

#100yearsSTR

# Flugblatt

Stuttgarter Flughafenmagazin  
Jubiläumsausgabe



# 100 YEARS



 STUTTGART  
AIRPORT



## INHALT

### #100yearsSTR

Editorial	04
Grußwort Winfried Kretschmann	05
Grußwort Dr. Frank Nopper	06
Titelgeschichte:	
Schaffe, schaffe, Flughafen betreiben!	08
Landungen: Flugzeugtypen mit Seltenheitswert	16
Besondere Events, besondere Jets	18
Ein Flugzeugmuster, viele Versionen	20
Mit staatlichem Auftrag	22
Gemeinschaft mit gemeinsamer Leidenschaft	23
Von Flugzeug-Fans zu Airport-Guides	24
Bunte Vögel	26
Chronik: Ein Jahrhundert STR	28

### #workSTR

Möglichmacherin mit Herz	36
Verliebt auf dem Vorfeld	38
Heinz Krehl und die New-York-Verbindung	39
Familie mit Luftfahrt-Leidenschaft	40
Eine ständige Weiterentwicklung	41
Helden hinter den Kulissen:	
Die Flughafenfeuerwehr	42
Kommunikation über Funk:	
Das Alphabet der Luftfahrt	45
Stuttgarts fliegende Botschafter	46
Faszination Flughafen: Frag mal Frank	48

### #flySTR

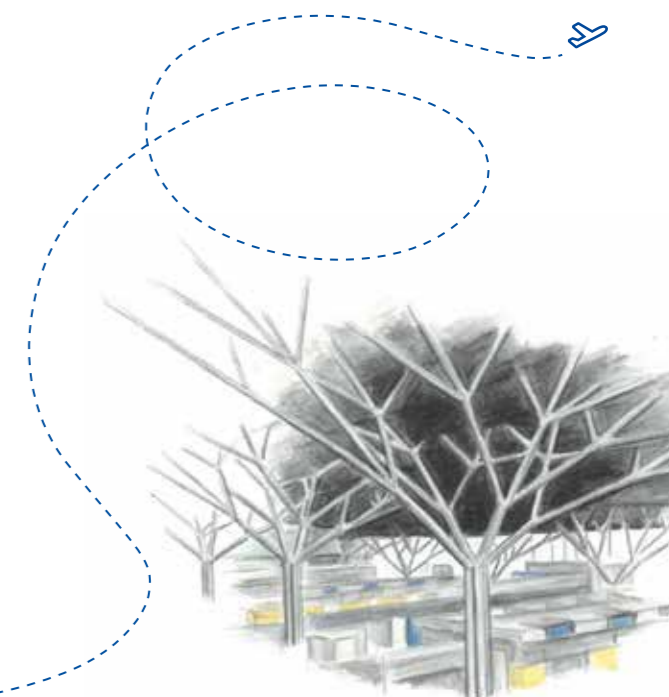
Ziele ab STR	50
Sara allein in Bordeaux	51
Grenzenlos: Von Stuttgart nach Südafrika und Simbabwe	52
Starke Verbindung	54
Luftfracht am STR:	
Wirtschaftsmotor und Notfallhelfer	56

VIPs: Von der Runway auf den Catwalk	58
Eurowings-CEO Jens Bischof im Interview	62
Der Beginn einer großen Reise	64
Emissionsfrei abheben:	
Wettlauf um die beste Technologie	68
Fliegen mit Kraftstoff aus Strom und CO <sub>2</sub> :	
„Wir schaffen das!“	76
An der Airport-Spitze ist Flexibilität gefragt	80
Ein Jahrhundert in Zahlen, Daten und Fakten	86
Flugzeuge am STR: Vollelektrisch und emissionsfrei abgefertigt	88

### Shops & MoreSTR

Edeka Jäger: Ein Supermarkt für alle Fälle	91
40 Jahre HSG Flughafen Stuttgart: Das Erfolgsgeheimnis des Handels am Stuttgart Airport	92
Drei Jahrzehnte Expertise: Der Airport-Reisemarkt	94
Rudolph trucking & handling: Die Luftfracht-Spediteure aus der Airport City	95
Neuer Job für den alten Flugwetterfrosch	96
Impressum	99

**100 JAHRE  
STUTTGART AIRPORT:  
DA DARF MAN AUCH  
MAL KLATSCHEN**





## LIEBE LESERIN, LIEBER LESER!

Wer hätte diese Entwicklung vorhersehen können? 1924, als sich die „Luftverkehr Baden-Württemberg AG“ gründete, sollte die Gesellschaft in Böblingen einen neuen Flughafen bauen. Die ersten Motorflugzeuge landeten bereits ab 1908 auf dem Cannstatter Wasen, doch dort wurde es für das boomende Verkehrsmittel bald zu eng. Auch der neue Flugplatz in Böblingen kam später an seine Grenzen und zog auf die Fildern um. Dort schrieb der STR seine bewegte Geschichte weiter.

Heute, hundert Jahre später, feiern wir den Geburtstag einer Legende, ohne die Stuttgart nicht das Stuttgart wäre, das wir heute kennen. Der STR ist ein Ort, ein Unternehmen, er ist Arbeitgeber und Nachbar, Tor zur Welt, er ist seine Mitarbeitenden, er ist Start und Ziel unzähliger Reisen, er ist Tradition und Innovation. Der Stuttgart Airport hat viel geschafft und viel überstanden. 1968 reisten erstmals eine Million Passagiere über den STR, 12,7 Millionen waren es 2019. Im Jahr danach stürzten die Fluggastzahlen pandemiebedingt auf 3,2 Millionen ab – der Luftverkehr hatte weltweit seine größte Krise überhaupt zu stemmen.

Entgegen manchen damaligen Prognosen erholt sich die Branche aktuell deutlich. Kaum ein anderes historisches Ereignis hat uns so unmittelbar vor Augen geführt, wie sehr Menschen das Flugzeug als Transportmittel brauchen. Sie reisen damit zu Familien oder Freunden ins Ausland, in den wohlverdienten Jahresurlaub oder zu einem geschäftlichen Austausch. Videokonferenzen, das haben wir gelernt, können so manche Abstimmung ersetzen. Sie sind allerdings kein persönlicher Handschlag, kein Schulterklopfen, kein gemeinsam genossenes Essen, kein Kuss oder eine Umarmung. Es ist eine Illusion, dass in einer globalisierten Welt der Horizont an der eigenen Landesgrenze endet.

**ULRICH HEPPE**  
Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH



Gleichzeitig ist in den vergangenen Jahrzehnten immer deutlicher geworden, wie sehr wir alle auf unseren Planeten aufpassen müssen. Auch der Luftverkehr steht mitten in einem Veränderungsprozess. Fliegen – und alles, was damit zusammenhängt – muss emissionsarm werden. Mit dem fairport als Ziel arbeiten wir seit vielen Jahren daran, umwelt- und klimafreundlicher zu sein. Solaranlagen, elektrifizierte Vorfeldflotte, entsprechende Entgeltordnung, Unterstützung der Forschung an alternativen Flugzeugantrieben und hohe Investitionen in unsere Klimastrategie STRzero zeigen, wie ernst es dem Stuttgart Airport mit der Transformation ist. Dieses außergewöhnliche Engagement hat uns beide dazu bewogen, uns am STR als Geschäftsführer zu bewerben.

Gemeinsam mit unseren großartigen Teams, zahlreichen Fluggästen, unseren Anteilseignern, unseren Nachbarn und allen Partnerinnen und Partnern wollen wir diesen Weg weitergehen. Wir feiern den Stuttgart Airport für erfolgreiche und abwechslungsreiche 100 Jahre. Die schönsten und spannendsten Geschichten Ihres STR dürfen Sie auf den nächsten 100 Seiten lesen.

Happy Birthday, Flughafen Stuttgart!

**CARSTEN PORALLA**  
Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH

## MEHR ALS EIN START- UND LANDEPUNKT

Der Flughafen Stuttgart wird 100 Jahre. Sein Auftrag seit Anbeginn: Baden-Württemberg mit der Welt verbinden!

Was einmal auf einer Wiese mit ein paar Gebäuden anging, entwickelte sich weiter zu einem großen Terminal und einer Runway. Von der Restaurant-Terrasse aus waren die Flugzeuge auf dem Vorfeld hinter einer kniehohen Mauer zum Greifen nah. Heute stehen die drei Buchstaben STR nicht nur für den IATA-Flughafencode des Flughafen Stuttgart, sondern auch synonym für eine intermodale Verkehrsdrehscheibe mit vier Terminals, die für viele Millionen Reisende im Jahr Start und Ziel ist.

Sie alle wollen den Airport schnell und unkompliziert erreichen – über die Schiene oder Straße. 1993 fuhr die S-Bahn das erste Mal direkt an den STR. Das neue Bus-Terminal für Nah- und Fernverkehr wurde 2016 eingeweiht und seit 2021 fährt die Stadtbahnlinie U6 bis zum Flughafen. Mit dem Fernbahnhof entsteht aktuell eine neue Verbindung an die Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Ulm und damit an das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn.

Der Stuttgarter Flughafen entwickelte sich seit seinen Anfängen zur großen Verkehrsdrehscheibe in Baden-Württemberg und gleichzeitig zum Schaufenster für den stetigen Fortschritt. Fortschritt, der förmlich spürbar wird. Bis in die 1950er-Jahre prägten Flugzeuge mit Kolbenantrieben das Bild. 1958 begann in Stuttgart das Jet-Zeitalter mit einer Caravelle der Air France. 1964 bediente die Lufthansa die Strecke Stuttgart–New York mit einer Boeing 707.

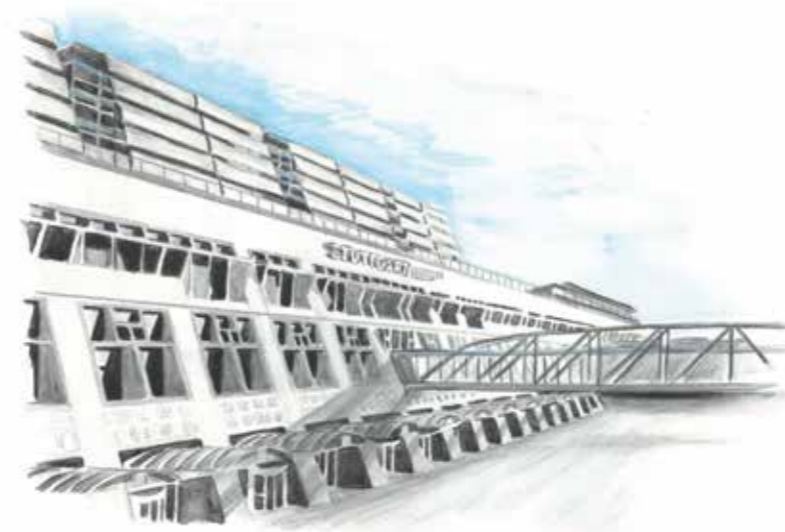
Das waren noch große, laute Jets, die schwarze Rauchwolken hinter sich herzogen. Wenn man heute auf dem Vorfeld ist, dann stehen dort viele Flugzeuge an ihren Positionen aufgereiht und werden mit sauberem Bodenstrom versorgt, während die Mitarbeitenden mit der elektrifizierten Abfertigungsflotte dafür sorgen, dass die Flüge pünktlich starten.

Die Flugzeuge sind nicht mehr vergleichbar mit ihren Vorgängern aus den 1960ern. Zusammen mit dem Flughafen unterstützt das Land Baden-Württemberg die Entwicklung des klimaschonenden Luftverkehrs. Was kommt, ist der Umstieg auf alternative Antriebssysteme in der Luftfahrt. Als Aerospace LÄND wollen wir dabei ganz vorne mit dabei sein und Baden-Württemberg zum Global Player in der Luftfahrt machen.

Der Flughafen beabsichtigt – wie das Land Baden-Württemberg –, bis 2040 netto-treibhausgasneutral zu sein. Der größte Hebel am STR, um dieses Ziel zu erreichen, liegt in der Erneuerung aller Flughafengebäude. Terminal 1 wurde 1991 gebaut, Terminal 3 wurde im Jahr 2004 eingeweiht. Sie sind Teil des großen Flughafen Stuttgart Campus und werden so umgebaut, dass der Flughafen auch in den nächsten 100 Jahren als Leuchtturm für die Leistungsfähigkeit unseres Landes dastehen kann.

Der Flughafen Stuttgart ist weit mehr als ein bloßer Start- und Landepunkt für Flugzeuge: Als integraler Bestandteil der regionalen Infrastruktur, umgeben von einem modernen Messegelände und dem Internationalen Congresscenter Stuttgart (ICS), ist er Dreh- und Angelpunkt für internationale Beziehungen und wirtschaftlichen Austausch. Täglich kommen hier Menschen aus aller Welt zusammen, um Geschäfte zu tätigen, Wissen zu teilen und neue Horizonte zu entdecken. Zum 100-jährigen Bestehen gratuliere ich daher sehr herzlich!

