

FLUGBLATT

Das Stuttgarter Flughafenmagazin

1/2005



Von der Startbahn auf die Rennbahn

Rasante Luftfracht

Neue Landesmesse
Blick aus der Luft
auf viel Erde

Kabarettist als Vielflieger
Ein Sonntag
in New York

Liebe Flugblatt-Leser!

Zum Flughafen geht man um zu fliegen. Richtig? Im Prinzip schon. Aber ganz korrekt wäre es, zu sagen: Zum Flughafen geht man – auch – um zu fliegen. Denn die Hälfte der Menschen, die sich täglich in den Terminals bewegen, wollen gar nicht abheben. Sie holen oder bringen Passagiere, kaufen ein, gehen essen oder statten der Aussichtsterrasse einen Besuch ab.



Der Flughafen Stuttgart ist – vor allem natürlich am Wochenende – längst ein bevorzugtes Ausflugsziel für Menschen aus ganz Baden-Württemberg. Wir merken das immer bei den vielen Veranstaltungen, die über das ganze Jahr verteilt laufen und für die Anfragen aus dem ganzen Land kommen.

Im Frühjahr findet zum Beispiel in Terminal 3 das Reisefestival

statt mit vielen Informationen rund um Urlaubsziele ab Stuttgart. Rund vier Mal im Jahr interviewt ein Moderator der SWR1-Leute-Sendung einen prominenten Gast unter dem roten Doppeldecker in Terminal 1. Neben weiteren eingeführten Events wie zum Beispiel dem großen Kinderfest am Sonntag, 21. August 2005, Kunstausstellungen mit dem Bund Deutscher Künstler oder den Blasmusikkonzerten im Sommer auf der Aussichtsterrasse stehen 2005 auch Premieren auf dem Programm.

Auf ein ganz neues Gebiet wagt sich die Gruppe „Lokstoff“ mit ihrem Projekt Theater im öffentlichen Raum. Ihr Stück „Top Dogs“ soll für ein Jahr jeweils dreimal im Monat in einem reservierten Gate des Flughafens laufen – das hat es in Deutschland noch nicht gegeben. Schauspieler und Zuschauer werden wie normale Passagiere Teil des Flughafens und seiner Abläufe. Schon jetzt liegen dafür erste Kartenanfragen vor, obwohl die Werbung noch gar nicht angelaufen ist. Premiere wird voraussichtlich im Oktober 2005 sein. Darüber hinaus ist der Flughafen Stuttgart Kooperationspartner des Sommerfestivals „Theater der Welt“ in Stuttgart.

Noch nicht alle Termine stehen endgültig fest. Aktuelle Informationen darüber, was wann alles am Flughafen Stuttgart los ist, finden Sie unter www.stuttgart-airport.com -> Erlebniswelt -> Veranstaltungen. Und natürlich im Flugblatt.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen Ihres Flugblatts!

Volkmar Krämer

Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



15

Rasante Luftfracht

Ab in die Wüste: Einen Ausflug vom Stuttgarter Flughafen an den Persischen Golf machten unlängst 72 Rennwagen. Zur Tourenwagenmeisterschaft in Dubai wurden die sensiblen PS-Protze an Bord zweier Jumbos verladen, bevor es im Renntempo zum Autodrom des Emirats ging

Sehen, lesen, durchstarten!



4

Kampf gegen Eis und Schnee

Der Verkehrsfluss darf auch im Winter nicht gefrieren. Väterchen Frost die kalte Schulter zu zeigen, gelingt der Luftfahrt nur mit Hightech und viel organisatorischem Geschick am Boden. Wintereinbrüche bescheren Schneeräumern und Flugzeugenteisern Großkampftage



16

Luftiges Bergeseminar

Flughafenfeuerwehren aus ganz Deutschland lernen bei Seminaren ihrer Stuttgarter Kollegen, wie man bei Seminare ihrer Stuttgarter Kollegen, wie man ein verunglücktes Flugzeug birgt. Als Trainingsobjekt dient eine ausrangierte Tupolev 154, deren 72 Tonnen schwerer Korpus mit Luftkissenhilfe angehoben wird



19

Ausstellung im Fluggastgebäude

Immer wieder verwandeln farbenfrohe Werke von Mitgliedern des Bundes Deutscher Künstler das Terminal 1 in eine Galerie. „Begegnungen“ hieß die jüngste Ausstellung. Die Gemälde und Skulpturen verarbeiten Aufbruch, Abschied oder menschliche Beziehungen – Themen, die den Flughafen auch sonst kennzeichnen

Interview

6

Geschäftsführer Walter Schoefer und Georg Fundel im Gespräch

Reise aktuell

8

Krakau – die Stadt der schönen Künste

Partner am Airport

10

Swiss – die Rückkehr der Schweizer

STR Special

12

Marathonmann am Flughafen

Heißer Einsatz im Feuerdrachen

Karossen fürs Königshaus

Gorillababy in der Business Class

Ehemaliges Ski-Ass bei SWR 1 Leute

Unternehmen im Gespräch

24

Zeiss – ein scharfer Blick für neue Wege

Flughäfen der Welt

26

Stockholm – in Arlanda wird gebaut

Baden-Airport

29

Jetzt wieder Berlinflüge

Neues Terminal kommt früher



Wenn Schneeräumer zu Pflugscharen werden: Winterdienst-Fahrzeuge auf ihrem Weg über das Vorfeld

Kein Winter ohne Eisbären

4

Damit auch bei Schneefall und frostigen Temperaturen der Flugbetrieb nicht eingestellt werden muss, kämpfen die Mitarbeiter des Stuttgarter Flughafens mit Schneeräumern und Flugzeugenteisern gegen allzu viel Winter am Airport

Wenn's im Ländle schneit und friert, gibt es kaum etwas Schöneres, als sich in einem warmen Flugzeug in den wohltemperierten Süden aufzumachen. Damit wintermüde Reisende dorthin abheben können, ist am Stuttgarter Flug-

hafen bei Minusgraden eine große Mannschaft im Einsatz, die Eis und Frost mit schwerem Gefährt zu Leibe rückt. Oft geht es für die Flughafen-Mitarbeiter mitten in der Nacht los: Sie müssen die Flugzeuge enteisen und die Wege vom Schnee befreien.

„Wenn die Flügel nicht mehr ganz glatt sind, hat die Maschine nicht genug Auftrieb zum Starten“, erklärt Rolf Rapp von der Lufthansa Technik AG, die sich mit Personal der Firma Kleesattel um die Enteisungen am Flughafen kümmert. „Außerdem wird das Flugzeug zu schwer zum Fliegen, wenn Schnee oder Eis auf den Tragflächen liegen.“ Oft erkennen nur Experten die so genannten Klareis-Schichten. Sie können schon bei Temperaturen ab acht Grad über dem Gefrierpunkt entstehen, wenn sich nach langen Flügen Kerosinreste in den Tragflügeltanks auf bis zu 30 Grad unter null abgekühlt haben. Dann reicht ein wenig Regen oder Nebel, und die Wassertropfen gefrieren auf den eiskalten Tragflächen.



Der frostigen Arbeit Lohn ist ein enteistes Flugzeug bei Sonnenaufgang

Um ein eingefrorenes Flugzeug wieder startklar zu machen, setzen die Mannen der Lufthansa-Technik Eisbären und Elefanten ein – so heißen die unterschiedlichen Modelle der insgesamt acht Enteisungs-Sprühfahrzeuge, die am Stuttgarter Airport verwendet werden. Sie sind eine Kreuzung aus einem Tankwagen und einem Kran mit Hubkorb, von dem aus Mitarbeiter wie Rolf Rapp den Enteisungsprozess steuern. Mit drei Joysticks kann er das Fahrzeug selbst, den hydraulischen Schwenkarm und eine Spritze bewegen, mit der ein Gemisch aus Wasser und Enteisungsmittel auf die Maschine gespritzt wird. Das Enteisungsmittel besteht vor allem aus biologisch abbaubarem Glykolkohol, ähnlich dem Frostschutzmittel in Autokühlern. Die Masse, die auf das Flugzeug gespritzt wird, bildet auf den Flügeln bis zum Start einen gelatineartigen Schutzfilm, der erneutes Vereisen zumindest hinauszögert.

Von Eis und Schnee befreite Flugzeuge sind aber nur ein Teil des Flughafens-Winterszenarios. Verschwindet die Start- und Landebahn samt Vorfeld unter einer weißen Decke, wird es Zeit für den Winterdienst. Zu diesem haben sich rund 150 Mitarbeiter der Flughafengesellschaft freiwillig gemeldet, jeweils 40 von ihnen stehen für einen bestimmten Zeitraum in ständiger Rufbereitschaft. Einer von ihnen ist Uwe Braun, Sicherheitsingenieur am Flughafen und seit drei Jahren aktiver Winterdienstler. „Bei einem Einsatz klingelt schon mal nachts um drei das Handy“, sagt er. „Und dann muss ich schnell los zum Flughafen.“ Völlig überraschend kommt so ein Anruf aber in der Regel nicht: Die technische Leit-

*Noch nicht „ready for take off“:
Kurz vor dem Start besprühen
Eisbären die Maschinen mit
Wasser und Enteisungsmittel*



stelle des Flughafens wird vorgeplant – vom Deutschen Wetterdienst und von den Daten des Glatteisfrühwarnsystems. Es besteht aus 14 Temperaturfühlern, die auf der Start- und Landebahn sowie den Rollwegen in den Boden eingelassen sind.

Wenn morgens um sechs die ersten Maschinen starten, soll es möglichst keine Verspätungen geben. Deshalb fahren die ersten Schneepflüge schon frühzeitig

über das Vorfeld, die Rollwege und die Start- und Landebahn – und zwar in einem wohl organisierten Konvoi. V-förmig, wie ein Zugvogelschwarm ziehen die Winterdienstler in den gelben Fahrzeugen ihre Bahnen über die Flugbetriebsflächen, immer ihrem Einsatzleiter hinterher. Die Richtung, in die das Räumkommando unterwegs ist und die Reihenfolge der zu räumenden Flächen ist in einem Standardprogramm festgelegt, das

ab Ende Oktober in sechs nächtlichen Trockenübungen trainiert wird. „Wir wollen möglichst schnell möglichst viel vom Vorfeld und der Start- und Landebahn frei bekommen“, sagt Uwe Gösmann, einer der sechs Winterdienst-Einsatzleiter.

Insgesamt kommen bei solchen Einsätzen 38 Spezialfahrzeuge zum Einsatz, darunter auch eine der größten Schneefräsen Europas, die große Schneewälle über 50 Meter weit schleudern kann. „Es macht viel Spaß, mit solchen Geräten zu fahren“, sagt Uwe Braun. „Und außerdem sieht der verschneite, nächtliche Flughafen mit all seinen Lichtern einfach schön aus.“

*Hoch über dem Geschehen
koordiniert Rolf Rapp den
Enteisungsprozess*



Die Region profitiert vom Wachstum

Dank deutlicher Passagierzuwächse im Jahr 2004 befindet sich der Stuttgarter Flughafen im kräftigen Aufwind. Wie der Flughafen auf das Wachstum reagiert, erklären seine Geschäftsführer Georg Fundel und Walter Schoefer im Interview



Die Flughafen-Geschäftsführer Walter Schoefer (links) und Georg Fundel

Flugblatt: Das Jahr 2004 wird, gemessen an den Fluggastzahlen, als Rekordjahr in die Flughafengeschichte eingehen. Wie bewerten Sie das?

