

FLUGBLATT

Das Stuttgarter Flughafenmagazin

1/2006

Das Winterdrehkreuz hält den Flughafen in Schwung

Alles umsteigen, bitte!



High Tech für den Schlechtwetterbetrieb
Landen wie am Schnürchen

Schon im Herbst wird das Schippen geübt
Tanzen bis zum ersten Flieger

FLÜGE AB 19* EURO NACH GANZ EUROPA.

Abbildung in verkleinertem Maßstab. Preis in Originalgröße.



www.germanwings.com FLY HIGH. PAY LOW.

germanwings

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

Sehen, lesen, durchstarten!

8



Wirtschaftswunder am Airport: Bückles Südflug

1952 gründete der Luftfahrt-Pionier Rul Bückle am Stuttgarter Flughafen die erste Fluggesellschaft der jungen Bundesrepublik. Anlässlich des Todes von Rul Bückle im Jahr 2005 hier ein Rückblick auf die 17-jährige Geschichte der Südflug.

Mit dem Schrubber in die stählernen Baumkronen

Damit die Stahlbäume in den Terminals immer gleich imposant an die Decken ragen, müssen sie gelegentlich aufpoliert werden. Mit einem neun Meter langen Schrubber werden in Nachteinsätzen auch die letzten kleinen Spinnweben aus den stählernen Ästen geputzt.



26

Winterdrehkreuz

Alles umsteigen, bitte!

4

Instrumentenlandesystem

Landen wie am Schnürchen

6

STR Special

Airport-Küchenchef ist Koch des Monats
Germanwings stationiert sechsten Airbus
Dickhäuter gegen Rauhreif
Theater direkt am Gate: Top Dogs

10

Winterdienst

Tanzen bis zum ersten Flieger

16

Partner am Airport

LTU – Fliegen ist für alle da

18

Reise aktuell

Hurghada – Auf Tauchgang beim Korallenriff

20

Unternehmen im Gespräch

Riethmüller – Das Pappnasen-Paradies: Feierspaß made in Germany

22

Flughäfen der Welt

Graz – Airport mit Alpenblick

24

Welt der Luftfahrt

Fliegender Fisch auf Landgang: Ein Wasserflugzeug zu Besuch

27

Baden-Airpark

Übersichtlich und kundenfreundlich

29

Liebe Flugblatt-Leser!

Der Flughafen Stuttgart hat das abgelaufene Jahr mit einer neuen Rekordzahl bei den Passagieren abgeschlossen. Über 9,3 Millionen Fluggäste sind 2005 von und nach Stuttgart geflogen. Auch viele Flugblatt-Leser nutzen den Airport Stuttgart regelmäßig, sei es, um berufliche Termine wahrzunehmen oder um touristische Ziele anzufliegen. Und sie tun dies, weil das Angebot der Flüge ab Stuttgart sich in den vergangenen Jahren sowohl bei den Zielen als auch bei der Häufigkeit der Verbindungen stetig verbessert hat: Auch im Vergleich mit anderen Flughäfen ist Stuttgart hervorragend.



Sogar im Winter, normalerweise eine Zeit mit weniger Reisenden und dadurch auch mit weniger Flugzielen, gibt es das volle Angebot ab Stuttgart. Die Entscheidung des Reiseveranstalters TUI, sein großes Touristikdrehkreuz jetzt fünfmal pro Woche über Stuttgart fliegen zu lassen, sichert Baden-Württembergs Reisenden attraktive Destinationen und Zeit sparende Nonstop-Flüge – und für die Unternehmen am Flughafen mehrere hundert Arbeitsplätze.

Auch die Günstigflieger Germanwings und HLX weiten ihr Angebot von und nach Stuttgart kontinuierlich aus. 30 Prozent der Ziele werden inzwischen von diesen Anbietern (zu ihnen zählen auch dba, AirBerlin und skyeurope) angefliegen. Wobei der Begriff Günstigflieger inzwischen auf viel mehr Airlines als die hier genannten zutrifft. Die etablierten Gesellschaften haben längst reagiert und bieten alle ebenfalls preiswerte Flüge an. Eine Trennung zwischen klassischen Geschäfts- und Touristikflügen gibt es dabei heutzutage kaum noch. In fast jeder Maschine sitzen Menschen, die beruflich unterwegs sind, neben Urlaubern. Wichtig ist allein, dass Flugzeiten und Preis stimmen.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen Ihres Flugblatts!

Volkmar Krämer

Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Alles umsteigen, bitte!



Flosse an Flosse: Wenn die Flugzeugflotte mit den Smileys landet, läuft am Boden alles wie ein Uhrwerk.

Diesen Winter machen alle TUI-Urlauber einen Zwischenstopp in Stuttgart, bevor es zu den Urlaubszielen im Süden geht. In kürzester Zeit wechseln die Passagiere und das Gepäck von einem Flugzeug ins andere. Für Flughafen-Mitarbeiter sind das spannende Stunden, wie der Blick hinter die Kulissen zeigt

Freitagmorgen, kurz nach sieben. Allein in den nächsten 60 Minuten landen zehn Hapagfly-Maschinen. Rund 2.000 Urlauber aus 14 deutschen Städten und ähnlich viele Koffer und Taschen müssen fix von einem Flugzeug ins andere. Freitag ist der Wochentag mit den meisten Reisenden. Während alles wuselt, kurvt Karl-Eugen Lutz mit dem kleinen gelben Opel „Otto 289“ über das Vorfeld. Der Leiter der Vorfeld- und

Busdienste koordiniert gut 200 Leute; Lader und Fahrer, die hier draußen Treppen an die Flieger schieben und das Gepäck transportieren.

„Den Zeitplan einzuhalten ist sportlich, aber es ist zu schaffen“, sagt Lutz. Er stoppt wachsam, während an einen soeben gelandeten Hapagfly-Airbus die Treppen andocken und Busse heranrollen. Für das Gepäck stehen Anhänger mit großer Ladefläche bereit.



Die Mitarbeiter am Gepäckband müssen richtig zupacken. In kürzester Zeit gilt es, hunderte Koffer neu zu sortieren.

René Schräpler und Gunther Sarbacher sind Flugzeugabfertiger. Sie sind um 7:50 Uhr unterwegs zur Parkposition von Hapagfly 5531 aus Bremen. Morgensonne dringt durch den Nebel – malerisch rollt der Flieger an. Doch Träumen ist nicht, Schräpler fährt die Treppe heran, kaum dass die Klötze unter

den Flugzeigrädern liegen. Strom wird angedockt, nun können die Turbinen des Flugzeugs abgestellt werden.

Schräpler und Sarbacher bugsieren einen Gepäckwagen an die hintere Frachtluke, vorne machen sich Kollegen bereit. Was folgt, ist pure Knochenarbeit: Einer reicht

Bye-bye, Nebel: Von Stuttgart aus geht es direkt in die südliche Sonne.



den Koffer raus, der andere stapelt. Gut 250 Gepäckstücke später, um 8:15 Uhr, ist der Laderaum leer, die Koffer düsen ab zum Sortieren. Aber auch nach dem Entladen gibt es keine Pause, die erste Fuhrer sortiertes Gepäck steht schon parat zur Weiterreise. Also dasselbe Spiel umgekehrt: Einer stemmt den Koffer rein, der andere verstaut ihn. Sarbacher grinst: „Lieber so als zu wenig Arbeit“, findet auch Kollege Schröppler, der nebenher noch seine Tricks verrät, während er Koffer um Koffer wuchtet.

Was immer die beiden ausladen, es wird sofort direkt in eine etwas abseits gelegene Halle gefahren. In dieser Halle des Bodenverkehrsdienstes, kurz BVD-Halle, steht seit dem ersten Drehkreuz 2003 ein zusätzlicher Gepäckverteiler. Alle Koffer und Taschen des Drehkreuzes landen auf diesem Band. Die rundum verteilt stehenden Lader hieven das Gepäck wieder auf andere Hänger, auf die mit Kreide das jeweils neue Ziel geschrieben steht – Antalya oder Agadir zum Beispiel.

In dieser Halle ist es selten ruhig. Und wenn, dann ist es schlecht. Jetzt lassen die Maschinen auf sich warten – es herrscht Nebel. „Das tröpfelt heute“, sagt Lutz. Wann immer das Wetter mitspielt, können die Lader eine Drehkreuz-Maschine nach nur 50 Minuten wieder startklar machen.

8:50 Uhr, es ist geschafft. Koffer und Passagiere sind an Bord, die erste Hapagfly hebt ab nach La Palma. „Da kommt schon Fernweh auf“, sagt Flugzeugabfertiger Sarbacher beim Hinterherschauen. Für ihn gibt es statt Urlaub jetzt Pause. Eine kurze nur: Auch wenn der morgendliche Drehkreuz-Trubel abebbt, es warten noch genügend weitere Flieger auf das Entladen.

Zehn Stunden später drinnen im Terminal. Stefanie Schäfer und ihre Kollegen bereiten sich auf den zweiten Ansturm an Hapagfly-Flugzeugen vor, die abends aus den sonnigen Gefilden zurückkommen. Als Terminalaufsicht lenken und betreuen Schäfer und ihre Kollegen die Menschenströme im Flughafengebäude.

Für 18:40 Uhr ist die erste Hapagfly aus Monastir angekün-

Drehkreuz, englisch „Hub“: eine Art Umsteigebahnhof im Luftverkehr. Alle Flugzeuge treffen sich an einem Knotenpunkt. Bei diesem Zwischenstopp werden Passagiere und Gepäck neu verteilt.

Stuttgarter Winterdrehkreuz:

- Alle TUI-Urlauber aus Deutschland steigen in diesem Winter in Stuttgart um.
- Das TUI-Drehkreuz war bereits vor zwei Jahren hier.
- Spitzentage sind Dienstag und Freitag.
- Freitags starten morgens bis zu 16 Flugzeuge ab Stuttgart. Neben den blauen Maschinen von Hapagfly sind auch LTU-Flieger dabei.
- Kürzeste Umsteigezeit: 50 Minuten.
- Über 2.000 Passagiere bringt das Winterdrehkreuz an einem Freitagmorgen. Das verdoppelt die Zahl der Reisenden auf dem Flughafen während dieser Stunden.
- Vergangenes Jahr transportierte TUI so über 200.000 Urlauber in den Süden, in diesem Winter sollen es noch 34 Prozent mehr werden.
- Mehrere hundert Arbeitsplätze am Flughafen werden durch das Drehkreuz gesichert.
- Das Winterdrehkreuz bleibt bis März.

dig. Bis dahin muss das Team von der Terminalaufsicht noch Wegweiser aufstellen und den „Troubleshooter“, ein kleiner Infoschalter, aufbauen. „Bis jetzt läuft alles gut“, sagt Stefanie Schäfer. Bis zu 3.000 Drehkreuz-Passagiere sind es, die die Terminalaufsicht zusätzlich durch den Flughafen schleust. Je zwei eigens eingestellte Helfer morgens und abends unterstützen das Team, insgesamt koordiniert Stefanie Schäfer heute sieben Kollegen. Der Flieger aus Monastir hat ange-dockt, aus dem Gateway kommen die Passagiere. Ob sie zum Anschlussflug durch das Nadelöhr

der Sicherheits- und Zollkontrollen wollen oder zum Gepäckband, Stefanie Schäfer weist den Weg und kümmert sich um allerlei Fragen.

Der Funk meldet nun Landung um Landung, kaum sind die Passagiere aus Monastir versorgt, springt Stefanie Schäfer zum nächsten Einsatz. Sie öffnet Türen, löst Staus auf und lenkt Passagiere durch das Gewirr von Gängen.

„Die Leute freuen sich, dass ihnen am Flughafen Stuttgart so viel Personal hilft“, sagt Stefanie Schäfer. Für sie ist das Drehkreuz eine feine Sache: „Ich mag die Action – das bringt Schwung in die Bude.“ ■



Da geht's lang: Die Terminalaufsicht hilft den umsteigenden Passagieren, sich auf dem Stuttgarter Flughafen zu orientieren.

Nicht nur bei schlechtem Wetter, sondern auch bei Nacht hilft das Instrumentenlandesystem den Verkehrsmaschinen zu einem perfekten Anflug auf den Flughafen.



Landen wie am Schnürchen

Schön verpackt: Kein Hexenhäuschen neben der Landebahn, sondern der Sender für den Gleitweg, vor Wind und Wetter gut geschützt.



Wintermorgen am Flughafen. Dichter Nebel hängt über dem Gelände. Draußen vor den Terminals verliert sich die Startbahn im Trüben. Der Nebel ist so dick, dass selbst Krähen lieber zu Fuß gehen – und trotzdem wird am Flughafen Stuttgart pünktlich gelandet. Dank des Instrumentenlandesystems, kurz ILS

Das war nicht immer so. Bis Mitte der Neunzigerjahre gab es in Stuttgart lediglich ein ILS der niedrigeren Kategorie I, und das auch nur für Landungen von Osten her. Da fiel bei schlechtem Wetter so mancher Flug aus. Gelegentlich kam der Flugbetrieb ganz zum Erliegen, bis die Nebelschleier oder Regenvorhänge sich hoben. Erst

1996, nachdem die Start- und Landebahn verlängert und nach Osten verlagert worden war, hat man das bisherige System abgelöst durch ein neues ILS. Genauer gesagt ein System der Kategorie III a, das zudem für beide Landerichtungen ausgelegt war. Und nachdem die vorgeschriebene Zahl der ausfallsicheren Mindest-

stunden absolviert war, wurde das System sogar in die höchste Kategorie III b hochgestuft. Das bedeutet, dass die Piloten noch sicher landen können, wenn sie nur 75 m geradeaus und gar nicht mehr in die Tiefe sehen können.

A propos höchste Stufe: Theoretisch gibt es auch noch eine allerhöchste Stufe namens III c für Landungen ohne jede Außensicht. Doch die existiert bislang nur auf dem Papier – sie ist noch nicht in der Praxis umsetzbar.

Und wie funktioniert das Ganze? Das ILS besteht aus zwei Sendern am Boden. Diese unterstützen den Piloten bei Anflug und Landung. Der Landekursender (Localizer) zeigt dem Piloten auf seinem Anzeigegerät, ob er weiter rechts oder links fliegen muss, um zur Landebahn zu kommen. Er steht jeweils am gegenüberliegenden Ende der Piste.

Der zweite im Bunde ist der Gleitwegsender (Glide slope), der seitlich neben der Bahn auf Höhe

Beim Instrumenten-Landesystem gibt es verschiedene Kategorien (I, II und III a, b und c). Je höher die Kategorie, desto geringer die Sichtweite, bei der die Maschinen noch landen dürfen. Zwei Werte sind dabei ausschlaggebend: die horizontale Sichtweite und die Höhe, aus der die Piloten die Landebahnbefeuerung noch sehen müssen.