**WINFRIED KRETSCHMANN**  
Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg







## 100 JAHRE ERFOLGSGESCHICHTE

100 Jahre Flughafen Stuttgart – das sind 100 Jahre Stuttgarter Luftfahrtgeschichte mit zahlreichen Meilensteinen und Höhenflügen, die auch die eine oder andere Turbulenz nicht aufzuhalten vermochte. Seit seinen Anfängen hat sich der Flughafen Stuttgart von der „Schafweide mit Landemöglichkeit“, wie der heutige Standort auf den Fildern anfangs liebevoll verspottet wurde, zu einer modernen Verkehrsdrehscheibe entwickelt. Heute ist er ein pulsierendes Zentrum wirtschaftlicher Dynamik. Wie ein geschäftiger Bienenstock sorgt er dafür, dass Unternehmen aus Stuttgart und der Region mit der ganzen Welt verbunden bleiben. Von kleinen Start-ups bis zu den großen Konzernen – sie alle finden hier die perfekte Startbahn in die globale Wirtschaft. Mit mehr als 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beim Flughafenkonzern und mehr als 10.000 Arbeitsplätzen bei den rund 300 Unternehmen in der Umgebung des Airports ist der Flughafen Stuttgart eine der größten Arbeitsstätten im Land.

Flughäfen sind Orte, die Menschen verbinden. In Stuttgart leben Menschen aus 180 Ländern. Für viele von ihnen ist der Flughafen der Startpunkt zu unvergesslichen Reisen oder Besuchen von Freunden und Familie. Und für Gäste ist er oft die erste Erfahrung mit der Stuttgarter Gastfreundschaft. Der Flughafen steht für die Weltoffenheit und Internationalität Stuttgarts. Für die Stadt ist er ein wichtiger Imagefaktor.

Innovation ist das Markenzeichen der Stadt Stuttgart, und die Innovationskraft unseres Flughafens macht ihn zu einem Leuchtturm in der gesamten Region. Mithilfe wegweisender Technologien hat er sich zum Ziel gesetzt, die Luftfahrtindustrie in eine klimafreundlichere Zukunft zu führen. Fortschritt und Nachhaltigkeit gehen am Flughafen Stuttgart Hand in Hand.

Ich gratuliere unserem Flughafen herzlich zum 100-jährigen Jubiläum und danke allen, die ihn durch ihren Einsatz und ihre Professionalität zu dem machen, was er heute ist – ein Symbol für Innovation, Zusammenarbeit sowie für die Verbundenheit von Stuttgart mit der Welt.

Der ehemalige Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel, nach dem der Flughafen 2014 benannt wurde, sagte zu dessen Weiterentwicklung in den 1990er-Jahren: „Wäre die Sache weniger wichtig, hätte ich geschwiegen. Aber sie ist wichtig für die Zukunft vieler Menschen in dieser Stadt, in dieser Region und in diesem Land.“ Möge der Flughafen Stuttgart in diesem Sinne durchstarten in die nächsten 100 Jahre Erfolgsgeschichte.

**DR. FRANK NOPPER**


*Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart*



# WEINGUT DIEHL

**Global vernetzt, regional verwurzelt.  
In der Welt zuhause, in Stuttgart daheim.**

[www.weingut-diehl.com](http://www.weingut-diehl.com)



**Wir gratulieren dem Flughafen  
Stuttgart recht herzlich zum  
100-jährigen Jubiläum!**







**„DER LUFTVERKEHR BEDARF  
NICHT NUR ZUVERLÄSSIGER  
PILOTEN UND GUT KONSTRUIERTER  
FLUGZEUGE, SONDERN EBENSO  
EINER BODENSICHERUNG, DIE ALLEN  
ANFORDERUNGEN GERECHT WIRD.  
IN ERSTER LINIE GEHÖREN DAZU  
DIE FLUGHÄFEN MIT DEN LANDE-  
UND STARTANLAGEN SAMT ALLEN  
DAZU GEHÖRIGEN EINRICHTUNGEN.“**

Aus der Festschrift zum 25-jährigen Bestehen  
der Flughafen Württemberg GmbH, 1949



# SCHAFFE, SCHAFFE, FLUGHAFEN BETREIBEN!

Der STR verbindet Menschen, Baden-Württemberg und die Welt. Und das seit 100 Jahren. Die Rolle des Airports für interkulturellen Austausch, wirtschaftliche und politische Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg und die Anbindung an Familie und Freunde ist essenziell. Doch was heißt es, einen Flughafen über 100 Jahre erfolgreich zu betreiben? *Flugblatt* wirft einen Blick auf Meilensteine der Vergangenheit und zeigt, wie die Weichen für die Zukunft gestellt sind.



Airports wie der STR sind besondere Orte. Hier wird der Traum vom Fliegen, der die Menschheit seit Jahrhunderten begleitet, jeden Tag auf's Neue Wirklichkeit. Von den ersten Starts auf dem Cannstatter Wasen über den Betrieb auf dem Böblinger Flugfeld ab 1924 bis hin zum internationalen Verkehrsflughafen auf den Fildern: Das Fernweh und die Reiselust der Passagiere änderten sich nie, Flugzeuge, Abfertigung und Terminals hingegen gingen mit der Zeit. So wurde beispielsweise die alte Abflugtafel mit klackernden, physischen Buchstaben durch einen digitalen Bildschirm ersetzt.

↓ In etwas mehr als neun Stunden über den Atlantik: Die Direktverbindung nach Atlanta mit Delta gibt es seit 1986.



## Meilensteine: Der STR wird Millionär und Verkehrsdrehscheibe

Mehr als 19 Millionen Menschen leben heute im Einzugsgebiet des Landesairports. In einer der führenden Wirtschaftsräume Europas sorgt der Flughafen Stuttgart für Konnektivität – mit Direktverbindungen zu wichtigen europäischen Drehkreuzen sowie vielen weiteren Destinationen. Nach dem Rekord mit 12,7 Millionen Reisenenden im Jahr 2019 ließ die Corona-Pandemie die Passagierzahlen weltweit einbrechen. Für das Jubiläumsjahr 2024 rechnet der STR wieder mit 9,4 Millionen Fluggästen.

Zum ersten Mal wird der baden-württembergische Landesairport 1968 zum Millionär – gemessen an seiner jährlichen Passagierzahl. Im selben Jahr wird außerdem das Vorfeld auf insgesamt 161.000 Quadratmeter erweitert, und am Standort sitzen 72 Unternehmen.

Ein Meilenstein in der Entwicklung des Landesflughafens ist auch das Jahr 1986: Die US-amerikanische Fluggesellschaft Delta Air Lines startet seitdem regelmäßig nach Atlanta, mit einer Lockheed L-1011 TriStar. Noch immer gibt es diese Direktverbindung, inzwischen mit einer Boeing 767.

Doch nicht nur über den Luftweg ist der STR gut angebunden: Der Airport wird Jahr für Jahr immer mehr zu einer echten Verkehrsdrehscheibe. Seit 1993 gibt es die S-Bahn-Haltestelle direkt unter den Terminals. Etwa 29 % der Reisenden nutzen bereits den ÖPNV, um an den Flughafen zu kommen. Durch den neuen Fernbahnhof soll diese Zahl perspektivisch weiter auf 45 % ansteigen. Mit den S-Bahn-Linien S2 und S3 sowie seit 2021 mit der Stadtbahnlinie U6 beträgt die Fahrtzeit vom Hauptbahnhof aus nur etwa 30 Minuten. Je nach Tageszeit gibt es bis zu sechs Verbindungen in der Stunde. Noch komfortabler wird es nach der Fertigstellung des Flughafenbahnhofs und des Gleisanschlusses an die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm.

Seit 1996 ist die auf 3.345 Meter verlängerte Start- und Landebahn in Betrieb. Im Vergleich zu den Vorjahren können seit diesem Zeitpunkt größere und schwerere Maschinen am STR ankommen und abheben. Außerdem hat das Instrumentenlandesystem, abgekürzt ILS, seitdem die Kategorie CAT III. Das bedeutet, dass Flugzeuge auch bei sehr schlechter Sicht landen können.

📖 Weitere Meilensteine der STR-Historie gibt es auf den Seiten 28-35.



↑ Einwinker oder Marshaller werden am STR heute MASU (Movement Area Supervisor) genannt und dirigieren die Flugzeuge in die richtige Parkposition.

## Das STR-Team: Besonderer Einsatz für einen besonderen Airport

Über all die Jahre haben der Airport und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter viel gesehen und so einige Meilensteine erlebt. Sei es Sterneküche im Terminal, große bauliche Veränderungen, die Aufnahme von neuen Verbindungen in alle Welt oder die Stippvisite von Stars wie der Concorde oder dem Airbus A380. Manche sind sogar am Airport aufgewachsen.

So wie Alexander Bauer: Er ist mit seinen Eltern im Babyalter in eine Dienstwohnung direkt am Flughafen eingezogen. Das war 1966. Die Wohnung lag etwa auf der Höhe des Bürogebäudes SkyPort, in dem heute die Flughafengesellschaft (FSG) sitzt. „Mein Vater, meine Schwester und auch nahe Verwandte arbeiteten schon bei der FSG. Mein Vater war zunächst als Einwinker tätig, bevor er als Gruppenmeister und später in der Vorfeld- und Buseinsatzleitung des damaligen Bodenverkehrsdienstes (BVD) bis zur Rente arbeitete“, erzählt Bauer. „Ich habe also Jet-A1-Kerosin in meinen Adern!“

Seit 1984 arbeitet Bauer selbst am Landesflughafen: Seine Ausbildung zum Fernmeldeelektroniker absolvierte er am STR. „Heute betreue ich gemeinsam mit meinen Kollegen die Sicherheitstechnik. Schwerpunktmäßig bin ich für die Beschallungssysteme zuständig“, sagt Bauer. Für ihn ist der „Flughafenspirit einzigartig und ich hoffe, das bleibt noch lange so.“

Einer, dem es ähnlich geht, ist Ioannis Tsolakidis. Er ist Gruppenmeister bei der Abfertigung, also dem Be- und Entladen mit Gepäck und Fracht sowie dem Boarden der Fluggäste. Er arbeitet schon seit 28 Jahren am STR – und liebt seinen Arbeitsplatz wie am ersten Tag. „Wenn die Sonne morgens aufgeht, die Farben am Himmel: Das ist das Schönste am Job hier“, erzählt er begeistert. Und gemeinsam mit seinen Kolleginnen und Kollegen trägt er mit seiner Arbeit entscheidend zur enormen Leistungsfähigkeit des STR bei. „Die Flieger, für die ich verantwortlich bin, gehen zu 90 Prozent zehn Minuten früher raus als geplant“, lacht er. Aber wieder im Ernst: „Wir tun unser Bestes, um Verspätungen zu vermeiden. Ich schaue immer, wo wir etwas Zeit sparen können, zum Beispiel, indem wir die hintere Treppe schon vom Flugzeug wegfahren, wenn darüber niemand mehr einsteigen muss“, erklärt er. →



Auch sein Kollege Adam Schwager ist bereits fast ein Drittel des STR-Jahrhunderts mit dabei. Er arbeitet seit 1996 am Landesairport, aktuell als Schichtmeister in der Einsatzleitung Gepäck. Das Team dort überwacht den gesamten Prozess der Verladung. Das fängt bei der Mitarbeitenden-Planung für das Vorfeld, zum Beispiel der Gepäckfahrer, an und endet beim Checken der Gepäckausbänder im Ankunftsbereich.



Ioannis Tsolakidis arbeitet seit 28 Jahren am Flughafen Stuttgart.

Wie schaffen es Schwager und sein Team, bei Störungen aller Art trotzdem fast immer die Flugzeuge zügig und jedes Mal sicher abzufertigen? Schwager sagt, dass eine gute Personal-Einsatzplanung das A und O sei. „Wenn ich sehe, dass kurz nacheinander zwei Flugzeuge auf benachbarten Parkpositionen ankommen, kann ich dieselben Mitarbeitenden auf beide Flüge planen. Das spart Zeit, weil sie keinen langen Fahrweg zwischen den Positionen haben.“

Der enorme Einsatz von Mitarbeitenden wie Tsolakidis und Schwager ist der entscheidende Teil des Erfolgsrezepts am Flughafen Stuttgart: langjährige Mitarbeitende, die ihre über all die Jahre gesammelten Erfahrungen zum Wohl der Fluggäste einsetzen. Nicht von ungefähr kommt daher die Meldung, dass der Stuttgart Airport im Jahr 2022 der pünktlichste Flughafen in ganz Europa war. Aus den Daten geht hervor, dass 84,2 % aller Starts und Landungen in besagtem Jahr höchstens 15 Minuten vor oder nach ihrer geplanten Zeit angekommen oder abgeflogen sind.



