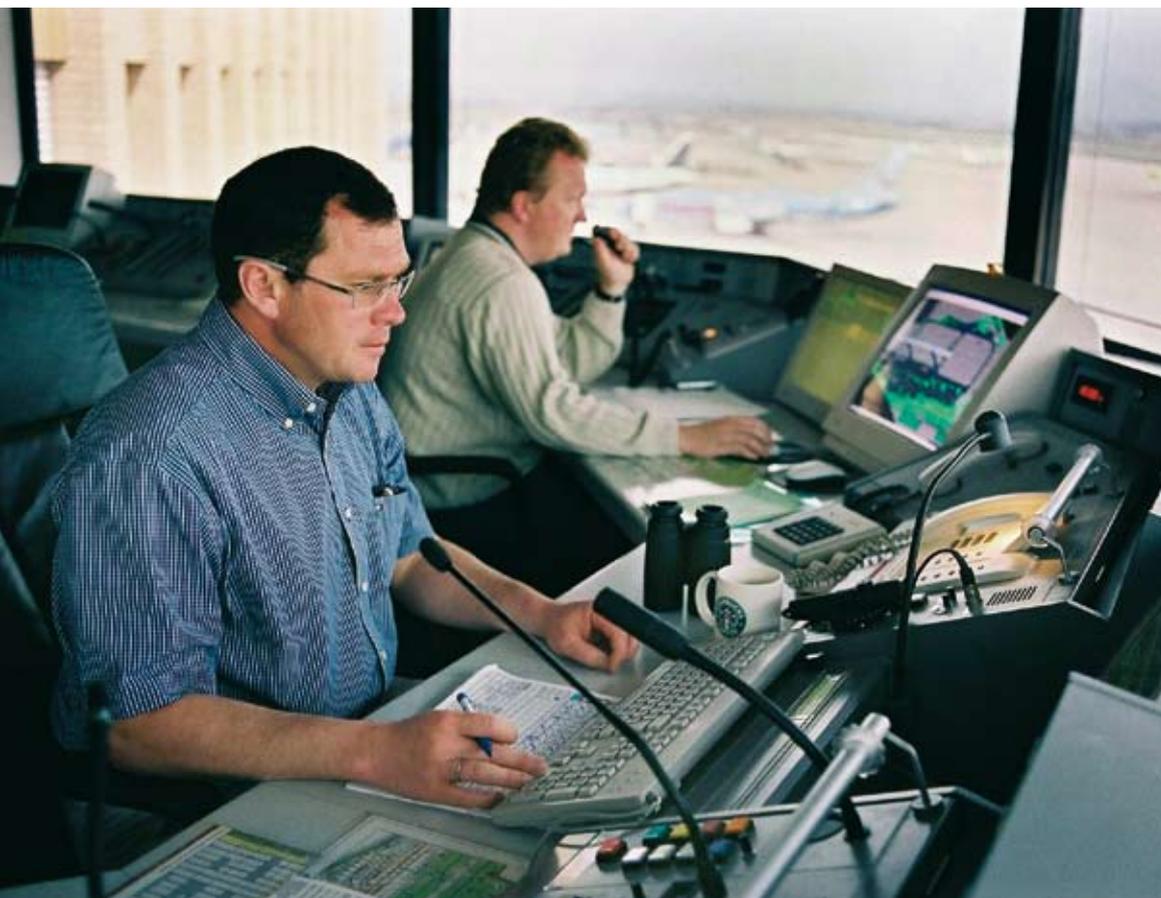
AUTOStaiger
 ...wer sonst!?

70191 Stuttgart

Nordbahnhofstraße 25 · Telefon 07 11/25 09-430
 und in allen Auto-Staiger Betrieben

www.autostaiger.de

...26x in ganz Deutschland



*Zimmer mit Aussicht:
Die Vorfeldlotsen des Flughafens
haben eine ähnlich gute Aus- und
Übersicht wie ihre Kollegen von
der Deutschen Flugsicherung
im schräg gegenüber liegenden
Tower.*

Verkehrszentrale schon viel Vorarbeit geleistet. Ihr Raum hat weniger Aussicht – er ist vollgestopft mit Monitoren. Auf den Bildschirmen: dichte Kolonnen von Zahlen und Abkürzungen, die nur Eingeweihte verstehen.

Maßstabsgetreue Folienflieger

An einer Wand hängt ein riesiger Plan des Vorfelds. Für jeden Rollweg ist die maximale Spannweite vermerkt, die ein dort rollendes Flugzeug haben darf. Auf den Parkpositionen sind Flugzeuge angepinnt, auf Klarsichtfolie maßstabsgetreu ausgedruckt. Sehr praktisch – aber meist schaut keiner mehr hin, denn alle Kollegen kennen das Vorfeld wie ihre Westentasche. Und sie wissen auch die Maße der in Stuttgart landenden Flugzeuge auswendig. Hier werden nur noch Ausnahme-situationen geplant, beispielsweise wie bei der Fußball-WM die vielen zusätzlichen Flieger untergebracht werden sollen.

„In unserer Verkehrszentrale arbeiten ein Disponent und ein Kollege für Flight Data, also für die Bearbeitung der Flugdaten“, erzählt Kempes van Ruiswijk, einer von

Vorfeld-Puzzle

für Fortgeschrittene

Hübsch ordentlich stehen die Flugzeuge in Reih und Glied auf dem Vorfeld. Aber woher wissen die Piloten eigentlich, wo sie nach der Landung parken sollen?

„Lufthansa two eight six, Stuttgart Apron, taxi to stand one two via November, India and Mike“, funkt der Vorfeldlotse einem Lufthansa-Piloten zu, der eben die Landebahn verlassen hat. Die Vorfeldlotsen sind die unsichtbaren Dirigenten des ganzen Betriebs. Ihnen gehorchen alle auf dem Vorfeld, die rollenden Flugzeuge ebenso wie all die gelb-schwarzen Flughafen-Fahrzeuge auf den Rollwegen.

Vorfeldkontrolle ist aber nur die eine Hälfte der Lotsen-Arbeit in der Verkehrszentrale. Die andere Hälfte: rund um die Uhr und Tag für

Tag eine Flut von Meldungen und Informationen so aufzubereiten, dass der Betrieb am aktuellen und den folgenden Tagen reibungslos läuft. Wer vorne arbeitet, hat neben dem Funkkontakt auch Blickkontakt mit den Flugzeugen. Ganz oben im dritten Stock des Verkehrsleitungsgebäudes sitzen die Vorfeldlotsen in ihrer gläsernen Kanzel. Ihr Panorama reicht von den Fluggastbrücken im Westen bis hinunter zu den großen Wartungshallen im Osten.

Kontrolle per Fernglas

Allerdings kommen sie selten dazu, den Ausblick zu genießen: Wenn der dichte Flugplan ihnen ein volles Haus beschert, haben sie alle Hände voll zu tun, um jedem eine Parkposition zu verschaffen. Nur so können auch Fluggasttreppen, Gepäckwagen und

das ganze Beiwerk passgenau vor Ort sein, damit Passagiere zügig aussteigen können und das Gepäck schnell geliefert wird. Auch wenn ein Flugzeug Push-Back benötigt oder umgeschleppt werden soll, muss die Verkehrszentrale das organisieren. In der Kanzel sind immer zwei Kollegen im Ausguck, ein Apron Controller und ein Apron Assistant. Via Funk lotsen sie gelandete Flugzeuge zur Parkposition. Per Fernglas kontrollieren sie bei jeder Maschine, ob es wirklich genau das Fluggerät ist, das die Airline angemeldet hat. Die Landegebühr hängt nämlich von Flugzeugtyp und -gewicht ab, da soll natürlich nicht geschummelt werden.

Damit die beiden vorne überhaupt wissen, welchen Flieger sie wohin bugsieren müssen, haben Kollegen in der dahinter gelegenen



Einmal Vollparken, bitte: Mit maßstabsgerechten Flugzeugschnipseln lässt sich leichter rangieren als mit den Originalen, deswegen werden besondere Engpässe vorab schon mal simuliert.



Schichtleiter Kempes van Ruiswijk und sein neuer Fast-Lieblingskollege, der AMS-Bildschirm (links im Bild).

sechs Schichtleitern. „Wir hier in der Verkehrszentrale bereiten die tagesaktuelle Umsetzung vor. Um 12:00 Uhr erhalten wir die vom Flughafenkoordinator genehmigten Flüge für den nächsten Tag und können sie ergänzen mit Meldungen von den Airlines.“

Die meisten Meldungen kommen via Telex von der SITA, einem Kommunikationsnetzwerk der Luftfahrt, in dem sich Airlines und Unternehmen der Reise- und Transportbranche zusammengenannt haben. Viele Fluggesellschaften schicken ihre Infos mit E-Mails, deren Anhänge alle möglichen Dateiformate haben. „Das ist Kraut und Rüben“, zeigt van Ruiswijk an einigen Beispielen. „Es gibt kei-

nen Standard für die Übermittlung, deswegen müssen wir alle Daten selbst von Hand in unser System eingeben.“ Daran hat auch das neue Flughafen-Informationssystem AMS (Airport Management System, siehe Seite 10) nichts geändert – die Schnittstelle Mensch ist halt nicht so leicht zu ersetzen.

Am aktuellen Tag betreut der Dienst habende Disponent dann die aufbereiteten Datenberge. Er prüft, ob die Stellplätze optimal geplant sind – also dass beispielsweise kein großes Flugzeug auf einer kleinen Position parkt. Dadurch wären die Nachbarpositionen eingeschränkt. Überraschende Ausweichlandungen müssen plötzlich untergebracht werden, auch Standzeiten ändern

sich oft durch Verspätungen. Bei all dem Mitdenken hilft das AMS. Auf einem Großbildschirm mit vielen lila und gelben Balken zeigt es an, wer wie lange welchen Platz belegt. Drohen Überschneidungen, markiert das System die Einträge automatisch mit einer Warnmeldung.

Änderungen hören nie auf

Die Airlines melden hier, wenn ein Flug am Vorflughafen gestartet ist. Während das Flugzeug in der Luft ist, kommen weitere Daten von der Deutschen Flugsicherung (DFS), die den Flug durch die Lufträume führt. Erreicht das Flugzeug den Erfassungsbereich des Flughafenradars, kommt eine dritte Meldung. Jedes Mal passt das neue System die errechnete Landezeit an.

Diese Landezeit geht auf die Flughafen-Monitore, aber auch direkt in den Videotext und auf die Internetseite des Flughafens, damit sich Abholer ständig über die tatsächliche Ankunftszeit informieren

können. „Die Änderungen hören nie auf“, sagt van Ruiswijk. „Das Wetter, Stau auf den Luftstraßen oder Verspätungen am Vorflughafen, alles wirkt sich auf uns aus. Es ist egal, ob einer zu spät oder zu früh kommt – das bringt unsere Planung gleichermaßen durcheinander. Bei viel Verkehr, so wie beim Winterdrehkreuz oder im Sommer zur WM, müssen wir richtig auf Zack sein.“

Alltag in der Verkehrszentrale: Telefone klingeln, der Drucker spuckt am laufenden Band Flugstreifen aus, neue Nachträge werden quer durch den Raum gerufen, ein Kommen und Gehen wie im Bienenkorb. Der Schichtleiter ist Mädchen für alles – gut, wenn er sich nicht aus der Ruhe bringen lässt. „Kein Tag hier ist wie der andere“, so van Ruiswijk. „Unser Ziel ist es, dass kontinuierlich alles reibungslos läuft und keiner etwas von der ganzen Hektik im Hintergrund merkt.“ Viel Arbeit also für die unsichtbaren Regisseure in der Verkehrszentrale.

Koordinierte Flughäfen

Die einzige Start- und Landebahn des Flughafens Stuttgart ist eine kostbare Ressource. Damit diese optimal genutzt wird, zählt der Flughafen Stuttgart neben Frankfurt, München, Düsseldorf und Berlin zu den voll koordinierten Flughäfen. Das bedeutet, dass alle Flüge, die nach Instrumentenflugregeln fliegen, beim Flughafenkoordinator der Bundesrepublik in Frankfurt angemeldet werden müssen. Zum Starten und Landen benötigen die Airlines eine vom Koordinator zugewiesene Zeitnische, einen so genannten Slot. Besonders in den Tagesrandzeiten ist die Nachfrage nach Slots mittlerweile höher als das machbare Angebot.