Schoefer: Positiv, aber nicht euphorisch. Rund 8,8 Millionen Fluggäste in einem Jahr sind in der Tat eine neue Höchstmarke. Bisher standen 8,1 Millionen Passagiere aus dem Jahr 2000 zu Buche. Dann führten die Folgen des 11. September 2001 und die lahrende Konjunktur die Luftfahrtbranche in ein tiefes Tal – auch uns in Stuttgart. Erst 2003 begannen die Passagierzahlen wieder zu steigen.

Fundel: Im abgelaufenen Jahr haben wir nach 7,6 Millionen Fluggästen im Vorjahr zwar einen Zuwachs um etwa 1,2 Millionen Flug-

gäste oder rund 16 Prozent. Das muss man aber aus zweierlei Gründen relativieren: Zum einen beträgt das Passagierwachstum von 2000 bis heute im Schnitt nur etwa 2,5 Prozent – und damit deutlich weniger als in einer langen Phase vor der Jahrtausendwende. Zum anderen ist das starke Wachstum im Jahr 2004 auf besondere Umstände zurückzuführen.

Flugblatt: Auf welche?

Fundel: Da ist an erster Stelle der Markteintritt der Günstigflieger in Stuttgart zu nennen. Fluggesellschaften wie Germanwings und Hapag-Lloyd Express erschließen uns seit gut einem Jahr neue Kundenpotenziale. Außerdem hat der Reisekonzern TUI über seine Flugsparte Hapag-Lloyd hier ein

großes Touristik-Verkehrskreuz eingerichtet, über das im Winter eine große Zahl an Transitpassagieren aus ganz Deutschland via Stuttgart zu Ferenzielen im Süden geflogen werden. Und schließlich zieht auch die Konjunktur vorsichtig wieder an; es werden wieder mehr Geschäftsreisen unternommen. Bei den Urlaubern kehrt die Reiselust zurück.

Flugblatt: Wie reagieren Sie auf den Zuwachs?

Schoefer: Wir haben schon reagiert – mit unserem neuen Terminal 3. Es ging Ende März 2004 in Betrieb und wurde damit genau zur rechten Zeit fertig. Dort haben wir Kapazität für rund vier Millionen weitere Fluggäste geschaffen, aber auch dem Bedarf nach Einkaufs-

möglichkeiten stärker Rechnung getragen, indem wir mit dem neuen Gebäude die gesamten Flächen für Handel und Gastronomie am Flughafen mehr als verdoppelt haben. Mit vielen neuen Handels- und Dienstleistungsangeboten ist der Flughafen nun noch stärker zur Erlebniswelt geworden. Folgerichtig hat sich die Gemeinschaft der Handeltreibenden und Dienstleister diesen Namen gegeben: Erlebniswelt Flughafen Stuttgart.

Flugblatt: Dann drehen Sie nun in aller Ruhe Däumchen?

Fundel (lacht): Nein, keineswegs. Natürlich wird der Luftverkehr in Stuttgart nicht im Tempo des Jahres 2004 weiter wachsen. Aber wachsen wird er schon, und dafür



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!

wollen wir gewappnet sein – auch auf der Luftseite. Konkret planen wir, das Vorfeld des Flughafens im Westen um 20 Abstellpositionen auf dann rund 70 zu erweitern. Denn schon heute gibt's vor allem bei den über Nacht abgestellten Flugzeugen Engpässe.

Flugblatt: Kritiker sagen, der Flughafen wachse nur wegen der Billigflieger, die niedrigere Gebühren bezahlen. Stimmt das?

Fundel: Das ist falsch. Es gibt bei uns weder Fluggesellschaften noch Fluggäste zweiter Klasse. Die Günstigflieger bezahlen dieselben Preise wie alle anderen Airlines. Sparen können Fluggesellschaften, indem sie nicht alle Leistungen des Flughafens in Anspruch nehmen, etwa das Reinigen der Flugzeuge nach jedem Flug. Bei uns gilt das Cafeteria-Prinzip: Man zahlt nur, was man auf dem Tablett hat.

Schoefer: Das wird leider immer wieder ins Spiel gebracht, dass unser Wachstum kein qualitatives Wachstum sei. Aber das ist Unsinn. Das Wachstum kommt schließlich vor allem der Region zugute: Es sichert bestehende Arbeitsverhältnisse und bringt neue Arbeitsplätze – nach der Faustformel: Pro Million zusätzlicher Passagiere entstehen 1.000 Arbeitsplätze direkt am Flughafen und weitere rund 1.800 im Umland.

Flugblatt: Und diese Faustformel gilt weiterhin?

Schoefer: Ja. An den neu entstandenen Arbeitsplätzen haben die Günstigflieger sehr wohl ihren Anteil. Nicht nur über das Wachstum allgemein, sondern auch ganz konkret: Hapag-Lloyd Express hat zwei, Germanwings schon vier Flugzeuge am Stuttgarter Flughafen stationiert. Für jede Maschine



*Im Aufwind:
Die Fluggastzahlen sind
im Jahr 2004 kräftig
gestiegen*

brauchen Sie fünf bis sechs Crews mit je drei Mitarbeitern in der Kabine und zwei im Cockpit, allein für jedes Flugzeug hier also bis zu 30 Mitarbeiter. Und schon zum Sommerflugplan wollen beide Gesellschaften ihre Stuttgarter Flotte um je eine weitere Maschine aufstocken.

Fundel: Vom Wachstum profitieren wir alle gemeinsam: Der Flughafen über den höheren Umsatz, die Region über die zusätzlichen Arbeitsplätze und die Passagiere über ein noch lukrativeres Flugangebot ab Stuttgart. ■



Start frei: Mit dem neuen Terminal 3 (rechts der Bildmitte) verfügt der Flughafen Stuttgart über Kapazität für rund zwölf Millionen Passagiere pro Jahr

TAXI | AUTO | ZENTRALE



(TEL 0711) 55 10 000

KURIER | TAXI | STUTTGART



(TEL 0711) 19 416

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

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



Auf Krakaus Marktplatz gibt es gleich mehrere Sehenswürdigkeiten, unter anderem die Marienkathedrale, die historischen Tuchhallen und das Mickiewicz-Denkmal



Zwölf Jahre arbeitete der schwäbische Bildhauer Veit Stoß am Hochaltar, dem Schmuckstück der Marienkathedrale

Wie viel Wasser die Weichsel auch hinunter geflossen sein mag – Krakau ist seit Jahrhunderten die Schönste im ganzen Land. Die polnische Stadt hat Herrscherwechsel und viele Kriege nahezu unbeschadet überstanden, der Sozialismus konnte ihrem Charme ebenso wenig anhaben wie der Touristenboom in jüngster Vergangenheit. Seit 1978 steht die Altstadt mit ihrem Marktplatz, den historischen Tuchhallen, den engen Gassen und prachtvollen Kirchen

auf der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO, im Jahr 2000 wurde Krakau als eine der Kulturhauptstädte Europas ausgezeichnet. Zum Ruhm Krakaus beigetragen hat auch ein Schwabe: Der Bildhauer Veit Stoß, geboren in Horb am Neckar, arbeitete von 1477 bis 1489 an einem Flügelaltar, dessen Mittelteil den Tod der Heiligen Maria und ihre Himmelfahrt zeigt. Verwandte und Freunde standen dem Künstler für die Holzfiguren Modell, daher wirkt ihr Ausdruck

Die Stadt der schönen Künste

Einst war Krakau Königsresidenz, heute reisen Kulturliebhaber aus aller Welt zu Veranstaltungen in Polens heimliche Hauptstadt

sehr realistisch. Das spätgotische Werk ist Schmuckstück der Marienkathedrale am Marktplatz. Von deren Turm ertönt jede Stunde ein Trompetensignal, das dann jäh abbricht. Der Ruf soll an den Tod jenes Wächters erinnern, der beim Einfall der Tataren ein Warnsignal von diesem Kirchturm blies und dann von einem Pfeil in den Hals getroffen wurde.

Die Marienkirche ist nur eine der vielen Sehenswürdigkeiten auf und um den Rynek Główny, der als größter mittelalterlicher Marktplatz in Europa gilt. Alte Bürgerhäuser säumen den Platz, besonders auffällig sind die Tuchhallen mit den geschwungenen Torbögen. Im ersten Stock über den Arkaden ist heute die Galerie der polnischen

Flugverbindungen

▲ Germanwings fliegt dienstags und donnerstags um 12 Uhr und samstags um 11 Uhr von Stuttgart nach Krakau. Zurück geht es an den gleichen Tagen jeweils zwei Stunden später. Die Flugzeit beträgt 90 Minuten.

Malerei untergebracht, im Parterre sind Cafés und kleine Läden, in denen man Andenken und Kunsthandwerk erwerben kann. Ein beliebter Treffpunkt für junge Leute ist das Denkmal des polnischen Schriftstellers Adam Mickiewicz im südlichen Teil des Ryneks, direkt bei der kleinen Adalbertkirche aus dem 12. Jahrhundert. Von den rund 745.000 Einwohnern Krakaus sind

mindestens 50.000 Studenten.

Die Altstadt ist komplett von der Parkanlage Planty umgeben. Am südlichen Rand befindet sich der Wawelberg mit dem berühmten Königsschloss. Oben angekommen, kann man die königlichen Gemächer und den Kronschatz besichtigen und hat auch einen schönen Blick über Krakaus Stadtteile. Einer davon ist spätestens seit Steven Spielbergs Film „Schindlers Liste“ weltweit bekannt: Kazimierz, wo der amerikanische Starregisseur 1993 einige Szenen des Holocaust-Kinodramas drehte. Der Film weckte schnell das Interesse der Touristen, seit einiger Zeit führt daher eine „Schindler's List Tour“ durch das alte jüdische Viertel. Während der Führung kann man Originalschauplätze und Drehorte besichtigen, darüber hinaus erinnern Friedhöfe und alte

Synagogen an Krakaus jüdische Geschichte. Erst im Sommer 2004 feierte ein neues galizisch-jüdisches Museum Einweihung – dessen Initiatoren legten den Schwerpunkt auf das jüdische Leben der Gegenwart.