Adam Schwager hat alle Koffer und Taschen der Reisenden im Blick.

**☞ Weitere spannende Geschichten von ehemaligen und aktuellen Mitarbeitenden gibt es auf den Seiten 36–41.**

### WER MACHT WAS AM STR?

Bei der Flughafengesellschaft (FSG) gibt es einen ganzen Bereich für die Aviation. Die Mitarbeitenden dort planen die Flugdaten und Ressourcen, stellen die Flugbetriebsflächen und Terminals und beraten die Luftfahrtbranche. Sie gewinnen neue Airlines für den STR, überwachen und sichern die Flächen im Sicherheitsbereich. Auch das Geschäftsfeld Non-Aviation trägt zum reibungslosen Airport-Betrieb bei, indem es sich um Themen wie Security und Infrastruktur kümmert.

Die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) führt sämtliche Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst durch. Dazu zählen die komplette Gepäcksortierung, der Passagier- und Gepäcktransport zwischen Jets und Terminal sowie die Abfertigung und die Operations, zu denen auch die Ramp-Agent-Tätigkeiten gehören. Teil ihrer Dienstleistungen sind außerdem der Boarding Support, das sogenannte Pushback-Verfahren, bei dem die Flugzeuge von der Abfertigungsposition auf den Rollweg zurückgeschoben werden, der Kofferkuli-Service und im Winterhalbjahr die Flugzeug-Enteisung.

Die S. Stuttgart Ground Services GmbH (kurz SGS oder auch S. Ground) betreibt die Geschäftsbereiche Passage und Operations am Flughafen Stuttgart. Dazu zählen die Prozesse rund um den Check-in und das Boarding der Reisenden.

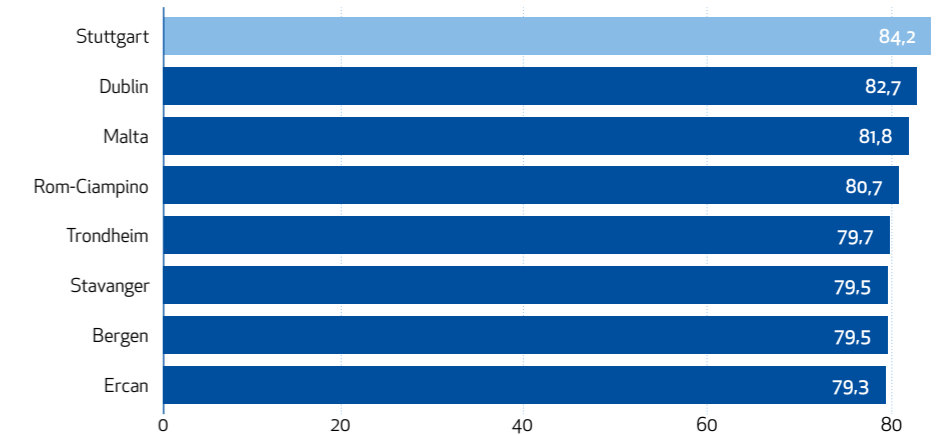
Damit der STR auch zukünftig möglichst reibungslose Reiseerlebnisse bietet, bereiten sich verschiedene Teams gemeinsam auf die reise starken Monate im Sommer vor. Unter dem Motto „Fit for Summer“ arbeiten alle Bereiche, die etwas mit der Passenger Journey zu tun haben, eng zusammen. Passenger Journey? Damit ist die „Reise des Fluggasts“ gemeint, also die Anreise zum Airport, der Check-in, die Sicherheitskontrollen, Boarding und das Gepäckhandling.

### Der STR war 2022 der europäische Flughafen mit den meisten pünktlichen Starts und Landungen.

#### Europäische Flughäfen mit dem höchsten Prozentsatz pünktlicher Flüge\* in 2022



\*Abflug/Ankunft höchstens 15 Minuten vor oder nach der geplanten Start-/Landezeit



### Die Airport City – Mehr als ein Flughafen

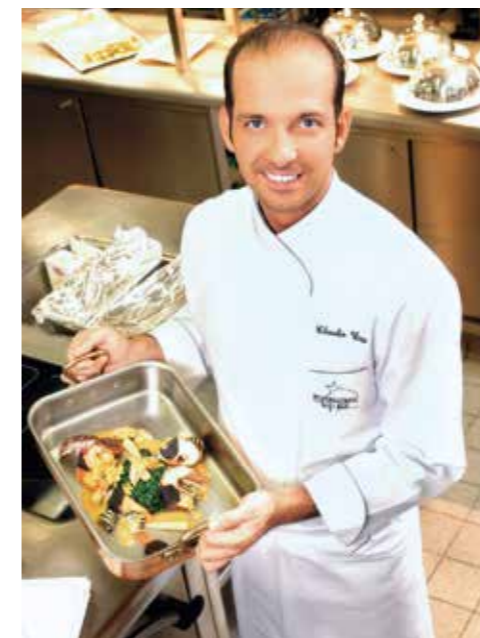
Doch nicht nur die Fliegerei hat am Stuttgart Airport ihren festen Platz. Zwischen den Terminals und der Landesmesse ist die Stuttgart Airport City ein Büro- und Dienstleistungsstandort mit einer Anbindung in die Region, das Land und die ganze Welt. Hier sitzen verschiedene namhafte Firmen wie die Unternehmensberatung Ernst & Young, die ihre Deutschland-Zentrale am STR hat, oder Porsche Consulting. Sie profitieren von den kurzen Wegen zu den Terminals und der guten Erreichbarkeit.

Neben den markanten Office-Gebäuden prägen heute drei Hotels das Erscheinungsbild des Campus. Bei allen Neubauprojekten am Standort werden höchste Umweltstandards angesetzt. In den nächsten Jahrzehnten könnte die Airport City noch um etwa 100.000 m<sup>2</sup> wachsen.

### Küche vom anderen Stern am STR

Und vielleicht greift dabei sogar wieder jemand nach den Sternen. Denn: Fast 30 Jahre bot der Flughafen Stuttgart direkt im Terminal ein ganz besonderes Angebot für viel fliegende Feinschmecker an – oder für Menschen aus der Region, die Wert auf Küche für den gehobenen Gaumen legen. Als einziger Airport hatte der STR mit dem „Top Air“ ein mit einem Stern ausgezeichnetes Restaurant im Angebot. Mit Vorfeldblick und direkt über den Gates zauberten verschiedene Küchenchefs ausgefallene Menüs. So kamen damals unter anderem exklusive Produkte wie Schwarzfederhuhn oder Carabinieros, also tiefrote Riesengarnelen, auf den Teller.

1991 hatte der langjährige Stuttgarter Flughafen-Gastronom Claus Wöllhaf das Top Air gegründet. Seit 1992 wurde am STR durchgehend ein Stern des „Guide Michelin“ verteidigt, bis das Restaurant 2020 aufgrund der Pandemiefolgen schloss. →



Fast 30 Jahre durchgehend Sterneküche am STR: Einer der Küchenchefs war Claudio Urru.





## Innovation made in THE LÄND

Bergauf geht es seit Ende der Pandemie nicht nur im Flugplan, der sich immer mehr erholt, was Reiseziele und Airlines angeht. Auch als Innovationsstandort macht der STR dort weiter, wo er vor der Pandemie aufgehört hat.

So ist beispielsweise die Energieabteilung am Flughafen schon seit langer Zeit Vorreiter darin, Prozesse so zu optimieren, dass Energieverbrauch und Erzeugung optimal aufeinander abgestimmt werden. Was muss geschehen, damit der Flughafen Stuttgart möglichst viele CO<sub>2</sub>-Emissionen einspart? Um diese Fragen zu beantworten, arbeitete das Team der Strategischen Energiekonzeptionierung und Elektromobilität schon lange, bevor das Thema in aller Munde war, mit einem digitalen Zwilling des Airport-Energiesystems.

Unter einem digitalen Zwilling versteht man ein Modell, das ein echtes Objekt wie beispielsweise eine Solaranlage ins Digitale spiegelt. Das echte Objekt liefert verschiedene Daten, die dann im digitalen Zwilling genutzt werden. Sobald das digitale Abbild der echten Anlagen mit den nötigen Daten gespeist ist, kann es Simulationen durchführen. So wird schnell deutlich, wo die echte Anlage verbessert werden kann.

Zudem setzt der STR auf eine aktive Laststeuerung: Energie wird möglichst dann verbraucht, wenn große Mengen aus Solaranlagen oder Windparks zur Verfügung stehen. Mit der digitalen Vernetzung können möglichst viele konventionelle Energieträger zum Beispiel durch Strom aus erneuerbaren Energien ersetzt werden, wenn dieser ausreichend vorhanden ist.



↑ Im Jubiläumsjahr 2024 wurde die siebte Photovoltaikanlage am Airport in Betrieb genommen.

## Konsequent auf dem Weg zum Solarflughafen

Während es also in Sachen Technologie vorangeht, arbeitet der baden-württembergische Landesflughafen auf dem gesamten Gelände konsequent weiter an seiner Entwicklung zum Solarflughafen. So wurde im Jubiläumsjahr 2024 die siebte Photovoltaikanlage am Airport in Betrieb genommen. Die Freiflächenanlage am südwestlichen Ende des Flughafengeländes liegt direkt neben der Hubschrauberstaffel der Landespolizei. Hier wurden 912 Module mit einer Fläche von rund 2.300 m<sup>2</sup> verbaut. Diese erzeugen aus der Kraft der Sonne jährlich rund 530.000 kWh Strom. Doch damit nicht genug: Geplant ist eine weitere Großanlage mit einer Leistung von etwa 12 Megawattpeak. „Damit wird sich unsere aktuelle Solarleistung auf einen Schlag vervierfachen“, sagt Airport-Geschäftsführer Carsten Poralla.

## Nachhaltigkeit auch auf dem Dach

Selbst einige Meter über dem Boden kann man den Flughafen nachhaltiger machen. Auf dem Dach des Operations-Gebäudes war seit 1986 ein Drehscheinwerfer montiert. Das Licht kam aus einem 2000-W-Leuchtmittel. Heute dreht sich der neue Scheinwerfer nicht mehr, sondern blinkt in alle Richtungen gleichmäßig auf. Bei einer Leuchtdauer von 12 Stunden pro Tag können somit innerhalb von einem Jahr bis zu 6.000 kWh Energie gespart werden.

Drehscheinwerfer haben ihren Ursprung in den 1920er-Jahren, um für Nachtflugstrecken die Flugplätze zu kennzeichnen. Die Anforderung

dafür besteht heutzutage laut internationaler Luftverkehrsvorschriften weiterhin, insbesondere für Sichtanflüge und auch, um Flugplätze in hell beleuchteten Städten, in Gebirgen oder Gebieten mit schlechten Sichtbedingungen oder bei Schlechtwetterverhältnissen zu kennzeichnen. Im Luftfahrtjargon heißt die Leuchtfeuer-Anlage „Aerodrome Beacon“.

## Verantwortungsvoll in die Zukunft – mit dem fairport

Auch wenn es manchmal die vermeintlich kleinen Schritte sind: Wer einen Flughafen betreibt, hat große Verantwortung. Dieser wird der Stuttgart Airport in besonderer Weise gerecht. Nicht nur die Energieeinsparung ist dabei wichtig, sondern beispielsweise auch der Fluglärmschutz. Schon in den 1970er-Jahren führte der STR als erster deutscher Airport lärmabhängige Start- und Landeentgelte ein. Laute Maschinen zahlen höhere Gebühren als leise. Es lohnt sich also für die Airlines auch finanziell, am STR möglichst moderne Jets einzusetzen.



↑ Um weniger Energie zu verbrauchen, ist die Umstellung auf LED-Leuchten ein wichtiger Hebel – nicht nur auf dem Dach, sondern auch auf der Runway, den Rollwegen und dem Vorfeld.

Auch in Zukunft will the fairport dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa sein. Gleichzeitig kommt der STR seiner Verantwortung für die Gesellschaft, die Umwelt und als Arbeitgeber oder Geschäftspartner nach. Damit es auch beim 200-jährigen Jubiläum des Landesairports wieder heißt: „Stuttgart Airport – the fairport“.



Mehr zum fairport gibt es auf der Website des Flughafens.

## EIN NEUER SOLARPARK ENTSTEHT

Vor allem die zunehmende E-Mobilität auf dem Vorfeld und bei den Luftfracht-Speditionen führt dazu, dass künftig der Bedarf an Strom aus erneuerbaren Quellen am STR wächst. Der Landesairport bereitet sich darauf vor und investiert so in die Zukunft der Verkehrsdrehscheibe: Für den geplanten Solarpark, den der Flughafen nach aktueller Planung in den nächsten zwei Jahren umsetzen will, wird das Unternehmen etwa 10 Millionen Euro in die Hand nehmen. Dafür müssen mehrere Akteure an einem Strang ziehen: Es wurde eigens eine Task Force mit dem Landkreis Esslingen sowie den Gemeinden Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt gegründet.