Das richtige Maß

*beim Erfassen, Auswerten und Präsentieren
geodätischer und geotechnischer Informationen,*

durch

beim Aufstellen raumbezogener Informationssysteme,
beim Erstellen von Messkonzepten,
beim Liefern und Einbau geotechnischer Instrumente,
beim Einrichten automatischer Messsysteme.

intermetric
Vermessung Geotechnik Geoinformatik

Industriestr. 24 · 70565 Stuttgart · Tel. 0711/78 00 39-2 · Fax 0711/78 00 39-7 · www.intermetric.de
Berlin · Ditzingen · Dresden · Konstanz · Limburg · Stuttgart · Ulm



Ein halbes Jahrhundert Sonderwünsche

Die 50er-Jahre waren fruchtbare Zeiten für die Luftfahrt: Zehn Jahre nach dem Krieg erlangte die Bundesrepublik die Lufthoheit wieder, viele Fluggesellschaften wurden neu gegründet. Auch der Stuttgarter Flugdienst startete 1956 – und feiert jetzt 50-jähriges Bestehen



So sah es am Flughafen vor 1960 noch aus. Der SFD war von Anfang an mit von der Partie und parkte sein Fluggerät oft direkt vor der Besucherterrasse.

Im brasilianischen Urwald kam Siegfried Elsäber anno 1915 zur Welt, der Mann, der 1956 den Stuttgarter Flugdienst (SFD) gründete. Der Sohn eines Auslandspfarrers lernte im sächsischen Stendal das Fliegen, auf einem Schulsegler mit dem schönen Namen „Schädelspalter“. Schon vor dem Krieg erwarb er alle gängigen Fluglizenzen. Bei der Luftwaffe überstand er nach Abschüssen zwei „Landungen ohne Flugzeug“. Nach Kriegsende wollte er sich fliegend eine Existenz aufbauen. Sein Vorteil: Als gebürtiger Brasilianer durfte er wegen seiner

zweiten Staatsangehörigkeit schon 1955 wieder als Berufspilot fliegen, vor der deutschen Lufthoheit. Die junge Firma ließen Elsäber und sein Kompagnon, Lufthansa-Flugkapitän Ernst Edler, im Januar 1956 ins Handelsregister eintragen.

Eilige Geschäftsreise

Ganze 120.000 Fluggäste zählte der Flughafen Stuttgart damals im Jahr. Nicht zuletzt dank Elsäber, der Rundflüge, Taxi- und Fotoflüge anbot. Auch Geschäftsflüge waren gut gefragt. Sie galten zwar als Luxus, waren aber praktisch: Musste

ein Stuttgarter Geschäftsmann dringend nach Schwäbisch Hall, war er in Elsäbers Cessna in gut 30 Minuten da. Mit dem Auto hätte er viermal so lang gebraucht.

Auch Rundflüge kamen an. Fotos aus den 60ern zeigen die kleine Cessna-Flotte des SFD vor der halbrunden Besucherterrasse einladend aufgereiht. Wer wollte, konnte nach einem Kaffee unterm Sonnenschirm kurz entschlossen über die halbohohe Brüstung aus rotem Sandstein steigen und gleich in eine Maschine klettern.

In den 70ern trat ein Konkurrent auf: Contact Air, gegründet vom Ex-



Klein, aber fein: Anders als beim Linienflugzeug können die Passagiere beim SFD auch mal ins Cockpit schauen.

Testpiloten Gunther Eheim. Doch die Rivalität um die Charterflüge ging zurück, als Contact Air mit ihren größeren Jets Linienflüge für die Deutsche Lufttransport (DLT) übernahm, eine Tochter der Lufthansa. Prompt kam der SFD wieder ins Spiel: Er übernahm als Subunternehmer die Charterflüge der Contact Air.

Die Firmen wuchsen zusammen. 1983 verkaufte Elsäber seinen SFD an Eheim, blieb dem Betrieb jedoch als Geschäftsführer treu. Bis zu seinem Tod im Jahr 2003 hatte Elsäber in über 40 Jahren mehr als 27.000 Flugstunden unfallfrei absolviert und eine Gesamtstrecke geflogen, die für 75 Erdumrundungen gereicht hätte.

Neustart 1997

Dass der SFD trotz aller Verflechtung nicht komplett in der Contact Air aufging, erwies sich als Glücksfall: 1997 erlebte der SFD seine Wiedergeburt. Mit vier Piloten, einem Ambulanzflieger und einem Businessjet gelang ein Neustart. Heute betreibt der SFD unter Geschäftsführer Andreas Mundsinger mit zwanzig Mitarbeitern sechs Jets und eine Turboprop-Maschine, die auch auf kurzen Bahnen gut starten und landen kann.



Die sechs Jets im Dienst des SFD sind nicht nur für Geschäftsflüge im Einsatz, sondern auch für Ambulanz- und Supportflüge, wenn Techniker oder Ersatzteile schnell vor Ort sein müssen.

Hauptstandbein sind nach wie vor Geschäftsflüge. „Im Großraum Stuttgart sitzen viele internationale Firmen, Baubranche, Autozulieferer, Beratungs- und Anwaltsfirmen.“

Schneller am Ziel

Laut Mundsinger holt der SFD auch Passagiere in Schwäbisch Hall, Memmingen, Friedrichshafen oder Donaueschingen ab. „Filialen im Ausland erreicht man mit einer Punkt-zu-Punkt-Verbindung eben wesentlich schneller als per Linienflug, der beispielsweise in der Hauptstadt endet.“ Anfragen von

Brokern füllen das Auftragsbuch, Ambulanzflüge und Organtransporte, auch Techniker oder eilige Ersatzteile gehen mit SFD-Supportflügen in die Luft.

Auch international streckt der SFD Fühler aus: Es gibt eine Website auf Russisch und seit 1994 einen Partner in Moskau. Neben Geschäftsleuten buchen VIPs aus Politik, Sport oder Kunst beim SFD. Für Popstars wurden ganze Tourneen geflogen. Selbstverständlich werden Sonderwünsche erfüllt. Mundsinger erinnert sich: „Einmal mussten wir für eine Dame zehn Katzen aus Athen heim nach Stuttgart fliegen.“



In den 50er-Jahren bot der SFD Rund- und Fotoflüge an mit Kleinflugzeugen wie diesem (hier auf dem Bild vor der Besucherterrasse).

Neuer Wettermacher am Flughafen

Spannende Sache, das Klima: Klaus Riedl verfolgt nun anstelle von Walter Mück (kleines Bild) die Wetterentwicklung für Piloten.



Stabwechsel beim Deutschen Wetterdienst (DWD) am Flughafen: Seit April ist Klaus Riedl neuer Leiter der Flugwetterberatung auf dem Tower in Bernhausen. Sein Vorgänger Walter Mück ging nach 32 Jahren im Dienst des DWD in den wohlverdienten Ruhestand. Riedl ist schon seit 1979 Wetterberater. Seine Hauptaufgabe: Piloten über Strecken- und Landewetter beraten. Im Abitur hatte der junge Mann aus Ellwangen eine Eins in Mathe, Naturwissenschaften lagen ihm – so fiel seine Entscheidung für Meteorologie, die „Physik der Atmosphäre“. Dass sein Vater als Sportpilot selber Wetter-Erfahrungen sammelte, hat sicher auch beigetragen. Und wie wird man Flugwetterberater? „Erst drei Jahre Fachhochschule, danach ein Jahr Praxis, nach einer Prüfung gibt

es dann die Beratungslizenz.“ Erst arbeitete Riedl beim Seewetteramt im Hamburg, seit 1980 dann mit Unterbrechungen an der Flugwetterwarte in Stuttgart. Die Flugwetterwarte ist fürs ganze Land zuständig. Geschäfts- und Rettungsflieger, Sportpiloten, Segelflieger und Ballonfahrer rufen zur Flugvorbereitung Riedl und seine fünf Kollegen an. Auch manche Verkehrspiloten erbitten zusätzliches Wetterbriefing. Satelliten und Großrechner helfen heute, das globale Wettergeschehen samt seiner Dynamik zu erfassen. Ein wahrer Quantensprung, wie Riedl erklärt: „In den 80er-Jahren waren Vorhersagen für 24 Stunden das Höchste der Gefühle. Heute können wir eine seriöse Prognose für sieben Tage mit 70 Prozent Wahrscheinlichkeit aufstellen.“

Welcome Information Center

Welcome to Stuttgart

Airport Stuttgart, Terminal 3

Alles über Stuttgart und über die FIFA WM 2006™ erfahren Sie im Welcome Information Center der Stuttgart Marketing GmbH. You will find all the informations about Stuttgart and the FIFA World Cup™ at our Welcome Information Center of Stuttgart Marketing GmbH.

- Verkauf von VVS Fahrkarten | VVS Tickets Sales
- Bahntickets | Train Tickets
- StuttCard, RegioCard, VVS-3-Tage-Ticket
StuttCard, RegioCard, VVS-3-day-ticket
- Souvenirs



Öffnungszeiten täglich 8 – 20 Uhr
Opening hours daily 8.00 a.m. – 8.00 p.m.
Tel. 0711/2228-0 · Fax 0711/2228-217

www.stuttgart-tourist.de · www.FIFAwM2006.stuttgart.de

Neues Daten-Rückgrat für den Flughafen

So eine umfassende Software-Umstellung gab es auf europäischen Flughäfen noch nie: Das „Airport Management System“ beliefert praktisch den gesamten Flughafen mit Daten und Informationen. Am Umstellungstag gab es einen doppelten Zeitsprung – erst zurück, dann vor

Datenverarbeiter konsumieren Kaffee in rauen Mengen. Normalerweise. Nicht so am Samstag, den 29. April. Die extra aufgestellte Maschine blubberte einsam vor sich hin, während 20 Männer und Frauen auf ihre Computermonitore starrten. Eine Stimmung wie in der Nasa-Zentrale in Houston kurz vor einem Raketenstart. Alles ist optimal vorbereitet. Aber wird alles gut gehen?

Seit vier Jahren haben Fachleute am Flughafen Stuttgart hingearbeitet auf die größte Software-Umstellung, die der Flughafen je erlebt hat. Investitionen im Millionenbereich, vier Jahre Arbeit und alles auf einen Tag hin – den Tag, an dem alle Monitore schwarz werden.

Schwarze Monitore

Jene im Terminal, an denen sich Reisende über Flüge, Check-In-Schalter, Gates und aktuelle Änderungen informieren können. Jene bei der Terminalaufsicht, mit denen die Belegung der Gepäckbänder geplant wird und die Verteilung der Schalter an die Airlines. Und die Bildschirme bei den Einsatzleitern Bodenverkehrsdienst, wo Gepäck-Teams, Busfahrer und auch technische Geräte wie Fluggasttreppen eingeteilt werden. In Internet und Videotext: keine aktuellen Auskünfte mehr über Ankunft und Abflug. Alle Monitore schwarz um 12 Uhr, High Noon. Und dann? Nach und nach sollten die einzelnen Module des neuen Airport Management Systems (AMS) an diesem Nachmittag hochfahren und den Betrieb aufnehmen. Sicherheitshalber hatte man den ruhigen Samstag gewählt. 290 Flugbewegungen waren es an diesem Tag, an durchschnittlichen Werktagen sind es 430. Der 1. Mai verschaffte noch einen weiteren Puffer für eventuelle Korrekturen.

In der Zentrale, hinter den 20 fast regungslos abwartenden Fachleuten vom Flughafen und von mehreren beteiligten Firmen, standen Projektleiter Erich Geigenmüller und Wolfgang Ebbinghaus, der Change-Manager im IT-Team des Flughafens. Beide beobachtend, wartend. In solchen Momenten kann man nichts mehr tun. „Einer der Herren vor mir hat sich ständig geräuspert. Man hat ganz gut gesehen, auf wessen Fachgebiet alles glatt läuft: Die einen saßen zurückgelehnt, die anderen, die was umprogrammieren mussten, haben heftig in ihre Laptops getippt“, berichtet Ebbinghaus. Und dass alle immer nur geflüstert hätten.

Anderswo war es ungleich lebhafter. Dort, wo eigentlich mit den Informationen gearbeitet werden muss, die zentral durch das neue Daten-Rückgrat, also aus der Datenbank des AMS geliefert werden sollten. Dort wurde die Zeit der schwarzen Monitore eine Zeitreise in die Vergangenheit: Für den Notbetrieb stellte man um auf Papier und Funk und arbeitete so, wie es vor 20 Jahren am Airport normal war.

Papier und Funk

Die Terminalaufsicht hatte Tage vorher den Flugplan in Zwei-Stunden-Häppchen ausgedruckt und auf zwölf Posterständen in den Terminals verteilt. Mehrere Uniformierte waren den ganzen Nachmittag über an den Gates präsent, um Reisende und das Personal der Airlines zu unterstützen. Eine weitere Mitarbeiterin war bei den Gepäckbändern stationiert und gab über Funk durch, sobald neues Gepäck angekommen war: „Hamburg auf Band 14!“ Flugs tippte ein Kollege vom Innendienst diese Info ein – so erschien überm Gepäckband eine rote Laufschrift. Das Telefon in der Buseinsatzzentrale

klangelte häufiger als sonst. Normalerweise wird am Gate, sobald das Boarding beginnt, nur ein Schlüssel umgedreht, schon kommt automatisch der erste Bus. Am 29. April wurde telefonisch geordert. Nur eine halbe Stunde ohne Daten hatten die Einsatzleiter des Bodenverkehrsdienstes zu überbrücken. Sie arbeiteten mit ihren

alten Magnettafeln. Hier waren die Monitore am schnellsten wieder da. Nicht ganz fehlerfrei allerdings: Die Datensätze einzelner Mitarbeiter waren verschwunden und mussten von Hand nachgetragen werden.