ILS-Kategorie	CAT I	CAT II	CAT III
Vertikalsicht	mehr als 60 m	30-60 m	0-30 m
Horizontalsicht	mehr als 550 m	bis zu 300 m	0-200 m



des Aufsetzpunktes steht. Er meldet dem Piloten, ob er höher oder tiefer fliegen muss, um die Schwelle optimal zu treffen. Weitere Sender begleiten den Landeanflug bereits ab einem Abstand von zehn Kilometern. Sie

heißen Marker und lösen beim Überflug ein Tonsignal und eine blinkende Anzeige im Cockpit aus. Dann können die Piloten ihre Flughöhe kontrollieren, denn in ihrer Anflugkarte ist die exakte Höhe für den äußersten Sender als Ausgangspunkt für den Sinkflug verzeichnet. Das ist wichtig, damit die anfliegenden Maschinen im Endanflug keinen Hindernissen begegnen – zum Beispiel den Schloten des Kraftwerks Altbach im Osten oder den Bäumen auf der Weidacher Höhe im Westen.

Die Reichweite der Sender beträgt jeweils zirka 45 km nach Osten und nach Westen. Bei Nacht wird das ILS auch benutzt. Dann lässt sich gut beobachten, wie sich die Flugzeuge mit ihren hellen Landescheinwerfern schön gestaffelt wie Perlen auf einer Kette auf



High-Tech in Kinderschuhen: In den fünfziger Jahren wurde das ILS nicht mit Vermessungsflügen, sondern mit Hilfe eines mobilen Peilers kontrolliert.

dem Gleitpfad dem Flughafen nähern.

Die Sender am Boden und auch die Befeuerung der Piste sind nur die eine Hälfte des Systems. Die andere: Auch das anfliegende Flugzeug muss mit den entsprechenden Anzeigegeräten ausgestattet sein. Außerdem brauchen die Piloten eine besondere Berechtigung. Fehlt es an diesen Stellen, kann es vorkommen, dass ein Flugzeug bei Mistwetter doch abdrehen und

einen Ausweichflughafen ansteuern muss.

Damit alles hundertprozentig funktioniert, checkt die Deutsche Flugsicherung regelmäßig die ILS-Sender: Alle sechs Monate kontrolliert ein Kleinflugzeug mit Vermessungsinstrumenten, ob noch alles in Ordnung ist. So können die Fluggäste sich auch bei dickstem Nebel darauf verlassen, dass sie sicher auf schwäbischen Boden zurückgebracht werden. ■

Das richtige Maß

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

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

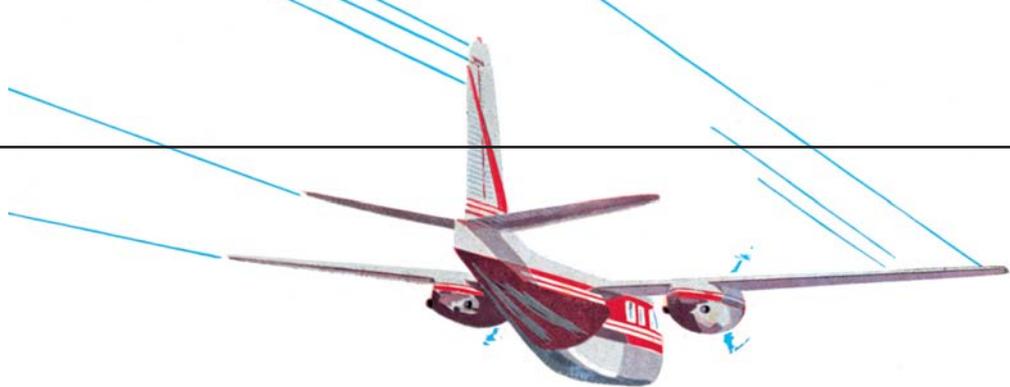
durch

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



Südflug-Gründer Rul Bückle starb 2005. Er hatte dem Flughafen Stuttgart schon in den 50er-Jahren viel Bedeutung verschafft.



S Ü D F L U G G M B H

Wirtschaftswunder am Airport: Bückles Südflug

Es war 1952, als der Luftfahrt-Pionier Rul Bückle am Stuttgarter Flughafen deutsche Luftfahrtgeschichte schrieb. Er gründete die Südflug – die erste Fluggesellschaft der jungen Bundesrepublik. Es wurde ein fulminanter Aufstieg mit einem jähen Ende

8



Mit großem Fluggerät wie dieser DC-8 transportierte die Südflug in den 60er-Jahren Touristen auf die Kanaren und in die USA.

Südflug GmbH ausgestellt, die zweite auf Schweizer Strohmannen, die gleichzeitig als Piloten angeheuert wurden.

Alles ging glatt: Südflug war als erste am Markt und bekam Aufträge, sogar für Vermessungsflüge in Afrika. Zwar stand die Firma stets kurz vor dem Bankrott, aber das war ein Normalzustand in den 50er-Jahren. Sobald Geld floss, investierte Bückle in neue Maschinen. Die Südflug war sehr risikofreudig, zahlte nicht nur einmal bitteres Lehrgeld. Bückles Partnern wurde es irgendwann zu bunt, sie stiegen aus. Brenzlig wurde es nach dem Versuch zweier Piloten, auf eigene Faust zu arbeiten. Unter anderem verweigerten die beiden Schweizer, die Flugzeuge der Südflug herauszurücken. Letztlich zwangen sie Bückle vor den Kadi: Das Strohmann-System der Südflug flog auf, es hagelte Geldstrafen. Doch Bückle kämpfte. Er riskierte immer wieder seine Gesundheit und die Flugzeuge, nahm fast

Ruhm vergeht. Das war eine schmerzhaft Erfahrung für Rul Bückle. In den 60er-Jahren war er Shootingstar, ein Wirtschaftswunderkind. Presse und Fachwelt betitelten ihn als Pionier, Abenteurer und Visionär. Heute kennt kaum jemand noch Rul Bückle und seine Südflug. Dabei war der Pilot und Unternehmer mit seiner Fluggesellschaft für Stuttgart ein Glücksfall.

Es war 1953, als Rul Bückles Erfolgsgeschichte begann: Auf dem vom Krieg noch gezeichneten

Stuttgarter Flughafen scharte sich die Presse um den 27-jährigen Mann und seine beiden Partner. Das Dreiergespann hatte ein Jahr zuvor gewagt, eine Fluggesellschaft zu gründen – trotz alliierter Lufthoheit und obwohl Deutsche weder fliegen noch ein Flugzeug besitzen durften. Trotzdem hatte die „Süddeutsche Fluggesellschaft“, kurz „Südflug“, den Betrieb aufgenommen.

Quasi legal, denn das Flugverbot der Alliierten hatte eine Lücke: Ausländische Flugzeuge samt Pilot

zu mieten war erlaubt. Den Tipp bekam Bückle von SPD-Urgestein Carlo Schmid, der ein Freund war von Ruls Vater Ludwig Bückle. „Beeilen Sie sich mal, junger Mann“, soll Schmid hinzugefügt haben, bald werde Deutschland die Lufthoheit zurückerhalten. Konkurrenten wie die Lufthansa standen schon in den Startlöchern. Bückle ging forsch zur Sache: Über Kontakte in die Schweiz kaufte er so schnell wie möglich Flugzeuge. Für jeden Handel gab es zwei Rechnungen: Eine war auf die



Heimatflughafen Stuttgart: Anfangs flog die Südflug unter Schweizer Flagge, ein pfiffiger rechtlicher Schachzug.

jeden noch so skurrilen Auftrag an. Deswegen war, trotz aller Misere, die Südflug strategisch gut aufgestellt, als 1955 der zivile Luftverkehr wieder aufgenommen wurde. Sie hatte Flugzeuge, Piloten, Kunden und Erfahrung. 1961 kaufte Bückle vier Herons, Propellerflugzeuge mit 17 Flug-

plätzen für Taxiflüge. Erste Versuche, sich mit großen Maschinen als Passagierflieger zu etablieren, scheiterten. Dann brachte der Kontakt zur holländischen Fluggesellschaft KLM den Durchbruch: Die Südflug kaufte zwei DC 7C-Flugzeuge, die 104 Passagiere 7.000 Kilometer weit fliegen konnte – also nonstop nach Teneriffa, das konnte Konkurrent Condor nicht. Südflug stieg 1962 ins Chartergeschäft ein. Erfolg reihte sich an Erfolg. Der Flugtourismus boomte, und die Südflug war flexibler und risikobereiter als ihre Mitbewerber. Charterflüge in die USA bot Bückle als erster an. Er baute Fuerteventura mit zum Ferienparadies auf und flog Ziele in Ostafrika an. Was die Südflug anpackte, wurde zu Gold. 1966, auf dem Höhepunkt des Wachstums, hatte Südflug den Umsatz innerhalb eines Jahres fast

verdoppelt auf 60 Millionen Mark. Knapp 200.000 Touristen flog Südflug in jenem Jahr.

So rasant der Aufstieg, so rasant der Zusammenbruch. Schuld war der Vietnamkrieg: Südflug hatte Maschinen bei der Swissair bestellt. Die musste auf Lieferungen der amerikanischen Firma Douglas warten. Doch wegen des Vietnamkriegs produzierte Douglas wie viele andere US-Firmen nur für die Armee – für den zivilen Luftverkehr lieferte man praktisch nicht. Bückle hatte aber die Sitzplätze in den beiden neuen Fliegern schon verkauft. Trotz teurer Ersatzflieger litt der Ruf der Südflug, ständig taten sich neue Abgründe auf. Vier Millionen Mark Verlust flogen die Stuttgarter 1967 ein, Südflug kam in die Schieflage. Die Lufthansa nutzte die Chance und kaufte den Konkurrenten auf. Südflug wurde Teil der Condor, ihr Logo verschwand von den Flugzeugflossen, die Fluggesellschaft geriet allmählich in Vergessenheit. Rul Bückle verlagerte sich auf kleinere Projekte. An den Steuerknüppel setzte er sich nur noch privat. Er ließ sich mit seiner Lebensgefährtin in Degerloch nieder und schrieb seine Biografie „Turbulenzen“. „Bevor ich mich heilig spreche: Ich bin und bleibe ein sturer Bock“, so schließt Bückle seine Lebenserinnerungen. Er starb Mitte 2005 im Alter von 80 Jahren. ■

Chronologie der Südflug:

- 1952** Rul Bückle gründet mit Ernst Vater (bis 1956) und Wolfgang Pils (bis 1955) die erste bundesdeutsche Fluggesellschaft „Südflug“
- 1953** Südflug nimmt den Betrieb am Flughafen Stuttgart auf
- 1963** Südflug steigt in das Chartergeschäft ein
- 1964** Vietnamkrieg: Produktion an Zivilflugzeugen verzögert sich
- 1965** Südflug fliegt Fuerteventura an und wird zum Pionier bei der touristischen Erschließung der Kanarischen Inseln
- 1966** Südflug erhält zwei bestellte DC-8 nicht rechtzeitig, muss Ersatzmaschinen chartern und macht Verluste von 4 Millionen DM
- 1967** Als erster deutscher Charterflieger bietet Südflug Pauschalreisen in die USA an
- 1968** Die Südflug-Mitgesellschafter Scharnow und Touropa sichern der Lufthansa ihre Anteile zu. Rul Bückle sieht die Eigenständigkeit der Südflug verloren und verkauft ebenfalls an die Lufthansa. Das Südflug-Logo wird anfangs beibehalten
- 1969** Südflug verschmilzt mit der Lufthansatochter Condor. Es gibt keinen eigenen Flugverkehr mehr



Auch im Marketing und mit einem charmanten Kundenmagazin war die Südflug ihrer Zeit voraus.



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@ascot-hotels.de
www.ascot-hotels.de

Ist doch naheliegend !

Kunstgenuss im Überflug – LandArt am Flughafen Stuttgart



„Was ist das denn?“ staunten vergangenen September viele Passagiere beim Anflug auf Stuttgart. Auf einem Acker neben der Landebahn prangte ein riesiges Dreieck aus hunderten quietschgelben Kästen. Des Rätsels Lösung: Im Rahmen der Reihe „Kunst-Blick“ der Stadt Filderstadt hatte die Künstlerin Iso Wagner Plastikeimer auf dem Acker arrangiert. Die farbfrohen Eimer waren ausgediente Eiskübel aus Boeing-Bordküchen. Auf dem Steppach-Stausee, der ans Flughafengelände angrenzt, eine weitere Installation: Schwimmende Styroporinseln spiegelten sich nächtens im See und brachten die herbstliche Umgebung zum Leuchten. Wie manches Schöne war aber auch dieser Anblick vergänglich – das wahrscheinlich größte LandArt-Kunstwerk Süddeutschlands wurde schon nach wenigen Tagen wieder abgebaut.

10

Wenn Landschaft und Luftfahrt mitwirken, wird Kunst zum Erlebnis.

Theaterstück „Top Dogs“ begeistert auch ohne Happy End

Wer seinen Job verliert, kommt oft ziemlich schnell auf den Hund. Diese Erfahrung zeigt das Stück „TopDogs“, das die Schauspielerguppe „LOKSTOFF! Theater im öffentlichen Raum“ seit vergangenen Oktober am Flughafen aufführt.

Das preisgekrönte Stück des Schweizers Urs Widmer, geschrieben 1997, ist hochaktuell: Gezeigt werden die Schicksale von Managern, die unvermittelt entlassen werden und sich in einer Outplacement-Agentur wiederfinden. Die Schauspieler, fünf Männer und drei Frauen unter Anleitung von Regisseur Andor Lukáts, exerzieren den Absturz dieser Überflieger, die aus sicher geglaubten Positionen in die völlige Orientierungslosigkeit fallen. Nach dem Sturz von der Karriereleiter werden die Gefeuerten mit teils fragwürdi-

gen, teils grotesken Methoden dazu gezwungen, ihr Inneres vor den anderen zu entblößen.

Gespielt wird in zwei Gates, also im Sicherheitsbereich des Flughafens. Drumherum läuft der Flughafen-Alltag weiter. Während die gespielten Manager heftig kriseln, steigen im Gate nebenan echte Manager ein und aus. Manch einer riskiert sogar einen Blick. Auch ankommende Touristen staunen über das ungewohnte Treiben.

Theater im Sicherheitsbereich ist eine auf deutschen Airports bislang einmalige Sache. Die Zuschauer holen sich am Check-in-Schalter ihre Bordkarte, mit der sie wie Fluggäste in den Sicherheitsbereich gelangen. Nach der Vorstellung bringt sie ein Passagierbus nach einer kurzen Rundfahrt über das Vorfeld zurück in die Terminals – genau so, als ob sie mit einem

Flugzeug angekommen wären.