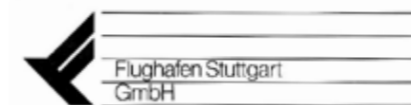
## Das Flughafenlogo im Wandel der Zeit

Seit 2016 ist das Markenzeichen der Flughafengesellschaft ein aufsteigender blauer Adler mit dem Schriftzug „Stuttgart Airport“. Doch wie sahen die Embleme der 50er-, 60er- oder 70er-Jahre aus?

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs übertrugen die Alliierten Deutschland wieder die Lufthoheit. Ab 1957 wurde der Landesairport von der Flughafen Stuttgart GmbH geleitet. Das damalige Logo war angelehnt an das Stuttgarter Wappen.



... sodass 1973 das fertige Ergebnis erstmals auf einem Geschäftsbericht zu sehen war.



1961 gestaltet die Flughafengesellschaft ihren Auftritt neu. Auch bei diesem Look durfte das Pferd des Stadtwappens nicht fehlen, jedoch in reduzierter Darstellung.



Zur Jahrtausendwende wurde erneut am Erscheinungsbild getüftelt. 1998 wanderte der Adler im Zuge der Kampagne „Fit 2000 – erfolgreich ins nächste Jahrtausend“ in die Mitte des Schriftzuges, seitdem erstrahlt dieser in bekanntem STR-Blau.



Knapp ein Jahrzehnt später tauchte das erste Mal der Adler auf einem Luftbildposter des Flughafens auf. Anfang der 70er-Jahre wurde das komplette Corporate Design überarbeitet ...



Fast zwanzig Jahre blieb das Logo bestehen, bis es sich 2016 erneut änderte: Seither präsentiert sich der Flughafen international einheitlich als „Stuttgart Airport“.







# LANDUNGEN: FLUGZEUGTYPEN MIT SELTENHEITSWERT

Was bei den Autos der VW Golf ist, ist bei den Flugzeugen der Airbus A320 oder die Boeing 737. Neben den Maschinen, die sehr häufig an den Airport kommen, gibt es aber auch immer wieder besondere Gäste – die *Flugblatt*-Redaktion hat die Archive durchwühlt und einige Highlights zusammengestellt.



Dornier Do-24ATT Amphibian,  
South East Asian Airlines,  
Mai 2004



Antonov An-225 Mrija,  
Antonov Airlines,  
Dezember 2001



De Havilland Comet 4C,  
Dan Air London, 1977



Aérospatiale/BAC Concorde 101,  
Air France, Mai 1998



Antonov An-22,  
Aeroflot, März 1992



Douglas DC-6,  
Red Bull – The Flying Bulls,  
Juli 2008



Curtiss C-46D Commando,  
Lufthansa (Capitol Airways), 1968



Ilyushin IL-14T, Polnische Luftwaffe, März 1988.  
Nach seiner Landung wurde das Flugzeug  
in das Technik Museum Sinsheim überführt.



Lockheed C-121C (L-1049) Super  
Constellation, Super Constellation  
Flyers Association, September 2005







## BESONDERE EVENTS, BESONDERE JETS

Ob Europapokalspiel des VfB Stuttgart, sportliches Großevent oder prominenter Music-Act – oft kommen mit Sportlerinnen, Sportlern und Musikstars auch spannende Flugzeuge. Bei manchen Veranstaltungen war auf dem Vorfeld des STR so viel los, dass es schwerfiel, eine Parkposition für alle Flugzeuge zu finden.



Diese Ilyushin Il-18V der Fluggesellschaft Interflug brachte das Team der damaligen DDR im August 1986 zur Leichtathletik EM nach Stuttgart.

Boeing 747-130, Aer Lingus, Juni 1988, anlässlich der Europameisterschaft für das Spiel England vs. Irland



↑ Das Finale zwischen dem SSC Neapel und dem VfB Stuttgart im UEFA-Cup 1988/89 war ein denkwürdiges Spiel. Es endete mit einem 3:3-Unentschieden, aufgrund der Auswärtstorregel gewann Neapel den Pokal. Unter den Torschützen im Neckarstadion war im Mai 1989 unter anderem Diego Maradona. Anlässlich dieses Spiels kamen einige besondere Maschinen, zum Beispiel diese McDonnell Douglas MD-82 der Unifly Express.



↑ Diese Corsair Boeing 747-312 brachte die Fans des VfB Stuttgart im Dezember 2003 ins Old Trafford Stadion von Manchester United. Die Auswärtsreisenden kamen allerdings ohne Punkte zurück, das Spiel endete 0:2.

Boeing 767-284ER, Aeroméxico, Weltmeisterschaft 2006



↑ Die Schotten kommen: Viele Celtic-Fans begleiteten ihr Team aus Glasgow zum Achtelfinal-Rückspiel im Uefa-Cup 2003. Der VfB Stuttgart gewann unter Trainer Felix Magath zwar die Partie, ins Viertelfinale zog aufgrund des gewonnenen Hinspiels jedoch das Team aus Glasgow ein.



↓ Douglas DC-10-30 Sun Country Airlines: Im Zusammenhang mit der Operation „Desert Storm“ waren zahlreiche zivile Maschinen im Einsatz für die amerikanischen Streitkräfte, so auch diese DC-10, die im Dezember 1990 bei frostigen Bedingungen in Stuttgart landete.

↑ Im Mai 1992 brachte diese VIP Boeing 727 die Rocklegenden von Guns N' Roses zum Open-Air-Konzert auf dem Cannstatter Wasen nach Stuttgart.







DC-8-54 (F), Saturn Airways, Juli 1973

# EIN FLUGZEUGMUSTER, VIELE VERSIONEN

Die DC-8 ist ein Flugzeugtyp, der viele Jahre nach Stuttgart flog. Länge, Triebwerke und Sitzplätze – die DC-8 zeigte sich dabei sehr vielfältig und tauchte schon in unterschiedlichen Ausführungen auf.



DC-8-61, Spantax, Januar 1981



DC-8-72, NASA, Juli 1991



Douglas DC-8-63, KLM, 1979

Time Air Sweden DC-8-71 war im August 1992 auf Flügen der türkischen Birgenair unterwegs.



STUTTGARTDRYGIN.COM



WIR VON GINSTR  
GRATULIEREN  
UNSEREM  
FLUGHAFEN

# STR

ZUM 100.  
GEBURTSTAG

WIR SIND STOLZ,  
EUER PARTNER  
ZU SEIN!





Royal Air Force (RAF), Vickers VC-10 C.1K, September 1993

## MIT STAATLICHEM AUFTRAG

Ob mit politischen VIPs an Bord oder mit tonnenschwerem Radar über dem Rumpf – am STR landen regelmäßig Maschinen, die in staatlichem Auftrag unterwegs sind. Darüber freuen sich viele Luftfahrt- und Technikfans, denn unter den Flugzeugen sind jede Menge sehenswerte Modelle, zum Beispiel diese hier:



Viele Flossen des gleichen Flugzeugmusters reißen sich nebeneinander: Im Zusammenhang mit der NATO-Übung REFORGER („Return of Forces to Germany“, wörtlich „Rückkehr von Streitkräften nach Deutschland“) kamen Mitte der Achtzigerjahre diese amerikanischen Transportflugzeuge vom Typ Lockheed C-141 Starliner gleich als Rudel an den STR.



Boeing 727-29C, Sheikh Hassan Enany, März 1995

Transall C-160, September 1997



Boeing E-3A, NATO, August 1988: Wer die Boeing E-3A Sentry sieht, dem sticht sofort das etwa 3,6 Tonnen schwere Suchradar ins Auge. Das riesige, runde System ist über dem Rumpf angebracht und kann Luftziele wie Kampfflugzeuge, Hubschrauber und Marschflugkörper erfassen und verfolgen, selbst wenn sie sehr niedrig fliegen oder einen geringen Radarquerschnitt haben. Das System ist eine wichtige Komponente der NATO-Luftverteidigung.



Douglas DC-6B, JAT Yugoslav Airlines, 1972



## GEMEINSCHAFT MIT GEMEINSAMER LEIDENSCHAFT

Flugzeuge bringen Menschen zusammen – als Transportmittel, aber auch als Hobby von Reise-, Luftfahrt- und Fotografiefans wie den Planespottern. In Stuttgart gibt es gleich zwei aktive Communitys. Bei der Stuttgart Aviation Association (SAA) werden die Flugbewegungen lückenlos dokumentiert.

Was mit unregelmäßigen Diabenden begann, entwickelte sich mit den Jahren zu einer aktiven Community. Seit März 1996 steht die Stuttgart Aviation Association auch im Vereinsregister. Bei den monatlichen Treffen tauschen sich die Planespotter und -spotterinnen bei verschiedenen Bildvorträgen über ihre Reisen und Erlebnisse aus. Ein wichtiger Teil der Vereinsarbeit ist die Dokumentation der Flugbewegungen am

Stuttgarter Flughafen. Seit 1997 werden die sogenannten „Movements“ lückenlos aufgezeichnet. Darüber hinaus bemühen sich die Mitglieder, auch die historischen Starts und Landungen zu rekonstruieren, um die Luftfahrtgeschichte der Region festzuhalten.

### Von Flugshows bis hin zu außergewöhnlichen Mitflugmöglichkeiten

Ob außergewöhnliche Ausflüge und Reisen zu Luftfahrtveranstaltungen wie dem Aero Salon in Paris, dem RIAT in Fairford oder dem World Economic Forum in der Schweiz – die SAA organisiert regelmäßig gemeinsame Aktivitäten rund um das gemeinsame Hobby. Darüber hinaus gibt es vielfältige Möglichkeiten, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen, sei es beim Fotografieren von Flugzeugen, beim Sammeln von Luftfahrtandenken oder bei der Suche nach außergewöhnlichen Mitflugmöglichkeiten. ◀

### TÄGLICH NEUE FOTOS

Die SAA hat aktuell etwa fünfzig aktive Vereinsmitglieder. Die monatlichen Treffen stehen allen Interessierten offen. Weitere Informationen zum Thema Spotten gibt es unter [stuttgart-airport.com/Erlebnis-Flughafen/Spotter](http://stuttgart-airport.com/Erlebnis-Flughafen/Spotter). Mehr Infos zur SAA gibt es unter [saa-news.de](http://saa-news.de).





## VON FLUGZEUG-FANS ZU AIRPORT-GUIDES

Der Flughafen Stuttgart feiert sein 100-jähriges Jubiläum und seit fast zwanzig Jahren ist das STR-Forum Teil der Geschichte. Bianca Renz und Marco Veit sind zwei der führenden Köpfe hinter dem Online-Treffpunkt für Flugzeug-Enthusiastinnen und -Enthusiasten.

„Angefangen hat bei mir alles mit der ersten Digitalkamera“, erinnert sich Bianca Renz. „Das war im Jahr 2004.“ Damals sei ihr Hobby noch anders gewesen. „Man traf sich auf den Feldern rund um den Airport, und jeder Flughafenbesuch war mit einer gewissen Spannung und Vorfreude auf das Unerwartete verknüpft“, sagt Renz. „Es gab keine Apps, keine Live-Flugverfolgung – man rief bei der Info an, um nach dem Maschinenmuster zu fragen“, erinnert sie sich. Mit der Ausbreitung des Internets und der Digitalisierung änderte sich das Planespotten – Informationen wurden leichter zugänglich. So entstand auch das STR-Forum im Jahr 2005. Schnell wurde es zu einem wichtigen Anlaufpunkt für Vielflieger und Luftfahrt-Fans in der Region Stuttgart. Es war gerade ein Monat alt, da stieß auch Marco Veit auf den Online-Treffpunkt. Dreißig Mitglieder hatte die Planespotten-Plattform damals. Mittlerweile sind es über tausend. „Es gibt immer mehr

Jüngere, die dazugehören wollen“, berichtet Veit. Er selbst war auch schon als Kind von Jets fasziniert – regelmäßig war er auf der Besucherterrasse zu Gast und beobachtete die Maschinen. Irgendwann fing er an, sie zu fotografieren, einfach, weil es ihm Spaß machte. „Zunächst mit einer 1,2-Megapixel-Kamera“, erinnert er sich mit einem Schmunzeln.