Nachsitzen hieß es aber auch für die Kollegen aus anderen Abteilungen. Denn als das System am frühen Abend lief, fehlten die Daten des Nachmittags und mussten erst noch eingegeben werden. Gegen 19 Uhr machte sich Entspannung breit am Flughafen. Nicht ganz so wie in Kinofilmen über die Zentrale in Houston, wo sich Männer reihenweise um den Hals fallen. Am Stuttgarter Flughafen wurde der Pizzaservice bestellt. Und die Kaffeemaschine bekam plötzlich wieder Arbeit.

Wenn Monitore zurückstarrten: die Anspannung bei der Systemumstellung.



Das Airport Management System (AMS) löste in Stuttgart das Fluginformationssystem FIS ab, das seit Mitte der 80er-Jahre genutzt wurde und – nach zahllosen Anpassungen – mittlerweile nicht mehr ausbaufähig war. Das AMS ist ein System mit vielen unterschiedlichen Modulen. Diese Anwendermodule ermöglichen sowohl die langfristige wie auch die tagesaktuelle Steuerung aller immobilen und mobilen Ressourcen des Flughafens sowie der Mitarbeiter.

Alle Module arbeiten mit einer gemeinsamen Datenbank, der AODB (Airport Operational Database). Diese liefert über verschiedene Schnittstellen ihre Daten und Informationen an eine Vielzahl von Nutzern und erhält umgekehrt Daten von den Nutzern. Neben dem gesamten Verkehrsbereich des Flughafens hängen beispielsweise auch Airlines, Catering-Firmen oder das Tank-Unternehmen an diesem Datenstrom. Das AMS soll helfen, Arbeitsabläufe zu optimieren. Nur ein Beispiel: Wenn der Verkehrszentrale gemeldet wird, dass in Palma ein anderer Flugzeugtyp als geplant Richtung Stuttgart abhebt, landen diese neuen Daten sofort auch beim Bodenverkehrsdienst. Dort kann dann eine andere Treppe, die besser zum getauschten Flugzeug passt, bereit gestellt werden. Außerdem gibt es ein Modul, das die Flughafendaten mit denen der Deutschen Flugsicherung (DFS) im Tower koppelt. So kann am Flughafen alles gut abgestimmt werden auf den an- und abfliegenden Verkehr, den ja die DFS steuert.

Ein so breit angelegtes neues System wie das AMS in Stuttgart gibt es derzeit an keinem anderen Flughafen Europas.

Rasante Fracht



Von Stuttgart in den Wüstensand: Zwei Porsche 911 GT3 Cup warten auf ihre Verladung.

130.000 Euro kostet so ein Porsche-Rennmodell. Am Flughafen sind 28 Stück zur Klassenreise angetreten

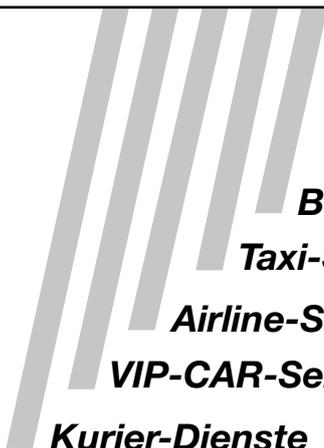
Herzrasen für jeden Motorsportfan: 28 schick lackierte Porsche 911 GT3 Cup wurden in eine Boeing 747 verfrachtet. Sie reisten zu einem Rennen in den arabischen Inselstaat Bahrain. Das Team der Lufthansa Cargo AG in Stuttgart sorgte dafür, dass sie blinkend und makellos dort ankamen.

Wertvolle Ladung: Vor der weiten Reise werden die Porsches ordnungsgemäß verzurrt.

Wie die schulklassengroße Gruppe an 400-PS-Flitzern (Stückwert: über 130.000 Euro) nach der Rückkehr aussahen, ist leider nicht überliefert: Ihre Reise führte sie zum Porsche Michelin Supercup. Mit an Bord war auch eine Art Reiseapotheke, 194 Metallboxen mit Ersatzteilen und Accessoires. Die sie natürlich nicht brauchen, solange sie in den kundigen Stuttgarter Händen waren. Das Team um Werner Hendrich und Gaetano Di Rosa, dem Vizechef bei Lufthansa

Platz sparend: Auf so genannten Car-Racks werden die Porsches in den tiefen Bauch der Boeing gehievt.

Cargo in Stuttgart, ist fit mit Mobilien. Fast wöchentlich werden Pkws verladen – Maybach, Porsche Cayenne, Smart. Selten aber so viele am Stück. Allesamt wurden sie auf Paletten und Car-Racks verzurrt. Und bevor sie im Riesenbauch des Jumbos verschwanden, wurden sie die ganze Nacht auf dem Vorfeld bewacht.



Bus-Charter

Taxi-Service

Airline-Service

VIP-CAR-Service

Kurier-Dienste

HOFMANN

...fährt exklusiv

Flughafen
Terminal 1/Ankunft
Fon: 07 11/79 63 56
Fax: 07 11/7 97 95 83
Internet: Flughafen-Stuttgart.de -> Service -> Bus + Taxi
E-mail: Hofmann-Airport@t-online.de

Schnupper-Wochenende für englische Fans

Einfach zur WM fliegen, das kann ja jeder. Aber vorher schon mal eine Runde üben – das ist ungewöhnlich. Zwölf Fußballfans aus England landeten schon sieben Wochen vor der WM auf dem Stuttgarter Flughafen, eingeladen vom Staatsministerium höchstselbst. Dieses hatte in großen englischen Zeitungen ein Preisausschreiben abgedruckt, bei dem Leser ihr Wissen über Baden-Württemberg unter Beweis stellen sollten. Die glücklichen Gewinner plus einige Journalisten wurden im April mit einem 5-Sterne-Wochenende im Ländle belohnt.

Romantik und Fußball

Begrüßt wurden sie bei strahlendem Sonnenschein von einem großen Empfangskomitee: Bier- und Weinköniginnen schenkten Kostproben ein, und Kinder des Württemberg-Sportgymnasiums

in Untertürkheim durften Schule schwänzen, um Spalier zu stehen. Die Gäste erwartete ein üppiges Kennenlern-Programm: Schwarzwaldromantik am Mummelsee, eine Übernachtung im Schlosshotel Bühlerhöhe (dem WM-Quartier der englischen Mannschaft), der Besuch eines VfB-Spiels gegen den 1. FC Nürnberg und ein Tag im Europapark Rust.

Die englischen Gäste zeigten sich prompt sehr angetan von der Schnupper-Tour: „Für Touristen gibt es hier viel zu sehen, nicht nur Fußball“, meinte Gordon Newell aus Manchester. Das Wochenende darf somit als ein voller Werbe-Erfolg fürs Ländle verbucht werden. Das Interesse an baden-württembergischer Lebensart und Kultur scheint im Königreich sowieso groß zu sein: Allein bei der BBC hatten sich etwa 500 Fans für einen Abstecher nach Stuttgart gemeldet.



Auftakt zu einer vergnüglichen Rundreise:
Zum Empfang der englischen Fans strahlte die Sonne.

Willkommen am Flughafen



„Das Runde muss ins Eckige“:
Die gleichnamige Fußball-Ausstellung im Terminal 1 eröffneten DFB-Präsident Gerhard Mayer-Vorfelder und der ehemalige VfB-Torwart Helmut Roleder.



Die Bestseller-Autorin Hera Lind kam als Stargast zum Flughafen: Wieder einmal übertrug SWR1 seine Leute-Sendung live aus Terminal 1. Die Vielschreiberin Lind, die übrigens auch ausgebildete Sängerin ist und – wie etliche ihrer Romanheldinnen – eine mehrfache Super-Mutter, lockte eine Menge Fans an.



Stararchitekt Ben van Berkel, der Schöpfer des neuen Mercedes-Museums, ist derzeit regelmäßig Gast am Flughafen Stuttgart. Von einer Prüfung des Baufortschritts erholte sich der international tätige Jetsetter bei einer Latte Macchiato in den Terminals.



Vladimir Voronin, Staatspräsident der Republik Moldau, kam mit einer Delegation nach Stuttgart, um hier die aktuelle Wirtschaftslage Moldawiens zu besprechen. Eingeladen hatte der Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft, der sich besonders für Geschäftschancen interessierte und nach den Vorträgen gleich eine Kontaktveranstaltung anbot.



Rumäniens Ministerpräsident Calin Popescu Tariceanu folgte einer Einladung der FDP, die das Jubiläum der „Stuttgarter Erklärung“ von 1976 feierte. Damals kamen neun liberale Parteien aus verschiedenen Ländern Europas in Stuttgart zusammen, um die Europäischen Liberalen zu gründen.

Die Perle mit der feinen Nase

Perle weiß: Jetzt gilt es. Eifrig huscht die Zollhündin an den aufgereihten Koffern und Taschen entlang, schnüffelt hier, riecht da. Stoppt. Kratzt aufgeregt am braunen Trolley. Was bedeutet: Hier sind Lebensmittel drin

Ein bisschen wild und aufgedreht gibt sich Perle schon noch. Aber wenn's drauf ankommt, ist sie mit vollem Einsatz dabei. Die deutsche Schäferhündin ist der neue Zollhund am Flughafen und spezialisiert auf das Aufspüren von Lebensmitteln. Knapp zwei Jahre ist sie alt, also ein Hundeteenager. Ihr Herrchen, Hundeführer Thomas Wegener, lobt: Ihre Sache macht sie richtig gut. Eigentlich sollte Perle Rauschgiftspürhündin werden, nachdem der Zoll sie im November 2004 gekauft hatte. Im Sommer 2005 startete sie mit ihrem „Chef“ Wegener die Ausbildung zum Schutzhund. In der Zollhundeschool bei Ansbach wurden die beiden zum perfekt eingespielten Team.

Die Hundekarriereleiter

Dann kam plötzlich Bewegung in Perles junge Karriere. Im November 2005 beschloss das Bundesfinanzministerium wegen der Vogelgrippe, Hunde speziell zur Lebensmittelsuche auszubilden. Die heißen im Fachjargon „Erzeugnisse tierischen Ursprungs (ETU)“ und dürfen nicht importiert werden. Für die neuen Suchhunde galt: Sie sollten bereits einen Teil der Ausbildung absolviert haben, Gehorsamstraining, Triebförderung und Gewöhnungsphase.

Glück für Stuttgart: All dieses hatte Perle just in der Zollhundeschool gelernt. So fiel die Wahl der Oberfinanzdirektion in Karlsruhe, der die Zollämter des Landes unterstehen, auf den Flughafen Stuttgart. Anfang 2006 startete das Projekt, zwei Monate später war der Kurs in der Zollhundeschool beendet.

Seither war Perle von der Adelegg, wie ihr offizieller Name vom Züchter lautet, schon bei unzähligen Einsätzen mit von der Partie, hat kiloweise Käse, Fleisch & Co. erschnuppert.

Was der Besitzer des jeweiligen Gepäckstücks anfangs gar nicht mitbekommt. Erst bei der Zollkontrolle bittet ihn ein Beamter, den zuvor von Perle ausgewählten Koffer auszu packen. Tauchen da Hühnerfleisch und Käseleibe auf, wandern diese zunächst in eine große Gefriertruhe und werden schließlich entsorgt.

Zweiterteam auf sechs Beinen

Perles Hundeführer Thomas Wegener schätzt seinen Beruf sehr: „Man hat eine enge Bindung zum Tier, weil man ja enorm viel Zeit mit dem Hund verbringt.“ Perle gehört zwar dem Bund, wohnt aber bei Thomas Wegener zu Hause. Und dort wird sie auch bleiben, wenn sie einmal nicht mehr eingesetzt wird. Genau

wie Wegeners früherer vierbeiniger Kollege, Rauschgiftspürhund Prinz. Ihn brachte Wegener mit, als er 1994 in Stuttgart anfang. „2004 ist Prinz aus dem Dienst ausgeschieden“, erzählt Wegener ein bisschen wehmütig. „Er blieb aber bei mir bis zum Schluss.“

Neben Perle gehören momentan noch acht Rauschgiftspürhunde zur Hundestaffel am Flughafen Stuttgart. Zwei von ihnen haben gelernt, passiv anzuzeigen – das bedeutet, sie setzen sich still hin, sobald sie was gefunden haben. Man setzt sie daher bei der Suche an Personen ein. Wenn Perle und ihre fünf aktiv anzeigenden Hundekollegen etwas finden, kratzen sie am Gepäckstück. Der Hundeeinsatz bringt den Reisenden erhebliche Vorteile, erklärt Andreas Pimiskern, Zollhundelehrwart des Flughafens. Weil Perle flink an den aufgereihten Koffern

vorbeihuscht, entfallen lange Schlangen an den Zollkontrollen, wo früher teilweise 200 Koffer per Hand geöffnet werden mussten. Heute können sich die Beamten auf jene Gepäckstücke konzentrieren, die Perle zuvor herausgepickt hat. Und die Erfolgsquote ist hoch: Perles Nase täuscht sie nur äußerst selten.