Auch im Winter ist Krakau reizvoll, denn die Theater- und Opernhäuser haben auf jeden Fall geöffnet. Besonders prachtvoll ist das Slowackiego-Theater in der Nähe des Bahnhofs. In dem der Pariser Oper nachempfundenen Bau werden klassische polnische Theaterstücke, Ballett und Opern aufgeführt. Polens berühmteste Akteure und Regisseure arbeiten im ältesten Schauspielhaus Krakaus, dem Stary Teatr. Die Karten für Aufführungen hier sind überaus begehrt; wer leer ausgeht, hat aber noch immer unzählige Möglichkeiten, sich kulturell zu vergnügen.

Krakau hat neben weiteren Theatern über 30 Museen, viele Galerien, Kulturinstitute und ein angesehenes philharmonisches Orchester. Das Nachtleben der Stadt spielt sich in den jahrhundertalten Gewölbekellern ab; Kneipen, Klubs und Diskotheken haben sich hier angesiedelt.

Es dauert ein paar Tage, die wichtigsten Sehenswürdigkeiten Krakaus zu besichtigen. Bei einem längeren Aufenthalt hat auch die Umgebung einiges zu bieten – sei es mit Wieliczka eine der ältesten Salzgruben Europas oder die märchenhafte Burgruine Orgodzieniec auf der Hochebene zwischen Krakau und Tschenstochau. Worauf auch immer man seinen Schwerpunkt legt bei der Reise in Polens heimliche Hauptstadt: Der Abschied wird bestimmt nicht leicht fallen. ■



Nach einer langen Besichtigungstour kann man sich auf dem Marktplatz einen Kaffee gönnen

Sparfliegen.



Knausern unter Palmen.

Ab € 29,-*

* One-way-Endpreise für ausgewählte Abflüge

Die Fliegenpreise der neuen Condor.

Wahrer Reichtum kommt vom Fliegen: Die neue Condor bringt Sie ab € 29,- raus aus Stuttgart und rein in den Urlaub. Dazu bieten wir Entspannung pur in der Comfort Class, angenehmen Service und ein spannendes Unterhaltungsprogramm. Buchen Sie jetzt über www.condor.com, unter 01803-88 88 66 oder in Ihrem Reisebüro. **Wir lieben Fliegen.**

Condor
www.condor.com



Die Rückkehr der Schweizer

Die Schweiz steht für Ordnung, Verlässlichkeit und Komfort – all dies will die Swiss als nationale Fluglinie der Eidgenossen auch ihren Passagieren bieten

Die Gründungsjahre waren für die SWISS überaus turbulent. Nach einschneidenden Veränderungen geht es für die nationale Fluglinie der Schweizer jetzt bergauf

So kurz es die Swiss (LX) erst gibt, so ereignisreich ist ihre Geschichte. Die Fluggesellschaft wurde im Oktober 2001 gegründet – nach dem Konkurs der Swissair. „Phoenix“ nannten die Verantwortlichen den Plan, nach dem die neue nationale Fluggesellschaft der Schweiz auf den Strukturen der Basler Regional-Airline Crossair wieder auferstehen sollte. Mehrere Milliarden Franken investierten Schweizer Staat und Wirtschaft in die neue Swiss International Airlines, deren Flotte mit inzwischen 80 Maschinen

hauptsächlich aus den ehemaligen Flugzeugen der Crossair, aber auch aus einigen der Swissair zusammengestellt wurde. Schon im September 2001 hatte Crossair alle innereuropäischen Flüge von Swissair übernommen; die neue Swiss führte einen großen Teil der rentablen Verbindungen weiter.

Hierzu zählten und zählen auch die Flüge nach Stuttgart. Sechsmal am Tag startet vom baden-württembergischen Landesflughafen ein Embraer RJ 145 der Swiss in Richtung Zürich; an Bord Geschäftsleute und Touristen. Diese können in der Hauptstadt der Schweiz Großmünster, Flair und Käsefondue genießen, aber auch nach Übersee abheben. „Die Flüge von Stuttgart sind zeitlich genau auf unseren interkontinentalen Flugplan abgestimmt“, sagt Jean-Phillipe Benoit, Geschäftsführer von Swiss Deutschland. Umsteiger kommen von Zürich direkt nach New York, Montreal, Johannesburg, São Paulo, Bangkok, Hongkong und insgesamt zu 70 Zielen weltweit.

Schon zur Swissair, der Vorgängerin der Swiss, hatte der Stuttgarter Flughafen eine besondere Beziehung. Bereits 1926 landete die erste Maschine der Schweizer Fluggesellschaft in der schwäbischen Landeshauptstadt, damals noch unter dem Namen „Ad Astra Aero“. Während des Zweiten Weltkriegs hielt die Swissair dem Airport in Echterdingen die Treue und stellte ihre Flüge erst ein, als 1944 eine der großen Verkehrsmaschinen auf dem Flugplatz in Brand geschossen wurde. Schnell kam die Schweizer Fluggesellschaft auch wieder zurück ins Ländle und nutzte im August 1948 als eines der ersten Zivilflugzeuge den rampontierten Flughafen wieder. An Bord hatte sie 3325 Kilo Kupferdraht für die Städtische Frauenklinik und das Marienhospital. Auch eine vorübergehende Startbahnschließung im Jahr 1986 konnte die Airline nicht daran hindern, Stuttgart anzufliegen: Sie brachte ihre Passagiere per Hubschrauber in die Schweiz und zurück.

Von Stuttgart geht es mit der Swiss über Zürich in die große weite Welt – insgesamt zu 70 internationalen Zielen





Jean-Phillipe Benoit, Geschäftsführer von Swiss Deutschland, zählt auf die gute Verbindung von Zürich nach Stuttgart

Der Abschied von der Swissair fiel also nicht nur den Schweizern schwer. Eine Ausstellung „Remember Swissair“ in Zürich im Jahr 2002 wurde wegen hohen Besucherandrangs um sechs Wochen verlängert, die Einträge im Gästebuch waren mehrheitlich traurige Abschiedsgrüße. Eine Schweiz ohne nationale Fluggesellschaft war kaum vorstellbar, allerdings fiel der Start der neuen Swiss in eine außerordentlich schwierige Zeit. Die Terroranschläge in den USA, der Afghanistan- und der Irakkrieg

sowie die SARS-Epidemie lösten eine weltweite Luftfahrtkrise aus. In der Folge reduzierte die Leitung der Swiss Flotte, Streckennetz und Arbeitsplätze.

Dank der konsequenten Sanierung konnte die Swiss Ende 2004 zum ersten Mal schwarze Zahlen schreiben. Der Gewinn war allerdings aufgrund der gestiegenen Treibstoffpreise noch nicht so hoch wie von der Geschäftsleitung erwartet. Konzernchef Christoph Franz prognostizierte, der weitere Weg zu einer verbesserten Marktposition werde „hart und steinig“. All den Schwierigkeiten zum Trotz sind die Kunden höchst zufrieden mit der Swiss. Die Flüge sind im Schnitt zu 75 Prozent ausgelastet, und die Swiss heisst vor allem für ihren Komfort regelmäßig Preise ein – so auch 2003 den Business Traveller Award als beste Airline nach Nord- und Südamerika. ■

Flugverbindungen

▲ Die Swiss fliegt montags bis samstags sechsmal täglich von Stuttgart nach Zürich und zurück, sonntags fünfmal. Der Flug dauert nur 45 Minuten.



Als eines der ersten Zivilflugzeuge landete eine DC 3 der Swissair nach dem Zweiten Weltkrieg auf dem ramponierten Stuttgarter Flughafen

BOCHMANN & PFENDT

AIRPORT OPTIC

YVES SAINT LAURENT

VALENTINO

Cartier

PAUL & SHARON LAUREN

GUCCI

BVLGARI

MONTBLANC

BOUCHERON

Christian Dior

Persol

GIORGIO ARMANI

Ray-Ban

EMPORIO ARMANI

VERSACE

PRADA

DOLCE & GABBANA

MaxMara

Modische Sonnenbrillen und Schutz Ihrer Augen, die beste Wahl wenn Sie beides wollen!

Von 15 Jahren Erfahrung und Kompetenz am Frankfurter Flughafen können Sie jetzt auch in Stuttgart profitieren!

Im neuen Terminal 3 (Abflugebene) nach der Sicherheitskontrolle präsentieren wir Ihnen ein Top-Angebot an Sonnenbrillen internationaler Star-Designer, größte Auswahl und einen exklusiven Service.

Besuchen Sie uns und erleben Sie die neuesten Kollektionen.

Bochmann & Pfendt Airport Optic GmbH
 Terminal 3 · Abflugebene · 70629 Stuttgart
 Tel.: +49 (0)711-948.50.60 · Fax: +49 (0)711-948.50.61
 E-Mail: info@bpao.de

Startschuss für die neue Landesmesse

Seit Anfang September 2004 verwandelt eine ganze Armada von Baggern und Kippladern das Gelände für die neue Landesmesse in eine Terrassenlandschaft. Bis zum Frühjahr 2007 entsteht auf rund 100 Hektar Fläche das neue Schaufenster für die regionale und nationale Wirtschaft. Die künftige Landesmesse wird verkehrsgünstig angebunden sein an den Stuttgarter Flughafen (auf unserem Luftbild Mitte oben), die von Stuttgart nach München führende Autobahn 8 (im großen Bogen links) und die Bundesstraße 27 (im äußersten Bildeck rechts unten).

Für die Fundamente des Kongresszentrums, der acht großen Messehallen sowie der Parkhäuser und -plätze knabbern die Bagger vier Stufen mit je fünf Meter Höhenunterschied ins leicht nach Osten abfallende Gelände. Rund 1,8 Millionen Kubikmeter Erde müssen auf Deutschlands derzeit größter Baustelle bewegt werden; zwei Drittel davon bleiben aber als Bau- und Auffüllmaterial auf dem Messeareal.

Messebesucher gelangen künftig von der Autobahn direkt ins Parkhaus, das in ruhigen Messezeiten auch von Fluggästen genutzt wird (siehe Grafik unten). Dazu wird der Verkehr über neue Anschlussstellen geleitet und verlässt die

Das Messeparkhaus (Bildmitte) kann von der A 8, hier in Fahrtrichtung Karlsruhe, über eigene Abfahrten direkt angesteuert werden. Das Parkhaus überspannt die Autobahn rund 200 Meter weit – schließlich soll unter der stählernen Konstruktion hindurch in einigen Jahren auch die ICE-Schnellbahntrasse verlaufen

Autobahn in beiden Fahrrichtungen frühzeitig über eigene Ab- und Auffahrtsrampen. In diesem Zusammenhang wird auch die Landesstraße 1192 verlegt, die Echterdingen (außerhalb des Fotos rechts) mit Stuttgart-Plieningen verbindet (linker Bildrand, oben). Die Straße verläuft künftig etwas weiter im Norden auf einem aufgeschütteten Damm. Die neue Trasse ist auf unserem Foto in der Bildmitte unten schon gut zu erkennen; die Straßenbauer haben bereits mit den Belagsarbeiten begonnen. Nicht immer lässt sich das Geschehen auf der Messe-Großbaustelle mit einem so schönen Blick aus der Vogelperspektive verfolgen. Die Projektgesellschaft Neue Messe hat aber auf dem Dach des Flughafen-Verwaltungsgebäudes (knapp oberhalb der Bildmitte, mit zwei gelben Kranen davor) kürzlich eine Webcam installiert, die im 10-Minuten-Abstand Livebilder liefert unter www.landesmesse.de. ■



Nicht nur räumlich dicht beieinander: Flughafen und Messe Stuttgart, hier in einer Aufnahme von Ende Oktober 2004





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 Sonntag in New York



14

Ich fliege meine Flugzeiten ab Stuttgart – denn wo sonst bringt mich die S-Bahn in zwanzig Minuten von daheim ans Gate? Im Übrigen können wir seit der Flughafen-Erweiterung richtig stolz sein: Endlich hat unser Metropöchen auch einen Flughafen, in dem man sich verlaufen kann. Und dabei haben wir unsere Besonderheit nicht verloren: Andere Fluggäste riechen

beim Check-in nach Kerosin, wir nach Kraut. Denn Krautanbau und Flughafen bilden eine wunderbar schwäbisch durchdachte Symbiose: Die Toilettenentleerungen beim Anflug sind hoch effiziente Gratisdüngungen fürs Kraut, und falls es mal zu einer Notlandung im Krautacker kommt, ist damit schon das Fundament für die neue Messe vorgebohrt.