### Fotos im Fokus

„Die meisten, die heute neu mit dem Hobby beginnen, sind von Instagram-Posts inspiriert und fangen dann an, eigene Motive aufzunehmen“, berichtet Bianca Renz. Entsprechend haben viele auch ein Faible fürs Fotografieren und sind im Besitz einer professionellen Kameraausrüstung mit Teleobjektiv. Neben diesem Interesse verbindet Renz und Veit noch etwas: Bei Flughafenführungen teilen sie regelmäßig ihr Wissen mit interessierten Airport-Besuchenden auf den Touren. „Einige konnte Marco auch schon für unser gemeinsames Hobby begeistern“, sagt Bianca Renz. „Und auch ich habe riesigen Spaß daran, anderen Menschen meine Begeisterung für die Faszination Fliegen weiterzugeben.“

### FÜHRUNG BUCHEN ODER SPOTTINGPOSITION SUCHEN: MEHR GIBT'S ONLINE

Wer eine Flughafenführung buchen möchte, findet weitere Informationen unter [stuttgart-airport.com/Erlebnis-Flughafen](http://stuttgart-airport.com/Erlebnis-Flughafen). Die Aviation Community Stuttgart hat ihren Online-Auftritt unter [strforum.de](http://strforum.de). Neben täglich neuen Fotos finden Interessierte dort einen Austausch und immer wieder gemeinsame Aktivitäten, wie den regelmäßigen Fotoabend, gemeinsame Ausflüge und natürlich organisierte Vorfeld-Touren mit Bianca Renz und Marco Veit.

# Hoch sollst du fliegen!

McDonald's wünscht dem  
Flughafen Stuttgart  
alles Gute zum **100. Geburtstag.**







## BUNTE VÖGEL

Boeing 737 5K5,  
Hapag-Lloyd  
Express,  
Juni 2006



Bis in die 90er-Jahre waren spezielle Bemalungen noch eher spärlich vertreten. Erst in jüngster Vergangenheit wurde das Flugzeug immer mehr als Werbeträger erkannt und die Sonderlackierungen vermehrten sich sprunghaft. Auch am STR wurde es bunter. *Flugblatt* hat eine Auswahl der auffälligsten Lackierungen der letzten Jahre zusammengestellt.



Boeing 737-408, Binter Canarias,  
Juni 2006



Airbus A321 231, Aero Lloyd,  
Oktober 2002



Airbus A319, Germanwings,  
Oktober 2008



Boeing 737-8K5, TUIfly,  
Februar 2010



# MÖGE DIE SONNE FÜR DICH SCHEINEN, STUGGI!



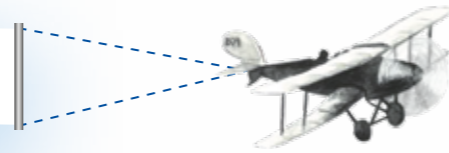
SunExpress  
gratuliert  
zu 100 Jahren  
Stuttgart  
Airport



SunExpress  
Airlines



# MENSCHEN, FLIEGEN, EMOTIONEN: EIN JAHRHUNDERT STR



Ob als Treffpunkt von Familien, Freunden und Kulturen, Teil eines erfolgreichen Wirtschaftsstandorts in Baden-Württemberg oder attraktiver Arbeitgeber: Der Flughafen Stuttgart ist seit 100 Jahren ein wichtiger Faktor für die Menschen in der Region. Von den Anfängen in Böblingen über Passagierrekorde bis hin zur heutigen Vorreiterrolle für klimaschonenden Luftverkehr: Langweilig wurde es am Airport nie!



Das neue Besucherzentrum SkyLand eröffnet am 22. Oktober in Terminal 3. Es veranschaulicht mit Blick auf das Flughafenvorfeld kleinen und großen Gästen mit interaktiven Spielstationen alles rund um das Fliegen und den Landesairport.



Frachttransporte sind in der Corona-Pandemie das ganze Jahr über enorm gefragt. Da es nur wenige Passagierflüge und somit kaum Gelegenheiten für Beifracht in den Linienmaschinen gibt, werden teilweise Passagierflugzeuge nur für Cargo eingesetzt.

## 2023

Destination STRzero: Der Flughafen Stuttgart muss bis 2040 rund 2,4 Milliarden Euro investieren, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen. Der Airport hat sich verpflichtet, das ursprüngliche Net-Zero-Ziel um 10 Jahre auf 2040 vorzuziehen – analog zum Klimaschutzziel des Landes Baden-Württemberg.

the fairport steht für Vielfalt und Toleranz. Das Terminal leuchtet erstmals in den Regenbogenfarben anlässlich der Christopher-Street-Day-Kulturwochen.



## 2022

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zur neuen Endhaltestelle Flughafen/Messe geht am 11. Dezember in Betrieb. Damit ist der Flughafen jetzt auch über die Stadtbahn an das Zentrum von Stuttgart angeschlossen.



## 2021

Mit dem Projekt SmartFleet starten am Flughafen Stuttgart im März 2021 die deutschlandweit ersten Tests eines autonomen Gepäckschleppers unter Realbedingungen.



## 2020

Das weltweit erste 4-sitzige Wasserstoff-Brennstoffzellen-Flugzeug Hy4 ist startklar für die nächste Entwicklungsstufe: Am Flughafen Stuttgart präsentiert das Forschungsteam die neueste Generation der emissionsfreien Antriebstechnik. Sie soll in den kommenden 10 Jahren in Regionalflugzeugen mit bis zu 40 Reisenden zum Einsatz kommen. Im selben Jahr tritt der STR dem Klimabündnis Baden-Württemberg bei: eine Partnerschaft für engagierten Klimaschutz mit dem Land.





Zwischen Passagierrekorden und leeren Terminals: Nach dem Rekordjahr 2019 mit über 12,7 Millionen Passagieren, die ab oder nach Stuttgart fliegen, folgt in 2020 die Corona-Pandemie. Die Flugbewegungen gehen stark zurück, das Vorfeld wird zum Parkplatz für ungenutzte Maschinen. Zuvor treibt der STR seine konsequente Entwicklung in Sachen Klimaschutz weiter voran, zum Beispiel mit einer vollelektrischen Flotte aus E-Bussen.

Der östliche Teil der 3.345 Meter langen Start- und Landebahn bekommt von Anfang April bis Mitte Juni 2020 eine neue Betondecke. Während dieser 17-tägigen Vorarbeiten findet kein Flugverkehr statt. In Bauphase I steht dann eine auf etwa 1.965 Meter verkürzte Piste zur Verfügung. In Bauphase II misst die Runway 2.475 Meter.

Die 12-millionste Passagierin begrüßt der Airport am 6. Dezember 2019. Zum ersten Mal starten und landen mehr als 12,7 Millionen Passagiere in nur einem Jahr am baden-württembergischen Landesflughafen. Gleichzeitig ist es dem Airport gelungen, seine direkten Emissionen seit 1990 um 33 % zu reduzieren.

2020

Im Sommer ist der STR Schauplatz musikalischer Events: Auf dem Parkplatz P0 findet das erste Konzertfestival „Live-Sommer 2020“ statt, im leeren Terminal 1 die weltweit ersten 1:1 Concerts an einem Airport.



Das Forschungsflugzeug SOFIA (Stratosphären-Observatorium für Infrarot-Astronomie) ist vom 16.-20. September in Stuttgart zu Gast. Die fliegende Sternwarte ist ein gemeinsames Projekt der NASA und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).



Das 25. Kinderfest am Flughafen Stuttgart findet zum Jubiläum erstmals an zwei Tagen statt. Über 50.000 Besucher strömen am 10. und 11. August auf die Messeplazza.

2019

2018

2017

2016

2014

2013

Ziel erreicht: Seit 2018 bringen Elektrobusse die Passagiere ganz ohne lokale Emissionen zu ihren Maschinen. Auch das Gepäck ist mit E-Schleppern zu 100 % abgasfrei unterwegs. In dem Modell-Projekt e-fleet wurden die Geräte bereits seit 2013 getestet.



Zum ersten Mal starten und landen 2018 mehr als elf Millionen Passagiere in nur einem Jahr am baden-württembergischen Landesflughafen.

Für den Flughafen Stuttgart sind Geschäftserfolg und Nachhaltigkeitsleistung untrennbar miteinander verbunden. Daher gibt es seit 2016 statt Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichten nur noch einen Report pro Jahr.

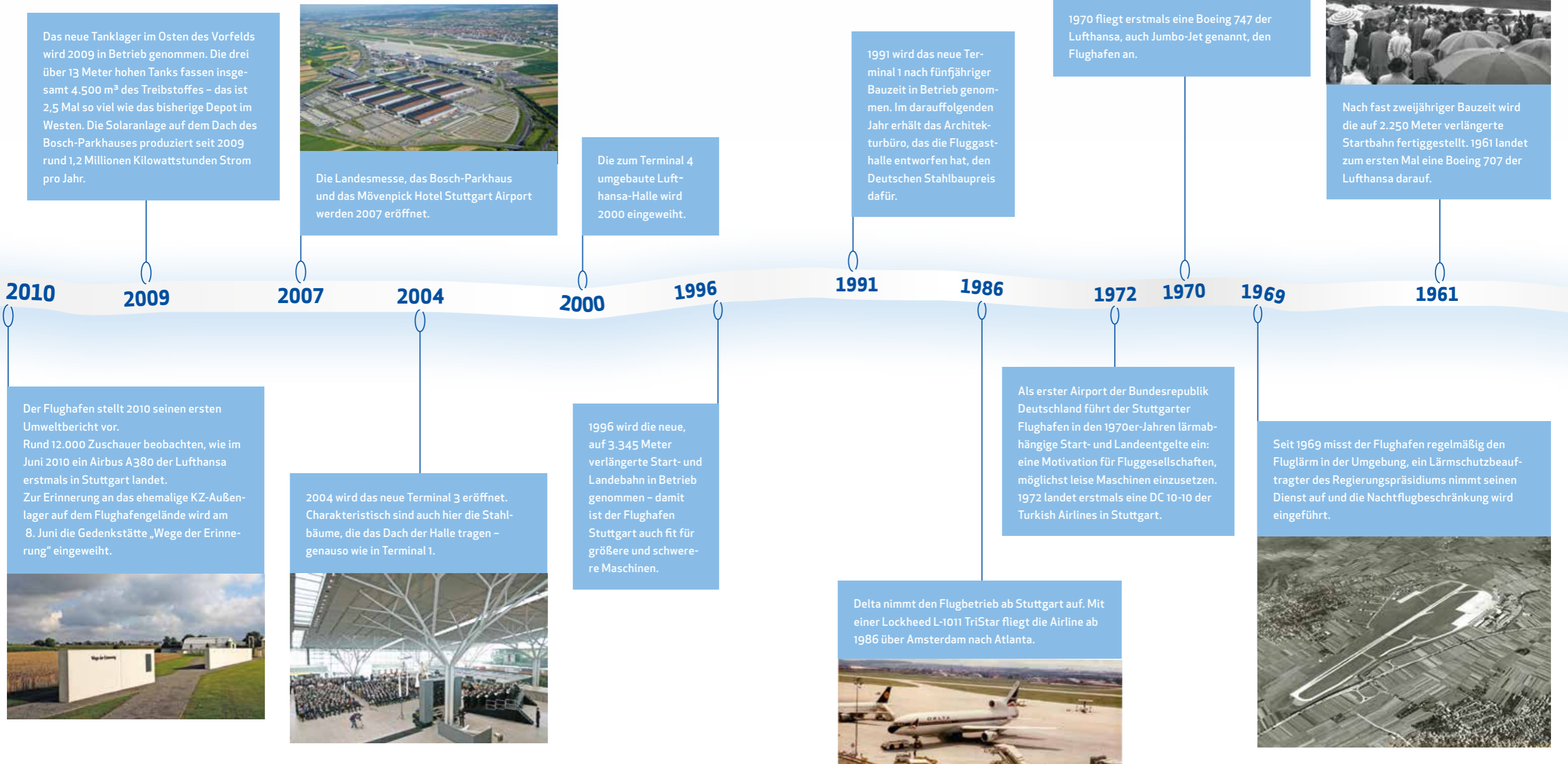
Am 15. Juli erhält der Flughafen Stuttgart den Namenszusatz Manfred Rommel Flughafen. Damit wird das Wirken des langjährigen Aufsichtsratsvorsitzenden und Stuttgarter Oberbürgermeisters Manfred Rommel (\*1928 – +2013) gewürdigt.

Das neue Bürogebäude SkyLoop wird an den Hauptmieter EY (Ernst & Young) übergeben. Kurz darauf zieht der Unternehmenssitz der Flughafen Stuttgart GmbH in das neu errichtete Gebäude SkyPort, am 11. April wird das Stuttgart Airport Bus-terminal (SAB) in Betrieb genommen.

Im Winter dieses Jahres geht das neue Blockheizkraftwerk in Betrieb.



Zwischen den 90er-Jahren und Mitte der 2010er-Jahre verändert sich das Bild auf dem Campus auf den Fildern deutlich. Nach dem neuen Terminal 1, Terminal 3 und dem Terminal 4 zieht die Landesmesse in die direkte Nachbarschaft. Auf neue Büro- und Hotelimmobilien am Standort folgt der Fernbusbahnhof, das Stuttgart Airport Busterminal (SAB).