Feine Spürnase: Perle hat in ihrer jungen Karriere schon viel unerlaubte Fracht erschnuppert.



TAXI | AUTO | ZENTRALE



**Wir sind für Sie
rund um die Uhr
zur Stelle!**

KURIER | TAXI | STUTTGART



(TEL 0711) 55 10 000

(TEL 0711) 19 416

Taxi-Auto-Zentrale Stuttgart · Karlsbader Straße 42 · 70372 Stuttgart



Auch wenn die WM vorüber ist, wird es am Flughafen rundgehen: an den Gepäckbändern, wo Koffer Karussell fahren. Ab Juli werden die Ausgabe-Bänder in Terminal 1 erneuert. Dort, wo die Koffer bislang S-förmige

Runden drehen und etappenweise hinter der Wand verschwanden, soll moderne Technik ähnlich wie in Terminal 3 installiert werden. Umgebaut wird bei laufendem Betrieb. Eine massive Staubschutzwand sowie Verlagerungen von Flügen werden dafür sorgen, dass Passagiere von den Bauarbeiten keine Nachteile haben. Fast eine Million Euro investiert der Flughafen in zwei große ovale Rundläufe, die neuen Vorgaben aus dem Luftsicherheitsgesetz gerecht werden.

Moderne Technik für die Koffer

Details über An- und Abflüge: Schlauere Homepage

Wann sind eigentlich heute Morgen die Geschäftspartner mit der Lufthansa-Maschine aus London gelandet? Und mit was für einem Flugzeugtyp wird Tante Else morgen gen Süden fliegen? Fragen, die der Internet-Auftritt des Stuttgarter Flughafens früher nicht beantworten konnte. Das hat sich nun geändert. Seither stehen im Internet unter www.stuttgart-airport.com in den Rubriken „Abflug aktuell“ und „Ankunft aktuell“ eine ganze Reihe neuer Funktionen zur Verfügung.

Wer am heimischen Computer oder vom Arbeitsplatz aus zum Flughafen surft, kann neuerdings den gesamten aktuellen Kalendertag zurückblättern und hat Zugriff auf alle gestarteten und gelandeten Flüge. Wen eher die Vorschau interessiert, der kann neben dem aktuellen Tag auch noch den Folgetag sehen.

Insgesamt wird also ein viel größerer Zeitraum abgedeckt: Zuvor beschränkten sich die Anzeigetafeln im Internet auf etwa eine Stunde Rückblick sowie die noch ausstehenden Flüge des jeweiligen Tags. Damit die mehr als verdoppelte Menge an Daten auch fix zu nutzen ist, gibt es nun eine Suchfunktion, dank der man sowohl nach bestimmten Airlines als auch nach einer bereits bekannten Flugnummer fahnden kann. Zusätzlich wird bei jedem Flug der Flugzeugtyp angegeben – ein besonderer Service für alle Flughafenfans und Spotter.

Wie gut die Flughafen-Homepage im Internet angenommen wird, verraten die Statistiken. Beispiel April 2006: In dem Monat waren erstmals über 500.000 Surfer zu Gast, und der Vergleich zum April 2005 ergibt ein Plus von 62 Prozent.

Veranstaltungen

Juni 2006 Ausstellung am Airport: „Das Runde muss ins Eckige. 76 Jahre Geschichte der Fußball-WM“. Terminal 1, Empore West.

28.06.06 Theater am Airport: Lokstoff spielt „Top Dogs“. 20 Uhr.

29.06.06 Karten im Vorverkauf.

01.07.06

Juli 2006 Ausstellung am Airport: „Das Runde muss ins Eckige. 76 Jahre Geschichte der Fußball-WM“. Terminal 1, Empore West. Ausstellungsende am 20.07.06.

02.07.06 Terrassenkonzert auf der Besucherterrasse. 11-13 Uhr, Musikverein Großbettlingen.

06.08.06 Terrassenkonzert auf der Besucherterrasse. 11-13 Uhr, Musikverein Deggingen.

20.08.06 Großes Kinderfest am Flughafen. 11-17 Uhr.

03.09.06 Terrassenkonzert auf der Besucherterrasse. 11-13 Uhr, Musikverein Musberg.

Mehr Informationen zu den Veranstaltungen am Flughafen finden Sie im Internet unter www.stuttgart-airport.com unter dem Stichwort Erlebniswelt.

Zuwachs am Flughafen: Mehr Shops, mehr Service

Eines ist der Unternehmerfamilie Grupp aus Burladingen besonders wichtig: Jeder Millimeter Garn, einfach alles an ihren Trigema-Produkten wird hier in Baden-Württemberg hergestellt. Da lag es für den Inhaber und Geschäftsführer Wolfgang Grupp nahe, sich einen Shop am Flughafen zu mieten: „Das passt doch besonders gut – hier am heimatischen Flughafen in bester Lage.“ Gemeint ist eine Verkaufsfläche im Terminal 1 im Sicherheitsbereich, wo wartende Passagiere nun vor dem Abflug noch stöbern können in einer großen

Auswahl an schwäbischen T-Shirts, Sweatshirts und Tennisbekleidung der bekannten Marke Trigema. Die Erlebniswelt am Flughafen hat noch mehr Zuwachs bekommen. Bei „fruchtgummi design – Der Shop“ in Terminal 1 auf der Ebene 4 gibt es für Passagiere und Gäste leckere Gummibärchen in allen erdenkbaren Farben und Formen. Auch die Agentur für Arbeit unterhält seit Anfang April eine Filiale am Flughafen. Auf der Ankunftsebene in Terminal 1 können Arbeitgeber Stellenangebote aufgeben und Personal finden.

Schleckermäuler aufgepasst: Gummibären in allen Varianten funkeln in den Auslagen bei „fruchtgummi-design“.



Nicht nur für Reisende: Das Arbeitsamt berät und vermittelt nun auch am Flughafen.



Echt schwäbische Shirts und Sportkleidung gibt es im allerersten Flughafen-Shop der Firma Trigema. Auch Firmeninhaber Wolfgang Grupp war mit Ehefrau Elisabeth zur Eröffnung gekommen.

Spendenfreude am Airport: Rekord bei Burger King



Die Stuttgarter Kinderbeauftragte Roswitha Wenzl freut sich zusammen mit Jirka Wirth (rechts) vom Kinderhilfswerk-Spendenmanagement über die Rekordspende von Claus Wöllhaf (links), dem Inhaber des Fastfood-Restaurants.

„Mir gebet nix!“ Diese schwäbische Direktive gilt offensichtlich nicht bei den Gästen von Burger King im Terminal 1.

Bundesweit die Besten

Die dort aufgestellte Spendenbüchse des Kinderhilfswerks hat 2005 einen Rekord erzielt: Unter bundesweit 80.000 Spendendosen hat sie das beste Ergebnis eingebracht. Über 2.500 Euro kamen zusammen – eine stolze Summe. Claus Wöllhaf, Chef

der Wöllhaf GastroService GmbH, zu der auch das Fastfood-Restaurant gehört, rundete den Betrag auf 4.000 Euro auf.

„Unter unseren Besuchern sind auch viele Familien, besonders an Wochenenden“, sagt Wöllhaf. „Ich bin stolz, dass unsere Gäste diese Aktion zugunsten der Kinder so generös unterstützt haben.“ Auch das Kinderhilfswerk freute sich über die herausragende Spendenleistung und honorierte den Sammelfleiß mit einer Auszeichnung.

Neue Flughafen- Telefonnummer

Bitte beachten:
Die Telefonnummer
der Zentrale 0711 948-0
wurde ersetzt durch die
01805 948444.

(12 Cent/Minute aus dem deutschen Festnetz)

Unser WM-Team am Flughafen

Für spannende sechs Spiele haben sich Teams und Fans in Stuttgart angekündigt. Klar, dass das Flughafenteam sich schon Monate lang auf die zusätzlichen Gäste gut vorbereitet hat: Kräfte gesammelt, trainiert und Strategien entworfen. Die Dienstpläne richten sich nach den Spielplänen. Hier ist eine Auswahl unserer Stammspieler

1 2 Holger Gust und Marco Schroth, Flughafenfeuerwehr

Die Feuerwehr hat an Spieltagen Schichten verstärkt. Um immer eine Hand frei zu haben, wenn jemand im Aufzug stecken bleibt, um zwischen eng parkenden Flugzeugen nach dem Rechten zu sehen und im Terminal Brandschutzstreife zu laufen. Sollte je eine voll besetzte Maschine nicht starten können, kümmern sich Feuerwehrleute um Getränke und Verpflegung.

3 Karl-Heinz Pratsch, Schichtleiter Bodenverkehrsdienst

Zu seiner Mannschaft gehören Busfahrer und Frischwasserfahrer, Fahrer der Flugzeugtreppen und der gesamte Gepäckdienst. Und weil die Männer auf dem Vorfeld zur WM vollere Flugzeuge und zusätzliche Flieger abfertigen müssen, teils bis spät nachts, gilt Urlaubssperre. Überstunden sind garantiert. Die Schichtleiter sorgen als „Mädchen für alles“ bei Engpässen wie Geräteausfällen dafür, dass die Flieger trotzdem pünktlich fliegen.

10 Susan Elster, Zollobersekre-tärin, und Spürhund Tomm

Für Tomm und seine Herrin ist die WM ein Dienst wie jeder andere: Sie stehen in den Terminals und beobachten die Passagiere. Und wenn Tomm irgendeinen Hauch von Rauschgift in die Nase bekommt, dann setzt er sich still hin. Jeder von ihm so angezeigte Passagier wird überprüft, egal ob er nun Fußballfan ist oder nicht (mehr über Spürhunde siehe auch Seite 13).

11 12 Nico Ruwe und Uwe Vogel, Vize-Chef und Schichtleiter Verkehrszentrale

Die Verkehrszentrale gebietet über das Vorfeld. Und musste es vor der WM noch einmal ganz genau ausmessen: Wenn man eine maximale Zahl von Flugzeugen darauf quetschen will, heißt es exakt sein und auch kreativ. Nach dem Ausmessen wurden die zusätzlichen Abstellpositionen mit Kreide provisorisch markiert, damit die Einwinker wissen, wohin mit den großen Vögeln (mehr über die Arbeit der Verkehrszentrale siehe auch Seite 4).



14 15 16 Sabine Fischer, Ingeburg Milleker und Stefanie Schäfer, Leiterin und Schichtleiterinnen der Terminalaufsicht

Je mehr Passagiere in den Gebäuden unterwegs sind, desto wichtiger wird die Passagiersteuerung. Damit gelandete Fans auf dem schnellsten Weg in die Busse kommen, damit angeheizte Fans heil zu ihren Rückflügen kommen, damit zwischen all den Fans und Kickern auch die anderen Passagiere ihrer Wege gehen können – die Terminalaufsicht ordnet und kanalisiert. Und sie sorgt mit Freundlichkeit und erhöhter Präsenz dafür, dass alles gut läuft.

17 18 Kenneth Schmid und Wolfgang Hennig, Busfahrer

Die Wege für manche Busse werden weiter: Wenn für die WM auch auf der Südseite des Flughafens Maschinen im Frachtbereich abgestellt werden, kommen die Busfahrer ganz schön herum. Ihre Dienstzeiten werden länger, nachts warten Zusatzschichten – und besonders spannende Passagiere. Wenn so eine bunte und heitere Truppe dann ausgestiegen ist, muss oft erst mal der Bus geputzt werden. In besonders schlimmen Fällen hilft der Kollege vom Frischwasserservice mit dem großen Tankwagen.

19 Otto Rapp, evangelischer Flughafen-Seelsorger

Die kirchlichen Dienste haben während der WM ein besonderes Auge auf alle potenziellen Sorgenkinder und Hilfsbedürftigen. Mehr freiwillige Helfer werden da sein, das Neue Testament liegt in vielen Sprachen vor, und während des WM-Trubels werden täglich Andachten abgehalten.