Jedenfalls: Immer öfter liegen meine Auftrittsorte weiter weg, so dass ich zum Hinkommen das Flugzeug wähle. Natürlich kommt dazu, dass mein Techniker dann parallel mit dem Lkw, in dem sich Licht, Ton und Requisite befindet, hinfahren muss. Und es ist einfach immer schön, noch am Hamburger Flughafen sofort auf seinem Handy anzurufen und zu fragen: „wo bist Du schon? Am Weinsberger Dreieck? Dann sind's ja für dich keine acht Stunden mehr, gratuliere!“ (Er rächt sich dann später an mir durch falsche Blackouts oder gezielte Stromstöße während der Show. Bei uns soll jeder seinen Spaß haben.)

Doch zum Auftritt, zu dem ich an dem Tag flog, als das Foto auf dem Koffer entstand, konnte selbst mein Techniker im Lkw nicht hin-

fahren: zu meinem ersten Gastspiel nach New York! Ich war mit meinem Kabarettprogramm gebucht im „Laurie Beechman Theatre“ auf der „42nd street“ direkt am Broadway. Das ist ein renommierter Comedyclub, in dem schon viele amerikanische Starcomedians ihre internationale Karriere begonnen haben, und die Vorstellung, dass gerade in Manhattan meine Plakate aushängen, hat mich in den Wochen zuvor zu manchem „Herr Ober, bringen Sie mal ein Fläschchen von Ihrem besten Sekt her!“ verführt.

In Manhattan hatte ich zunächst etwas verwirrende Erlebnisse. Mein Hotelzimmer war völlig überhitzt und weil ich an der Heizung den Drehknopf nicht finden konnte, begab ich mich zum Fragen an die Rezeption. Der freundliche Herr schüttelte bloß verwundert den Kopf über so viel altes Europa und gab mir den entscheidenden Tipp: „If it's too hot – just open the window!“ Auf deutsch: „Schwobeseckel, wenn du schwitsch, mach halt's Fenster auf!“

Den nächsten Kulturschock erlitt ich beim „Pretzel“-Händler: Was die Amis als Brezel bezeichnen, ist ein Teig-Magentöter im Halbkilo-

format. Und während dir schier die Augen rausfallen, fragt er dich, ob du Senf dazu willst. Senf zu einer Brezel! So was macht doch aggressiv! Kein Wunder kann man diesem Volk einen Irakkrieg aufschwätzen! Schön war dann aber, dass mein Auftritt gnadenlos ausverkauft war, dass ich für nächstes Jahr wieder dort engagiert bin und dass sehr viele Exilchwaben am Abend anwesend waren. Als eine größere Besuchergruppe recht früh nach meiner Show den Abend fast schon fluchtartig verließ, schrie eine Frau nach vorne:

„Erna, why go we eigentlich so bald?“

Die Antwort kam prompt:

„Ha, Anna: Weil the bus teurer wird if we go a Stund später!“

Da wusste ich: Ein Sonntag ist auch in New York zu Hause!

Christoph Sonntag

Mehr Infos von und über Christoph Sonntag unter www.sonntag.tv. Den Autor erreichen Sie unter Christoph@sonntag.tv

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

BECHTLE
Verlag & Druck
ESSLINGEN

Zeppelinstraße 116
73730 Esslingen
Telefon 0711/9310-0
Fax 0711/9310-193
www.bechtle-online.de

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

Harald Weimer: 0711/9310-261
harald.weimer@bechtle-online.de

Pfeilschnelle Fracht nach Dubai



Sechs Dutzend Rennwagen verschwinden in den Bäuchen zweier Jumbojets, um im dreifachen Renntempo auf dem Luftweg an den Persischen Golf zu gelangen

Ein Wettrennen gegen die Zeit – mit Autos, aber ohne Motorenlärm: Das gab es kürzlich am Luftfrachtzentrum des Stuttgarter Flughafens. Für die Endrunde der europäischen Tourenwagenmeisterschaft, die erstmals in Dubai stattfand, wurden 72 Rennwagen in Windeseile an den Persischen Golf geflogen. Lufthansa Cargo charterte zwei Jumbos, um Porsche, Ferrari, Maserati & Co. auf die Reise zu schicken. Die im Luftfrachtzentrum ansässige Spedition Cargo Liner wickelte den PS-starken Großauftrag ab. Die komplette Manpower der Firma war nötig, um die reisefertig verzurrten Fahrzeuge in jeweils knapp drei Stunden in den Flugzeugbäuchen zu verstauen. Mit Maßarbeit gelang



es den Frachtspezialisten, den verfügbaren Platz optimal zu nutzen. Trotz des knappen Zeitbudgets konnten beide Flugzeuge pünktlich abheben; auf dem Luftweg gelang-

ten die Rennwagen pfeilschnell und rechtzeitig zur Meisterschaft ins nagelneue Autodrom des Emirates. „Ohne das neue Luftfrachtzentrum wäre die Verladeaktion nicht möglich gewesen“, sagt Egon Klöser, Geschäftsführer der Cargo Liner Globistics. Der neue Frachthof ist erste Adresse vor allem für so genannte Premiumfracht, also besonders wertvolle, eilige oder empfindliche Waren. ■



Ungleiches Kräfte-messen: PS-Bolide und Triebwerk der Boeing 747



Abflug nach Dubai: Mit zigtausenden Pferdestärken an Bord hebt der gecharterte Jumbo ab



Erste Hilfe mit dem Hebekissen

Flughafenfeuerwehren aus ganz Deutschland lernen bei Seminaren in Stuttgart, wie man ein verunglücktes Flugzeug birgt

Es passiert höchst selten, dass ein Flugzeug beim Start oder bei der Landung von der Rollbahn abkommt. Wenn eine Maschine aber doch die Piste verfehlt und ins Gras abdriftet, muss schnell ein fähiges Team zur Stelle sein, das sie aus dem weichen Untergrund befreit. Jörg Schempp bildet bis zu vier Mal im Jahr Feuerwehrmänner aus ganz Deutschland und Österreich für diesen Notfall aus. „Wir bieten die Bergeseminare auch auf Englisch an; für die US Forces aus Rammstein oder die NATO-Kräfte in Geilenkirchen“, sagt der Wach-

schichtführer der Stuttgarter Flughafenfeuerwehr.

Ob auf Englisch oder Deutsch: Trainiert wird an einer ausrangierten Tupolev 154, die der Flughafen 1995 als Übungsflugzeug für die Feuerwehr kaufte. Immer wieder werden an der weißen Maschine, die direkt vor dem Frachtzentrum steht, auch Partys gefeiert oder Filme gedreht. Beim Bergeseminar muss sie jedoch den festen Boden unter den Rädern verlassen: Mit einem Schlepper ziehen Jörg Schempp und sein Team die Tupolev in eine Grube auf dem



Die Seminarteilnehmer ziehen alle Register der Technik, um die großen Hebekissen mit Luft zu füllen

Soll das Flugzeug wieder festen Boden unter die Räder kriegen, muss es erst mal angehoben werden. Das gelingt nur mit luftgefüllten Hebekissen



Flughafengelände und klappen ihr Bugfahrwerk weg. Was die nächsten Stunden folgt, ist der Versuch, der halb eingesunkenen, 72 Tonnen schwere Tupolev aus der Patsche zu helfen – ohne sie dabei zu beschädigen.

„Im Ernstfall werden natürlich zuerst die Passagiere herausgeholt“, erklärt Jörg Schempp. Was danach mit dem bewegungsunfähigen Flugzeug geschieht, entscheidet der Halter – meist also die Fluggesellschaft. Kann sie die Bergung nicht rasch ausführen und behindert die Maschine den Betrieb, gibt der Flughafenbetreiber Anweisungen für das weitere Vorgehen. In jedem Fall müssen die Bundesstelle für Flugunfallsicherung (BFU) in Braunschweig und die Staatsanwaltschaft grünes Licht für eine Bergung geben.

Wenn die rund zwanzig Seminarteilnehmer versuchen, die havarierte Tupolev aus der Grube zu

hieven, liegt der größte Teil der Schulung schon hinter ihnen. Die Ausbildung am Stuttgarter Flughafen dauert in der Regel vier Tage und beginnt mit einem Theorieblock. Danach folgt ein erstes Gewöhnungstraining, bei der die Tupolev noch auf festem Grund steht. Schon hier arbeiten die Feuerwehrmänner mit Hebekissen, die auch bei der Abschlussübung eingesetzt werden. „Ein solches Kissen wiegt bis zu 490 Kilogramm; der Aufbau aller verwendeten Hebekissen dauert anderthalb Stunden“, sagt Jörg Schempp.

Hebekissen können ein Flugzeug bis zu drei Meter in die Höhe bewegen. Sie haben zahlreiche Kammern, die sich je nach Art und Lage der verunglückten Maschine unterschiedlich schnell mit Luft füllen. Präzision ist hierbei gefragt: Liegt das Flugzeug falsch auf oder wird nicht richtig stabilisiert, kann es vom Kissen rutschen und Dellen in der Außenhaut bekommen. Ist die Tupolev angehoben, befestigt die Bergemannschaft den Untergrund unter dem Fahrwerk und der



Die Feuerwehrleute der Flughafen Stuttgart GmbH gelten in ganz Deutschland als Spezialisten für die Bergung von Flugzeugen. Zu ihren Bergeseminaren kommen deshalb Teams aus der ganzen Republik angereist

geplanten Rollspur mit Sand, Kies oder Matten – je nach Beschaffenheit den Bodens. Jetzt können die weggeklappten Räder wieder in Fahrtstellung gebracht werden. Das ganze Prozedere kann mehrere Stunden dauern. Anstelle eines Hebekissens arbeiten die Feuerwehrmänner auch mit Mobilkränen; im günstigsten Fall können sie das Flugzeug mit Schlepp-

stange und Flugzeugschlepper von der Unglücksstelle ziehen.