Nach den Anfängen in Böblingen und dem Umzug zum heutigen Standort auf den Fildern finden aufgrund des Krieges zunächst nur wenige Flüge statt.

Später fliegen zahlreiche Airlines den Stuttgarter Flughafen an, darunter die Pan American World Airways und Lufthansa. Ende der 50er-Jahre landet erstmals ein mit Düsen angetriebenes Flugzeug in Stuttgart.



Die Lufthansa nimmt 1955 den Flugbetrieb ab Stuttgart wieder auf.

1954 gibt die Besatzungsmacht den nördlichen Teil des Flughafens mit dem Terminal und das Rollfeld für die zivile Nutzung frei.



1948 wird der zivile Luftverkehr mit einer DC-3 der Pan American World Airways aufgenommen.

1958

1957

1955

1954

1949

1948

1945

1944

Ab 1942

Ab 1941

1939

1937

1936

1930

1925

1924

Mit der Caravelle der Air France landet 1958 erstmals eine Düsenmaschine in Stuttgart.



Der Name der Flughafen-gesellschaft wird 1957 in Flughafen Stuttgart GmbH geändert.

Die Flughafen Württemberg AG wird 1949 zur Flughafen Württemberg GmbH mit den Gesellschaftern Stadt und Land.

Am 20. Januar wird das Lager wegen einer Fleckfieber-Epidemie aufgelöst, die Häftlinge werden in andere Lager verlegt. Insgesamt 600 Häftlinge waren über 3 Monate im Außenlager in Echterdingen untergebracht, 119 von ihnen starben.

Textquelle: Filderstädter Schriftenreihe Band 20 zum KZ-Außenlager

Nach Kriegsende besetzen erst französische, dann amerikanische Truppen den Flughafen.

Die Flughafen Stuttgart GmbH und alle ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bedauern zutiefst, dass während der NS-Zeit Menschen auf dem Flughafengelände unter grausamen Bedingungen zur Arbeit gezwungen wurden.

In einem Hangar auf dem Flughafenareal entsteht ab dem 20. November ein Außenlager für das KZ Natzweiler-Struthof. Die Häftlinge werden für Arbeiten auf dem Gelände und in der Umgebung eingesetzt. Vor Ort zählen dazu das Reparieren und Säubern der Start- und Landebahn nach Tieffliegerangriffen und der Bau von Tarnunterständen für Flugzeuge. Die Zwangsarbeiter müssen unter menschenunwürdigen Bedingungen arbeiten – es fehlt an Essen, Medikamenten und Heizungen.

Textquelle: Filderstädter Schriftenreihe Band 20 zum KZ-Außenlager

Mehrfache Bombardierungen zerstören Teile des Airports. Ein Großangriff im Dezember 1944 macht die Start- und Landebahn schließlich unbrauchbar.

Der Flughafen erhält die offizielle Freigabe für den zivilen Luftverkehr. Aufgrund des Krieges gibt es aber zunächst nur wenige Linienflüge.



1937 wird der Grundstein für den Stuttgarter Flughafen auf den Fildern gelegt. Noch während der Bauarbeiten landet das erste Flugzeug, eine Messerschmitt M 108 „Taifun“. Am Bau des Flughafens sind auch deutsche Zwangsarbeitende beteiligt.

Textquelle: Filderstädter Schriftenreihe Band 20 zum KZ-Außenlager

Die LUWAG wird 1936 zur Flughafen Württemberg AG.

Die Zunahme des Luftverkehrs allgemein und am Standort Böblingen in den 1930er-Jahren führt zu Plänen, den Flughafen näher an die Landeshauptstadt Stuttgart heranzulegen.

1925 landet erstmals ein planmäßiges Linienflugzeug, eine Dornier Merkur, auf dem neuen Flughafen Stuttgart-Böblingen. Zu sehen ist Karl Feucht, Mechaniker und Bordwart bei den Dornier-Werken.



Nicht maßstabsgetreue Darstellung





# MÖGLICHMACHERIN MIT HERZ



Seit über fünfzig Jahren arbeitet Renate Rouagha am Flughafen Stuttgart. Sie hat die rasante Entwicklung der Luftfahrt hautnah miterlebt und war stets mittendrin. Und obwohl sie längst im Ruhestand sein könnte, denkt sie noch lange nicht ans Aufhören.

„Ich überlebe sogar die Gebäude hier“, scherzt Renate Rouagha, „das dachte ich, als der alte Frachthof gegenüber dem Terminal 4 abgerissen wurde.“ Mit einem Lächeln fügt sie hinzu: „Bei der Einweihung war ich bereits dabei.“ Das ist mittlerweile über fünfzig Jahre her. Eigentlich wäre die 71-Jährige längst im Ruhestand. Doch die Arbeit am Flughafen macht ihr zu viel Spaß. „Ich kann nicht einfach daheim sitzen“, so Rouagha. „Das alles hier würde mir fehlen.“

## Die Welt als Heimat

Dabei startete ihr beruflicher Werdegang nicht in der Luftfahrt – als Fernmeldeassistentin machte sie beim zuständigen Amt in Stutt-

gart eine Ausbildung. „Aber so ein klassischer Nine-to-Five-Job – das lag mir nicht“, sagt sie. So heuerte sie bei der belgischen Fluggesellschaft Sabena an, die damals ihr Büro in der Bolzstraße hatte. „Als sogenannte Bodenstewardess habe ich die unterschiedlichsten Aufgaben übernommen“, erinnert sie sich. „Load Sheets erstellen, das Ticketing erledigen – all das lief damals händisch ab, Computer hatten wir noch nicht. Als Ramp Agentin durfte ich außerdem regelmäßig aufs Vorfeld.“ Zu dieser Zeit führte Sabena drei Flüge pro Tag durch, später wurden es fünf. „Meine beiden Jobs hatten eines gemeinsam: Sie waren mit der großen weiten Welt verbunden, und ich konnte meine Sprachkenntnisse gut einsetzen“, so Rouagha. Und so ist es heute noch. „Ich spreche in einem Moment Englisch und zwei

An Renate Rouaghas erstem Arbeitstag 1972 kam ein Jumbo ihrer Airline Sabena – daran erinnert sie sich noch genau. Die damalige nationale Fluggesellschaft Belgiens mit Sitz in Brüssel ging 2001 insolvent, Teile der Gesellschaft wurden später bei Brussels Airlines integriert.



↑ Telefon, Kugelschreiber und Faxgerät – das waren für viele Jahre die Hauptarbeitsmittel von Renate Rouagha. Heute laufen die Prozesse digital ab.



Stunden später Französisch, das ist doch toll, oder?“, sagt sie und lächelt.

## Turbulenzen und schöne Momente

In den fünfzig Jahren am Flughafen hat Rouagha viel erlebt. Sie war dabei, als der 11. September 2001 die Welt veränderte. „Außerdem blieb mir das Grounding der Airlines in Erinnerung, die ich betreute, das waren leider gleich zwei – zuerst die Swissair und später auch Sabena“, sagt Rouagha. Grounding bedeutet, dass eine Fluggesellschaft ihren Dienst einstellt. Heute ist die Airport-Begeisterte als Service-Managerin bei der Stuttgart Ground Services aktiv – dort wechselt sie zwischen verschiedenen Schreibtischen und Aufgaben. Mal ist sie im Backoffice tätig, mal am Gate. „Der Job ist abwechslungsreich und ich mag den Kontakt zu den Menschen“, so Rouagha. „Ob Reisende, Kolleginnen und Kollegen oder andere Mitarbeitende – ich helfe gerne, wo ich kann. Für die Airlines, die wir betreuen, müssen wir beispielsweise sicherstellen, dass die Fluggäste mit ihrem Pass auch ins Zielland einreisen dürfen und dass die nötigen Dokumente vorhanden sind“, erklärt sie. „Das war besonders während der Corona-Pandemie eine Herausforderung, schließlich mussten auch noch die Impfungskarte zum jeweiligen Zielland passen.“

## Eine Institution am Flughafen

Renate Rouagha kennt die Abläufe am Airport im Detail und hat für jedes Problem eine Lösung parat. Ob es darum geht, ein verlorenes Gepäckstück wiederzufinden oder ein ganzes Klavier als Reisegepäck einzuchecken, an sie wenden sich die Menschen mit den unterschiedlichsten Anliegen. „Ich habe den Leuten schon früher gerne geholfen, und ich helfe ihnen auch noch heute“, sagt Rouagha herzlich. „Es ist auch schon vorgekommen, dass mich Reisende ansprechen und sagen: ‚Wir kennen Sie noch von unserem letzten Urlaub.‘ Auf die Frage, ob sie langsam ans Aufhören denkt, lacht sie und sagt: „Das fragen mich meine Kinder auch ständig – ich werde meine Arbeitszeit vielleicht ein bisschen reduzieren, aber komplett aufhören kann ich noch nicht.“ Und wer die quirlige Stuttgarterin beim Arbeiten eine Weile begleitet, kann sich gut vorstellen, dass sie noch ein paar weitere Gebäude überlebt – zu sehr genießt sie die Betriebsamkeit und den Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen ihres Teams. ◀

„Der internationale Flair am Flughafen hat mich schon immer begeistert“, sagt Renate Rouagha.







# VERLIEBT AUF DEM VORFELD

Seit mehr als 32 Jahren arbeitet Harald Hofmann am Landesflughafen – das Airport-Urgestein hat am STR aber nicht nur den Job, sondern auch die Liebe seines Lebens gefunden.

„Das erste Mal war ich für mein Bewerbungsgespräch am Flughafen“, sagt Harald Hofmann. „Und ich dachte nur ‚wow‘ – für mich ging an diesem Tag die Tür zu einer neuen Welt auf“, so der 54-jährige Stuttgarter. Schon als Kind sah er vom elterlichen Zuhause in Altbach die Flugzeuge starten und landen, doch die Faszination für die Luftfahrt packte ihn erst am STR. „Im Urlaub war unsere Familie stets mit dem Zug“, so Hofmann.

## Liebe auf dem Rollfeld

Zu den absoluten Highlights zählt für den VfB-Stuttgart-Fan die Ankunft des Teams nach dem Meistertitel 1991/92. „Das war wirklich ein tolles Erlebnis, aber das Beste war es nicht“, sagt er mit einem Schmunzeln. „Das war nämlich die Begegnung mit meiner jetzigen Ehefrau, die ich im Jahr 2006 während der Abfertigung einer Maschine der Olympic Airways kennengelernt habe. Als Ramp Agentin koordinierte sie alle Prozesse, die während der Bodenzeit rund ums Flugzeug passierten.“ 2008 heirateten die beiden. „Ich habe auf dem Namensschild meiner heutigen Ehefrau den Namen Russ gelesen, und es stellte sich heraus, dass ich im Nebenjob für ihren Vater gearbeitet habe, einen Konzertveranstalter“, erinnert sich Hofmann. „Wir trafen uns immer wieder bei Abfertigungen, kamen ins Gespräch und tauschten irgendwann Handy-Nummern aus. Verbunden hat uns schon damals, dass wir gerne auf Livekonzerte gehen. Nur der Musikgeschmack war etwas anders“, erzählt Hofmann. Irgendwann bekam er eine SMS, in der stand: „Wenn ich mit Dir zu Iron Maiden gehe, kommst Du mit mir zu Lionel Richie.“ So haben die beiden es gemacht. Mittlerweile sind sie seit 16 Jahren verheiratet.

## Vom Flugzeugabfertiger zum Personalplaner

Hofmanns Karriere am Flughafen begann als staatlich geprüfter Flugzeugabfertiger. Anschließend koordinierte er als Gruppenmeister Beladung und Fracht die Prozesse rund um die Flugzeuge. Heute setzt er sein Know-how in der Abteilung „Short Resource Planning“ ein, wo er für den optimalen Personaleinsatz bei der Abfertigung von Jets und Propellermaschinen sorgt. „Gerade bei Krankheits-

wellen ist das manchmal eine echte Herausforderung“, berichtet Hofmann. „Zu meinen Highlights im Job zählt außerdem, dass ich bei der Entwicklung des sogenannten AMS unterstützen durfte, dem Airport-Management-System. Das ist ein Livesystem, das diverse Daten für die Teams auf einem Handheld-Computer bereitstellt. Das kam, als Geschäftsführer Georg Fundel am Airport anfang, bei ihm wurden die Prozesse wirtschaftlicher gemacht“, erklärt Hofmann. „Zuvor gab es auch Tage, an denen wir viel Zeit im Aufenthaltsraum verbracht haben, weil zu viel Personal für die Flugzeuge eingeteilt war. Das änderte sich dann“, so Hofmann. ◀



Eheversprechen in Las Vegas erneuert: Zehn Jahre nach der eigentlichen Hochzeit gaben sich Harald Hofmann und seine Frau Alexandra Russ-Hofmann erneut das Ja-Wort.