4 5 Sven Böhnisch und Oliver Brinkmann, Rettungsassistenten von der Flughafenfeuerwehr

Während der WM hält die Feuerwehr zusätzlich einen zweiten Rettungswagen besetzt. Und sie rückt an den Spieltagen auch nicht wie sonst zu Einsätzen in die Nachbargemeinden aus. Denn die medizinische Hilfe wird am Flughafen gebraucht: Präsent sein, kleine Verletzungen versorgen, eine Kopfwehtablette verabreichen oder – gemeinsam mit Notärzten – bei größeren Problemen eingreifen, das ist es, was die Herren in Weiß bei der WM leisten.

8 Klaus Himstedt, WM-Koordinator

Klaus Himstedt hat über zig Monate am Airport alle WM-Strippen gezogen und auch die Zusammenarbeit mit FIFA, Land und Stadt koordiniert. Hierfür hat der Flughafen-Routinier, der im normalen Leben die Verkehrsaufsicht leitet, eng mit seinem Team und vielen anderen Stellen am Flughafen kooperiert.

13 Sven Schotte, Fluglotse von der Deutschen Flugsicherung (DFS)

Höheres Verkehrsaufkommen an den Spieltagen – für die Lotsen im Tower bedeutet das zusätzliche Schichten. Besonders nach Abendspielen sind alle gefragt, die helfen, Fanflieger noch in die Luft zu bekommen. Dass auf manchen Rollwegen während der WM auch geparkt wird, ist eine Umstellung für die Lotsen – aber immer neues situationsgerechtes Umdenken ist schließlich ihr Geschäft.



20 Walter Schoefer, Geschäftsführer

Die beiden Flughafenchefs Walter Schoefer und Georg Fundel haben sich mit am meisten auf die WM gefreut. Mit Recht: Sie sind Spielführer, die sich auf ihr WM-Team voll und ganz verlassen können.

21 Henrik Sickinger, Ramp Agent von Airport Ground Service (AGS)

Mehr Flüge bedeuten bei den Teams von AGS, dass alle die Hände voll zu tun haben, wenn sie parallel eine Vielzahl an Maschinen von der Landung bis zum Start betreuen. An den Spieltagen wurden die Schichten aufgestockt. Und weil sicher kaum Zeit ist für einen Blick auf den Fernseher im Pausenraum, werden die Zwischenstände per Bündelfunk durchgesagt.

6 Rajko Vidakovic, Einwinker

Wenn das Vorfeld bei der WM rappellvoll wird, dann müssen die Einwinker ganze Arbeit leisten. Sie parken die Maschinen genau so ein wie geplant – das heißt, dass alles bis auf einen halben Meter sitzen muss.

9 Jörg Dralle, Verkehrsplanung

Dank der Flugplanbearbeiter weiß man am Flughafen, wann welche Flüge kommen, wo die Flugzeuge geparkt werden können, welche Gepäckbänder genutzt werden und in welchen Terminals welche Passagiere abgefertigt werden. Schwierig bei der WM-Vorbereitung: Die Zusatzbelastung an allen Fronten war zwar absehbar, aber sie war, anders als ein Großteil der Flüge im Alltag, kaum planbar. Noch wenige Wochen vor dem ersten Anpfiff waren kaum 50 Prozent der Fakten bekannt. Ohne Detektiv spielen ging es nicht.

7 Volkmar Krämer, Pressesprecher

So viel internationale Presse gibt es am Stuttgarter Flughafen selten – die Internationalität begeistert die Pressestelle, die mit Drehanfragen bei Team-Landungen und Pressekonferenzen allerhand zu tun hat: Zehnmal so viele Journalisten wie bei normalen Terminen, bei einer WM ist sowas ganz normal.

22 23 Theo Mayer und Uwe Schaich vom Polizeirevier Flughafen

Um Fans in jedem erdenklichen Zustand gut betreuen zu können, hat auch die Landespolizei die Präsenz in ihrem Flughafenrevier zur WM aufgestockt. Wachsam sind die Polizisten sowieso: Gut besuchte öffentliche Orte könnten schlimmstenfalls Anschlagziele sein, das gilt am Flughafen wie überall, wo das Leben brummt. Aber auch in dem Punkt ist der Flughafen WM-fit.



Die Welt zu Gast bei Freunden: Für Flughafen-Kollegen ein Heimspiel



Isabelle Maik-Rapp
Frankreich
Air-France-Team

Fußballquote:
hoch

„Mein Herz schlägt
für Frankreich!“

1998 wurde Frankreich Weltmeister. Nach der Frühschicht in Stuttgart flog Maik-Rapp damals nach Paris, verfolgte das Herzschlagfinale auf Großleinwand und feierte mit Tausenden ausgelassen auf den Champs-Élysées: „Diese Stimmung werde ich nie vergessen!“ Sie ist sehr stolz, dass ihr Team nach Stuttgart kommt. Alle Spiele will sie mit Landsleuten, ihrem deutschen Mann und den Kindern im Institut Français in Stuttgart per TV verfolgen.



Thomas Trobl
Schweiz
Bodenverkehrsdienst

Fußballquote:
unter dem
Gefrierpunkt

„Nur festgeschallt
zusehen!“

Seine Abteilung hat zur WM Urlaubssperre, und vermutlich wird zu viel zu tun sein, um die Spiele mit Kollegen im Pausenraum zu verfolgen – Thomas Trobl ficht das nicht an, im Gegenteil. „Das Spiel Schweiz–Frankreich würde ich eh nur anschauen, wenn man mich vor den Fernseher schnallt.“ Selber hat er seit seiner Kindheit nicht mehr gekickt, er geht lieber Fahrrad fahren oder rollerbladen. Oder arbeitet in seinem Kunstatelier.



Burton Ferm
USA
Terminalaufsicht

Fußballquote:
positiv

„Sport muss noch
Spaß machen!“

Ein richtiger Fußball-Fan ist Burton Ferm aus Maryland nicht – ihm ist alles Fanatische fremd. Ein bisschen zusehen will er aber schon, sofern die dienstlichen Extraschichten es erlauben, und zwar mit der Gattin vom Sofa aus. „Die WM ist was Besonderes. Ich finde es nur schade, wenn der Spaß am Sport zu kurz kommt – schließlich ist es nur ein Spiel.“ Er selber hält es mehr mit Baseball. Und, nicht mehr ganz so amerikanisch, mit Kässpätzle, Rostbraten und den Kuchen seiner Schwiegermutter.



Kempes van Ruiswijk
Niederlande
Vorfeldkontrolle

Fußballquote:
hoch, solange es
um Holland geht

„Bloß keinen Sieg
verpassen!“

„Klar freu ich mich, dass die Oranje-Mannschaft hierher kommt!“ Für Kempes van Ruiswijk könnte es allerdings dumm laufen; dank Schichtbetrieb hat er kaum Gelegenheit, Übertragungen zu verfolgen. Es wäre nicht das Erste, was er verpasst: Als Holland unter Kapitän Ruud Gullit 1988 Europameister wurde, war er in England und hörte erst am nächsten Morgen im Radio davon. Harter Schlag für einen, der seit 15 Jahren getreulich am 31. Januar heim reist zum so genannten Königinnentag, dem Geburtstag der Regentin Beatrix.



Olfa Mhadbi
Tunesien
Auszubildende
Servicekauffrau

Fußballquote:
und wie!

„Wir haben
sogar Karten!“

„Das Spiel der tunesischen Mannschaft hier in Stuttgart hätte ich mir zu gerne angeschaut! Wir haben sogar Karten für das Spiel bekommen“, berichtet Olfa Mhadbi. Wenn da nicht die Urlaubssperre am Flughafen wäre ... Nun geht die Familie eben ohne sie ins Daimlerstadion. Das hat einen Vorteil: Wenigstens kann die Auszubildende sich hinterher zu Hause beim Couscous-Essen mehrere Privat-Reportagen anhören.



Drazena Milos und
Silvija Baric
Kroatien
S.Ground Services

Fußballquote:
volle Kraft voraus

„Kroatien wird
Weltmeister!“

Mit Trikot, Fahne und Piratenkopftuch, das Gesicht weiß-rot geschminkt, so wollen Silvija Baric und Drazena Milos die WM in Stuttgart feiern. Ihre Augen leuchten: „Dass ausgerechnet Kroatien hier spielt, ist für uns das absolute Highlight.“ Alles haben sie versucht, um Karten zu bekommen, vergebens. „Dann gucken wir's eben auf Großleinwand oder im kroatischen Café.“ Das Ergebnis steht eh schon fest: „Kroatien wird Weltmeister!“ Der Autocorso wäre garantiert.

Wenn Kinder mal alleine in die Luft gehen, ist immer jemand zur Stelle, der sie betreut.

Hallo!

Ich heiße Marcel und bin 12 Jahre alt. Da ich begeisterter Flugblätteleser bin und mich für alles rund ums Fliegen interessiere, schreibe ich euch heute meinen ersten Bericht. Ganz alleine bin ich letztes Jahr in den Sommerferien in die USA geflogen. Mein allerbesten Freund wohnt dort in Tuscaloosa. Schon bei der Buchung im Reisebüro wurde ich bei Delta Airlines als allein reisendes Kind angemeldet. Das kostet eine Gebühr, 149 Euro. Das mussten meine Eltern bezahlen, direkt am Flughafen an dem Tag, als ich geflogen bin. Beim Einchecken wurde mir ein Delta-Airlines-Aufkleber angeklebt, damit man gleich erkennt, dass ich allein unterwegs bin.

Der Kaugummi-Check

Mit einem speziellen Schein kamen meine Eltern in den Sicherheitsbereich. Da können normalerweise nur Fluggäste hin. Meine Eltern durften sogar mit zum Sicherheitscheck, wo alle Sachen in einen Plastikkübel gelegt werden zum Durchleuchten. Selbst mein Kaugummipäckchen musste ich aus der Hosentasche nehmen und in den Kübel legen. Den Kaugummi habe ich übrigens mitgenommen, damit mir meine Ohren beim Druckausgleich nicht so wehtun. Im Warteraum am Gate hatten wir noch viel Zeit. Aber es ist gut, zwei Stunden vorher da zu sein, denn die Zeit vergeht wie im Flug. Meine Eltern mussten in ein Formular schreiben, wer mich abholt. Nach dem Abschied wurde ich von einem Mann durch den Finger ins Flugzeug begleitet. Dort wartete



Marcel allein unterwegs

bereits eine Stewardess, die mich an meinen Platz brachte. Toll war, dass ich ganz alleine an Bord war – wenn man als Kind alleine unterwegs ist, darf man immer als Erster rein.

Der Start war gigantisch. Man muss es einfach mal erleben. Neben mir im Flugzeug saß ein netter Amerikaner, mit dem ich mich unterhielt. Er fragte mich meistens nach deutschen Wörtern. Obwohl die Flugbegleiterinnen kein Deutsch sprachen, waren alle sehr nett. Zwar hatte ich damals erst ein halbes Jahr Englisch in der Schule, aber ich konnte mich irgendwie verständlich machen. Einmal bekam ich allerdings anstatt einem Getränk Erdnüsse!!! Die waren aber auch sehr lecker ...

Interview auf Englisch

Geschlafen habe ich auf dem ganzen langen Flug nicht. Als wir nach Atlanta kamen, tobte dort ein Sturm mit Blitz und Donner. Unsere Maschine musste etliche Warteschleifen drehen. Über uns kreisten mindestens vier Maschinen, die alle das gleiche Problem hatten.

Na ja, man ist schon froh, endlich wieder festen Boden unter den Füßen zu haben.

Und dann war ich plötzlich mitten drin im größten Flughafen der Welt, auf dem Hartsfield Atlanta International Airport mit seinen vier gigantischen Start- und Landebahnen. Hier werden jährlich bis zu 76 Millionen Passagiere abgefertigt. Wieder wurde ich abgeholt und zur „Immigration“ gebracht, der Einreisebehörde. Auf Englisch wurde ich befragt: „Why are you in America?“

Besuch im Cockpit

Mit einem kleinen Gepäckwagen wurde ich zum nächsten Terminal gefahren. Der Mann fuhr allerdings sehr schnell durchs Gebäude, dabei kam mal eine Tasche oder ein Koffer unter die Räder. Eine Flugbegleiterin übernahm das mit dem Einchecken für mich. Während meinem einstündigen Flug nach Birmingham in Alabama muss ich wohl eingeschlafen sein. Als ich meine Augen aufmachte, war ich schon wieder auf der Landebahn ...

Auch hier wurde ich wieder persönlich aus dem Flugzeug gebracht. Dort wartete bereits der Vater meines Freundes mit einem riesengroßen „WELCOME“-Schild. Er musste seinen Ausweis zeigen und das Abholen sogar schriftlich bestätigen.

Übrigens klappte auch der Rückflug bestens. Der Vater meines Freundes konnte mich bis direkt ins Flugzeug zum Sitzplatz bringen – und dann kam das Beste: Ich durfte ins Cockpit, mich auf den Pilotenplatz hinsetzen und mir alles genau anschauen. Ich bin mir ganz sicher: Es gibt nichts Schöneres als Fliegen!