Die Praxis zu erproben ist die eine Sache, die Kontaktpflege die andere. Die Seminarteilnehmer aus Düsseldorf, Wien, Münster, Hannover, Osnabrück, Hahn oder vom Baden-Airpark treffen sich in Stuttgart auch, um Erfahrungen aus Einsätzen auszutauschen – damit im Fall der Fälle alles glatt geht. ■



Seminarleiter Jörg Schempp erklärt den Teilnehmern, wie sie vorgehen sollen. Fingerspitzengefühl ist gefragt, damit das Flugzeug keine Dellen davonträgt

Marathonmann am Flughafen



So kennen die Flughafen-Mitarbeiter den flotten Diplomanden ...

In der Laufsportszene ist Martin Beckmann bekannt wie ein bunter Hund – seit kurzem kennt man ihn auch am Stuttgarter Flughafen. Hier schreibt der Ausnahmeläufer (er gewann 2002 die Deutsche Meisterschaft im Marathon und Halbmarathon und wurde 2004 Vizemeister über die Langdistanz) derzeit seine Diplomarbeit. Warum gerade am Flughafen?

„Das ist der größte Arbeitgeber hier und der Dreh- und Angelpunkt fürs Wegkommen“, sagt Beckmann – und weg muss er oft, schließlich stehen regelmäßig nationale und internationale Wettkämpfe auf dem Programm. Außerdem bietet der Flughafen dem Sportler mit flexibel gehandhabten Anwesenheitszeiten

die Chance, wie gewohnt morgens und abends zu trainieren.

Martin Beckmann wohnt in der Flughafen-Nachbargemeinde Leinfelden-Echterdingen; in Geislingen an der Steige studiert er aktuell im 9. Semester Energie- und Recyclingmanagement. Als Diplomarbeit erstellt er am Flughafen „ein Konzept zur Implementierung eines Umweltmanagementsystems. Da geht es darum, Umweltauswirkungen zu erfassen und zu beurteilen“. Dass der 27-jährige Profisportler, der im Training bis zu 200 Laufkilometer pro Woche abspult, zugleich die Energie für ein Studium aufbringt, erklärt Beckmann lachend: „Im Marathon wird man mit 30 erst richtig gut – man muss die Zeit bis dahin ja gut rumbringen.“



... und so kennt die Laufsportszene den schnellen Spitzensportler

HALD & GRUNEWALD
Die ganze Welt der Gabelstapler

Verkauf – Vermietung – Service

Telefon: (0 70 32) 27 05-0
www.hald-grunewald.de

Heißer Einsatz im Feuerdrachen

600 Feuerwehrmännern aus dem Esslinger Umland wurde vor wenigen Wochen im „Fire Dragon“ (Feuerdrachen) gründlich eingeheizt. Zehn Tage stand der Brand-simulations-Truck auf dem Hof der Stuttgarter Flughafenfeuerwehr. „Die Teilnehmer haben hier die Gelegenheit, richtiges taktisches Vorgehen in unterschiedlichen Situationen zu üben und dabei ihren Eigenschutz nicht zu ver-

nachlässigen – denn das passiert im Eifer des Gefechtes immer wieder“, erklärt Andreas Rudlof, Einsatzleiter bei der Flughafenfeuerwehr. In Zweiertteams trainierten die Feuerwehrleute im „Fire Dragon“, wo sie mit Überraschungsszenarien vom Gaszähler- bis zum kompletten Wohnungsbrand konfrontiert wurden. Rasche Entscheidungen, richtige Reaktionen und eine gute Kondition waren gefragt.



Im Bauch des Feuerdrachen: Bei Temperaturen bis zu 250 Grad Celcius wird die Löschübung zum Konditionstest

Begegnung mit der Kunst im Fluggastgebäude 1

In der Erlebniswelt Flughafen Stuttgart hat auch die Kunst seit Jahren ihren festen Platz. Im Herbst nutzten Ulrich Kälberer, Ernst Kronawitter, Steffen Müller, Marlene Schnell und Ursula Senst vom Bund Deutscher Künstler (BDK) die Galerie West in Terminal 1, um einige ihrer Werke zu präsentieren. „Begegnungen“ lautete der Titel der Ausstellung; die Gemälde und Skulpturen verarbeiteten Aufbruch, Abschied, Veränderung und menschliche Beziehungen – Themen, die einen Ort wie den Flughafen auch sonst kennzeichnen. Ein besonderer Blickfang der Ausstellung war Steffen Müllers großflächiges Acrylgemälde „Zufälliges Zusammentreffen zweier Arten“, auf dem ein Vogel und ein

Flugzeug wie bei einer Feuertaufe ein gelbes Transparent durchbrechen. Die Kunstwerke betrachteten Kenner, die zur Vernissage an den Flughafen kamen, ebenso wie zahlreiche Fluggäste, die sich mit den farbenfrohen Bildern auf ihre Reise einstimmten.



Kunstsinnige Besucher betrachten Gemälde im Stahlbaumwald



Aug in Aug: Konkreter Blick auf abstrakte Kunst

Alitalia-Manager vertritt Airlines



*Neuer AOC-Chairman:
Bert Olthof von Alitalia*

Zum neuen Chairman des Stuttgarter Airline Operators Committee (AOC) wurde Bert Olthof gewählt. Er ist Stationsleiter der italienischen Fluggesellschaft Alitalia. Das AOC vertritt die Interessen der am Flughafen ansässigen Gesellschaften gegenüber der Flughafengesellschaft und ist Ansprechpartner für alle Themen, die Auswirkungen auf die Airlines

haben. Zu seiner Stellvertreterin gewählt wurde Kathia Mouton von Air France.

Bert Olthof folgt auf James Carson. Der Stationsleiter der griechischen Airline Olympic Airways leitete das AOC seit Anfang 2004. Der gebürtige Holländer Olthof, der bereits zum zweiten Mal zum Chairman gewählt wurde, führt die Alitalia-Station in Stuttgart seit 1995.

Seit April dieses Jahres befindet sich der Alitalia-Schalter in Terminal 3, gemeinsam mit den Partnergesellschaften Delta Air Lines und Air France. Seine Meinung nach fast einem Jahr im neuen Terminal: „Wir sind begeistert! In unserem neuen, schönen Büro macht uns die Arbeit viel mehr Spaß. Und seitdem die Gepäckkontrolle nicht mehr direkt vor unserem Schalter stattfindet, ist auch die Atmosphäre deutlich kundenfreundlicher geworden.“



Wir sind
das Airport-Hotel!

200 Meter neben den Flughafenterminals, First Class 4-Sterne Kategorie, 229 komfortable Zimmer, 9 klimatisierte Konferenz- und Banketträume, Mövenpick Restaurant, kostenloser Flughafen-Shuttle, direkte Autobahnanbindung an die A81/AB.

Mövenpick Hotel Stuttgart-Airport
Flughafenrandstrasse 7, 70629 Stuttgart
Tel: +49 +711 79070, Fax: +49 +711 793585
hotel.stuttgart.airport@moevenpick.com
www.moevenpick-stuttgart-airport.com

www.moevenpick-hotels.com
True Excellence in Swiss Hospitality


MÖVENPICK
Hotel Stuttgart-Airport

Karossen fürs Königshaus

Nachschub für die Fahrzeugsammlung: Auf dem Luftweg gelangten unlängst drei rare Automobile aus drei Jahrhunderten zum jordanischen Königshaus. An Bord einer Frachtmaschine vom Typ Herkules 130, die vom Stuttgarter Flughafen aus startete, befand sich ein Nachbau des ersten Autos der Welt, ein Benz

Patent-Motorwagen, mit dem Bertha Benz im Jahr 1888 die erste automobilen Fernfahrt von Mannheim nach Pforzheim unternahm. Als Vertreter des 20. Jahrhunderts mit von der Partie war ein etwa 30 Jahre altes Mercedes-Benz-Versuchsfahrzeug vom Typ C 111, die Neuzeit wurde von einem SLR-Sportwagen vertreten.



Motoren für Ihre Majestät: Auf den Luftweg nach Jordanien machen sich ein Benz Patent-Motorwagen (1 PS) und ein Mercedes-Benz SLR (626 PS)

Der Flughafen beim Luftverkehrskongress in Berlin

Der dritte Deutsche Luftverkehrskongress in Berlin stand unter dem Motto Luftverkehrsstandort Deutschland – Innovation und Wettbewerbsfähigkeit. Zu diesen Thema diskutieren am Stand des Flughafens Stuttgart Rainer Hertrich, Präsident des BDLI, Walter Schoefer, Ge-

schäftsführer des baden-württembergischen Landesflughafens, Staatssekretärin Iris Gleicke, der Bundestags-Verkehrsausschussvorsitzende Eduard Oswald (CSU) und Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG (von links).



Willkommen am Flughafen



Selbst Startrainer Giovanni Trapattoni („Flasche leer“) konnte Benfica Lissabon nicht zu einem Sieg verhelfen. Das portugiesische Team verlor im Uefa-Cup-Spiel gegen den VfB Stuttgart mit 0:3



Suzanne Mubarak, Ehefrau des ägyptischen Präsidenten, engagierte sich für junge Menschen und Frauen und bekam dafür von der Universität Stuttgart die Ehrenbürgerwürde verliehen



Schauspielerin Michaela Schaffrath signierte am Flughafen ihr neu erschienenes Buch „Ich, Gina Wild“



Schmusesänger Lionel Richie schaute bei seiner Deutschland-tournee im Herbst auch in Stuttgart vorbei



Dieter Thomas Heck sprach sich bei einem ZDF-Interview am Flughafen für mehr deutschsprachige Musik im Radio aus



Der russische Ministerpräsident Michail Fradkow kam zur deutsch-russischen Investitionskonferenz in die baden-württembergische Landeshauptstadt



Bundespräsident Horst Köhler, ehemaliger Ludwigsburger, hatte bei seinem Besuch in der süddeutschen Heimat ein dicht gedrängtes Programm

Gorillababy in der Business Class



Vor der Affenkälte gut geschützt: Gorillababy Makua (Mitte) beim Umzug

Affentheater im Berliner Zoo: Weil ihre Mama sie nicht wollte, musste Gorillababy Makua kürzlich in die Stuttgarter Wilhelma umziehen. Dort sind die Tierpfleger auf die Aufzucht von kleinen Verstoßenen spezialisiert. Das Affenmädchen flog abgeschirmt vor neugierigem Publikum in der

Business Class der Lufthansa nach Stuttgart. Der Neuanfang in der Wilhelma lief hervorragend, Makua gewöhnte sich schnell an ihre neue Ziehmutter, die Tierpflegerin Elke Kaster. Mit acht Spielgenossen tobt die kleine Gorilladame jetzt im Affenkindergarten des weithin bekannten Stuttgarter Zoos.