It's magic: Heinz Krehl und Zauber-künstler David Copperfield bei einem Gateevent am STR.

# HEINZ KREHL UND DIE NEW-YORK-VERBINDUNG

Heinz Krehls Leben ist eng mit der Luftfahrt verbunden: Insgesamt arbeitete er für mehrere Airlines und ein Reisebüro. Bei seinem Job für United Airlines war er maßgeblich daran beteiligt, dass Stuttgart für vier Jahre eine Direktverbindung nach New York hatte. Heute teilt er als Guide am STR sein Wissen bei Flughafenführungen.

Seit seiner Jugend ist Heinz Krehl von der Welt des Fliegens fasziniert. So begann seine berufliche Reise auch direkt in der Branche. 1965 startete er eine Ausbildung als Luftverkehrskaufmann bei der legendären Stuttgarter Airline Südflug. Doch nur wenige Wochen später wurde die Fluggesellschaft von Lufthansa aufgekauft. Krehl verlor seinen Job, blieb der Branche aber treu. Beim Reisebüro Ehlers in Stuttgart startete er einen zweiten Anlauf als Reisebürokaufmann. „Dort habe ich zum Beispiel Charterflüge nach Pula mit der Fluggesellschaft Inex Adria organisiert, geflogen wurde mit viermotorigen Propellermaschinen des Typs DC-6“, erinnert er sich.

## Gaumenschmaus vor Feierabend

„Nach meiner Lehre habe ich als Operations- und Cargoagent für Lufthansa am STR gearbeitet“, berichtet Krehl. Danach folgte eine Station als Passage- und Cargoagent bei Alitalia. „Zu der Zeit war unser Highlight, wenn abends noch Essen aus der Businessclass übrig war“, erzählt er mit einem Schmunzeln. „Das musste man nicht wegwerfen, und wir haben den Gaumenschmaus genossen.“



↑ Gebührend gefeiert: Am 10. Juni 2011 spritzten zwei Feuerwehrfahrzeuge riesige Wasserfontänen in hohem Bogen über die Maschine der United Airlines und begrüßten die Fluggesellschaft am STR.

## „Zu meiner Kundschaft gehörte der halbe DAX“

„1986 habe ich dann die Verkaufsleitung bei American Airlines übernommen. Mein Büro war damals in der Stadt, in der Charlottenstraße“, so Krehl. 1991 folgte schließlich sein Job im Verkauf bei United Airlines. Er betreute Klienten großer Firmen, sogenannte Key Accounts. „Von Airbus über Porsche bis zu ZF, Bosch, Mercedes, HP, Zeiss, BASF, Merck – im Prinzip kann man den halben DAX durchgehen, sie alle waren Kunden“, erzählt er. „Meine Aufgabe war es, mit den zuständigen Reisesstellen und Reisebüros, die für die Mitarbeitenden Reisen buchten, Tarife auszuhandeln.“ Sein persönliches Highlight war schließlich die Etablierung eines Direktflugs von Stuttgart nach New York im Jahr 2011. „Darauf habe ich jahrelang hingearbeitet und aufgrund der Umsätze, die wir erzielt haben, hat es geklappt“, so Krehl stolz. Vier Jahre lang bediente United die Strecke mit einer Boeing 757-200.

Seit seiner Pensionierung im Jahr 2013 ist Krehl als Guide am Flughafen Stuttgart tätig. Mit Begeisterung teilt er seitdem Wissen und Luftfahrt-Leidenschaft mit den Menschen, die an den Führungen teilnehmen. „Mittlerweile habe ich vermutlich um die 2.000 Touren gemacht“, erzählt Krehl. „Langweilig wurde mir das aber bisher noch nicht, ich liebe es einfach, meine Faszination mit allen Menschen zu teilen.“ ◀



## FAMILIE MIT LUFTFAHRT-LEIDENSCHAFT



Vom einfachen Sandwich bis zum aufwendigen Menü – von 1979 bis 2015 arbeitete Jürgen Häußer bei Lufthansa SkyCatering und sorgte dafür, dass die Flugzeuge am STR mit Essen und Getränken bestückt wurden. Dort lernte er seine spätere Ehefrau Waltraud kennen. Ihre Luftfahrt-Leidenschaft haben sie der Enkelin vererbt: Denise Liller ist nun seit mehreren Jahren am Flughafen Stuttgart tätig. Besondere Erlebnisse hatte Jürgen Häußer am Flughafen viele. Besonders genau erinnert er sich an das erste Mal, als er eine Landung einer Caravelle von Air France sah, bei der sich plötzlich ein Bremsfallschirm öffnete. „Ich dachte zuerst, hier ist etwas defekt, bis dahin wusste ich nicht, dass es so etwas bei Passagierflugzeugen gibt“, erzählt er.

Ein weiteres Ereignis verbindet er mit seiner Frau. „Wir haben uns über die Beladung verschiedener Flugzeuge unterhalten. Sie wollte mir gar nicht glauben, dass es in der Condor DC10 einen kleinen Aufzug für eine Person gibt. Also sind wir gemeinsam rausgefahren. Ich nutzte den Aufzug in der Unterflurgalley vor ihr. Als sie den Lift dann selbst ausprobierte, blieb dieser plötzlich stecken, weil doch tatsächlich der Strom abgestellt wurde. Das Problem ließ sich aber schnell lösen“, schmunzelt Häußer. <

Frisches Essen und Getränke für die Reisenden sind an Bord: Jürgen Häußer, Willi Braun und eine Flugbegleiterin vor dem Abflug.



## AM AIRPORT ARBEITEN: EINE STÄNDIGE WEITERENTWICKLUNG



Nicole Strauß ist Gruppenleiterin im Facility Management. Ihre Reise am STR hat bereits im Jahr 2005 begonnen, damals absolvierte sie ihre Ausbildung als Bürokauffrau und arbeitete anschließend als Teamassistentin. Eine Umstrukturierung führte sie schließlich in die Abteilung Facility Management, die sich schwerpunktmäßig um die Gebäude-, Maschinen- sowie Fördertechnik kümmert. Ihre Tätigkeit als Referentin des ehemaligen Geschäftsführers Walter Schoefer zählt für sie zu einer besonders prägenden Zeit.

Derzeit treibt Nicole Strauß Strukturprojekte im Gepäckbereich voran. Als eindrucksvollstes Erlebnis beschreibt sie den Austausch der Gepäckförderanlagen in Terminal 1 und 3 bei laufendem Betrieb. „Ich hätte niemals erwartet, dass ich mich mal so intensiv mit Technik, beschäftige. In meiner Zeit am STR konnte ich mich stark weiterentwickeln. Das macht mir Spaß und ich freue mich, dass ich auch nach meiner Elternzeit wieder in die Projekte einsteigen konnte, diese leiten und umsetzen darf.“ <

↓ Bis zu 40 Jahre ist es her, dass Stephan Kunz, Andrea Schock, Silke Raith, Patrick Herrmann, Heike Stäbler, Andrea und Hartmut Roth, Karin Rueß, Susanne Egolf sowie Annette Zitt (v. l. n. r.) eine Ausbildung am STR absolvierten.







# HELDEN HINTER DEN KULISSEN: DIE FLUGHAFENFEUERWEHR

Sie ist fester Bestandteil des Stuttgart Airport, und das Team ist rund um die Uhr einsatzbereit, an 365 Tagen im Jahr. Denn ohne die Flughafenfeuerwehr darf am STR kein Jet starten oder landen.

Wenn ein Alarm ertönt, geht es blitzschnell – innerhalb von nur 120 Sekunden müssen die Feuerwehrleute an jedem Punkt des Flughafengeländes einsatzbereit sein. Und nur 60 Sekunden nach dem Eintreffen mit der Brandbekämpfung beginnen – so lauten die strikten Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Sie sind essenziell für die Sicherheit des Flugverkehrs: Kann die Feuerwehr diese Fristen nicht einhalten, darf keine Maschine starten oder landen.

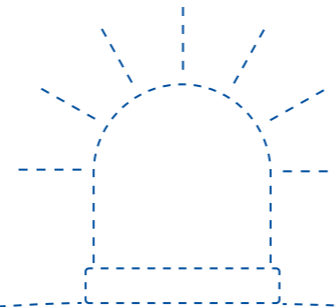
## Prävention und modernste Technik

Da der Luftverkehr als eine der sichersten Fortbewegungsarten gilt, ist es nicht verwunderlich, dass die Feuerwehr am STR auch in ihrer fast 70-jährigen Historie nur sehr selten bei Flugzeug-Pannen gefragt war. Trotzdem wird dem Team nicht langweilig. Es leistet technische Hilfe und sorgt für den vorbeugenden und abwehrenden Brandschutz

Premiere am Landesairport: Das baden-württembergische Unternehmen Ziegler stellte im Juli 2002 die weiterentwickelte Z8-Baureihe der Flughafenlöschfahrzeuge mit einem Aluminium-Paneel-Aufbau (ALPAS), die zuerst zum STR geliefert wurden. Seit 2019 stehen vier baugleiche Flughafenlöschfahrzeuge „Panther 6x6“ der Firma Rosenbauer für den Einsatz bereit.



Ausbildung zur/zum Werkfeuerwehrfrau und -mann: Wer fürs Löschen brennt, kann am STR den Beruf erlernen – wie dieser Abschlussjahrgang 2019.



↑ Der Fuhrpark der Flughafenfeuerwehr Stuttgart vor der alten Feuerwache am westlichen Ende des Airports. Das Gebäude wurde nach dem Umzug der Einheiten an den aktuellen Standort 1995 abgerissen.



auf dem gesamten Gelände. Zudem sind einige Feuerwehrleute auch als Rettungssanitäter ausgebildet und unterstützen bei medizinischen Notfällen. „Unsere Einsätze sind sehr vielfältig. Vom stecken gebliebenen Aufzug über auffällige Gerüche in Gepäckräumen von Flugzeugen bis hin zum Verkehrsunfall auf der benachbarten Autobahn A8 ist alles dabei“, sagt Feuerwehr-Chef Andreas Rudlof. „Wir müssen jederzeit auf alles vorbereitet sein, mental und physisch. Natürlich sollten auch Geräte und Ausrüstung immer top in Schuss sein.“ Deshalb wird die Zeit, in der keine Alarme

eingehen, unter anderem für Übungen und Fortbildungen genutzt. „Außerdem arbeiten wir ständig daran, alle möglichen Risiken zu minimieren, sodass es erst gar nicht zu Notfällen kommt“, so Rudlof.

## „Sicherheit ist unser Job“

Egal, ob ein spezielles Event ansteht oder ein neues Terminal gebaut werden soll – die Brandschutz-Expertinnen und -Experten sind in alle Planungen involviert. Sie müssen immer vorausdenken und versuchen, Gefahren schon zu erkennen, bevor sie entstehen. „Am Airport steht Sicherheit eben immer an erster Stelle“, sagt Rudlof, „und es ist unser Job, dass das so bleibt.“

↓ Brandheiß oder eiskalt – die Fahrzeuge der Flughafenfeuerwehr sorgen in den unterschiedlichsten Funktionen dafür, dass der Landesairport stets erreichbar ist, wie dieses Trockenlöschfahrzeug vom Typ TroLF 750 auf einem Unimog-Fahrgestell mit vorgebautem Räumschild im Winterdienstinsatz.







Imposantes Unikat: Einsatzleitwagen (ELW) der Flughafenfeuerwehr Stuttgart auf Mercedes-Chassis. Pikante Besonderheit: Der ELW verfügte über eine Halon-2402-Löschanlage.

Dieses Löschfahrzeug hat Geschichte geschrieben. Es gehört zur ersten Generation, die am STR zum Einsatz kam.



↓ Hitzeschutz mit Stil: Die Silbermäntel wurden bis zum Jahr 1996 als Hitzeschutzkleidung für die Flugzeugbrandbekämpfung getragen. Das Team posiert rund um ein Löschfahrzeug der dritten Generation. Das Mercedes-Fahrgestell ist durch einen Ziegler-Aufbau ergänzt.



↑ Sonderfahrzeug mit Seltenheitswert: Dieser Landebahnbeschäumungsanhänger sollte im Ernstfall die Flugbetriebsflächen löschen. Ein Fahrzeug der zweiten Generation auf „Käble“-Fahrgestell mit Kronenburg-Aufbau zieht den Anhänger während einer Übung.



↑ Erfinderische Schwaben: Bevor die Airportfeuerwehr in Stuttgart eine Tupolev für die Schulungen bekam, nutzte das Team einen ausrangierten Omnibus zur Flugzeugbergeübung.