Euer Marcel

Junge Airline auf Erfolgskurs



Drei Auszeichnungen hat die griechische Fluggesellschaft Aegean Airlines in den sieben Jahren ihres Bestehens bereits eingeheimst – und die Erfolgswelle ebbt nicht ab

Der jüngste Coup gelang der profitablen Regionalfluglinie vor wenigen Monaten: Im November 2005 wurde Aegean Airlines von Lufthansa als Partner ausgewählt. Von dieser Kooperation verspricht sich der District Manager von Baden-Württemberg, Ulrich Welt, eine Menge. Denn nun kommen zu den 21 Zielen von Aegean Airlines noch sechs Code-Share-Verbindungen mit Lufthansa und damit Anbindung an deren weltweites Streckennetz. Außerdem hofft Aegean, durch die Kooperation mit der renommierten Gesellschaft in Deutschland mehr Geschäftsleute an Bord zu locken. Gerade im Businessbereich ist Aegean Airlines derzeit noch eher unterrepräsentiert.

Für Heimaturlauber

Das Gros der Passagiere, die bisher von Stuttgart aus fliegen, sind Griechen, die zu Familie und Freunden in ihrer griechischen Heimat reisen. Darin sieht Ulrich Welt eine große Bedeutung des Stuttgarter Flughafens für die Airline: Rund 77.000 Griechen leben in Baden-Württemberg, über die Hälfte von ihnen allein in der Region Stuttgart.

Daneben haben auch kulturelle Reiseveranstalter Aegean Airlines für sich entdeckt: Der Norden Griechenlands lockt mit archäologischen Schätzen und unberührter Natur. Im vergangenen Jahr flogen rund 4 Millionen Passagiere mit, ein Zuwachs von knapp 12 Prozent gegenüber 2004.

Dass auch nächstes Jahr ein dickes Plus zu verzeichnen ist, daran arbeitet Aegean Airlines kontinuierlich. Sie ist die erste und bisher einzige griechische Fluggesellschaft, bei der die Kunden per E-Ticket einchecken

*Auszeichnungen und wachsende Passagierzahlen:
Über positive Trends freuen sich auch die Crews.*

können. Innovation und Qualität der Airline wurden bereits dreimal von Jurys belohnt: 2004/2005 wurde Aegean Airlines durch den Verband Europäischer Regionaler Fluggesellschaften (ERA) als beste europäische Fluggesellschaft ausgezeichnet. Zuvor war ihr schon die Bronzemedaille verliehen worden, und momentan belegt die Airline Rang zwei der europäischen Bestenliste.

Im dritten Jahr in Folge schreibt die junge Airline, die ihren Hauptsitz in Athen hat, nun schwarze Zahlen. Begonnen hat diese Erfolgsgeschichte im März 1999. Damals ging's beim Jungfernflug vom Heimatflughafen Athen nach Heraklion und Thessaloniki. Nach und nach wurden Flotte und Streckennetz ausgebaut, wobei die Verbindungen zwischen griechischem Festland und den zahlreichen Inseln zum Standbein der größten privaten Fluggesellschaft Griechenlands wurden.

Pläne schmieden

Das Auslandsgeschäft begann zwei Jahre später: Seit Aegean Airlines im April 2001 mit der Fluggesellschaft Cronus Airlines fusionierte, fliegt sie auch Ziele in Deutschland an. Zuerst war aus Baden-Württemberg nur Thessaloniki erreichbar, doch noch im gleichen Jahr wurde der Flugverkehr auf der Strecke Stuttgart-Kavala aufgenommen. Mittlerweile verfügt die Airline mit den rund 1.600 Mitarbeitern



Künftig nur noch Airbus – da sind sich Theodoros Vassilakis, Vorsitzender von Aegean Airlines (links), und Christopher Buckley, der Airbus-Vizepräsident für Europa, einig.

über eine 18 Flugzeuge umfassende Flotte, davon zwölf Boeing 737-300/400 und sechs Avro RJ 100-Jets. 14 der 21 Destinationen von Aegean Airlines sind innergriechisch, die übrigen Ziele liegen in Deutschland, Italien und auf Zypern. Im griechischen Inlandsverkehr ist Aegean Airlines sogar Marktführer mit rund 55 Prozent Marktanteil. Und der Umsatz 2005 lag bei rund 330 Millionen Euro, ein Plus gegenüber dem Vorjahr von 18 Prozent. Die erfreulichen Zahlen der letzten Jahre lassen die schnell wachsende Fluggesellschaft Zukunftspläne schmieden: Ab Februar 2007 soll die Flotte nach und nach komplett auf Flugzeuge des Typus Airbus A320 umgestellt werden. Damit verfügt die Airline dann über modernste Technologie und eine der jüngsten Flotten im Mittelmeerraum. Die neuen Maschinen sollen auch die Expansionspläne der Airline auf nationalen wie internationalen Routen unterstützen. Ziele wie Istanbul,

Bulgarien oder Albanien könnten bald von Athen aus angefliegen werden. Auch im griechischen Flugmarkt sind noch Kapazitäten frei.

Flugverbindungen

Aegean Airlines fliegt täglich außer dienstags um 10:45 Uhr nach Athen mit Zwischenlandung in Thessaloniki, wo sie zuvor um 7 Uhr gen Stuttgart gestartet war. Außerdem jeden Samstag um 16:45 nach Kavala, wo die Anreise um 14:20 Uhr losging.



Zwischenstopp in Stuttgart: Beim Sicherheitscheck überprüft der Pilot die Triebwerke der Maschine.

Ab in den Süden: Von Stuttgart aus fliegt Aegean die Ziele Thessaloniki, Athen und Kavala an.





Kultur pur

an Spaniens Sonnenküste



In festlichen Flamenco-Kleidern strömen die Spanierinnen zur Feria im August.

Wer nach Andalusien reist, kennt Málaga. Doch zumeist nur den Flughafen und die Shuttle-Bahn zum Strand. Das eigentliche Málaga mit seiner malerischen Altstadt, beschaulichen Plätzen und einem inspirierenden Kulturangebot bleibt in der Regel links liegen. Schade für den, der es verpasst!

Neben den Städten Sevilla, Granada und Córdoba mit weltberühmten Sehenswürdigkeiten mag Málaga auf den ersten Blick wenig bestechend wirken. Doch wer der 560.000-Einwohner-Stadt ein bisschen Zeit widmet, kann viel echtes Spanien erleben: kleine Cafés entdecken, durch grüne Parks spazieren und sich in der turbulenten Markthalle von der Vielzahl an Gerüchen und Eindrücken verzaubern lassen.

Málaga liegt in der autonomen Region Andalusien und ist Hauptstadt der gleichnamigen Provinz. Trotz seiner herrlich zentralen Lage an der Costa del Sol (Sonnenküste), die mit einem ganzjährig milden Klima aufwartet und dadurch eines der bedeutendsten Touristenziele Spaniens ist, war Málaga selbst bisher vom Tourismus wenig tangiert. Dabei schien die direkt am Mittelmeer gelegene Stadt schon immer frem-

de Völker anziehen. Von den Phöniziern als Handelskolonie gegründet, ließen sich nacheinander Griechen, Karthager und Römer in der Hafenstadt nieder. Unter den Mauren erlebte Málaga seine Blütezeit und wurde erst 1487 von den katholischen Königen erobert. Der 1588 erbaute Hafen, die industrielle Entwicklung zu Beginn des 19. und der Küsten-Tourismus im 20. Jahrhundert machten Málaga zu einer der wichtigsten Städte des Landes. Ihr historisches Erbe ist bis heute zu spüren.

Moscheen und Museen

Zum Beispiel in den Gassen der Altstadt oder in der imposanten Renaissancekathedrale, die von den christlichen Eroberern ab 1528 über einer Moschee erbaut wurde. Von den Málagaños wird sie auch „La Manquita“ (die Einarmlige) genannt: Der zweite Turm wurde aus Geldmangel nie vollendet. Hoch über der Stadt thronen zwei weitere Schätze aus früheren Zeiten: Málaga's bedeutendstes Bauwerk, der Königspalast Alcazaba, der im 11. Jahrhundert für die Könige von Granada errichtet wurde, und die Gibralfaro-Burg, die der Kalif von Granada im 14. Jahrhundert auf den Resten eines Palastes der Phönizier bauen ließ.

Von dort oben genießt man eine herrliche Aussicht über die Stadt am Meer und kann in aller Ruhe das nächste Ziel ausspähen. Vielleicht die nahe gelegene Stierkampfarena? Oder doch lieber ein Bummel durch die feine Einkaufsmeile Calle Larios? Auch kulturell Interessierte kommen in der Geburtsstadt Pablo Picassos

– dem neben Schauspieler Antonio Banderas wohl berühmtesten Sohn der Stadt – auf ihre Kosten. Insbesondere seit im Oktober 2003 mitten in der Altstadt das Picasso-Museum eröffnet wurde, in dem man gut 200 Werke aus all seinen Schaffensperioden bestaunen kann. Picassos Geburtshaus, nur fünf Minuten vom Museum entfernt an der Plaza de la Merced gelegen, steht für Besucher ebenfalls offen. Den jungen Málagaños ist dieser Platz wohl eher aus anderen Gründen bekannt. Geht der Tag zur Neige, trifft sich hier die Jugend Málaga's, bevor sie in die zahlreichen Bars und Diskotheken ausschwärmt. Das aufregende Nachtleben Málaga's ist weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Überhaupt – die Einwohner der südspanischen Stadt wissen zu feiern, und das nicht nur nachts: Während der Feria im August, dem großen Stadtfest mit Stierkampf, wird tagelang durchgefeiert. Jedes Jahr zur Karwoche, der Semana Santa, füllen sich die Straßen von Málaga bei Prozessionen.

Strand und Streunen

Ohne einen Strandbesuch verläßt dann wohl doch keiner die Stadt. Dazu sind die Strände hier zu feinsandig, und die Sommerhitze in den Straßen ist einfach zu groß. Wen dabei Betonburgen im Hintergrund nicht stören, der sucht die bekannten Touristenorte der Umgebung auf: Benalmádena, Fuengirola oder Torremolinos. Sie bieten alles, wovon der Strandurlauber träumt. Und wer auch davon genug hat, dem steht das andalusische Hinterland mit Granada, Sevilla und Córdoba



Blumentöpfe zieren vielerorts die weißen Hauswände.

offen. Alle drei sind von Málaga bequem mit Mietwagen, Zug oder Bus zu erreichen. Der Weg dorthin führt durch idyllische weiß getünchte Dörfer, die Pueblos Blancos, die meist wie Schwalbennester unterhalb einer mächtigen Burg am Berg kleben. Hier finden sich zahlreiche Möglichkeiten, die Facetten der loka-

len Küche zu kosten: Eine einzigartige Auswahl an frittiertem Fisch, frische Meeresfrüchte, „gazpacho“, eine Art kalte Gemüsesuppe, und exquisite Dessertweine laden zum Schlemmen ein. Zurück in Málaga lässt man den Abend mit einem Konzertbesuch oder einem Gläschen Sherry in der Bodega um die Ecke ausklingen.



Die Prozessionen während der Semana Santa sind wahre Besuchermagnete.



Von der Burg Gibralfaro genießt man einen grandiosen Blick auf Stadt und Hafen.

Flugverbindungen
Mit Condor oder Germanwings geht es dienstags, donnerstags und sonntags von Stuttgart non-stop nach Málaga und zurück. Die Flugzeit beträgt zwei Stunden und fünfzig Minuten.



Große Pläne

auf der grünen Insel

Fáilte cuig aerfoirt Bhaile Átha Cliath – wer diese Zeilen liest, muss sie nicht aussprechen können und weiß doch gleich, dass er auf der grünen Insel angekommen ist. Die irischen Worte heißen „Willkommen am Flughafen Dublin“ und begrüßen die Fluggäste am aufstrebenden Airport der irischen Hauptstadt



Dublin begrüßt die Passagiere aus aller Welt zweisprachig.

Tigerstaaten nennt man jene Nationen Südasiens, die im vergangenen Jahrzehnt ein phänomenales Wirtschaftswachstum hingelegt haben. Aber nicht nur in Asien kennt man Raubkatzen: „Keltischer Tiger“ ist der in Anlehnung daran entstandene Beiname für Irland, denn auch der Inselstaat ist zu Recht stolz auf sein phänomenales Wirtschaftswachstum während der letzten Jahre.

Besonders spürbar wurde dies am Flughafen Dublin. Im 14. Jahr in Folge verbucht der Airport der irischen Hauptstadt Zuwachs bei den Passagierzahlen. Ein Rekordjahr jagt das andere. Allein innerhalb der letzten zehn Jahre hat sich die Zahl der Reisenden mehr als verdoppelt. Sie stieg von acht Millionen im Jahr 1995 auf über 18,4 Millionen Ende 2005. Jährlich kam etwa eine

Vom Flughafen Dublin sind es nur wenige Kilometer bis an die Irische See.