Die Gruppe „Lokstoff! Theater im öffentlichen Raum“ wurde 2002 von Stuttgarter Schauspielern gegründet. Nach erfolgreichen Produktionen in fahrenden Straßenbahnen und einer U-Bahn-Station ist nun der Flughafen Spielort. „Der Flughafen ist ein Symbol für Erfolg und Globalisierung gleichermaßen“, so Regisseur Andor Lukáts.

Mit TopDogs sind nationale und internationale Gastspiele geplant. Wer das Stück in Stuttgart sehen möchte, sollte nicht allzu lange zögern. Etliche Vorstellungen sind bereits ausverkauft. Noch bis Oktober 2006 spielt das Ensemble drei Mal pro Monat.

Karten unter 07 11/2 24 77-19 (-20,-21), weitere Informationen unter www.lokstoff.com



Top Dogs – Theater am Gate und mitten im Publikum.

Welcome to Stuttgart

Host City of the 2006 FIFA World Cup™



VON/ÜBER
FROM/VIA

FLUG
FLIGHT

W M 2006 STUTTGART

Fit für die Fußball-WM: Der Flughafen präpariert sich

„Die Welt zu Gast bei Freunden“, so lautet das Motto der deutschen Fußball-WM-Gastgeber kommenden Jahr. Auch der Flughafen Stuttgart lässt sich nicht lumpen. Denn für viele Besucher der sechs Spiele im Gottlieb-Daimler-Stadion beginnt das Fußballerevent bereits beim Aussteigen aus dem Flieger. Bis zu 3.000 Journalisten reisen in die Schwabenmetropole. An Spielern, Betreuern, VIPs und Fans wird es noch ein Vielfaches mehr sein. Am Flughafen Stuttgart laufen die Vorbereitungen bereits, koordiniert von einem Experten für solche Herausforderungen: Klaus Himstedt.

Der 60-Jährige ist nun bald 40 Jahre im Dienst am Stuttgarter Flughafen – ein Urgestein.



Klaus Himstedt

bereits viele internationale Fußballteams samt Anhang und Fans betreut, wenn sie zu den Spielen gegen den VfB Stuttgart angereist sind. Auch bei Besuchen von Polit-Granden und Stars aller Couleur ist der WM-Koordinator firm. Ein wei-

teres Plus: Als langjähriger Chef der Verkehrsaufsicht ist er mit der Logistik und den komplexen Abläufen im Hintergrund bestens vertraut.

Was können die Veranstalter – allen voran die FIFA – also vom Flughafen erwarten? Himstedts WM-Team hat bereits konkrete Vorschläge erarbeitet, wie Schalter, Büros und Werbeflächen genutzt werden könnten. VIP-Empfang, Infoterminals, Hinweisschilder, für den Koordinator kein Problem. Zusätzliche Stellplätze für Flieger werden auf dem gegenüberliegenden Frachtvorfeld geschaffen.

Für eine separate Abfertigung problematischer Fans bieten sich die Terminals am Stuttgarter Flughafen geradezu an. Dennoch betont Himstedt: „Wir sind nicht der WM-Veranstalter. Vielmehr stellen wir der FIFA den Flughafen zur Verfügung – wie allen anderen Leuten auch.“

Natürlich will er die Wünsche der Veranstalter bestmöglich befriedigen. Hand in Hand mit den Partnern in der Region, zum Beispiel Stuttgart Marketing, der Bahn und dem Nahverkehr der VVS. Ganz Stuttgart soll seine

Schokoladenseite zeigen und muss deshalb an einem Strang ziehen. Im Kleinen möchte Himstedt das auch am Airport erreichen. Im gut 60 Mann starken WM-Service-Team arbeiten Flughafen-Mitarbeiter aus allen Bereichen eng zusammen. Für Himstedt wird das kommende Jahr eines der absoluten Highlights seines Arbeitslebens: „Die WM ist die größte Veranstaltung, die ich in meiner Zeit am Flughafen gemacht habe.“ Gleich nach dem Fußball-Event steht zudem das internationale Leichtathletik-Meeting „World

Athletics Finals“ an – bis zu 40.000 Besucher werden dort erwartet.

Bammel hat Himstedt keinen: „Wenn man gut vorbereitet ist, seinen Job kann und ein gutes Team hinter sich hat, klappt das.“ Da würde der Dauer-Optimist gern an die schönen Erlebnisse anknüpfen, die er während der vergangenen Jahre mit den Kickern vom VfB gesammelt hat. Sein großes Ziel für die WM: „Wir wollen, dass die Gäste danach sagen: ‚Mensch, in Stuttgart, das war schön – da wollen wir wieder hin!‘“

Ob Fahnen oder Infostände, für das WM-Team am Flughafen ist – zumindest als Computeranimation – fast nichts unmöglich.



Sahnehäubchen der Porträtfotografie



Bilder aus „National Geographic“ zeigt eine Ausstellung am Airport.

Eine Reise um die Welt ganz ohne Wegfliegen – das gibt es demnächst für Flughafenbesucher. In einer Ausstellung des Magazins National Geographic hier am Flughafen sind von Februar bis März 2006 auf Galerie West im Terminal 1 rund hundert meisterliche Porträtfotografien aus aller Herren Länder zu sehen. Neben lustigen und exotischen Motiven findet der Betrachter auch anrührende und befremdliche Bilder. Und falls der unterhaltsame Streifzug durch die Kulturen und Kontinente die Lust weckt, gleich selbst auf Entdeckungsreise zu gehen: In den Reisebüros am Flughafen gibt es Heilmittel für Fernweh-Erkrankte.

Willkommen in Stuttgart:



Dickhäuter gegen Raureif

„Elefant“, so heißt das Spezialfahrzeug, das in der frostigen Zeit die Flugzeuge von Raureif, Schnee und Eis befreit. Am Flughafen Stuttgart gibt es seit diesem Winter einen dritten Standort auf dem Vorfeld für diese Dickhäuter. Er liegt neben den beiden schon bestehenden Enteisungsflächen direkt an der Rollbahn zur Piste. So können die Enteisler der Lufthansa-

Technik mehr Flieger gleichzeitig flugfähig machen.

Die Flugzeuge werden von den „Elefanten“ mit einem Spezialgemisch aus Wasser und Glykol bespritzt – direkt vor Abflug, damit nichts wieder anfriert. Für Urlauber bedeutet die dritte Enteisungsfläche vor allem eines: Sie können schneller abheben und endlich dem Frost enttrinnen.



Autofahrer müssen selber kratzen, Piloten rollen zum Enteisen.

Der Hotelbau hat begonnen



So soll das neue Airport-Hotel zu seiner Eröffnung im Herbst 2007 aussehen.

Das neue Flughafenhotel kommt. Schon im Oktober haben die Bauarbeiten angefangen. Dort, wo ab 2007 die Hotelkette Mövenpick ihre Gäste verwöhnen will, war bis dahin noch Parkbereich. Neuerdings gelten geänderte Zufahrten für den Parkplatz P5, der direkt vor den Terminals liegt.

Mit dem Jahreswechsel 2005/2006 beginnen die eigentlichen Tiefbauarbeiten. Eröffnet werden

soll das Airport-Hotel im Herbst 2007: ein Vier-Sterne-Haus, das auf acht Ebenen 326 Zimmer bieten wird. Dazu Konferenzzentrum und Business Center, auch einen 500 Quadratmeter großen Wellnessbereich. Größter Vorteil für das Hotel sind ganz kurze Wege dank seiner exponierten Lage an der zukünftigen Fußgängerachse zwischen Flughafen und Neuer Landesmesse.

Germanwings stationiert sechsten Airbus



Einen feucht-herzlichen Empfang bereitete die Flughafenfeuerwehr diesem Neuankömmling. Der Airbus A319 ist bereits das sechste Flugzeug, das Germanwings in Stuttgart stationiert hat. Pünktlich zum Winterflugplan traf der Airbus ein – und bekam gleich eine kalte Dusche.

Airport-Küchenchef ist Koch des Monats bei Feinschmecker

13

Topfgucker der besonderen Art waren Ende Oktober zu Gast bei Chefkoch Claudio Urru (34) im Restaurant Top Air: Das Hamburger Magazin „Der Feinschmecker“ kürte den Stuttgarter Sternekokh zum Koch des Monats für die



Herzlichen Glückwunsch zum „Koch des Monats“! Der Flughafen Stuttgart gratuliert Claudio Urru zu seiner Auszeichnung im Feinschmecker-Magazin.

Ausgabe Januar 2006. Urru, seit 2002 Küchenchef in Wöllhafs Sternerestaurant, war von der Ehrung überrascht. „Selbst für Köche, die im Guide Michelin schon seit Jahren einen Stern haben, ist das eine Auszeichnung!“. Seine ambitionierte und kreative Küche hat die Feinschmecker-Preisrichter restlos überzeugt. Der gebürtige Esslinger setzt am Flughafen auf höchste Qualität. So verarbeitet er ausschließlich Fleisch und Fisch aus Freilandzuchten sowie Gemüse aus Demeter- und Bioanbaubetrieben. Frische Ware aus aller Welt – passend zum internationalen Stil von Urrus Küche.

Wie er seine Menüs zaubert, wollten die Hamburger Journalisten ganz genau wissen. Umlagert von einem ganzen Team Fotografen, kochten und erklärten Claudio Urru und seine fünfköpfige Küchencrew mehrere Tage, was das Zeug hält. „Es muss alles perfekt angerichtet



Zum Foto-Shooting wurde Urrus Team aufs Vorfeld bestellt.

sein, das Auge isst schließlich mit“, ist Urrus Devise. Jetzt können Liebhaber anspruchsvoller Küche auf zehn Magazin-Seiten nachlesen, welche kulinarischen Genüsse dank Urru am Flughafen Stuttgart kredenzt werden. Claudio Urru, der schon bei Martin Öxle in der „Speisemeisterei“ in Hohenheim und bei Vincent Klink in der Stuttgarter „Wielandshöhe“ gekocht hat, ist daran beteiligt, dass Stuttgart auf

der kulinarischen Weltkarte mittlerweile dick angestrichen ist: Laut Gourmetführer Guide Michelin liegt Stuttgart unter den 50 größten deutschen Städte jetzt auf Platz sieben, vor München und Hamburg. Dazu ist Top Air das einzige Restaurant auf einem deutschen Flughafen mit Stern. Europaweit trägt nur noch das „Maxim's“ auf dem Flughafen Orly Ouest diese Auszeichnung. Reservierungen unter 0711/9 48-21 37.

Hapagfly beim Filmdreh



Immer lächeln: Ein Drehtag geht auf die Gesichtsmuskulatur.

Das Flughafen-Marketing hat einen Info-Film für Hapagfly gedreht. Er wird an Bord gezeigt. Hapagfly-Passagieren beim großen Winterdrehkreuz (siehe auch Flugblatt-Seiten 4 und 5) hilft der Film schon vor der Landung, ihre Wege in Stuttgart zu finden. Die bewegten Bilder haben zwei Schwerpunkte,

einen für Hin- und einen für Rückflieger, von denen manche noch eine Einreisekontrolle passieren müssen. Darauf werden sie durch den Film schon hingewiesen. Außerdem gibt's Tipps, wie man die kurze Zeit am Flughafen Stuttgart gut verbringen kann: beim Shopping oder bei einem Imbiss.

Revolution auf Raupen



Der Porti bringt mit Raupenantrieb Rollstühle ins Flugzeug.

Porti heißt der praktische Kleine: Das Elektro-Gefährt meistert mühelos Passagiertreppen am Flughafen. Dabei kann er huckepack einen Gehbehinderten transportieren – bequem und schnell, hinein in den Flieger und wieder hinaus. Eine piffige Lösung. Denn bisher waren Rollstuhlfahrer auf zwei kräftige Träger oder gar ein extra Hubfahrzeug angewiesen. Der Porti verlässt sich dagegen auf Raupenantrieb. Dessen Rillen nutzen die Kanten der Treppen, um sich nach oben und unten zu bewegen. Die Idee für den smarten

Treppenbezwinger hatte Werner Losch, Seniorchef der Firma Losch am Flughafen Stuttgart, die bei Passagierfliegern unter anderem zuständig ist für Treppen und Gepäck.

Die Tochterfirma Losch Airport Equipment entwickelte den Porti. Er ist fix auf den Treppen, und gängige Flugzeug-Rollstühle sind schnell ein- und ausgeklinkt. Flughafen-Vertreter auf einer Fachmesse in München waren von dem Konzept begeistert. Von 2006 an werden die Portis von Schwaben aus in die Welt geschickt.

Germanwings feiert: zwei Millionen Gäste



Mehr als zwei Millionen Passagiere sind in Stuttgart schon in ein Germanwings-Flugzeug gestiegen, seitdem die Airline hier ihren zweiten deutschen Standort eröffnete. Das war im September

2003. „Seither ist Germanwings nirgendwo sonst so kräftig gewachsen wie hier“, sagt Manja Rogler, die Germanwings-Standortmanagerin. Mitte Oktober 2005 begrüßte sie den zweimillionsten Fluggast am Stuttgarter Airport: Josef Pfaff heißt der Jubiläumspassagier, der von Manja Rogler auf seinem Weg nach Barcelona mit einem Blumenstrauß überrascht wurde. Außerdem bekam er einen Gutschein für einen Freiflug für eines der über 20 Ziele, die Germanwings derzeit von Stuttgart aus anfliegt.

Airport-Friseur als Service-Überflieger



Nur Waschen, Schneiden, Legen? Ein guter Friseur kann mehr. Deswegen hat der Salon „my inspiration“ im Terminal 1 des

Flughafens Stuttgart in einem Leitfaden zusammengestellt, was Meister an der Schere können müssen. Diese Idee eines Qualitätsstandards wurde nun prämiert: Als eines von drei Unternehmen in der Region Stuttgart bekam der Airport-Friseur den „Innovationspreis Weiterbildung 2005“. Geschäftsführer Stephan Bacher sieht in der Service-Kompetenz seines Personals eine optimale Ergänzung zur Ausbildung.

Bikinis Last Minute

Allen T-Shirt-Vergessern und Badehosen-Muffeln kann jetzt noch kurz vor Urlaubsbeginn geholfen werden. Jetzt gibt es am Airport einen Sports- und Beachwear Shop: wake4life. Im Terminal 3 auf der Abflugebene kann ab sofort die ganze Familie auf über 130 Quadratmetern Schwimm- und Sportklamotten von Roxy, Quiksilver oder Billabong kaufen – auch außerhalb der deutschen Badesaison. Außerdem bietet wake4life Freizeitmode an. Es ist der erste Shop an einem deutschen Flughafen in dieser Form. Jeder, der im Besitz einer Bordkarte ist, kann dort bummeln.