Neuer Internet-Auftritt

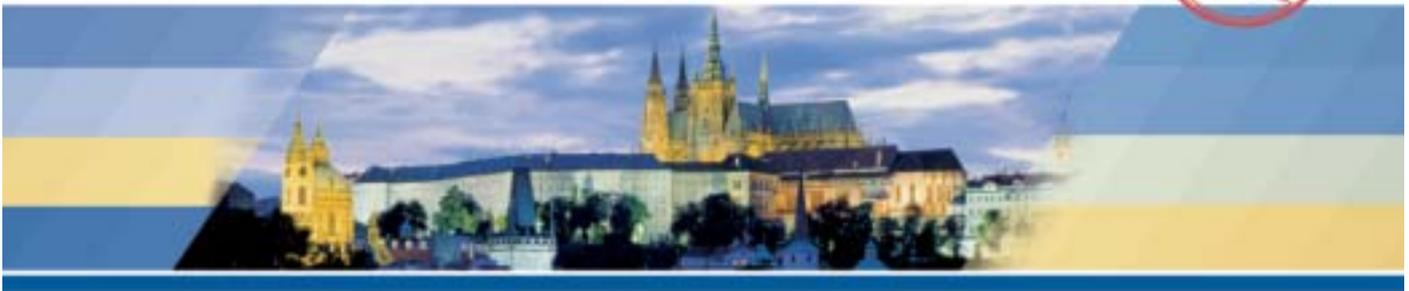
Der Internet-Auftritt des Flughafens hat ein neues Gesicht bekommen: Die Navigation ist jetzt übersichtlicher, der Aufbau gestrafft. Mit maximal zwei Mausklicks gelangt der Besucher zur gewünschten Information, seien es Auskünfte zu An- und Abflügen, zu Fluggesellschaften oder zu Parkgebühren. Der zweisprachig

deutsch-englische Internet-Auftritt lädt auch zum Surfen und Schmökern ein: Infos zu Geschäften und Restaurants finden sich ebenso wie zu Veranstaltungen oder Führungen. Wer schauen möchte, was gerade auf dem Vorfeld oder im Terminal 3 los ist, kann sich via Webcam einen Überblick verschaffen.



Stuttgart-PRAG ab € 29

Einfacher Flug, nur als Hin- und Rückflug buchbar, zzgl Steuern und Gebühren.



www.czechairlines.de

Schnell und preiswert zum Beispiel:

Athen

ab €125 inkl. Flughafengebühren

Riga, Vilnius

ab €155 inkl. Flughafengebühren

Sofia

ab €235 inkl. Flughafengebühren

Yerevan, Samara

ab €340 inkl. Flughafengebühren

Prag – Ihr Drehkreuz für Mittel- und Osteuropa.

Täglich 180 Flüge zu 75 Städten in 44 Ländern.

Erlebniswelt am Flughafen



Inspiration im Salon: „Erlebniswelt“-Erfinder Stefan Bacher

Ganz schwungvoll präsentiert sich jetzt die Werbegemeinschaft des Stuttgarter Flughafens, die über 30 Reisebüros sowie etliche Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe unter einem Dach vereint. Entworfen hat das rote Logo Stefan Bacher, Inhaber des Flughafen-Frisörs „my inspiration“. Seine Erfindung wurde von der Werbegemeinschaft mit einem Einkaufsgutschein honoriert, den Stefan Bacher in Sekt für seine Mitarbeiter umgewandelt hat.

Ehemaliges Ski-Ass Christa Kinshofer bei SWR 1 Leute

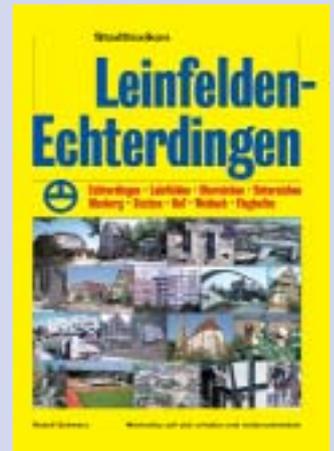


Motivation ist alles – auf der Piste, im Seminar oder im Radio

Bei der letzten Leute-Sendung des Jahres 2004 am Flughafen hatte SWR1-Moderator Wolfgang Heim Christa Kinshofer zu Gast, eine der erfolgreichsten deutschen Skirennläuferinnen aller Zeiten. Sie hatte unter dem roten Doppeldecker in Terminal 1 Platz genommen. Offen erzählte Christa Kinshofer von den Höhen und Tiefen ihrer Karriere, von den olympischen Medaillen ebenso wie von ihrem Wechsel ins niederlän-

dische Team, den sie 1983 nach einem Streit mit dem Deutschen Skiverband (DSV) vollzog. Nach sportlichen Niederlagen folgte bei den Olympischen Spielen 1988 in Calgary ein grandioses Comeback mit zwei Medaillen. „Ich habe immer an mich geglaubt,“ sagte Christa Kinshofer bei der Livesendung. Die Mutter von Zwillingstöchtern entwirft heute ihre eigene Kinder-Sportkollektion und gibt Motivationsseminare.

Lexikon als Leistung



Den Landespreis für Heimatforschung des baden-württembergischen Kultusministeriums erhielt kürzlich Rudolf Schwarz (rechts) aus Leinfelden. In jahrelanger Fleißarbeit hatte Schwarz Wissenswertes aus Leinfelden-Echterdingen zusammengetragen und im „Stadtlexikon Leinfelden-Echterdingen“ gebündelt. Für diese „herausragende Leistung für die Heimatforschung“ verlieh ihm Minister Rudolf Köberle den Landespreis. In dem fast 500 Seiten starken Nachschlagewerk wird auch der Flughafen als Teil der Stadt Leinfelden-Echterdingen ausführlich behandelt.

In den Hauptrollen: Wöllhaf-Azubis



Dass sie nicht nur beim Kaffeeservieren, sondern auch bei Dreharbeiten eine gute Figur machen, bewiesen jüngst Patrick Wilson und Isabell Marmull (im Bild), Auszubildende des Flughafen-Gastronoms Claus Wöllhaf. Der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) produzierte am Stuttgarter Airport einen Informationsfilm über die Arbeit von Systemgastronomen; seit Dezember wird die Dokumentation auf Messen, dem Arbeitsamt und in Schulen gezeigt. Patrick Wilson und Isabell Marmull, Systemgastronome im zweiten Ausbildungsjahr, ließen sich bei ihren vielfältigen Aufgaben filmen.

Auf sauberen Sohlen ab ins Flugzeug

Seit Kurzem sorgt Schuster Sükür Ali auf der Ankunftsebene des Terminals 3 dafür, dass Passagiere den Flughafen mit frisch gesäuberten und polierten Schuhen verlassen: Für 2,50 Euro gibt es in seinem „Schuhe & Schlüssel Service-Center“ eine adelige Schuhpflege mit anschließender Sohlenfärbung – und das alles in nur 10 Minuten.

Sükür Ali und seine Mitarbeiter bieten zudem Gravurdienste an oder reparieren Schuhe, Taschen und andere Lederwaren.



FLIEGEN OHNE AIR BERLIN IST WIE KNEIPP OHNE KUR



MALLORCA SHUTTLE & MEER:

Täglich Stuttgart ↔ Palma de Mallorca. One-Way inkl. Steuern/Gebühren ab €

29

Dazu viele andere schöne Ziele. Sportgepäck bis 30 kg kostenlos.

→ Europas erste Low-Fare-Allianz.

Infos und Buchungen in Ihrem Reisebüro, im Internet oder bei unserem 24-Stunden-Service.

airberlin.com

01805-737 800 (0,12 €/Min.)

 **AIR-BERLIN** + 
We fly Europe



Ein scharfer Blick für neue Wege

Tüftlergeist und Mut zu Veränderungen kennzeichnen die Geschichte von Carl Zeiss – einem Unternehmen, das es bis auf den Mars geschafft hat

der European Space Agency (ESA) im Sommer 2003 konnte eine Spezialkamera dank eines hoch auflösenden Spiegelobjektivs von Carl Zeiss gestochen scharfe Fotos von der Oberfläche des roten Planeten machen – und das aus über fünf Millionen Kilometer Entfernung.

Fotoobjektive schickt das Unternehmen schon seit den sechziger Jahren regelmäßig ins Universum. Die ersten Bilder vom Weltall überhaupt schoss die Besatzung der Mercury-8-Raumfähre 1962 mit Hilfe eines ZEISS-Objektivs. Vor dem Blick in die große Weite lag der Schwerpunkt bei Carl Zeiss allerdings auf der Erforschung kleinster Partikel. Als Carl Zeiss 1846 in Jena eine feinmechanisch-optische Werkstatt eröffnete, widmete er sich zunächst dem Bau



Mit Mikroskopen wie diesem begann die Erfolgsgeschichte von Carl Zeiss

und der Verbesserung von Mikroskopen. Bis zu diesem Zeitpunkt war jedes der Geräte ein Unikat gewesen, da die Linsen nur durch Ausprobieren, dem „Pröbeln“,

Fototermin für den roten Planeten: Eine Spezialkamera mit Zeiss-Objektiv auf Weltraum-Mission

Schon der Firmenslogan von Carl Zeiss klingt ein wenig nach Magie: „We make it visible.“ Der Vorstandsvorsitzende Dr. Dieter Kurz erklärt das Motto des Oberkochener Unternehmens so: „Unsere wichtigste Aufgabe sehen wir darin, Wissenschaft und Technologie die Möglichkeit zu geben, bisher Unsichtbares zu erkennen.“ Mit dem Bau von Mikroskopen begann in Jena vor über 150 Jahren die Forschungs- und Firmengeschichte von Carl Zeiss. Heute ist das Unternehmen weltweit unter anderem auch für Brillen- und Ferngläser, astronomische Instrumente, Kameraobjektive, chirurgische Geräte, Geräte für die Augenheilkunde, Mess-

systeme und spezielle Objektive zur Herstellung von Mikrochips bekannt.

Rund 13.700 Menschen arbeiten inzwischen bei der Firma Carl Zeiss, die ihre Produkte an 15 Standorten in Europa, Nord- und Mittelamerika sowie in Asien herstellt. Der Sitz des Unternehmens in Oberkochen bei Aalen ist dank des Stuttgarter Flughafens mit der großen weiten Welt verbunden. Rund 1200 Tonnen Luftfracht schickte Carl Zeiss im Jahr 2004 von hier aus ins Ausland, vor allem medizintechnische Geräte und Messinstrumente. Manchmal fliegen die Carl-Zeiss-Produkte aber noch viel weiter – zuweilen sogar ins Weltall. Bei der Mars-Mission



„Der Stuttgarter Flughafen ist ein fester Bestandteil in unserer Logistikkette, der nicht mehr wegzudenken ist. Unsere Produkte werden von hier aus in alle Welt geflogen, und auch für unsere geschäftlichen Beziehungen sind wir auf den nahen Flughafen angewiesen. Rund 2500 Mitarbeiter, Partner und Kunden von Carl Zeiss fliegen jährlich ab Stuttgart.“

*Dr. Dieter Kurz,
Vorsitzender des Konzernvorstands*



*Ob Alltag oder Hobby:
Zeiss-Produkte liefern
den vollen Durchblick*



zusammengestellt werden konnten. Carl Zeiss' Mitarbeiter, der Physiker Ernst Abbe, baute als erster Wissenschaftler Mikroskope nach den Gesetzen der Optik und normte dadurch die Geräte. Damit begann die Erfolgsgeschichte des Unternehmens, das 1875 bereits 60 Mitarbeiter beschäftigte.