Million hinzu. Damit ist Dublin derzeit der am fünftschnellsten wachsende Airport Europas. Dass sich die Tendenz 2006 fortsetzt, davon ist Geschäftsführer Robert Hilliard überzeugt. „Unsere Verkehrsprognosen zeigen, dass der Flughafen im Lauf des Jahres höchstwahrscheinlich erstmals die Marke von 20 Millionen Passagieren knacken wird.“

Den größten Beitrag zum enormen Wachstum des Flughafens leisten die Flugverbindungen auf den europäischen Kontinent und nach Nordamerika. Eine andere Destination sticht weit heraus: London. Mit 4,5 Millionen Passagieren pro Jahr ist Dublin–London die stärkste internationale Route in ganz Europa. Und noch eine statistische Größe ist in Dublin von Bedeutung: 50 Prozent aller abfliegenden Passagiere sind nach Großbritannien unterwegs.

Vorfahren dachten mit

Ein Trend, der wohl schon mit dem allerersten Flug festgelegt wurde. Der ging nämlich am 19. Januar 1940 nach Liverpool. Seither ist Dublin Airport stetig gewachsen. Aus der kleinen Anlage wurde ein bedeutendes internationales Drehkreuz im Luftverkehr. Nachdem 1948 und 1950 Startbahnen aus Beton die Landefläche aus Gras ersetzt hatten, nutzten 1950 schon 213.000 Passagiere den Flughafen der irischen Hauptstadt. Als Studien in den 60er-Jahren einen rapiden Anstieg des Luftverkehrs prognostizierten, kauften die Flughafenplaner vorsorglich Land zur Anlage zweier paralleler Startbahnen im Norden und Süden der Terminals. Die südliche, 2,6 Kilometer lange Startbahn wurde am 21. Juni 1989 eröffnet, die nördliche ist in Planung. So verfügt der Flughafen Dublin derzeit über drei Start- und Landbahnen, die z-förmig angelegt sind.

Doch wie an vielen anderen Flughäfen sind auch in Dublin die Kapazitäten ausgereizt. Für 18 Millionen Passagiere ist der Airport vorgesehen, eine Zahl,



Das 1941 eröffnete und mit mehreren Architekturpreisen prämierte Terminal ist der Brücke eines Luxusliners nachempfunden.

die bereits im vergangenen Jahr erreicht wurde. Bis 2020 wird der Passagierverkehr laut Prognose die 30-Millionen-Grenze schaffen. Kein Wunder also, dass sich das Flughafen-Management über die Weitsicht der Vorgänger damals in den 60er-Jahren freut: Die damals angedachte Startbahn im Norden soll nun bis 2012 die kürzeste der alten Bahnen ersetzen, um so der anhaltend hohen Nachfrage nach Flugreisen gerecht zu werden.

Schon 2009 ist zudem die Eröffnung eines neuen Terminals vorgesehen, mit dem die Kapazität auf 30 Millionen Passagiere wächst. Und nicht zuletzt sollen bis 2011 vierzig neue Parkpositionen geschaffen werden.

Damit will der Flughafen Dublin sein Angebot an Reisezielen weiter ausbauen, um in der internationalen Liga auch künftig ganz weit oben mitzuspielen. Allein 2005 kamen 31 neue Flugstrecken hinzu. Etwa 90

Fluggesellschaften bedienen rund 150 Ziele weltweit, darunter Los Angeles, Chicago und Toronto sowie im Nahen Osten Dubai und Bahrain. Wen die große weite Welt nicht reizt, der darf die Zeilen eingangs gerne wörtlich nehmen: Die Iren sind ein äußerst gastfreundliches Völkchen.

Souvenirs in der Nationalfarbe Grün sind beliebte Reisepräsente.

Zum Vergleich

	DUB	STR
Gesamtfläche	1.023 Hektar	390 Hektar
Bahnlängen	1.339/2.072/2.637 Meter	3.345 Meter
Passagiere 2005	18,4 Millionen	9,4 Millionen
Flugbewegungen 2005	188.000	160.400

Flugverbindungen

HLX fliegt drei Mal pro Woche von Stuttgart nach Dublin. Mittwochs und freitags startet der Flieger um 10:35 Uhr, sonntags um 11:50 Uhr. Die Reise in die Stadt an der Liffey dauert rund zwei Stunden.



Ihr Hotel Zum Abheben!

ascot
Hotel Stuttgart-Airport

- ★ nur **wenige Minuten** vom Flughafen **entfernt**
- ★ **Shuttleservice** täglich von 04.00 bis 13.00 Uhr und von 15.00 bis 24.00 Uhr
- ★ **kostenfreies early-morning-breakfast** von 04.00 bis 06.00 Uhr
- ★ **Wireless Highspeed Internetzugang**
- ★ **großzügige, komfortable Zimmer** warten auf Sie

Karl-Benz-Strasse 25
70794 Filderstadt
Telefon (0711) 70 90-0
Telefax (0711) 70 90-100
ascotairport@ascothotels.de
www.ascothotels.de

Ist doch naheliegend !

Der perfekten Haftung auf der Spur



Für diese Nummer 1 ist Reusch die Nummer 1: Der brasilianische Keeper Dida steht beim AC Mailand im Tor.

Der Markenname Reusch und das schwäbische Städtchen Metzingen sind unter Sportfans vor allem eines: Inbegriff für erstklassige Torwarthandschuhe

Konzentriert duckt sich der Mann im Tor. Angespannte Arme, seine Finger zucken schon. Er trägt Handschuhe. Selbstverständlich. Meist solche mit dem Markenaufdruck des jeweiligen Teamsponsors.

Das war nicht immer so. Noch vor 40 Jahren wusste kein Mensch, was man sich unter einem Torwarthandschuh überhaupt vorzustellen hätte – denn dergleichen gab

es damals noch nicht. Wenige Jahre später gab es sie. Auf allen Handschuhen war damals dasselbe Logo aufgedruckt: Reusch. Im schwäbischen Metzingen hat sich Gebhard Reusch diese spezielle griffsichere Ausrüstung ausgedacht, und von da an haben Schwaben die Top-Keeper der Welt ausgerüstet. Heute gibt es im Städtchen Metzingen – das sich selber mittlerweile zum international berühmten Fabrikverkaufs-Mekka gemauert hat – immer noch eine Firma Reusch. Allerdings, ganz zeitgemäß, in gewandelten Strukturen: In den Büros neben den heute nur noch als Lager genutzten Werkstätten

sitzt Reusch Deutschland, ein für Marketing, Distribution und Vertrieb zuständiger Zweig der Reusch International Licence GmbH & Co. KG. Heute sind rund 30 Mitarbeiter in Metzingen beschäftigt; als Reusch hier noch produzierte, waren es über 100. Die Firmenzentrale des Unternehmens liegt längst nicht mehr in Schwaben, sondern seit 2001 in Valencia, wo auch die Produktentwicklung mittlerweile sitzt. Reusch-Handschuhe von heute sind globale Produkte. „Die Produktion ist heute in Fernost viel besser als hier, die Chinesen haben uns Europäer im Eiltempo überholt“, sagt Thilo Höpfl, auf dem deutschen Markt für Reusch-Sponsoring und -Marketing zuständig. „Diesen technischen Vorsprung nutzen wir natürlich gerne.“

Handschuhmachen von Hand

Die Legenden bildenden frühen Jahre sind unvergessen. Der 58-jährige Gebhard Reusch, Sohn des Firmengründers, später lange Jahre Firmeninhaber und Erfinder der Spezialhandschuhe für Torwarte, erzählt von damals: Angefangen hat es in den 30er- und 40er-Jahren, als in seinem Elternhaus Handschuhe genäht wurden, damals schicke Leder-Modelle für die Dame und den Herrn.

Er selbst saß oft bei den Handschuhmachern auf dem Tisch

und baumelte mit den Beinen. Hausaufgaben machten die vier Reusch-Kinder damals auch meist in der Werkstatt; schließlich waren dort Vater und Mutter anzutreffen. „Elektrische Maschinen gab es keine, nur die Nähmaschinen zum Treten, und gepresst wurde das Leder von Hand mit Gewichten“, erinnert sich Reusch an die ersten Jahre.

Schon mit Anfang 20 übernahm Reusch junior die Verantwortung im Betrieb, nach einer kurzen, aber intensiven internationalen Handschuhmacher-Ausbildung und einer Banklehre. Und schon bald darauf hieß es für ihn, mit neuen Ideen den elterlichen Betrieb über Wasser zu halten: Viele Jahre hat-



Sportlicher Schick war schon immer angesagt.



Thilo Höpfl von Reusch Deutschland

„Wir fliegen von keinem anderen Flughafen als Stuttgart. Praktisch sind für uns vor allem die Direktflüge nach Valencia zum Firmensitz. Wenn wir früh starten, kommen wir öfters schon zum Frühstück an den Flughafen und haben dort Zeit und Ruhe für unsere letzten Absprachen. Man kann sogar noch schnell seine Mails checken. Angenehm finde ich am Stuttgarter Flughafen, dass er so sauber und so übersichtlich ist. In Frankfurt oder Heathrow kriegt man ja echt einen Vogel.“



Sepp Maier unterstützte Reusch mehr als 15 Jahre lang beim Konstruieren der Handschuhe und testete alle neuen Ideen am eigenen Leib.

ten sich Prominente wie Petra Schürmann oder Alfred Bielek gerne in Reusch-Handschuhen sehen lassen. Doch in den 60er-Jahren verabschiedete sich die Mode zusehends von schicker Hand-Bekleidung. Da wurde der Markt plötzlich eng. Gebhard Reusch verlegte sich zuerst auf Ski-Handschuhe, ein Erfolg. Aber noch nicht genug. 1973 kam ihm die Idee, Torwart-Ausstatter zu werden. Seinerzeit fingen Keeper noch mit bloßen Händen und bei schlechtem Wetter mit normalen Wollhandschuhen den Ball.

Tüfteln mit Sepp Maier

Und hier kam Sepp Maier ins Spiel, der damalige Bayern- und National-Torhüter. Mutig reiste der junge schwäbische Unternehmer zu ihm. Er traf Maier „im Wirtschaftle“ bei Maiers Tennisanlage in Anzing bei München. Tage zuvor hatten die Bayern gegen Hertha BSC verloren – so was vergisst ein Gebhard Reusch nicht zu erzählen, das gehört bis heute mit zur Geschichte. „Am Anfang war unser Gespräch nur so ein Blabla, wir waren beide skeptisch“, berichtet Reusch. Und dann ging es doch zur Sache, also um Größe, Passform und Haftfähigkeit. Auch Maier grübelte damals viel über Handschuhe, hatte sich als

Material aber Frottee auserkoren. Eine Versuchsreihe startete, die anderthalb Jahrzehnte andauern und die Basis für einen Welterfolg setzen sollte. Reusch schickte Maier über 15 Jahre lang jedes neu ertüftelte Paar Handschuhe. Exoten waren dabei und mutige Experimente, wie jene Latex-Stulpen, die bis zum Ellbogen reichten, um durchrutschende Bälle aufzuhalten. Maier zog alle Handschuhe im nächsten Training an, testete sie – und schmiss sie hinterher häufig in die Ecke: „Wieder mal ein Riesenkäs“, knurrte dann die Torwart-Legende dem Tüftler zu. Der Weg zum Erfolg ist bekanntlich steinig. Und stiftet echte Männerfreundschaften. In kürzester Zeit wurde Reusch in den frühen 70er-Jahren Weltmarktführer bei den Torwart-Handschuhen. „Weil wir die Ersten und Einzigen waren, es gab ja damals nichts“, relativiert Thilo Höpfl. „Außerdem herrschte hier in Metzingen ein Innovationsgeist, dass es raucht! Deswegen haben wir bis heute unter Profis und auf dem Markt ein so hohes Ansehen.“

Zeitalter des Sponsoring

Es gab Fußball-Weltmeisterschaften, bei denen mehr als drei Viertel der

Keeper Reusch an den Fingern hatten. Um 1990 spielten in der Bundesliga von 18 Torhütern 15 mit Reusch. Heute sind die Zeiten schwieriger geworden. Zahlreiche andere Sportartikel-Hersteller wie Adidas, Puma oder Nike haben mittlerweile selbst Handschuhe entwickelt. Und im Zeitalter hoch dotierter Sponsoring-Verträge entscheiden Vereinsmanager und Spielerberater, was ein Torwart an den Fingern zu tragen hat. Aber bei Reusch weiß man eines genau, verrät Thilo Höpfl: „Es gibt genügend Bundesliga-Torhüter, die viel lieber mit Reusch spielen würden.“



Handschuhe waren lange Jahre Handarbeit, angefangen in der Zuschneiderei.