Willkommen am Flughafen



Musikalischer Beistand bei der Mittagsandacht von Flughafenidiakon Otto Rapp: Der Männerchor Pro Anima aus der fernen Ukraine unterhielt Passagiere und Angestellte am Flughafen. Nach einigen byzantinischen Gesängen im Andachtsraum zog der Chor durch die Terminals, gab Folklore und Orthodoxes zum Besten und heimste viel Applaus ein.



Ebenfalls zu einer Stippvisite an den Flughafen kam Ministerpräsident Günther Oettinger (Mitte). Nach einem Besuch in Leinfelden-Echterdingen und auf der benachbarten Messe-Baustelle nahm er sich Zeit, um sich bei den Flughafengeschäftsführern Walter Schoefer (links) und Georg Fundel (rechts) ein Bild von der neuesten Entwicklung des Landesflughafens zu machen.



Fußballreporter Günter Koch war zu Gast bei SWR1-„Leute“. Der Journalist ließ sich zwei Stunden lang von Moderator Stefan Siller Löcher in den Bauch fragen – für wissbegierige Fußballfans eine prima Einstimmung auf die Fußball-WM 2006.



Dr. Shirin Ebadi (links), Friedensnobelpreisträgerin des Jahres 2003, landete in Stuttgart. Begrüßt wurde sie von Prof. Hans Küng (Mitte). Er hatte sie eingeladen, bei der Weltethos-Konferenz in Tübingen über den „Beitrag des Islam zu einem Weltethos“ zu sprechen.



Seit April 2004 ist Innenminister Heribert Rech (Mitte) auch für das Ressort Verkehr zuständig und damit oberster Dienstherr des Flughafens Stuttgart. Bei einem Besuch ließ er sich von den Geschäftsführern Georg Fundel (rechts) und Walter Schoefer (links) ausführlich über die aktuellen Bedingungen für den Luftverkehr unterrichten.

Der lettische Ministerpräsident Algars Kalvitis besuchte die Landeshauptstadt. Der Delegation ging es um Ausbau der Wirtschaftsbeziehungen.



„Power-Urlaubing“ mit SWR3

Schmausen auf den Champs Elysées? Durchschnaufen im Budapester Széchenyi Bad? Für 80 SWR3-Hörer wurde dieser Traum wahr. Für 24 Stunden zwitscherten sie mit Germanwings und „SWR3 Elch und weg“ ab nach Paris und Budapest – ersteres war Ziel für verliebte Pärchen, letzteres für gestresste Büro-Gemeinschaften. Klar war da die Laune an den Check-in-Schaltern am Stuttgarter

Flughafen bestens. Die Budapester Reisegruppe erwartete einen Tag Entspannen pur. Die Paris-Flieger kamen schon in Abendkleidung und durften sich auf viel Champagner, ein wenig Lido und einen kurzen Stopp am Eiffelturm freuen. Das bedeutet wenig, sehr wenig Schlaf – aber: c'est la vie!

„Elch und weg“ – die Paris-Gewinner kamen gleich in Abendgarderobe.





Schippen ganz ohne Schnee: Beim Winterdienststraining im Herbst werden Trockenübungen gefahren. In Gruppen üben die Fahrer ihre Choreografie.

Tanzen bis zum ersten Flieger

Tonnenschwere Räumfahrzeuge rücken dann aus, wenn Eis und Schnee die Piste fest im Griff haben. Normalerweise.

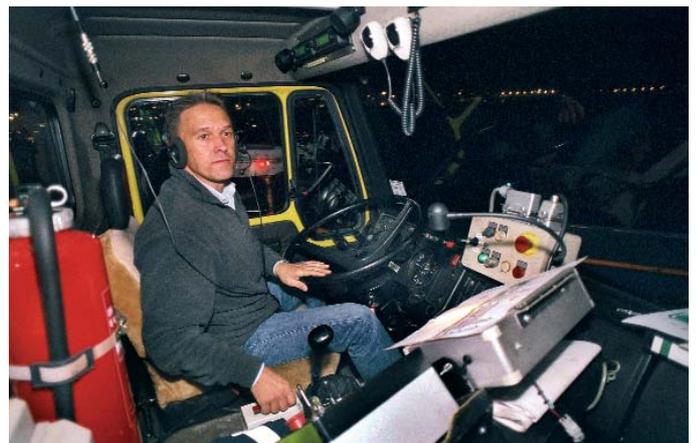
Zum Trockentraining geht es aber schon im November auf das Vorfeld, ganz ohne Schnee und mitten in der Nacht

Gelbe Blinklichter zucken über den Flughafen-Betriebshof, Dieselmotoren heulen auf, Reflektor-Jacken huschen vorbei. Es ist Freitagmorgen, 3 Uhr, die Novemberluft ist eisig – Showtime!

Ein Winterdienst-Training steht an. Heute wird der Ernstfall geprobt, bereits zum sechsten Mal in diesem Herbst. Die Schneeräumer wollen gerüstet sein, wenn die eisigen Tiefs anrücken. Dicht aufgereiht startet der Tross von sieben

Räumfahrzeugen. Die riesigen Schaufeln im Anschlag, das Heck des Vordermanns voraus, so geht es hinaus aufs Vorfeld in die Dunkelheit.

Heute können sich die Neulinge im Team beweisen. Zum Beispiel Friedemann John, Ende Dreißig, ein großer, sportlicher Norddeutscher. Auf dem Vorfeld ist er eigentlich Gast, im Alltag ist er Chef der Personalentwicklung und Ausbildung beim Flughafen Stuttgart



Traum-Sitzplatz für viele kleine und große Jungs: im Cockpit eines Fahrzeugs mit 700 PS sitzen, wie hier Lothar Döring, der Einkaufschef des Flughafens.

und hat sein Büro im Verwaltungsgebäude.

„Als ich beim ersten Training aufs Vorfeld kam und nichts außer Lichtern sah, hatte ich schon so

meine Probleme, mich zu orientieren“, sagt John. Mittlerweile ist es seine sechste Übung. Routiniert ordnet er sich hinter dem Vordermann ein, hat den 20-Tonner mit der Kennung 210 im Griff. Die Kolonne bewegt sich über den Rollweg K, beim Funken Kilo genannt, auf die Piste zu. Über Funk kommen Anweisungen des Gruppenleiters, betont ruhig. Er führt den Tross von der Spitze aus an: „Räumrichtung rechts, Räumgerät absenken und Räumen der Start- und Landebahn bis ‚Alpha‘.“ Das Abräumen folgt einer penibel durchdachten Choreografie. Als würden die tonnenschweren Schneeräum-Kolosse tanzen: in



Über 24 Meter Breite kann der Sprühwagen auf der Piste Antifrostmittel verteilen.



Kraftprotz: Die Schneefräse schleudert stündlich bis zu 5.000 Tonnen Schnee. Die weiße Pracht landet weit weg von der Piste.

der Bahnmitte der Gruppenleiter, dahinter gestaffelt die Kollegen. Sie drücken den Schnee nach außen weiter, sodass der Letzte alles an den rechten Rand drückt. Jedes Fahrzeug leistet drei Arbeitsschritte gleichzeitig: Der Pflug schiebt das Größte weg, ein breiter Besen kümmert sich um das Feine. Übrig gebliebener Schnee wird zur Seite geblasen.

Den entstandenen Schneewall am Pistenrand schleudert eine Schneefräse bis zu 50 Meter weit in das angrenzende Gras. Der Letzte im Reigen ist der Sprühwagen, der mit zwei Flügeln einen 24 Meter breiten Streifen mit Antifrostmittel besprüht.

Gruppenleiter an der Spitze des Räumteams B ist Wolfgang Hauber. Seit fünf Jahren ist er beim Winterdienst. Heute arbeitet er als freigestellter Betriebsrat. Früher war er bei der Vorfeldkontrolle, die alle Flugzeuge am Boden und die Vorfeld-Fahrzeuge lenkt. Auf einem Klemmbrett neben ihm steckt der Räumplan, heute Prozedur „25/1-Gruppe“, ein Wust aus blauen und roten Linien. „Den musst du auswendig lernen wie ein Strickmuster“, sagt Hauber.

Denn als Gruppenleiter kann er nicht permanent den Plan studie-

ren. Gleichzeitig gilt es nämlich, mit Tower, Einsatzleiter und Kollegen Kontakt zu halten und immer auf der Hut vor kreuzenden Fliegern zu sein. „Eigentlich braucht man da vier Augen und vier Ohren“, sagt Hauber. Trotzdem entgeht ihm nicht, wenn ein Kollege sich einen Schnitzer erlaubt, zum Beispiel falsch funkt oder aus der Reihe ausbricht.

Auch für John ein paar Wagen weiter hinten gibt es da mal einen flap-sigen Rüffel via Funk. Normalerweise hat der Ausbildungschef ja selber das Heft in der Hand, aber

hier draußen geht das für ihn absolut in Ordnung.

Die Hauptmotivation ist für ihn das Fahren selbst: „Es ist der Traum eines jeden kleinen Jungen, mal so einen Laster zu fahren“, sagt John und überwacht das Sammelsurium von blinkenden Lichtern, Hebeln und Knöpfen in seinem Cockpit. Er soll ebenfalls Gruppenleiter werden, deshalb ist er in dieser Trainingssaison fast jedes Mal dabei. Den Führerschein für den Schneeräum-Brummi hat er seit dem Sommer.

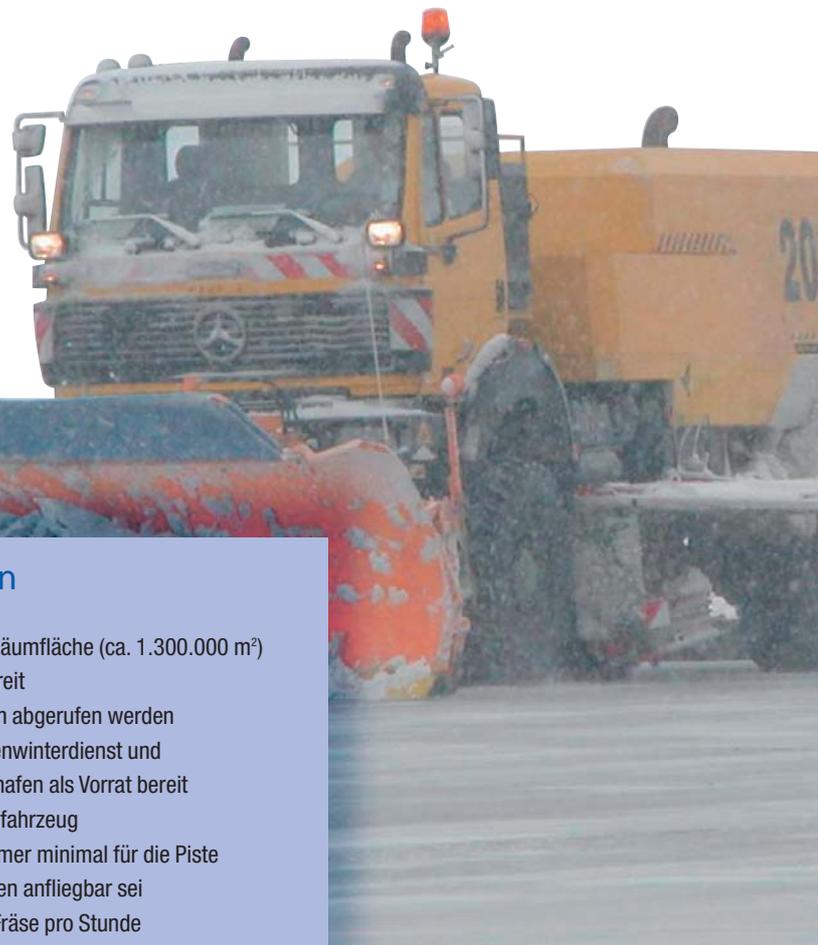
Die Kolonne zieht ihre Bahnen über die Piste, immer wieder meldet der Tower frei erfundenen Flugverkehr oder Nebelbarrieren. Das Training soll kein denkbare Problem auslassen. Jeder neue Fahrer muss durch diese Mühle durch. Derzeit sind im Pool des Winterdienstteams rund hundertachtzig Fahrer, darunter drei Frauen. Im Ernstfall wird ein Bereitschaftsteam ange-

funkt. Inklusive Straßenwinterdienst haben immer rund 60 Leute eine Woche lang Bereitschaft. Bis das alarmierte Team bei Nacht und Nebel eintrifft, fährt notfalls die Feuerwehr-Bereitschaft schon das erste Mal raus.

Mittlerweile ist es kurz vor sechs Uhr. Die Räumkolonne muss von der Piste, die ersten Flieger wollen starten. „Sie können sich abmelden und die Fahrzeuge abstellen“, kommt durch den Funk – es ist fast geschafft! Nur noch eine kurze Nachbesprechung im „Iglu“, dem Container am Rand des Betriebs-hofs. Was ist defekt, wie ist es gelaufen? In den müden Gesichtern spiegelt sich das Neonlicht. Jeder von ihnen muss nach einer kurzen Kaffeepause noch zum normalen Dienst antreten. Immerhin, heute ist für das Räumkommando ein wenig früher Feierabend. Damit sie vor dem ersten Schnee noch eine Müte Schlaf bekommen. ■

Winterdienst in Zahlen

- über 180 Fußballfelder groß ist die Räumfläche (ca. 1.300.000 m²)
- 28 Räumfahrzeuge stehen bereit
- 180 Winterdienst-Helfer können abgerufen werden
- 75 Tonnen Salz für den Straßenwinterdienst und
- 230 Tonnen Sand hält der Flughafen als Vorrat bereit
- rund 720 PS stecken in einem Räumfahrzeug
- 20 Minuten brauchen die Räumfahrzeuge minimal für die Piste
- 24 Stunden muss der Flughafen anfliegbar sein
- 5.000 Tonnen Schnee packt die Fräse pro Stunde



Fliegen ist für alle da



Inzwischen hat die LTU ihre gesamte Flotte auf Airbus umgestellt. Sie besitzt zur Zeit 24 dieser Maschinen und fliegt mit ihnen über 70 Ziele weltweit an.

18

Die Ferienfluggesellschaft

LTU hat bewegte Zeiten

hinter sich und setzt im

Jubiläumsjahr wieder auf

Wachstum

Die LTU ist eine Fluggesellschaft der ersten Stunde. Kaum hatte die noch junge Bundesrepublik 1955 nach den Pariser Verträgen das Recht erhalten, eigenen zivilen Luftverkehr zu betreiben, wurde am 20. Oktober desselben Jahres in Frankfurt die Lufttransport-Union GmbH (L.T.U.) ins Handelsregister eingetragen. 36 Passagiere sind am 2. März 1956 beim Jungfernflug der LTU an Bord. Sie reisen in einer von zwei Sternmotoren angetriebenen Vickers Viking von Frankfurt nach Catania

auf Sizilien – mit gerade mal 360 km/h.