Ebenso bedeutend wie Abbes wissenschaftliche Leistungen waren seine Sozialreformen: 1889 gründete er die Carl-Zeiss-Stiftung, die er zwei Jahre später zur Alleineigentümerin des Werks und des Schwesterunternehmens Schott Glas machte. Das Stiftungsstatut war für das 19. Jahrhundert überaus fortschrittlich: Es sicherte den Carl-Zeiss-Mitarbeitern Sozialrechte, zum Beispiel den Anspruch auf Urlaub und Pensionen. Außerdem mussten Carl Zeiss und Schott füreinander haften – bis beide Unternehmen 2004 zu Aktiengesellschaften (AG) umstrukturiert und somit voneinander unabhängig wurden. Ein längst überfälliger Schritt, findet Vorstandsvorsitzender Dr. Dieter Kurz: „Mit der Umwandlung in eine AG übernehmen wir eine international anerkannte Rechtsform, die unsere Wett-

bewerbssituation weltweit deutlich verbessert. Eine AG kennt man auch in Asien oder in den USA.“ Von Jena nach Oberkochen kam Carl Zeiss übrigens aus geschichtlichen Gründen: Direkt nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs brachten amerikanische Truppen die Vorstände und leitenden Wissenschaftler des Unternehmens zunächst nach Heidenheim. Diese gründeten im Jahr darauf die „Opton Optischen Werke Oberkochen GmbH“, später „Zeiss-Opton“, während die Werke in Jena zu Staatsbetrieben umfunktioniert wurden. Bis zur politischen Wiedervereinigung 1990 befanden sich das ost- und das westdeutsche Werk in einer Wettbewerbssituation; im Jahr darauf schlossen

sich die einstigen Konkurrenten wieder zusammen.

Heute ist die Carl-Zeiss-Gruppe in die Bereiche Halbleiterfertigungstechnologie, industrielle Messtechnik, Markenoptik, Medizintechnik, Mikroskopie und optisch-elektronische Systeme aufgeteilt. Erfolgreich sind alle Abteilungen, besonders boomen im Moment aber die optischen Systeme für so genannte Waferstepper – Maschinen, mit denen elektronische Chips für Handys, Camcorder oder Computer hergestellt werden. Die Nachfrage nach diesen optischen Systemen steigt und Dr. Dieter Kurz ist froh, dafür eine neue Fabrik in Oberkochen gebaut zu haben: „Sie ist voll bis unter das Dach.“ ■

Meilensteine der Firmengeschichte

- 1846** Carl Zeiss gründet in Jena eine Werkstatt für Feinmechanik und Optik und beginnt im Jahr darauf mit dem Bau von Mikroskopen
- 1866** Beginn der Zusammenarbeit mit Ernst Abbe
- 1884** Otto Schott, Ernst Abbe, Carl und Roderich Zeiss gründen das spätere Jenaer Glaswerk Schott & Genossen, heute Schott AG
- 1890** Erfindung des ersten Fotoobjektivs, das verzerrungsfrei abbildet
- 1897** Das erste astronomische Objektiv wird hergestellt
- 1945** Teilweise Zerstörung der Jenaer Werke im Krieg. In Oberkochen wird die Firma Optische Werke neu gegründet; die Werke Zeiss und Schott in Jena werden zu volkseigenen Betrieben
- 1957** Xenon-Lichtkoagulator: Das erste lichtchirurgische Gerät der Welt ist der Vorläufer des Lasers für Augenoperationen
- 1962** Fotoobjektive von Carl Zeiss fliegen bei Mercury 8 und den folgenden amerikanischen bemannten Raumflügen mit
- 1986** Die neuen Forschungsmikroskope Axioplan, Axiophot und Axiotron sind die Pyramiden der Firma
- 1991** Carl Zeiss verstärkt das Engagement in Osteuropa
- 1995** Carl Zeiss Oberkochen wird alleinige Eigentümerin der Jenoptik GmbH
- 2002** Mit der Carl Zeiss Meditec AG verfügt die Carl-Zeiss-Gruppe über ihre erste börsennotierte Tochter



**Dirk Schilling Unternehmensberatung
bietet Unterstützung im Unternehmen bei:**

- ▶ **Restrukturierung/Sanierung**
- ▶ **Interims- und Krisenmanagement**
- ▶ **Aufsichts- und Beiratsmandate**
- ▶ **Verwertung**
- ▶ **M&A**

Informationen unter Tel. 0173/6 66 20 83
Schilling-Unternehmensberatung@web.de

Auf Arlanda wird gebaut

Stockholms Tower symbolisiert zwei Raben, die der nordischen Mythologie nach die Welt überwachen



Seit seiner Errichtung hat Stockholms internationaler Flughafen sein Erscheinungsbild laufend verändert. Heute ist der Arlanda Airport hochmodern – aber gebaut wird weiter

Mancher Anfang ist schwer: Als Bauarbeiter in den späten fünfziger Jahren 42 Kilometer nördlich von Stockholm den Grundstein für einen neuen Flughafen legten, hagelte es von allen Seiten Bedenken. „Kein Mensch will so weit weg vom Stadtzentrum abreisen“, unkten die Kommunalpolitiker. „Es führt ja nicht einmal eine Autobahn dorthin.“ Und tatsächlich fertigte Arlanda 1962, in seinem ersten Jahr, gerade mal eine halbe Million

Passagiere ab. Die schwedischen Medien berichteten zu dieser Zeit regelmäßig über einen leer stehenden Flughafen.

In den folgenden Jahren jedoch stieg die Reiselust der Schweden, die es in den skandinavischen Wintermonaten vermehrt in den Süden zog. Außerdem ließ die Stadt Stockholm bauen: Aus dem einzigen kleinen Terminal wurden nacheinander fünf, 1993 entstand mit Sky City eine Ladenmeile mitten im Flughafen, und weitere sechs Jahre später war Arlanda direkt an das Schienennetz der schwedischen Bahn angebunden. Der „Arlanda-Express“ pendelt seither in 20 Minuten zwischen Flughafen und Stadtzentrum hin und her – und eine Autobahn-anbindung gibt es in der Zwischenzeit auch. Darüber hinaus lösten die neunziger Jahre einen regelrechten Touristikboom in Schweden aus, allein in Stockholm stieg die Zahl der Hotelübernachtungen von vier auf über sieben Millionen an.

Das Ergebnis all dieser Entwicklungen: Im Jahr 2004 fertigte Arlanda über 16 Millionen Passagiere ab, 63 Airlines nutzten den Flughafen und flogen zu 154 nationalen und internationalen Zielen, darunter Peking, Bangkok, New York und Chicago. Seit November 2004 ist Stockholm nach längerer Pause auch wieder mit Stuttgart verbunden: Sechsmal wöchentlich (außer



Arlandas großes Plus ist seine Lage: Es gibt um Stockholms Flughafen herum viel freie Fläche für weitere Expansionen

samstags) fliegt die SAS zwischen den beiden Städten hin und her. In Stockholm selbst ist Arlanda ohne wirkliche Konkurrenz. Der Airport hat den wesentlich älteren Flughafen in Bromma in puncto Passagierzahlen und Flugverbindungen längst hinter sich gelassen. 2011 soll Bromma sogar ganz geschlossen werden.

Ganz fremd sind Arlanda Schwierigkeiten in jüngster Zeit jedoch auch nicht. Die Luftfahrtkrise nach den Terroranschlägen in New York und Schwedens Wirtschaftsflaute hinterließen ihre Spuren bei den Fluggastzahlen, die bis zu zehn Prozent zurückgingen. Seit Mitte des Jahres 2004 ist Arlanda wieder auf Erfolgskurs, wofür es laut Flughafendirektorin Kerstin Lindberg Göransson verschiedene Gründe gibt. „Einerseits hat sich

zum Vergleich (2003):

	STR	ARN
Gesamtfläche	390 Hektar	3.300 Hektar
Bahnlängen	3.345 Meter	3.300/2.500/2.500 Meter
Passagiere	7,6 Millionen	15,1 Millionen
Flugbewegungen	144.900	228.000

Flugverbindungen

▲ Sechsmal die Woche fliegt die SAS zwischen Stuttgart und Stockholm-Arlanda hin und her. Die Reisezeit beträgt zwei Stunden und vierzig Minuten. Montags bis freitags startet die Maschine um zehn Uhr von Stuttgart, sonntags sechs Stunden später.



unser Land wirtschaftlich erholt und andererseits reizt der momentan niedrige Dollarkurs viele Schweden zu Reisen nach Übersee.“ sagt sie. „Und natürlich haben auch die Günstigflieger einen erheblichen Anteil daran, dass es wieder aufwärts geht.“ Sollten die Fluggastzahlen in den nächsten Jahren weiter steigen, wird Arlanda – zumindest was die Expansionspläne betrifft – keine Probleme bekommen. Schon jetzt könnte Schwedens größter Flughafen 25 Millionen Passagiere im Jahr abfertigen. 2002 wurde eine dritte Start- und Landebahn in Betrieb genommen, und noch immer gibt es um Arlanda herum genügend freie Fläche für künftige Erweiterungen. Positive Aussichten also – und das nicht nur für den Personen-, sondern auch für den



Buntes Treiben auf dem Vorfeld: Die SAS fliegt seit November 2004 auch wieder nach Stuttgart

Frachtverkehr: Für 150 Millionen Dollar wurde ab 1990 Stück um Stück das Luftfrachtzentrum „Cargo City“ errichtet. Zehn bis fünfzehn Flugzeuge können dort gleichzeitig abgefertigt werden, im Jahr 2004 flogen ab Arlanda 138.000 Tonnen Fracht in alle Welt. Hoch oben über dem ganzen Flug-

hafen-Geschehen arbeiten Arlandas Fluglotsen – auch in einem modernen Gebäude. Erst vier Jahre ist der Tower alt und mit seinen 83 Metern mehr als doppelt so hoch wie sein Vorgänger. Vielleicht werden die Fluglotsen von dort aus bald den Rekord erleben, auf den Arlanda schon seit ein paar Jahren hofft:

1.000 Flüge an einem Tag abzuwickeln. „Im Frühjahr 2001 hatten wir einmal 999 Flüge an einem Tag“, sagt Flughafensprecher Niclas Häremstam. „Wir haben gezählt und gezählt, aber es blieb bei dieser Zahl. Nachdem es jetzt wieder bergauf geht, hoffen wir natürlich auf einen neuen Rekord.“ ■



Ilyushin 62M

Technische Daten

Spannweite:	43,20 m
Länge:	53,12 m
Reichweite:	9.200 km
Max. Startgewicht:	167 t
Sitzplätze:	VIP-Ausführung

Seit den 1970er-Jahren war die Ilyushin 62 das wichtigste Langstreckenflugzeug in den sozialistischen Ländern. Heute sind von einst 290 gebauten Maschinen nur noch wenige im Einsatz. Die russische Regierung nutzt sie jedoch weiterhin für den weltweiten Transport hochrangiger Politiker.