Zu den geschicktesten Näherinnen zählte stets Seniorchefin Klara Reusch. Noch bis vor wenigen Jahren kam die alte Dame regelmäßig vorbei, um die kompliziertesten Reparaturen zu nähen.



Meilensteine der Firmengeschichte

- 1934** Karl Reusch beginnt in Metzingen auf dem Speicher des Privathauses mit der Herstellung von modischen Lederhandschuhen und Accessoires
- 1936** Kauf der ersten Werkstatt
- 1947** Zweiter Firmenstart im heimischen Wohnzimmer der Reuschs
- 1950** Neue Werkstatt mit 250 Quadratmetern
- 1970** Gebhard Reusch tritt in die Firma ein und beginnt, den Sporthandschuh-Markt zu erschließen
- 1973** Reusch und Sepp Maier entwickeln die ersten Torwarthandschuhe
- 1984** Beim 50-jährigen Firmenjubiläum ist Reusch die Nummer 1 im gehobenen Ski- und Torwarthandschuh-Bereich
- 1994** Die englische Pentland-Group kauft Reusch. Unter dem Metzinger Dach sind nun auch weitere Marken angesiedelt, darunter Berghaus, ellesse und Speedo
- 2001** Ein internationales Konsortium, bestehend aus Reusch-Distributoren verschiedener europäischer Länder, kauft Reusch. Firmensitz von Reusch International Licence wird Valencia. Metzingen bleibt Sitz von Reusch Deutschland



Boeing MD-90-30

Spannweite:	32,91 m
Länge:	46,51 m
Reichweite	4.400 km
Max. Startgewicht:	71 t
Sitzplätze:	VIP-Ausführung

Die Mitglieder des saudi-arabischen Königshauses greifen für ihre Auslandsreisen auch gerne auf Maschinen der staatlichen Saudi Arabian Airlines zurück. Im Linienverkehr wird diese Boeing MD-90-30 ausschließlich auf Strecken im Nahen Osten eingesetzt.

BAC 1-11-400

Spannweite:	26,97 m
Länge:	28,50 m
Reichweite:	3.700 km
Max. Startgewicht:	45 t
Sitzplätze:	VIP-Ausführung



Die BAC 1-11 von Mia Airlines gilt als eines der erfolgreichsten englischen Flugzeugmuster. Diese 1980 gebaute Maschine begann ihren Lebenslauf bereits als Geschäftsreiseflugzeug. Kürzlich wurde sie komplett überholt und mit einem exklusiven Interieur ausgestattet.



Tupolev Tu-154M

Spannweite:	37,55 m
Länge:	47,90 m
Reichweite:	5.200 km
Max. Startgewicht:	104 t
Sitzplätze:	VIP-Ausführung

Diese in Russland gebaute Tupolev 154M von State of Bulgaria ist das Flaggschiff der kleinen Regierungsflotte der Republik Bulgarien. Zumeist wird sie exklusiv für Reisen des Präsidenten oder des Regierungschefs eingesetzt.

Boeing MD-83

Spannweite:	32,91 m
Länge:	45,16 m
Reichweite:	5.100 km
Max. Startgewicht:	73 t
Sitzplätze:	167



In den letzten Jahren wurden in Kroatien einige neue Fluggesellschaften gegründet, die den Flugverkehr spürbar beleben. Dubrovnik Airline hat auf dieser Boeing MD-83 zugleich eine attraktive Bemalung mit einem Bild der gleichnamigen Stadt eingeführt.

Karlsruhe/Baden-Baden: Flughafen weiter im Aufwind



Einzigiger Flughafen-Biergarten landauf, landab: Am FKB wird zu Cola und Radler eine echte Airport-Reality-Show serviert.

Mehr Flugziele, mehr Flugzeuge, mehr Passagiere – und das Einzugsgebiet des Baden-Airpark wächst

Wie die Mutter, so die Tochter: Auch der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) befindet sich im Steigflug. Nach einem Passagierzuwachs 2005 um 14,3 Prozent auf rund 712.000 zeigen die Zahlen auch 2006 wieder weiter nach oben. Deshalb rechnet man am Baden-Airpark damit, die ursprünglich für 2006 angepeilte Marke von 800.000 Passagieren bis zum Jahresende weit zu übertreffen. Mehrere Gründe sprechen dafür: ein erweitertes Sitzplatz-Angebot der 18 Ferienfluggesellschaften sowie

neue Flugziele wie Dublin und Pisa, die Ryanair bis zu zweimal täglich anfliegen will.

2005 war für den zweitgrößten deutschen Regionalairport FKB ein Jahr baulicher Veränderungen. Mit der Eröffnung des neuen Fluggast-Terminals für rund 2 Millionen Passagiere sowie des neuen Vorfelds wurden eindeutige Signale für die Zukunft des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden gesetzt.

Modernste Technik im Anflug

Als nächste große Investition wird die 3.000 Meter lange Landebahn für die modernste Stufe des Instrumenten-Landesystems fit gemacht. Und auch draußen vor den Terminals

wurde emsig gebaut: Nachdem rund 74 Prozent der Passagiere mit dem Auto zum Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden kommen, hat man kürzlich die Stellflächen erweitert. Jetzt stehen 4.000 Parkplätze bereit. Auf denen gilt eine kundenfreundliche Preispolitik: Die ersten 30 Minuten sind jeweils kostenfrei. Ab dann kostet eine Stunde 60 Cent, und die Wochenpreise liegen zwischen 15 und 30 Euro. Das Preis-Leistungs-Paket aus günstigem Parken und günstigem Fliegen lockt inzwischen immer mehr Fluggäste auch von außerhalb des eigentlichen Einzugsgebietes zum Baden-Airpark – davon künden zumindest die Kennzeichenzählungen, die regel-

mäßig vorgenommen werden. Beim letzten Mal kamen immerhin 9,9 Prozent der Fahrzeuge mehr als 150 Kilometer weit angereist. Sie stammen vor allem aus dem Saarland, aus Hessen, Frankreich und der Schweiz.

All die Modernisierungen erfordern große finanzielle Anstrengungen der Anteilseigner, zu denen neben dem Stuttgarter Flughafen (66 Prozent der Anteile) auch die umliegenden Städte und Gemeinden zählen. Durch neue Arbeitsplätze und weitere Synergieeffekte macht sich dieses Geld aber für die Region bezahlt. Insofern hört man dort die Erfolgsmeldungen besonders gern. Zum Schluss gleich noch eine: Im so genannten operativen Geschäft, also bei den laufenden Betriebskosten, schreibt der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden seit zwei Jahren schwarze Zahlen.



Shoppen und Reisen buchen auch am Wochenende: Das lockt die Gäste aus dem Umland.

Vielfliegerpreise für Ihre Werbeartikel.

Interesse an himmlischem Service und teuflisch guten Ideen für Ihre Werbeartikel? Dann checken Sie am besten gleich bei uns ein:

checkin@engel-werbung.de

engel-werbung Werner Huissel GmbH • Werbeartikel und Promotion-Service

Julius-Hölder-Straße 50 · 70597 Stuttgart · Tel. 0711/72 72 32-0 · Fax 0711/72 72 32-22
www.engel-werbung.de

Für Bücherwürmer und Leseratten



Ein bisschen Flugblatt in Buchform

Viele schlagen im Flugblatt zuallererst die Seite 28 auf. Dort zeigen drei unserer Flughafen-Kollegen regelmäßig Fotos der interessantesten hier gelandeten Flugzeuge. Für alle Spotter, Fans gibt es diese Aufnahmen jetzt auch in Buchform: Der Bildband von Andreas Dürr, Matthias Lindner und Nico Ruwe heißt „Flughafen Stuttgart – Highlights 1994 - 2004“. In Farbaufnahmen präsentieren sie 80 eindrucksvolle Besucher dieses Jahrzehnts, abgerundet durch informative und lebendige Bildbeschreibungen. Eben ganz so, wie man es aus dem Flugblatt kennt. Der Bildband der drei Stuttgarter ist im März 2006 vorerst in einer kleinen Auflage erschienen und insofern eine echte Rarität. Nachbestellungen sind jederzeit möglich.

Andreas Dürr/Matthias Lindner/Nico Ruwe · Flughafen Stuttgart – Highlights 1994 - 2004 · Bestellbar bei nico.ruwe@web.de · € 39,90



Superschlaues Bilderbuch

Warum piepst die Sicherheitskontrolle? Und wohin rollt eigentlich das Gepäck auf dem Förderband? Das große Bilderbuch „Auf dem Flughafen“ von Petra Klose und Isidre Monés kennt die Antwort auf all solche Fragen. Besser gesagt: Bruno Besserwisser kennt sie. Der freundliche Geselle in Pilotenuniform begleitet die jungen Leser durch das Buch. Und wer nicht gerade eines der aufklappbaren Pappfenster öffnet, um das Bild hinter dem Bild zu entdecken, der kann von Bruno Besserwisser fast schon alles lernen, was ein zukünftiger Pilot mal wissen sollte.

Petra Klose/Isidre Monés · Auf dem Flughafen · Xenos Verlag · ISBN 3-8212-3066-5 · € 9,95

Lästern quer durch Europa

Holländer sind die letzten Nomaden Europas. Italiener sind vor allem laut – und Vorurteile sind einfach was Schönes. Sollten Sie noch keine haben oder aber Ihr Repertoire vergrößern wollen, dann ab zum Buchhändler: „Urlaubslandsleute – jede Menge Vorurteile für die Reise“ heißt eine handliche Neuerscheinung, mit der man dann, bei etwaiger Straßencafélangeweile im Urlaub, auch flugs die Leutchen am Nachbartisch ihren Schubladen zuordnen kann. Autor der feinen kleinen Gemeinheiten ist Helge Sobik, den man als spitzfedrigen Auslandsreporter in der Süddeutschen Zeitung oder der Financial Times Deutschland kennt. Und wen auf Seite 115 das schlechte Gewissen packt ob so viel gemeiner Gedanken, der muss nur noch einmal umblättern. „Eisbein auf dem Everest“ heißt das letzte Kapitel, in dem endlich auch die Deutschen richtig ihr Fett weg kriegen.



Helge Sobik · Urlaubslandsleute · Jede Menge Vorurteile für die Reise · Solibro Verlag · ISBN 3-932927-30-3 · € 7,90

FLUGBLATT

Erscheint vierteljährlich, Auflage 70.000 Exemplare

Herausgeber

Flughafen Stuttgart GmbH
PF 23 04 61, 70624 Stuttgart
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 07 11/9 48-37 53,
E-Mail: presse@stuttgart-airport.com

Redaktion

Volkmar Krämer (verantwortlich)
Veronika Renkenberger

Beiträge in diesem Heft

Wolf-Dieter Ebersbach, Volkmar Krämer, Veronika Renkenberger, Nico Ruwe, Ingrid Schiffner, Beate Schleicher

Koordination, Layout

Werbeagentur Beck GmbH & Co. KG,
73732 Esslingen, Telefon: 07 11/93 78 93-0
E-Mail: info@werbeagentur-beck.de
Internet: www.werbeagentur-beck.de

Anzeigenverwaltung

Beck Medien- und Verlags-GmbH
Karin Weber, 73732 Esslingen
Tel. 07 11/33 59 16, Fax 07 11/93 78 93-9,
E-Mail: info@beckmedien.de

Druck

F&W Mayer Service&Print,
Schelztorstr. 50, 73728 Esslingen

Bildnachweis

Aegean Airlines, Deutscher Wetterdienst, Gaetano Di Rosa, Flughafen Dublin, Erich Geigenmüller, Rebekka Knauß, Matthias Lindner, Andreas Lobe, Veronika Renkenberger, Reusch, Maks Richter, Ingrid Schiffner, Beate Schleicher, Archiv Falk Siemering, Ulrich Stolte, Stuttgarter Flugdienst, Turismo Andaluz, Turismo Costa del Sol

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. Die Angaben in dieser Publikation beruhen auf sorgfältigen Recherchen der Autoren. Herausgeber und Autoren können jedoch keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben in dieser Publikation übernehmen. Für den Inhalt der Anzeigen sind die Inserenten verantwortlich. Alle Rechte vorbehalten.

Es gilt die Anzeigenpreisliste Juli 2004



25 Ziele ab Stuttgart.

Ab **19*** €

*Inkl. Steuern, Gebühren und Entgelte. Pro Strecke. Begrenzte Sitzplatzkontingente.





erweitere die Horizonte

Beginnen Sie Ihren Urlaub so angenehm wie möglich.
Fliegen Sie an die Adriaküste mit Croatia Airlines.

**von STUTTGART direkt nach
DUBROVNIK und SPLIT**

Information und Reservierung:
Frankfurt (069) 92-00-520
München (089) 975-92-730
oder bei Ihrem Reisebüro

**CROATIA AIRLINES**

A REGIONAL STAR ALLIANCE MEMBER 

Mehr als ein gemütlicher Flug

www.croatiaairlines.com