Heute verfügt die LTU über eine reine Airbusflotte mit 24 Maschinen, befördert jährlich rund sechs Millionen Passagiere und fliegt mehr als 70 Ziele in aller Welt an. Von Stuttgart geht es beispielsweise direkt nach Fuerteventura, Hurghada, Palma de Mallorca oder

auch Teneriffa. „Der Flughafen Stuttgart ist insbesondere durch sein hohes Aufkommen an Pauschalreisegästen ein wichtiger Airport für die LTU“, sagt Geschäftsführer Jürgen Marbach.

Hauptsitz der LTU ist seit Jahrzehnten nicht mehr Frankfurt, sondern Düsseldorf. Ende der Fünfzigerjahre wird in der hessischen

Metropole die Konkurrenz durch die Linienfluggesellschaften immer härter. Auch die teuren Mieten veranlassen die LTU zu einem Standortwechsel. Im Januar 1961 zieht die Fluggesellschaft daher nach Düsseldorf um, wo Firmengründer Kurt Conle anregt, von nun an auch Tickets zu deutlich günstigeren Preisen zu verkaufen. Das Motto der kommenden Jahre lautet: „Fliegen ist für alle da“, und das beliebteste Urlaubsziel der immer reiselustigeren Bundesbürger wird innerhalb weniger Monate Mallorca. Die LTU fliegt die Baleareninsel regelmäßig an.

Die Erfolgsgeschichte der Airline aus Düsseldorf erlebt 1973 mit dem Kauf der etwa 75 Millionen teuren Lockheed Tristar einen weiteren Höhepunkt. Als erste Ferienfluggesellschaft hat sich die LTU damit ein Großraumflugzeug mit zwei Gängen in der Kabine zugelegt. Bis zum Ende der Siebzigerjahre kommen vier weitere Jets hinzu, mit denen die LTU ihre Passagiere unter anderem nach New York, auf die Bahamas und nach Sri Lanka fliegt.

Um die Langstrecken-Flugzeuge besser auszulasten, wird 1980 der Fernreiseveranstalter „Meier's Weltreisen“ gegründet. Ein Jahr später erwirbt die LTU die Mehrheit am Reiseveranstalter Tjaereborg, 1982 komplettiert der Münchner Reiseanbieter „Jahn Reise“ die LTU Touristik Gruppe. Ab 1990 bietet die LTU Linienflüge in die USA



Viele Touristen reisen vom Stuttgarter Flughafen mit der LTU in die Ferien – unter anderem nach Fuerteventura, Hurghada, Palma de Mallorca oder Teneriffa.



Fliegen ist für alle da: Schon als die LTU noch in den Kinderschuhen steckte, verkaufte sie als eine der ersten Fluggesellschaften günstige Tickets für jedermann.

an. Außerdem ist sie Mitglied der IATA, dem Dachverband der Luftfahrtgesellschaften, geworden. In den Neunzigerjahren tauchen die ersten Probleme auf. Der Golfkrieg treibt die Kerosinpreise in die Höhe, sodass erstmals Zuschläge von 35 bis 85 Mark pro Flug erho-

ben werden. Die größte Krise ihrer Geschichte muss die LTU allerdings meistern, als der Hauptanteilseigner Swissair im Herbst 2001 Konkurs geht. Hinzu kommen die Anschläge des 11. September. Das Land Nordrhein-Westfalen rettet die LTU mit einer Bürgschaft vor der Firmenpleite. Außerdem gibt die REWE-Gruppe, neben der Swissair der andere Anteilseigner, neues Geld. „Gott sei Dank haben damals alle, insbesondere die Mitarbeiter der LTU, mitgezogen, und wir haben diese Krise sehr gut gemeistert“, erinnert sich Marbach. 2.700 LTU-Beschäftigte op-



Keine Hippiemähnen, dafür umso mehr Bein: In den wilden Sechzigern trugen die LTU-Flugbegleiterinnen figurbetont.

Flugverbindungen

▲ LTU fliegt vom Flughafen Stuttgart aus vier spanische Flughäfen an: Teneriffa Süd, Las Palmas, Palma de Mallorca und Fuerteventura. Wer die ägyptische der iberischen Sonne vorzieht, kann auch nach Marsa Alam, Sharm el Sheikh und Hurghada abheben.

fern während der kritischsten Zeit einen Teil ihres Lohns.

Die LTU erholt sich. 2004 macht die Airline 850 Millionen Euro Umsatz, sechs Prozent mehr als im Vorjahr. Die Maschinen sind mit über 88 Prozent sehr gut ausgelastet. Im Jubiläumsjahr 2005 hatte die LTU also trotz stetig steigender Ölpreise und der andauernden Suche nach neuen Investoren Grund zu feiern. Die Fluggesellschaft setzt wieder auf Wachstum und hat 300 neue Mitarbeiter eingestellt. Außerdem macht die LTU inzwischen ihren gefährlichsten Wettbewerbern, den Günstigairlines, mit kecken Angeboten Konkurrenz: 2005 verkaufte die LTU unter anderem 100.000 Ferienfluggutscheine für 29 Euro und 10.000 Tickets für die Strecke Düsseldorf–New York zum Preis von 189 Euro. Genügend Pläne für die Zukunft gibt es auch schon. Marbach kündigt an: „2006 wird die LTU ihr Langstreckennetz sowie die Städte-Verbindungen ‚LTU City-Quickies‘ kontinuierlich ausbauen.“

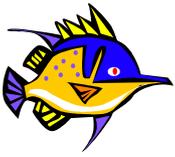
Enge Termine, große Auflagen, Metallic-Sonderfarben,
Lacke, hohe Grammaturen, Crossmedia Publishing,
höchste Ansprüche? **Machen wir gerne!**

BECHTLE
Druck&Service
ESSLINGEN

Zeppelinstraße 116
73730 Esslingen
Telefon 0711/656775-0
Fax 0711/656775-455
www.bechtle-dus.de

Wir drucken und verarbeiten erstklassige Kundenzeitschriften, Mitarbeiterzeitschriften, Geschäftsberichte, Imagebroschüren, Kataloge, Prospekte, Zeitungen, Zeitschriften und begleiten Sie bis zum Versand Ihrer Medien.

Harald Weimer: 0711/656775-261
harald.weimer@bechtle-dus.de



Auf Tauchgang beim Korallenriff

Hurghada ist das größte Wassersportzentrum am Roten Meer und ein guter Ausgangspunkt für eine Zeitreise zu den Pharaonengräbern



Der deutsche Sommer ist schon eine Weile vorbei. Wer trotzdem in die heiß geliebten Badesachen steigen will, auf den wartet nach vier Stunden Flug das Sonnenziel Hurghada, Taucherparadies im Süden Ägyptens. In nur zehn Jahren hat sich das einstige Fischerdorf zu einem der beliebtesten Ferienorte im Land der Pyramiden gewandelt. Vor dem Friedensschluss mit Israel im Camp-David-Abkommen von 1979 befand sich hier noch militärisches Frontgebiet, doch kurz danach setzte ein Bauboom ein.

Heute prägen Hotels und Bars das Erscheinungsbild der Stadt am Roten Meer – Hurghada empfängt jährlich mehrere hunderttausend Touristen, die vor allem von der bunten Unterwasserwelt angelockt werden. In den küstennahen Korallenriffen gibt es zahlreiche Tintenfische,



Wo ist Nemo? In der kunterbunten Unterwasserwelt des Roten Meeres wimmelt es nur so von Fischen.

Kaiser-, Soldaten- und Feuerfische, sogar Barrakudas. Tauchtouristen finden hier optimale Bedingungen vor, denn unter Wasser kann man stellenweise über 30 Meter weit sehen, und die Temperaturen sinken selbst in großer Tiefe selten unter zwanzig Grad. Nahezu alle Hotels und viele andere Unternehmen in Hurghada bieten Tauch- und Schnorchelkurse an, die Angebotspalette reicht von Schnupperstunden über Shore- und Morning-Dives bis hin zu mehrtägigen Tauchsafaris. Mitte der Neunzigerjahre wurde ein Großteil der Tauchgebiete unter Naturschutz gestellt. Nun küm-

mern sich die dortigen Umweltorganisationen in erste Linie darum, dass Korallen nicht mehr durch achtlos ausgeworfene Anker zerstört und Fische nicht überfüttert werden.

Wer etwas wasserscheu ist, sich aber trotzdem für das bunte Gewimmel im Meer interessiert, kann in seinem Hotel eine Fahrt auf einem Glasbodenboot buchen. Diese fahren bis 15 Uhr stündlich zu kleineren Korallenriffen in der Nähe der Küste. An Land kann man das Seegetier im Red Sea Aquarium direkt neben dem Hotel „Three Corners Village“ bestaunen. Natürlich eignet sich Hurghada auch hervor-

ragend für einen gemütlichen Strandtag. Touristen bevorzugen in der Regel die hoteleigenen Strände – die öffentlichen sind oft schmutzig und daher weniger einladend. Braun gebrannt kann man dann abends dem Partyspaß fröhnen. Im Touristic Center Hurghadas reihen sich teilweise sehr fantasievoll gebaute Feriensiedlungen aneinander, die großen Hotels haben öffentliche Diskotheken, zudem gibt es eine Vielzahl an anderen Tanzlokalen. Ab Mitternacht geht es hier erst richtig los.

Eine gute Ergänzung des Sport- und Spaßprogramms in Hurghada sind für viele Urlauber die Ein- oder Zweitagesausflüge zu Ägyptens kulturellen Hochburgen wie Luxor, der Stadt der Pharaonengräber, oder auch zur Halbinsel Sinai. Von Hurghada aus setzt täglich gegen 9:30 Uhr eine Fähre nach Sharm el Sheikh über; die Fahrt dauert knapp sechs Stunden. Sharm el Sheikh ist für Badetouristen ähnlich attraktiv wie Hurghada und liegt an der südlichsten Spitze der Halbinsel. Von dort aus gelangt man über die östliche Küstenstraße zum Katharinenkloster, das am

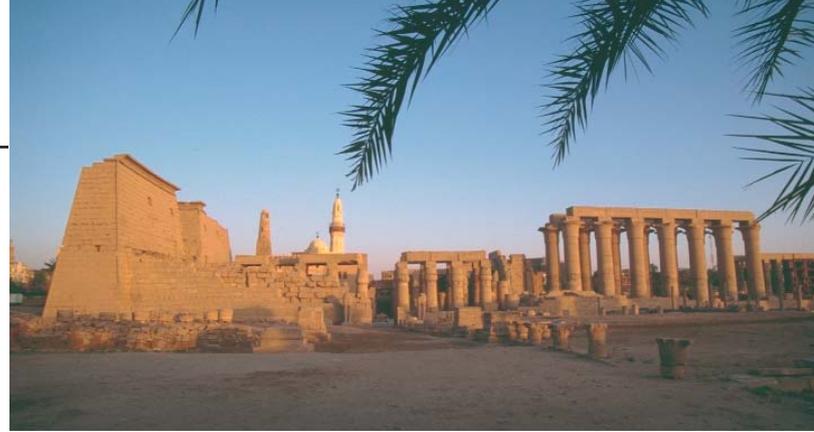
Blaues Meer, Strand und Palmen – von den zahlreichen Hotelzimmern in Hurghada hat man meist eine Bilderbuchansicht.



Fuße des Gebel Mûsa liegt – dem Mosesberg. Dort beim Kloster, wo heute griechisch-orthodoxe Mönche leben, sprach der biblischen Geschichte zufolge Gott aus einem brennenden Dornbusch zu Moses. Die Wurzeln des historischen Busches sollen sich unter dem Altar der Klosterkapelle befinden. Besucher können die Kirche und das gesamte Kloster täglich von neun bis zwölf Uhr besichtigen. Interessant ist auch das neu einge-

richtete Klostermuseum, dort sind wertvolle Ikonen, Handschriften und Kirchenschätze ausgestellt. Ein Besuch des Sinai kann übrigens sehr früh am Morgen beginnen: Viele Touristen beobachten auf dem Gebel Mûsa, wo Moses die Zehn Gebote bekam, den Sonnenaufgang – ein beeindruckendes Naturschauspiel.

Eine der wichtigsten Stationen bei einer Reise in Ägyptens Vergangenheit ist neben der Sinai-Halbinsel die Stadt Luxor. Ausflüge dorthin kann man in allen größeren Hotels in Hurghada buchen. Generationen von Pharaonen haben sich in Luxor als große Bauherren verewigt; hier findet man die schönsten Tempelanlagen des Landes und beeindruckende unterirdische Grabkammern. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts war die Stadt am Nil jedoch ziemlich verschlafen – die ersten Touristen strömten erst,



Jahrtausendlang haben sich in Luxor die ägyptischen Pharaonen als Bauherren verewigt. Viele der riesigen Tempelanlagen und unterirdischen Grabkammern sind auch heute noch äußerst gut erhalten.

nachdem Archäologen 1922 im Tal der Könige das gut erhaltene Grab des einst jung verstorbenen Pharaos Tutanchamun entdeckten.

Außer seiner letzten Ruhestätte können geschichtlich Interessierte auch zahlreiche andere, teilweise wesentlich prächtigere Pharaonengräber besichtigen. Im Museum für altägyptische Kunst sind einige der Grabbeigaben ausgestellt.

Ein Besuch lohnt auch der Karnak-Tempel: Über dreizehn Jahrhunderte hinweg erweiterten Pharaonen das Areal und ließen so den

größten Tempelkomplex der Antike entstehen. Im alten Ägypten regierten aber nicht nur Männer: Die Königin Hatschepsut vertrat zunächst ihren zu jungen Sohn Thutmosis III. und fand dann so sehr Gefallen an der Macht, dass sie 22 Jahre lang den Thron nicht mehr hergab. Ihr berühmter Totentempel liegt am Westufer Luxors – einer der vielen Orte, die man in Luxor unbedingt gesehen haben sollte, wenn man sich nach dem Ausflug wieder guten Gewissens an Hurghadas Strände legen will. ■

Flugverbindungen

▲ Viereinhalb Stunden dauert die Reise Stuttgart - Hurghada; es gibt mehrere Flüge pro Woche. Vom baden-württembergischen Landesflughafen aus starten vier Airlines in das ägyptische Badeparadies: Hapag Fly, Condor und LTU.