Technische Daten

Spannweite:	37,55 m
Länge:	47,90 m
Reichweite:	5.200 km
Max. Startgewicht:	98 t
Sitzplätze:	VIP-Ausführung



Tupolev 154M

Die Tupolev 154 hat sich seit über 30 Jahren den Ruf eines besonders zuverlässigen „Arbeitspferds“ erworben und wird somit auch von der russischen Regierung gerne eingesetzt. Mit dieser Maschine reiste Ministerpräsident Michail Fradkow zu einer Wirtschaftskonferenz nach Stuttgart.



McDonnell Douglas MD-81

Technische Daten

Spannweite:	32,87 m
Länge:	45,06 m
Reichweite:	2.900 km
Max. Startgewicht:	65 t
Sitzplätze:	162

Während der Sommerferien decken zusätzliche Charterketten den hohen Bedarf an Flügen zu den besonders gefragten Urlaubszielen. Die schwedische Nordic Leisure flog mit ihrer farbenfrohen MD-81 sonnenhungrige Schwaben nach Palma de Mallorca.

Technische Daten

Spannweite:	28,90 m
Länge:	31,01 m
Reichweite:	2.815 km
Max. Startgewicht:	55 t
Sitzplätze:	133



Boeing 737-500

Sex sells? Mit der Bemalung dieser Boeing 737-500 hat sich die ungarische SkyEurope für eine Werbung der besonders angenehmen Art entschieden. Den Rumpf ziert ein Foto der „Miss World 2003“ Zsuzsanna Laky, die mit ihrem Lächeln zum Mitfliegen einlädt.

Jetzt wieder Berlinflüge



Außer den Passagierzahlen steigen am Baden-Airpark nun auch wieder Linienmaschinen nach Berlin

Feierlaune am Baden-Airpark: Das Jahr 2004 hat die Erwartungen mehr als erfüllt. Erstmals über 600.000 Passagiere nutzten den Flughafen Karlsruhe/Baden Baden. „Damit haben wir unser Ziel im Jahr 2004 überschritten“, sagt Geschäftsführer Manfred Jung. Grund zur Freude gibt es auch für die Fluggäste: Der Winterflugplan (gültig bis Ende März) ist mit 38 Zielen der bislang umfangreichste.

Wieder aufgenommen wurde die Linienverbindung nach Berlin. Seit November fliegt Germania Express (gexx) montags bis freitags zwischen Baden-Airpark und Berlin-Tempelhof. Wird die Strecke von den Passagieren gut angenommen, könnte es bald öfter in die Hauptstadt gehen. Flughafenchef Manfred Jung: „Unser Wunsch wäre, Berlin zweimal täglich anzufliegen.“

Neues Terminal kommt früher

Viele Passagiere brauchen viel Platz – auch am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB). Die stark gestiegenen Fluggastzahlen sorgen dafür, dass das ursprünglich für 2006 geplante neue Fluggastgebäude schon jetzt gebaut und im Sommer 2005 eröffnet wird. „Wir sind von der Wirklichkeit positiv überholt worden“, sagte Staatsminister und FKB-Aufsichtsratsvorsitzender Ulrich Müller bei der Grundsteinlegung vor wenigen Wochen. Der Baden-Airpark sei als wichtiger Standortfaktor und Impulsgeber in der Region so bedeutend, dass die vorgezogene Investitionen ins rund zehn Millionen Euro teure Terminal gerechtfertigt seien. Als einer der größten

Arbeitgeber der Region beschäftigt der FKB bereits heute 1.500 Menschen.



Terminalgrundsteinlegung: FKB-Geschäftsführer Manfred Jung (Mitte, ohne Helm) und FKB-Aufsichtsratsvorsitzender Ulrich Müller (roter Helm)

auf ins **Baltikum**
 ➔ mit **airBaltic**



Reservierung in Deutschland:
 Tel: +49 (0) 6105206040
www.airbaltic.com

airBaltic

Für Bücherwürmer und Leseratten

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



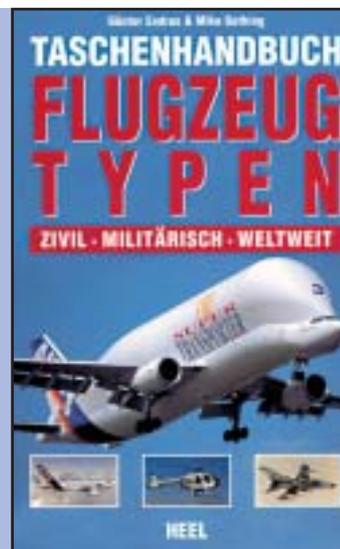
Luftfahrzeuge selber bauen

Mehr als ein Buch, interessanter als ein Spiel: Für wissbegierige Jugendliche ab acht Jahren gibt es ein tolles Bastelset, mit dem man einen Hubschrauber, ein Segelflugzeug und sogar ein 55 Zentimeter langes Modell der Boeing 777 nachbauen kann. Das Set ergänzen ein 16-seitiges Begleitbuch voller Informationen, Bilder und Anleitungen sowie Poster und eine Luftkarte. Junger Leser haben garantiert Spaß daran, die Gesetze des Fliegens zu entdecken. **Mein supertolles Bastelset Flugzeuge.** Karl Müller Verlag. ISBN 3-8336-0142-6 € 9,95

Handliches Nachschlagewerk

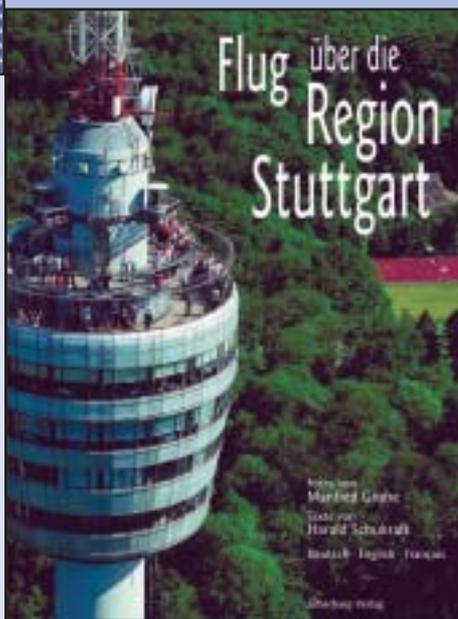
Flugzeugenthusiasten aufgepasst: Das umfassende Standardwerk präsentiert über 500 aktuelle Baumuster verschiedener Fluggeräte. Gezeigt und erklärt werden einmotorige Sportflugzeuge, Geschäftsflugzeuge, Hubschrauber und Verkehrsmaschinen ebenso wie Kampfflugzeuge und Militärtransporter. Jeder Typ ist mit einer Erkennungssilhouette vorgestellt, sodass die Zuordnung auch auf Fernsicht möglich ist. Technische Daten, Informationen zu den Baureihen, ein Farbbild und die jeweilige Bauhistorie ergänzen das Kaleidoskop der Luftfahrzeuge.

Günter Endres/Mike Gething: Taschenhandbuch Flugzeugtypen. Heel Verlag. ISBN 3-89880-255-8 € 24,95



Die Region Stuttgart aus der Vogelperspektive

Europas Exportregion Nummer 1 hat Luftbildfotograf Manfred Grohe ins Visier genommen – gleichwohl beschränken sich die faszinierenden Farbfotografien nicht auf Industriebauten wie das DaimlerChrysler-Werk Sindelfingen oder verschlungene Autobahnspuren am Dreieck Leonberg. Der Bildband vereint auch die landschaftliche Vielfalt der Region von den Höhen der Schwäbischen Alb bis zu den fruchtbaren Ebenen der Gäulandschaften. Aus der Vogelperspektive zu sehen sind die Seehundefütterung in der Stuttgarter Wilhelma oder Remstaler Weinberge im Lauf der Jahreszeiten – wie immer bei Grohes Fotografien beeindruckt dabei der akzentuierte Bildaufbau mit liebevollen Details.



Manfred Grohe/Harald Schukraft: Flug über die Region Stuttgart. Silberburg-Verlag. ISBN 3-87407-622-9 € 32,90

FLUGBLATT

Erscheint vierteljährlich, Auflage 70.000 Exemplare

Herausgeber

Flughafen Stuttgart GmbH
PF 23 04 61, 70624 Stuttgart
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 0711/948-37 53,
E-Mail: presse@stuttgart-airport.com

Redaktion

Volkmar Krämer (verantwortlich),
Rebekka Knauß, Andreas Veil

Beiträge in diesem Heft

Joanna Jablonska, Rebekka Knauß, Volkmar Krämer, Nico Ruwe, Beate Schleicher, Andreas Veil

Koordination, Layout

Werbeagentur Beck GmbH & Co. KG,
73732 Esslingen, Telefon: 0711/93 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. 0711/33 59 16, Fax 0711/93 78 93-9,
E-Mail: weber@internet-xs.de

Druck

Bechtle Druck Zentrum, Zeppelinstr. 116,
73730 Esslingen

Bildnachweis

Baden Airpark GmbH, Martin Beckmann, Günter Bergmann, Andreas Dürr, Flughafen Arlanda Stockholm, Flughafen Stuttgart GmbH, Manfred Grohe, Bernd Hanselmann, Joanna Jablonska, Polnisches Fremdenverkehrsamt, Projektgesellschaft Neue Messe GmbH, Maks Richter, Swiss, Wollhaf GastroService GmbH, Carl Zeiss AG

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 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

The clever way to fly!

dba
flydba.com

Mobile Home.

› Manchmal werden aus Geschäftspartnern
Geschäftsfreunde. Und aus Flugzeugen wird
ein zweites Zuhause. **dba.**

Stuttgart ab
42 €*

*100 € dba Standard-Ticket-Gehalt
für Flugtickets
bis maximal 30.06.2009



EIGENTLICH MÜSSTEN WIR SCHWÄBISCH- WINGS HEISSEN.

Flüge ab 19* Euro von Stuttgart nach Barcelona, Rom, Wien
Thessaloniki, Budapest, Lissabon, Istanbul oder Berlin.

Buchen unter www.germanwings.com oder 01805/955 855** FLY HIGH. PAY LOW.

germanwings

*Inkl. Steuern und Gebühren. Pro Strecke. Begrenzte Sitzplatzkontingente. **0,12 Euro/Minute.