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

MEHRMALS TÄGLICH DIREKT MIT EAE:

Stuttgart



Leipzig/Halle

Münster Osnabrück

Buchung in Ihrem IATA Reisebüro oder
unter 0 18 05-878 323 (0,12 €/Min.) bzw.
im Internet unter www.eae.aero



Das Pappnasen-Paradies: Feierspaß made in Germany

Die Kirchheimer Firma Riethmüller sorgt für Luftballons in allen Farben und Formen – und für große Kinderaugen.



pein sich die Konfetti-Packungen, abertausende Luftballons harren der Helium-Transfusion.

Rund 600 Beschäftigte arbeiten weltweit für die Party-Firma, gut ein Drittel davon in Deutschland. In der Firmenzentrale in Kirchheim sitzt sozusagen das Hirn des Unternehmens. Hier tüfteln rund 50 Mitarbeiter an neuen Produktreihen, hier sitzen Vertrieb und Firmenleitung. Hergestellt werden die die Party-Artikel kaum noch am Hauptsitz in Kirchheim – Riethmüller produziert überwiegend in Polen und Malaysia.

Es ist ein Familienunternehmen, wie es im Buche steht: An der Spitze des schwäbischen Mittelständlers steht Edgar Riethmüller. Vater Dr. Heinz Riethmüller schaut weiterhin in der Firma nach dem Rechten, seine Frau Jutta kümmert sich heute noch um Filzhüte, Bruder Oliver ist zuständig für die Immobilien, und Bruder Michael betreut das Büro in Hongkong.

Der Grundstein für das Party-Imperium wurde bereits fünf Generationen früher gelegt: 1855 gründete der Buchbinder und Tüftler Carl Riethmüller das Unternehmen. Ein Ästhet soll er gewesen sein. Und da in jener Zeit chinesische Kultur in ganz Europa schwer en vogue war, fertigte die

22

Mit Lampions für den König startete Riethmüller vor 150 Jahren. Heute rüstet der Global Player komplette Partys aus

„Kölle Alaaf!“ – wenn es so durch die Straßen der Rheinmetropole schallt, ist die Luft voll bunter Konfetti, wirbelnder Luftschlangen und tanzender Luftballons. Ohne Frage: Kölner Jecken, ja die ganze deutsche Karnevalszunft sind Experten in Sachen Feiern. Doch wissen wohl die wenigsten Pappnasen, woher all die Feier-Uten-

silien stammen. Würde man sich auf die Suche nach der Quelle von Konfetti, Luftschlange und Co. machen, man würde irgendwann in Kirchheim unter Teck landen. Hier, vom Albrauf aus, verschickt die Firma Riethmüller das Feier-Equipment in die weite Welt. Palettenweise türmen sich die Luftschlangen, bis zur Decke sta-

Meilensteine der Firmengeschichte

- 1855** Carl Riethmüller, Buchbinder und Erfinder, gründet in Kirchheim die Lampionfirma, die auch Kuverts und Briefpapier herstellt
- 1881** Allmählicher Wechsel von handwerklicher zur maschineller Fertigung
- 1895** Riethmüllers Sohn Carl jun. treibt die Expansion und die Entwicklung von Spezialmaschinen voran
- 1945** Bis zu Währungsreform 1948 produziert Riethmüller Lampenschirme
- 1951** Die Firma konzentriert sich verstärkt der Herstellung von Karnevalsartikeln
- 1955** Riethmüller erwirbt die Rechte an Walt-Disney-Motiven – das Themensortiment wird aufgebaut
- 1960** Orientierung nach Asien, Aufbau erster Kontakte
- 1997** Übernahme des Ballon-Herstellers Everts; Gründung der Tochterfirma Polparty bei Krakau
- 1998** Eröffnung des Einkaufsbüros in Hongkong durch Michael Riethmüller
- 2005** Firmenjubiläum: Das Unternehmen in fünfter Generation wird 150 Jahre alt



Der Firmengründer und Visionär Carl Riethmüller.



Expansion zum Ende der Gründerzeit: 1912 brauchte Riethmüller ein größeres Lagerhaus in Kirchheim.

Firma Riethmüller eben Papier-Lampions. Schon bald durfte Stammvater Riethmüller sich „Hoflieferant des Königs von Württemberg“ nennen – für das damalige Marketing eine feine Sache.

Doch der Ehrentitel hatte auch Tücken: Denn vom Hof bekam Riethmüller nach jedem Fest seine Lampions wieder zurück, sofern sie noch in Ordnung waren. Kein Wunder, dass der Kirchheimer Geschäftsmann wohl der Einzige war, der sich über verregnete Sommerfeste im Kirchheimer Schloss freute. Denn vom Regen verschrumpelte Lampions musste er nicht zurücknehmen, bei Schlechtwetter klingelte die Firmenkasse.

150 Jahre später haben Riethmüller und seine Tochterfirma, der Ballonhersteller Everts, mehrere Ableger in England, Polen, Malaysia und Hongkong. Wobei längst nicht alles günstig in Asien produziert

werden kann. Beispiel Luftschlangen: Die sind mit einem feuerfesten Mittel behandelt. Und dieses Mittel kann auf der Schiffsreise nach Europa mit der salzigen Luft reagieren – in Deutschland kämen dann nur unansehnliche Papierklumpen an. Deshalb laufen in Kirchheim weiterhin die Druckerwalzen, die kilometerweise kunterbuntes Papier ausspucken. Gerollt und eingetütet werden die Luftschlangen in Polen.

Party-Industrie ist ein Saisongeschäft. Einleuchtend, denn die Rosenmontags-Ausstattung taugt nur in der fünften Jahreszeit, und Halloween-Lampions machen sich schlecht am Weihnachtsbaum. Für Riethmüller bedeutet das, zeitig loszulegen mit dem Produzieren. Wer zu Karneval Luftschlangen verkaufen möchte, der muss schon Ende Oktober die Druckmaschine anwerfen. Ähnlich wie in der Schokohasen- und der Lebkuchen-Industrie. Das Vorproduzieren ist nicht unproblematisch: Als im Jahr 1992 kurzfristig der Rosenmontags-Umzug wegen des Irak-Kriegs gestrichen wurde, blieb Riethmüller auf einem riesigen

„Für Riethmüller ist die gute Anbindung an die Ferne ein wichtiger Grund, auf den Standort Kirchheim zu setzen. Zum Flughafen Stuttgart dauert die Autofahrt nur fünfzehn Minuten, dann können unsere Mitarbeiter abheben. Wir nutzen die schnelle Anbindung in die Karnevalshochburg Düsseldorf und die Linienflüge zu unserem Standort in Polen. Zudem garantieren die Frachtflieger, dass wir Kunden und Messen auch kurzfristig mit unserem Sortiment beliefern können. Der Flughafen Stuttgart ist einfach ein Standortvorteil für die Firma Riethmüller.“



Edgar Riethmüller, Geschäftsführer der Firma Riethmüller.

Berg an Luftschlangen und Konfetti sitzen.

Allerdings ist die Firma Riethmüller nicht allein abhängig von Karnevals-Launen: Zu ihrem Spezialgebiet gehören auch Themen-Sortiments. Für jede Party stellen die Kirchheimer die passende Ausstattung an Papptellern, Servietten und Dekoration. Die Motto-Palette reicht über Bavaria oder Valentinstag bis hin zu Winnie Pooh,

Barbie und Piraten. Gerade bei Kindern steht das Angebot hoch im Kurs. Das weiß man bei Riethmüller schon seit 1955: Damals sicherten sich die Kirchheimer bereits die Rechte an Walt-Disney-Figuren. Doch nicht nur der letzte Schrei verkauft sich gut. Auch die Sonnen-Lampions mit dem pausbäckigen Grinsen sind ein Dauerrenner – und das nun bald seit 100 Jahren.

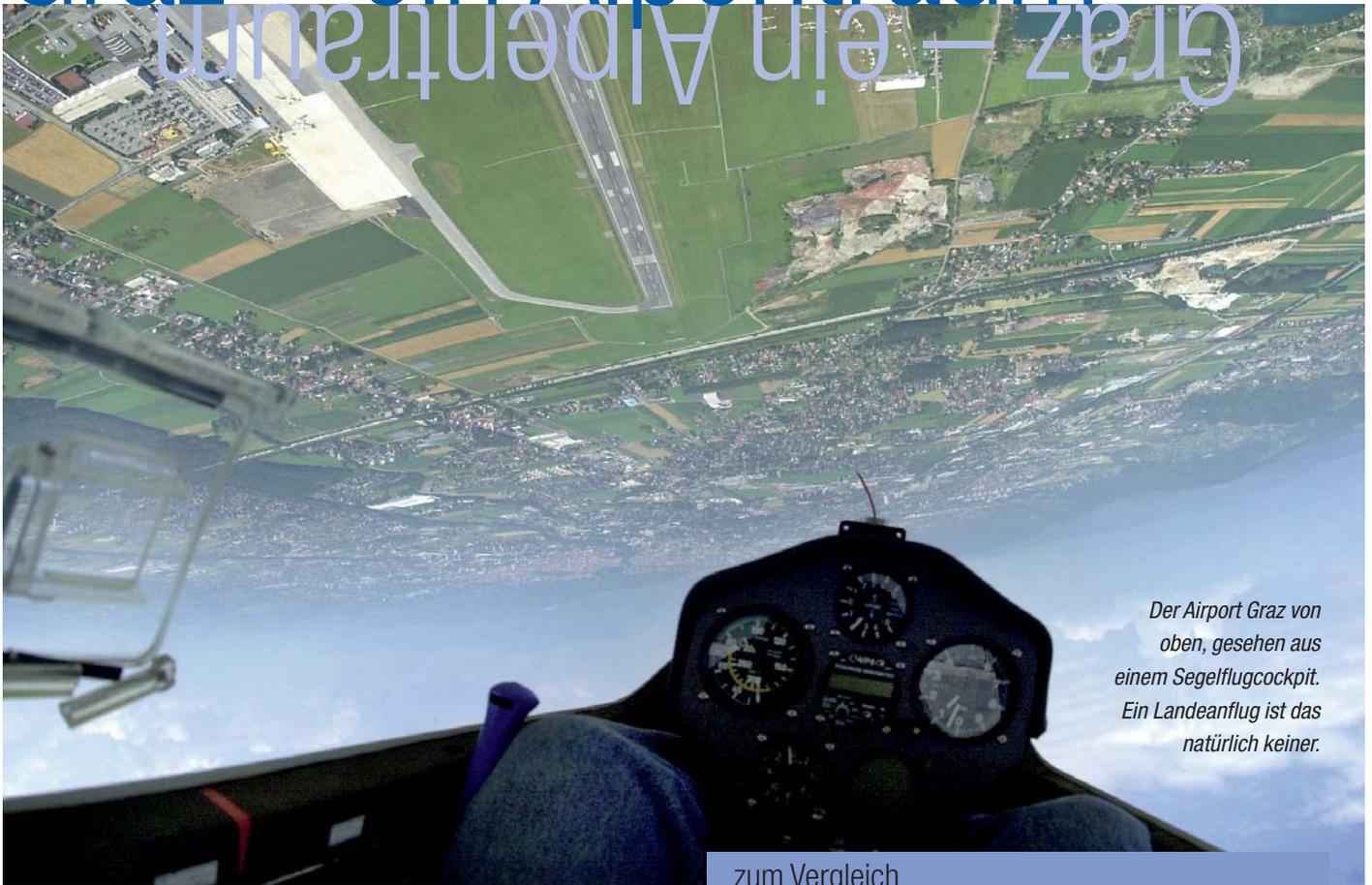


Ein Tauchbad macht eine wetterfeste Schutzschicht um den frisch geformten Latexballon.

Jeder neue Luftballon hat seine eigene Holzform. Abertausende davon rotieren im Riethmüller-Werk in Malaysia.



Graz – ein Alpenraum



Der Airport Graz von oben, gesehen aus einem Segelflugcockpit. Ein Landeanflug ist das natürlich keiner.

Upside down: Zugegeben, nicht bei jedem Anflug steht der Grazer Flughafen Kopf. Doch auch ohne Kunstflug ist der zweitgrößte österreichische Regionalflughafen ein Hingucker

zum Vergleich	GRZ	STR
Gesamtfläche	315 Hektar	390 Hektar
Bahnlänge(n)	2.740/3.000 Meter	3.345 Meter
Passagiere 2004	898.504	8,8 Millionen
Flugbewegungen 2004	68.162	156.900

Flugverbindungen

▲ Werktags pendelt die österreichische Styrian Spirit drei Mal zwischen Graz und Stuttgart. Der einstündige Flug startet jeweils um 8:25 Uhr, 17 Uhr und 20:30 Uhr von Stuttgart. Sonntags gelangt man um 20:30 Uhr in die Alpen.



Ein Multifunktions-turm: Der Tower in Graz ist rund und nebenberuflich eine große Litfaßsäule.

Köpfe im Nacken, so standen sie da am 26. Juni des Jahres 1914. Damals hieß der Flughafen Graz noch „Militärflugstation auf dem Thalerhof“, und die Ereignisse des Tages ließen einen Reporter in epische Begeisterung verfallen: „Bald nach fünf Uhr Nachmittag wurde ein Flugzeug im Süden gesichtet, das in wunderbar ruhigem Flug daherkam, in einem großen Kreis sich bis 700 Meter hinaufschraubte, in weitem Bogen wendete und glatt landete. Hoffentlich wird uns nun des Öfteren das Schauspiel eines solchen Fluges geboten werden.“ Käme der gute Mann heute nochmal vorbei, er würde sich wahr-

scheinlich kaum noch einkriegen. Denn wenn's heute heißt: „Gemma Flugzeuge schau!“ wird Besuchern einiges geboten. Mehr als 68.000 Starts und Landungen und fast 900.000 Passagiere wurden 2004 auf dem zweitgrößten Regionalflughafen Österreichs gezählt. Der Andrang auf den Airport der steirischen Landeshauptstadt ist nicht nur dem Angebot von Austrian Airlines und der Lufthansa zuzuschreiben, sondern vor allem

dem Engagement junger Fluglinien. Mit Stuttgart verbindet Graz die grün-weiß lackierte Airline Styrian Spirit. Auch InterSky, Ryanair und Welcome Air bieten Linienverbindungen. Dazu kommen Urlaubs-Charterflüge, die schon seit fast 40 Jahren ans Schwarze Meer und zu anderen südeuropäischen Zielen starten. Beim Blick in die Zukunft geben sich die Steirer optimistisch: Bis 2015 will man die Schallmauer von

1,5 Millionen Fluggästen durchbrechen. Ständig wird investiert, um den Flughafen mit dem Buchstabenkürzel GRZ weiter auf Erfolgskurs zu halten. 26,5 Millionen Euro steckte die Betreiber-gesellschaft in ihr neues Terminal, das im März 2005 eröffnet wurde. Es gleicht einem Flügelschlag: Wie eine geschwungene Tragfläche schmiegt sich das Terminal zwischen Vorfeld und Tower.

Im Innern des Flügel-Baus: eine lichtdurchflutete Szenerie und Glasfassaden, die das Tor zur Welt öffnen. Auf über 10.000 Quadratmeter Nutzfläche finden sich neben Check-in-Schaltern und Gates auch drei Cafés, ein Restaurant und zwei Shops.

Geöffnet sind sie von früh morgens bis weit in die Nacht nach dem abendlichen Alpenglühn. Dazu eine VIP-Lounge mit der wohl größten Terrasse von Graz, auf der man

vis-a-vis mit den Jets entspannen kann.

Nach den eingangs beschriebenen Flugszenen des Jahres 1914 wuchs der Grazer Airport schubweise. Nach einer Zwangspause durch den Ersten Weltkrieg war Graz ab 1925 in ein innerösterreichisches Flugnetz mit der Verbindung Wien–Graz–Klagenfurt eingebunden. Als Auslandsziele kamen Budapest, Venedig und Rijeka hinzu. Später wurde Graz zur Geburtsstätte der Fliegertruppe der Ersten Republik Österreich, es gab eine Funkpeilstation und erste Navigationseinrichtungen.

1937 begann man mit dem Bau eines Flughafengebäudes. Nach 1945 untersagten die britischen Besatzer den Steirern jeden zivilen und militärischen Luftverkehr. Doch schon in den 50ern stieg Graz wieder zum Mekka der österreichischen Sportflieger-Szene auf, mit



Fliegerglück mit Bergsilhouetten: Schöne Aussichten auf das Alpenpanorama haben in Graz nicht nur die Piloten.

Fallschirmspringern, einer Motorflugschule sowie den Weltmeisterschaften im Modellflug.

Die Piste war im Jahr 1963 mit 1.500 Meter Länge lang genug für den täglichen Linienflug der Austrian Airlines nach Wien und Klagenfurt mit einer großen DC 3 – auch bekannt als „Rosinenbomber“ aus Zeiten der Berliner Luftbrücke. Als im März 1981 eine Concorde der British Airways zu einem Abstecher nach Graz donerte, hatte die Pistenlänge mit 2.760 Metern bereits die heutigen Ausmaße erreicht. Die reichen selbst für eine dicke Boeing 747. Zum Wochenend-Kurztrip in die Altstadt, die als Unesco-Weltkulturerbe geschützt ist, oder auch für Skiurlauber: Graz ist ein attrak-

tives Flugziel. Für die Stadt, vor deren Toren er liegt, gilt der Airport als repräsentatives Aushängeschild. Über einen eigenen Autobahnanschluss ist er gut zu erreichen. Sein markanter Tower ist eine architektonisch pfiffige Kombination aus Kontrollturm und Riesen-Litfaßsäule, er dient gleichermaßen als Wegweiser und zur Werbung.

Ein wichtiges Thema für die Grazer Flughafenbetreiber ist Umweltschutz. Um den Abgas-Ausstoß des Fuhrparks zu senken, sind die Autos mit einer kraftstoffsparenden Magnettechnologie ausgerüstet. Nochmal Sparen beim Fahren: Mitarbeiter radeln die kurzen Wege übers Vorfeld. So heimste der Flughafen schon sieben Umwelt-Auszeichnungen ein. ■



Dinner for two: Für einen wohltätigen Zweck versteigerte der Flughafen Graz ein nächtliches Edel-Menü mittenmang auf der Start- und Landebahn.

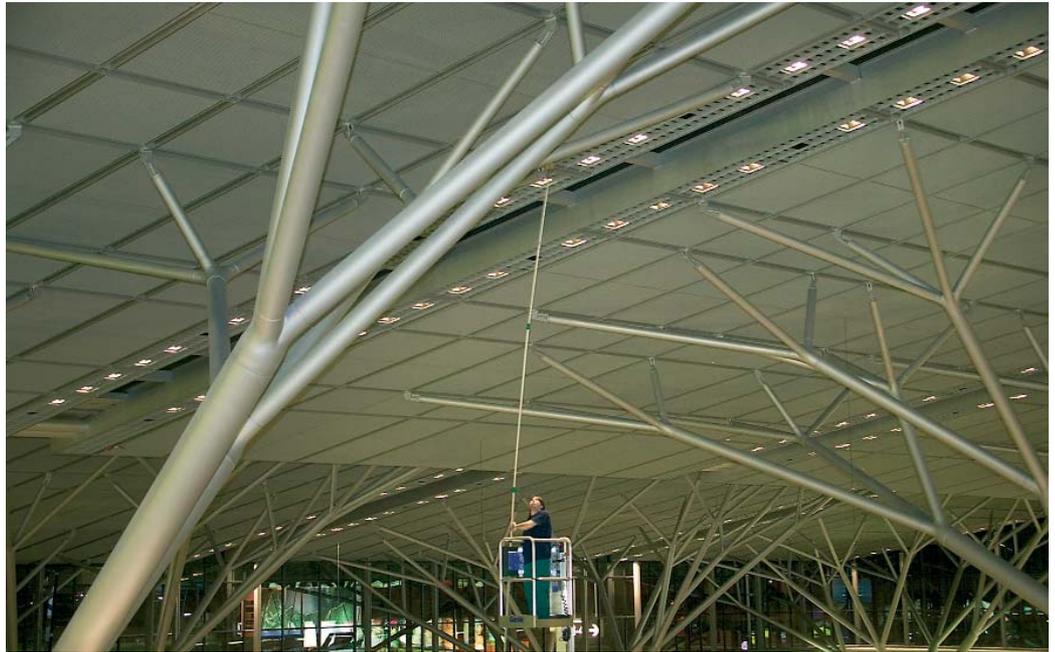


Mit dem funkelneuen Terminal ist Graz gewappnet für über eine Million Passagiere pro Jahr. 1,5 Millionen Passagiere sollen im Jahr 2015 erreicht sein.

Mit dem Schrubber in die stählernen Baumkronen

Silbergrau sind sie, majestätisch, ein Markenzeichen: Die Stahlträger der Terminals 1 und 3 im Stuttgarter Flughafen sind absolute „Hingucker“. Wie Bäume ragen sie in die Höhe, grazil und doch belastbar. Denn das Dach, das auf ihnen lastet, ist ein Schwergewicht: Mit der Fassade zusammen wiegt es gewaltige 1.800 Tonnen.

Ein Ensemble, das beeindruckt: Nicht nur Fluggäste genießen den luftigen Blick in die Höhe, auch allerlei Architektur-Begeisterte pilgern in die Stuttgarter Abflughallen. Deshalb sollen die Bäume sich auch stets von ihrer besten Seite zeigen. Ein bis zwei Mal pro Jahr rückt die Putzkolonnen von Aero Clean an, um die bis zu 18 Meter hohen Stahlträger zu polieren. Da braucht man gute Nerven: Mit dem Hubwagen geht es in luftige Höhen. Dort gilt es dann, jede Ecke mit dem Spezialschrubber zu wienern. Ein mühseliges, wackeliges Geschäft, der Hubwagen muss ständig verstellt werden, die Hände werden lahm. Immer zwei Mann – einer am Hubwagen, einer am Schrubber – arbeiten pro Nacht. Acht Stunden polieren sie Pfeiler, während der restliche Flughafen schläft. Trotzdem freuen sich die Mitarbeiter über die Baum-Politur: „Das macht meinen Leuten immer Spaß, denn das ist mal eine Ab-



Alle paar Monate werden die Stahlbäume in den Terminals geputzt. Der Schrubber-Stiel ist neun Meter lang.

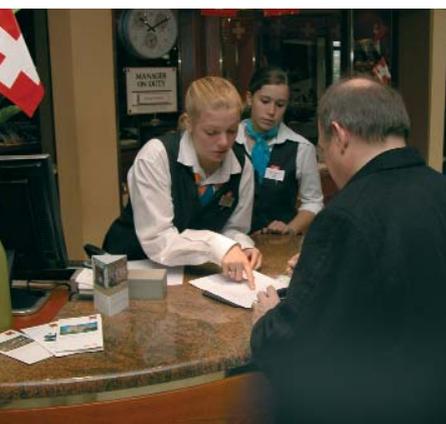
wechslung“, sagt Hans-Peter Pilz, Chef bei Aero Clean am Airport. Bewährt hat sich das Putzen mit dem Schrubber an einem neun Meter langen Stiel. Zu Anfang, als es noch an Erfahrungen mit dem Wienern der Stahlkolosse mangelte, versuchte man es mit Staubsaugern. Doch das war zu kompliziert. Auch ein Industrie-Kletterer hat sich schon an den Bäumen versucht. „Aber das hat überhaupt nicht funktioniert“, sagt Hans-Peter Pilz, „Als der oben war, hat er Bammel bekommen und ist wieder runtergeklettert.“

Ansonsten sind die Bäume pflegeleicht. „Vom Service her brauchen die nichts“, sagt Hans-Rudolf Everling, der für den Flughafen Stuttgart den Bau der Terminals betreut hat. Denn die Konstruktion hält, was sie verspricht, obwohl sie – 1991 fertig gestellt – das erste Bauwerk dieser Art war. Universitäts-Rechner liefen damals heiß, um die Statik für die zwölf Bäume im Terminal 1 zu berechnen.

Für die Knoten wurde eigens ein Gussverfahren entwickelt, das dem Glockenbau stark ähnelt. Auf

die Idee gekommen war damals ein erfahrener Gießereimeister, der in seiner betagten Fabrik die Knoten sozusagen „in den Sand“ goss.

In den Bau von Terminal 3 brachte das Hamburger Architektenbüro Gerkan, Marg und Partner bereits seine Erfahrungen vom Terminal 1 mit ein. So bietet die neue Konstruktion noch mehr Platz für Läden und braucht trotz der höheren Gesamtfläche nur drei Bäume mehr. Zum stählernen Wald hinzu kommen drei Bäume im Terminal 2, die so das Ensemble abrunden.



Service vom Feinsten:
der Nachwuchs an der Rezeption.

Das Airport-Hotel in Azubi-Händen

Mit 23 Jahren schon Direktorin eines schnuckeligen Vier-Sterne-Hotels? Kaum zu glauben, aber wahr – zumindest einen Tag lang im Mövenpick-Hotel am Flughafen Stuttgart. Mitte November übernahmen im ganzen Hotel die Auszubildenden das Zepter. Der eigentliche Hotelchef Jürgen Köhler und sein Team vergnügten sich derweil beim Besichtigen der benachbarten Messe-Baustelle

und speisten gediegen bei der Konkurrenz. „Wir kommen am Abend zurück und schauen uns an, was hier geboten wird“, kündigte Direktor Köhler augenzwinkernd an. Denn eigentlich, so fügte er hinzu, sei auf seine insgesamt 25 Hotel-Frischlinge absolut Verlass. „Mitarbeiterführung und Führungsverantwortung“ sollten die Azubis kennen lernen. Kurz gesagt: Ab ins kalte Wasser!

Die junge Hoteldirektorin Esther Tagscherer und ihre Crew ließen sich nicht zweimal bitten. Unter dem Motto „Around the World“ boten sie den Gästen einen Tag mit allerlei Extras. So wurden diese im Schweizer Stil empfangen, asiatisch verköstigt und auf amerikanische Art an der Bar abgefüllt. Auch Hausführungen gab es, und die waren so begehrt, dass die Azubis Extra-Schichten einlegen mussten.

Fliegender Fisch auf Landgang: Ein Wasserflugzeug zu Besuch

„Huch, hat sich der denn verirrt?“ fragten sich manche beim Anblick des großen Wasserflugzeugs auf dem Vorfeld. Nein, die Cessna 208 Caravan mit dem sinnigen Kennzeichen D-FISH hatte sich nicht verlogen. Sie steht im Dienst der Clipper Aviation GmbH aus Dettingen/Erms, die mehrere Amphibienflugzeuge im Einsatz hat. Auf dem Weg von der Ostsee zum Comer See, wo Wasserflug ebenfalls gepflegt wird, legte die stattliche Maschine einen Zwischenstopp ein. „Wie bieten Charter- und Rundflüge an, auch Inselflüge und Regattabegleitungen, ganz nach Wunsch“, sagt Dietmar Knauer von der Clipper Aviation.

Die Daten der Cessna sind beeindruckend: Zehn Personen passen locker hinein, kein Problem für ihre 675 PS unter der Haube, die 270 km/h schaffen. Mit über vier Meter Höhe und über 15 Meter Spannweite ist dieser Typ das größte einmotorige Wasserflugzeug, das derzeit auf dem Markt ist. Da die Cessna unten sowohl Schwimmer als auch ein integriertes Fahrwerk hat, kann sie sowohl zu Lande als auch zu Wasser landen. In Stuttgart musste sie mit der Betonbahn vorlieb nehmen: Der Steppach-Stausee neben dem Flughafen ist halt doch ein bisschen zu klein für so große Möwen wie diese.



Ostseemöwe auf Besuch im wilden Süden: Schön weiß und elegant sonnt sich die D-FISH auf dem Stuttgarter Vorfeld.

Airlines bieten Werbung, die ankommt

Magentafarbene Zeiten am Flughafen: Flugzeuge sind als Werbeträger für viele Produkte beliebt. Ihr Vorteil: Die Werbung fällt auf und ist an vielen Orten zu sehen. So wie hier die Fluggesellschaft dba mit ihrer T-Mobile-

Werbung fliegen auch noch andere Maschinen durch die Lande. Eine der ersten Werbungen auf Flugzeugen war im Übrigen die Anzeige der baden-württembergischen T-Shirtfirma Trigema aus Burladingen.



Ein toller Ersatzflieger, der Corsair-Jumbo



Mit dem Jumbo in den Urlaub auf die Kanaren? Für über 300 Fluggäste wurde dieses besondere Ereignis Ende September Realität. Da der ursprünglich geplante Airbus A300 der Hapagfly aufgrund eines technischen Defekts nicht zur Verfügung stand, mietete man

kurzerhand diese Boeing 747-400 des französischen TUI-Partners Corsair für einen Urlaubsflug nach Fuerteventura. Für den Rückflug mussten sich die Fluggäste dann wieder an kleineres Fluggerät gewöhnen.

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



Boeing 757-200

Technische Daten

Spannweite:	37,98 m
Länge:	47,34 m
Reichweite:	5.300 km
Max. Startgewicht:	114 t
Sitzplätze:	204

Die Fluggesellschaft Titan Airways ist seit Jahren für ihr attraktives Farbenkleid bekannt. Die auffällige blaue Lackierung mit der rotierenden Weltkugel wird demnächst durch eine schwarze Bemalung mit dem Mond „Titan“ abgelöst werden. Man darf also auf den nächsten Besuch gespannt sein!

Technische Daten

Spannweite:	26,34 m
Länge:	28,60 m
Reichweite:	2.500 km
Max. Startgewicht:	44 t
Sitzplätze:	92



Avro RJ85

Die italienische Club Air konzentriert sich seit ihrer Gründung im Jahre 2002 überwiegend auf den Ausbau der Verbindungen von Italien nach Rumänien und in andere osteuropäische Länder. Ende September führte diese Maschine einen Charterflug ab Stuttgart nach Bremen durch.



Boeing 737-300

Technische Daten

Spannweite:	28,90 m
Länge:	33,40 m
Reichweite:	4.550 km
Max. Startgewicht:	62 t
Sitzplätze:	148

Slovak Airlines gehört zur Austrian Airlines Gruppe und ist ab der Heimatbasis Bratislava mit einer Flotte von drei Flugzeugen im Linien- und Chartersegment tätig. Bei ihrem Einsatz in Stuttgart trug diese kürzlich übernommene Maschine leider noch nicht die komplette Bemalung.

Technische Daten

Spannweite:	34,20 m
Länge:	36,38 m
Reichweite:	2.300 km
Max. Startgewicht:	56 t
Sitzplätze:	120



Yakovlev Yak-42

Der ukrainische Fußball-Meister Schachtjor Donezk nutzt diese Yak-42 der Donbassaero exklusiv für Flüge zu Auswärtsspielen innerhalb Europas. So weilte sie auch im Rahmen des UEFA-Cup-Spiels gegen den VfB Stuttgart für ein paar Tage auf dem Stuttgarter Vorfeld.

Übersichtlich und kinderfreundlich



Seit September genießen Besucher und Passagiere das neue Terminal.

Ende August 2005 war es so weit. Nach kurzen zwölf Monaten Bauzeit wurde das neue Terminal des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden eingeweiht. Ministerpräsident Günther Oettinger und 250 geladene Gäste waren da. Am 19. September ging es in Betrieb. Seither haben die Fluggäste ihre Freude daran.

Ihr Sohn habe sich bereits festgelegt: „Er will jetzt nur noch von hier aus fliegen“, sagt eine junge Karlsruherin, während sie am neu erweiterten Spielplatz wartet, bis der Junior sich endlich von der Flugzeug-Schaukel losreißt. Eckhard Weber aus Berlin hat es derweil eilig – und ganz andere Dinge im Sinn: „Total gut, dass es hier einen Laden mit Schwarzwaldspezialitäten gibt. So kann ich bei meinen Geschäftsreisen auch im Vorbeilaufen noch ein Souvenir aus dem Badischen kaufen.“

Erna B., eine Pforzheimerin, schätzt am Baden-Airpark besonders seine Dimensionen. „Hier ist alles übersichtlich und klar. Ich fühle mich hier nicht so verloren wie auf diesen großen Flughäfen wie Frankfurt.“ Die aus Lichtenau hergefahrene Anna-Lena ist gar nicht zum Fliegen da. Noch nicht. „Ich komme immer wieder gern an den Flughafen. Denn nirgendwo ist die Auswahl an Reisebüros so groß wie hier.“ Auch die Flughafen-

betreiber mögen ihr neues Bauwerk. Denn in dem 11.000 Quadratmeter großen, eingeschossigen Fluggastgebäude können künftig bis zu 1,5 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt werden. Die Erweiterung war überfällig. Weil die Passagierzahlen sich im Jahr 2004 richtig rasant entwickelt hatten, musste das Terminal extra zügig fertig gestellt werden. Baden-Airpark-Geschäftsführer Manfred Jung genießt den Blick in die Runde immer wieder. „Das neue Terminal hat eben alles, was ein Regionalflughafen braucht.“ Für alle Passagiere kurze Wege und maximale Übersichtlichkeit, dazu eine ebenso moderne wie familiäre Atmosphäre. Für Shopping-Freunde ein stark vergrößertes Angebot an Kosmetik, Parfums und Accessoires. Für Fluggäste mit Handicaps gibt es ebenerdige Abflug- und Ankunftsbereiche, Rollstuhlservice und auch eine spezielle Bodenführung für Sehbehinderte – der Airport gilt ganz offiziell als „barrierefrei“. Bei allen Gästen gleichermaßen beliebt ist der Biergarten mit Vorfeldblick, wo Fluggäste vor dem Flug entspannt auch bei Schorle oder Saft das Beladen der Flugzeuge beobachten können, während der Nachwuchs sich nochmal auf dem Spielplatz austobt – wo gibt es so was sonst noch?

FKB – das Tor zum SPD-Bundesparteitag

Wie günstig die strategische Lage des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden ist, und zwar nicht nur für die Region, sondern auch für das übrige Bundesgebiet, das hat der Flughafen Mitte November bewiesen. Viele prominente Politiker aus Berlin nutzten den Baden-Airpark, um schnell und bequem zum Bundesparteitag der SPD nach Karlsruhe zu gelangen.

Gerhard Schröder, damals noch Bundeskanzler, flog samt Gattin und Gefolge mit einem Jet der Bundesluftwaffe ein, ebenso einige seiner Minister. Andere Parteimitglieder, Bundestagsabgeordnete sowie zahlreiche Medienvertreter nutzten die täglichen Linienverbindungen aus der Hauptstadt. Der Ansturm war so

groß, dass die Fluggesellschaft dba statt der üblichen Fokker 100 mit ihren hundert Sitzen mehrmals die mit 146 Plätzen deutlich größere Boeing 737-300 einsetzen musste. Denn schließlich wird die dreimal täglich verkehrende Berlin-Linie auch sonst, vor allem von Geschäftsleuten, sehr gut nachgefragt.



Service, auf den Sie fliegen werden...

Persönliche Betreuung durch kompetente, freundliche Ansprechpartner und dazu das umfangreiche Leistungsangebot für Ihre private Vermögensanlage sowie für die Unternehmensfinanzierung. Das ist Komplettservice direkt am Flughafen.

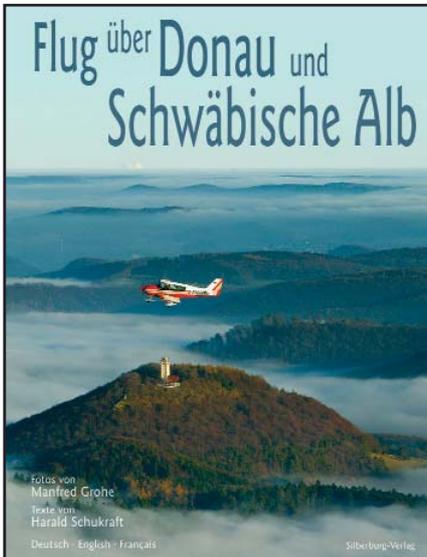


Bernhauser Bank

Ihre Bank am Flughafen

Flughafen Stuttgart, Terminal 1, Ebene 3, 70629 Stuttgart
Telefon 0711 948-2830 Telefax 0711 948-2831
info@bernhauser-bank.de www.bernhauser-bank.de

Für Bücherwürmer und Leseratten



Luftbilder für Genießer

Für schwäbische Zeitungsleser landauf, landab ist Manfred Grohe der Inbegriff für Luftaufnahmen. Seit Jahrzehnten beliefert der Fotograf die Blätter des Landes mit seinen Überblicken. Mal grafisch, mal lieblich, mal durch Dunst und Düsternis richtig fremd. Für seinen neuesten Bildband voller Großformate bereiste Grohe hoch droben in den Lüften die Schwäbische Alb und verfolgte die junge Donau bis Günzburg. Atemberaubende Szenerien gibt es in dem Buch zuhauf, beispielsweise die zur Seenplatte angeschwollene Donau. Burgen liegen wie Perlen im Schnee. Wer sich in der Region auskennt, wird seine helle Freude am Wiedererkennen haben. Aber auch allen anderen erzählen Grohe und sein Texter Harald Schukraft überzeugend von der Schönheit dieses Landstrichs.

**Manfred Grohe/Harald Schukraft · Flug über Donau und Schwäbische Alb · Silberburg-Verlag
ISBN 3-87407-670-9 · 29,90 €**



A380 im Anmarsch

Den Jungfernflug des größten je gebauten Zivilflugzeugs im April 2005 haben viele im Fernsehen verfolgt. Wer noch mehr über den A380 wissen möchte, wird in dem Bildband von Andreas Spaeth fündig. Der Luftfahrtjournalist, der auch für FAZ, Zeit und die Süddeutsche schreibt, schildert in seinem Buch den Werdegang des europäischen Gemeinschaftsprojekts von den ersten Planungen bis zum Erstflug. Verständlich geschrieben und begleitet von faszinierenden Fotos – es entsteht ein genaues Bild des technischen Kunstwerks.

**Andreas Spaeth · Airbus A 380: Der fliegende Gigant aus Europa · Heel Verlag
ISBN 3-89880-410-0 · 24,95 €**

Kurzer Rundgang für kleine Leser

Tessloffs Sticker-Buch Flugzeuge nimmt junge Leser mit zu einem kurzen Rundgang durch die Geschichte des Fliegens. Von Leonardo da Vinci über die Ballon-Brüder Montgolfier über die Flugzeuge im Ersten und Zweiten Weltkrieg bis zu den modernen Passagierflugzeugen geht die Zeitreise, die wichtigsten Typen werden vorgestellt. Die auf vier Seiten beigehefteten und herauszulösenden Sticker müssen entsprechenden freien Feldern im Text zugeordnet werden. Da stellt sich durchs Schauen, Lesen und Basteln bei kleinen Flugzeugfans ein spielerischer Lerneffekt ganz von selbst ein.

**Gordon Volke · Tessloffs Sticker-Buch Flugzeuge
Verlag Tessloff · ISBN 3-7886-1405-6 · 4,95 €**



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

Aurel Butz, Rebekka Knauß, Volkmar Krämer,
Veronika Renkenberger, Nico Ruwe, Beate
Schleicher, Fabian Ziehe

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

Bechtle Druck&Service Esslingen,
Zeppelinstr. 116, 73730 Esslingen

Bildnachweis

Ägyptisches Fremdenverkehrsamt, Familie
Bückle / Margarete Auwärter, Roberto Bulgrin,
Aurel Butz, Deutsche Flugsicherung, Andreas
Dürr, Flughafen Graz, Jochen Hoenle, Flughafen
Karlsruhe/ Baden-Baden, FSG, Germanwings,
Rebekka Knauß, Werner Krug, Matthias
Lindner, Andreas Lobe, Losch Airport Service,
LTU, C. Maurer Druck und Verlag, National
Geographic, Veronika Renkenberger, Maks
Richter, Riehmüller GmbH, Beate Schleicher,
Dirk Weyhenmeyer, Fabian Ziehe

www.stuttgart-airport.com

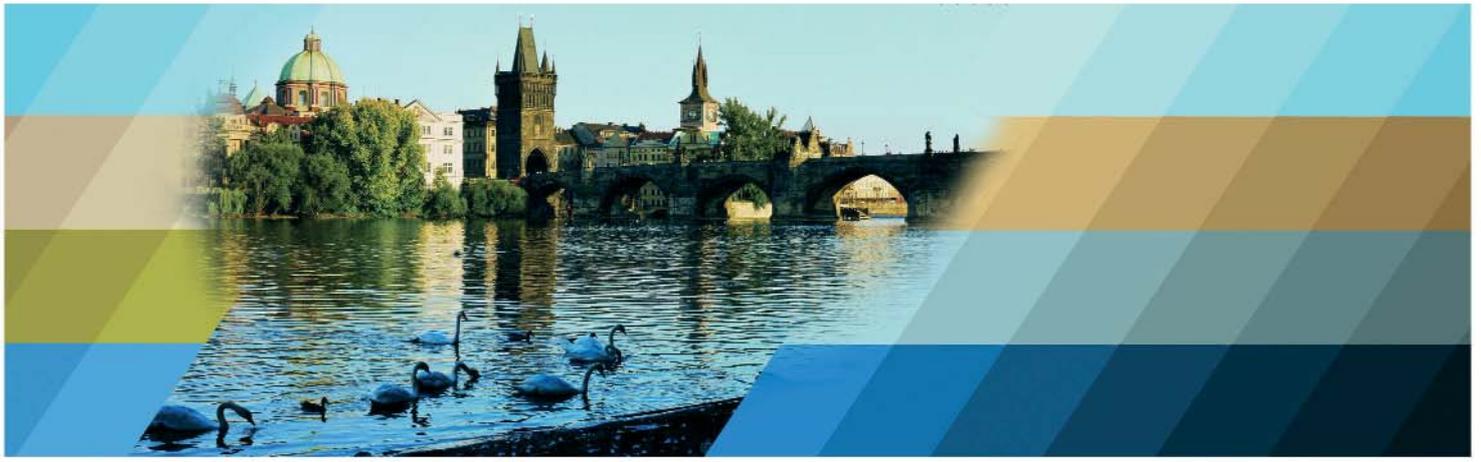
Flugblatt

ist titel- 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 sorg-
fältigen 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

12 x pro Woche von Stuttgart nach Prag ab 28,- Euro

Für Hin- und Rückflug, zzgl. aller Steuern und Gebühren



Stuttgart – Prag

Mo-Sa	09.10 → 10.25	OK563
Mo-Fr, So	19.50 → 20.20	OK561

Prag – Ihr Drehkreuz für
Mittel- und Osteuropa

Prag – Stuttgart

Mo-Sa	07.15 → 08.40	OK562
Mo-Fr, So	17.10 → 18.35	OK560

Täglich 180 Flüge zu
75 Städten in 44 Ländern

Buchung & weitere Informationen:

CSA Czech Airlines * Geleitsstraße 14 * 60599 Frankfurt / Main
Tel: 0 69/92 00 35 0 * Fax: 0 69/92 00 35 20
E-Mail: fra@czechairlines.de * www.czechairlines.de

Hochdeutsch zum Taxipreis.

2x täglich: Stuttgart-Hannover

ab **19,99 €***

inkl. Steuern
& Gebühren

Außerdem:

Bari, Berlin-Tegel, Dublin, Manchester, Neapel, Sardinien,
Sizilien, Toskana, Venedig

Fliegen zum Taxipreis



hlx.com

© 0180 509 3509

* Pro Sitz ab bei Internetbuchung während der Happy HIX Hours (Dienstage ab 18 Uhr). Begrenzte Sitzplatzverfügbarkeit. Rufen Sie im Callcenter (12 Cent/Min.) im Reisebüro oder an den Ticketautomaten (auch mit Barzahlung) unserer Abflughäfen – jeweils zzgl. 7,50 € bei internationalen Flugtickets und 5,70 € bei inlandsdeutschen Flugtickets. Auftrags-Flugbetrieb von Stuttgart nach Hannover am 12.09.2003