↑ Damals modern: So sah die frisch beschaffte persönliche Schutzausrüstung im Jahr 1996 aus. Die unterschiedlichsten Einsatz- und Schutzbekleidungen wurden fast zehn Jahre getragen. 2005 kam die nächste Generation.



SCHON GEWUSST?

... dass der Boarding Support für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen früher von der Flughafenfeuerwehr durchgeführt wurde? Bis zum Jahr 1999 kümmerten sich die Feuerwehrleute mit Spezialausrüstung darum. Nachdem die Zahl der Reisenden immer größer wurde, konnte die Feuerwehr diese Zusatzleistung nicht mehr abbilden. Deshalb kümmert sich heute ein eigenes Team der SAG um den Boarding Support.



# KOMMUNIKATION ÜBER FUNK: DAS ALPHABET DER LUFTFAHRT



Alpha, Bravo, Charlie: So beginnt das ABC der Pilotinnen und Piloten, der Teams der Flugsicherung sowie vielen anderen Airport-Mitarbeitenden, wenn sie funken oder telefonieren. Verwendet wird es für Gespräche zwischen Cockpit und Tower, aber auch, um Flugzeugkennungen zu buchstabieren oder Fahrzeuge zu ihrer Parkposition zu navigieren. Der Vorteil des sogenannten Piloten-Alphabets: Es ist international, einfach, verständlich und sorgt für Sicherheit. Schließlich wurde es ursprüng-

lich entwickelt, um in alten und rauschanfälligen Funknetzen eine sichere Kommunikation über weite Strecken zu ermöglichen. Daher setzen die Kommunizierenden immer ein festgelegtes Wort mit dem gleichen Anfangsbuchstaben ein – statt einzelner Buchstaben, die man auch verwechseln könnte. M und N klingen beispielsweise sehr ähnlich, Mike und November hingegen lassen sich gut auseinanderhalten. So wird aus Flug „EW 2582“: Echo Whiskey Two Five Eight Two. ←

- Alpha
- Bravo
- Charlie
- Delta
- Echo
- Foxtrott
- Golf
- Hotel
- India
- Juliet
- Kilo
- Lima
- Mike
- November
- Oscar
- Papa
- Quebec
- Romeo
- Sierra
- Tango
- Uniform
- Victor
- Whiskey
- X-Ray
- Yankee
- Zulu







# STUTTGARTS FLIEGENDE BOTSCHAFTER

Sie heißen „Stuttgart“ und bereisen als fliegende Botschafter der baden-württembergischen Landeshauptstadt die Welt: Flugzeuge, die auf den Namen „Stuttgart“ getauft sind. Bei der Lufthansa hat diese Namensgebung eine lange Tradition. Seit dem 29. Juni 1961 zierte das Stuttgarter Rössle den Rumpf einer Boeing 720 der Kranichlinie, hier bei der Taufe am Flughafen Stuttgart durch Yvonne Klett, Ehefrau des damaligen Oberbürgermeisters Arnulf Klett. Aktuell trägt ein Airbus A350-900 der Lufthansa den Namen der Kesselstadt.





Seit es die Flughafenführungen gibt, ist die Feuerwache fester Programmpunkt bei den geführten Touren.



Frank Dizinger kümmert sich seit 1997 um die Touren am STR.



**BESUCHERREKORD IM JAHR 2015**

**41.000** Besucherinnen und Besucher warfen im Jahr 2015 bei **1.647** Touren einen Blick hinter die Kulissen des Landesairports.



↑ Den Flugzeugen ganz nah: Für Kinder wie Erwachsene ist eine Flughafenführung stets ein Highlight.

nen näherzubringen, deshalb freue ich mich über jede pfiffige Frage, natürlich auch hier im *Flugblatt*", sagt Dizinger. Das Interesse am Airport wurde mit den Jahren immer größer. Deshalb führt er seit 2001 nicht mehr alle Touren selbst – von der Flugbegleiterin über den Piloten bis zum ehemaligen Stationsleiter einer Airline: Aktuell wird er von zehn weiteren Guides unterstützt. „Ob Tour- und Personalplanung oder Buchungsmanagement – neben den Führungen gibt es im Hintergrund auch viel Organisatorisches zu erledigen“, sagt Dizinger. Im Jahr 2023 blickten etwa 20.000 Interessierte hinter die Kulissen des Landesflughafens. „Auch wenn ich den Job jetzt schon eine Weile mache – langweilig wird er nicht“, sagt Dizinger. „Denn so wie es am Airport stets etwas Neues und Spannendes gibt, so gehen den Gästen die kreativen Fragen nie aus. Die besten kommen meist von den kleinsten Gästen. So war es auch schon vor fast fünfzig Jahren“, sagt der Chef-Guide. „Jedenfalls hat mein Vorgänger Richard Berkemer es mir so berichtet!“

Seit Oktober 2021 ergänzt mit der Erlebniswelt SkyLand am STR ein speziell auf die kleinsten Gäste ausgelegtes Besucherzentrum das Angebot für Airportinteressierte. Ob Führung, SkyLand oder Besucherterrasse – alle Infos gibt es unter [stuttgart-airport.com/Erlebnis-Flughafen](http://stuttgart-airport.com/Erlebnis-Flughafen).

„Im Sommer 1981 tauchte ein Kind ohne Schuhe auf“ – bei den Flughafenführungen passierten auch immer wieder kuriose Dinge. Zum 15-jährigen Jubiläum sammelte Richard Berkemer, der damalige Chef der Flughafenführungen, die Highlights in einem *Flugblatt*-Artikel.



# FASZINATION FLUGHAFEN: FRAG MAL FRANK

Warum kann ein Flugzeug fliegen? Woher kennen Jets den Weg zur Runway, und wie viele Maschinen landen täglich am STR? Frank Dizinger kennt die Antworten auf fast alle Fragen rund um den Flugbetrieb. Er kümmert sich um die Flughafenführungen am STR. Die Touren gibt es am Landesairport bereits seit fast fünfzig Jahren.

Eine Konfirmandengruppe aus Goldburghausen im Ostalbkreis mit 15 Teilnehmenden war es, die am 9. Januar 1975 die erste eingetragene Flughafenführung am Landesflughafen von Baden-Württemberg machen durfte. „Dass es den Bedarf für das Format gab, zeigte sich kurz zuvor, als die damalige Pressestelle eine offene Betriebsführung angeboten hatte, zu der alle Interessierten unangemeldet erscheinen konnten“, berichtet Frank Dizinger, der die Flughafenführungen organisiert. „Mehr als 300 Leute sind damals zum vereinbarten Treffpunkt gekommen – mit so viel Andrang hatte keiner gerechnet.“ Die Vorkommnisse waren zwar lange vor seiner Zeit, aber sie sind gut protokolliert. „Fortan fanden die Touren regelmäßig statt, allerdings mit einer Anmeldung, die vorab erfolgen musste“, berich-

tet Dizinger. „Wählen konnten die Teilnehmenden zunächst zwischen drei Varianten – einer Filmvorführung, einer Bustour und einer Kombination der beiden Optionen.“

### Kreative Fragen von großen und kleinen Gästen

Dizinger selbst schnuppert seit 1991 Airport-Luft. Ganz nah dran an den Maschinen auf dem Vorfeld, arbeitete er zunächst beim Bodenverkehrsdienst. 1997 wechselte er zur Unternehmenskommunikation. In Dizingers erstem Jahr als Airport-Guide warfen 16.669 Teilnehmende bei 596 Führungen einen Blick hinter die Kulissen. „Es macht mir einfach Spaß, die Faszination Fliegen allen Kindern und Erwachse-







# GRENZENLOS: VON STUTTGART NACH SÜDAFRIKA UND SIMBABWE



Der Stuttgart Airport verbindet seit jeher Menschen aus Baden-Württemberg mit der Welt. Die Familie Mhlanga nutzt den Landesairport häufig: ob für den Flug in den Urlaub oder die regelmäßigen Besuche in ihrer alten Heimat Simbabwe und Südafrika.



Myles Mhlanga ist erst vier Jahre alt. Der kleine Flugzeugfan gehört zu den jüngsten Vielfliegern, die regelmäßig aus Stuttgart ins Ausland starten. Er ist schon 15-mal in seinem Leben mit dem Flugzeug verreist – der Grund sind neben einigen Urlauben auch zahlreiche Langstreckenflüge nach Südafrika. Seine Eltern, Sinobuhle, Spitzname Snoe, und Misheck, kommen ursprünglich aus Bulawayo in Simbabwe. Snoe lebt seit 2013, Misheck seit 2016 in Deutschland, genauer gesagt in Heimsheim im Enzkreis.

Wenn es mindestens einmal im Jahr auf großen Heimatbesuch geht, ist der STR meist der Startpunkt. Oft reisen sie mit KLM von Stuttgart nach Amsterdam und von dort weiter nach Johannesburg. Dort treffen sie die meisten Familienmitglieder und Freunde, da sie aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Situation nicht mehr in Simbabwe leben. Mit etwa 15 Stunden Reisezeit ist die Familie trotz der großen Entfernung vergleichsweise schnell bei den Freunden und Verwandten in Südafrika.

Die Arbeit hat das Paar in die Bundesrepublik geführt: Die Mhlangas arbeiten als Krankenpfleger in Kliniken im Großraum Stuttgart. Dort hat Snoe auch etwas Schwäbisch gelernt: „Von den älteren Patientinnen und Patienten, die viel schwäbeln, habe ich manches selbst übernommen, zum Beispiel ‚bissle‘ statt ‚bisschen‘.“ Sohn Myles wächst dreisprachig auf: Neben der Muttersprache IsiNdebele, einem Dialekt des südafrikanischen Zulu, unterhält er sich auch auf Deutsch und Englisch.

„Im Kindergarten erzählt Myles immer von Flugzeugen, davon ist er ein riesiger Fan“, berichtet Misheck. „Er entdeckt die Flugzeuge als Erstes am Himmel, bevor sie jemand anderes überhaupt bemerkt hat“, lacht Snoe. So kann es sein, dass Myles die Erzieherin oder den Erzieher im Kindergarten zweisprachig auf „Look, Flugzeug!“ hinweist. Da können für den jungen Spotter nur noch Busse mithalten: Daher ist schon die Anreise zum Stuttgarter Flughafen ein Highlight für den Sohn. Mit dem Expressbus der Linie X 60 reiste die Familie zuletzt schnell und bequem zum STR. So kann die Flugreise ab Stuttgart entspannt starten.

Wenn die Mhlangas abfliegen, geht es entweder in den Urlaub oder nach Südafrika, um dort Freunde und Familie zu besuchen.



Myles ist großer Flugzeugfan und entdeckt die Jets immer als Erster am Himmel.

















# STARKE VERBINDUNG

Ob als Warmwasserziel, für einen Familienbesuch oder als Umsteigehub – Ziele in der Türkei zählen seit vielen Jahren zu den beliebtesten der Stuttgarter Passagiere. Via Istanbul geht es in alle Welt.

## Top 10 Strecken vom STR 2023

1.  Istanbul (IST+SAW)
2.  Antalya
3.  Palma de Mallorca
4.  London
5.  Berlin
6.  Hamburg
7.  Barcelona
8.  Wien
9.  Amsterdam
10.  Frankfurt

## TÜRKEI-REISENDE VOM STR

rund **1.950.000** – das entspricht etwa **20%** aller Passagiere

Die Türkei ist erneut das beliebteste Länderziel der Stuttgarter Reisenden, das verrät ein Blick auf die Verkehrsstatistik aus dem Jahr 2023. Und auch im Jubiläumsjahr sind die dortigen Destinationen gut gebucht. Mit SunExpress, Pegasus, Corendon und Turkish Airlines, Ajjet, Tuifly, Eurowings sowie Freebird steuern gleich acht Carrier insgesamt 15 Ziele an. Dabei machen sich die Fluggäste vom STR mit den unterschiedlichsten Anlässen auf die Reise. Kerim Arpad ist einer von ihnen. „Meine Familie und ich besuchen Verwandte in Istanbul oder verbringen den Sommerurlaub an der Ägäis“, so der Geschäftsführer des Deutsch-Türkischen Forums Stuttgart e. V.

### Traditionell beliebt

„Stuttgart ist gerade auch wegen seiner internationalen Bevölkerung stark auf eine gute Anbindung angewiesen“, sagt Arpad und ergänzt: „Das gehört für mich zu einer hohen Lebensqualität, und auch für unsere Wirtschaft ist die Anbindung an die Welt ein wichtiger Standortfaktor.“ Dabei hat die enge Verbindung der Region Stuttgart mit der Türkei eine lange Tradition „Durch das Anwerbeabkommen 1961 kamen viele – damals so genannte – Gastarbeiter und Gastarbeiterinnen in die Region Stuttgart“, so Arpad. „Sie trugen wesentlich dazu



↑ „Stuttgart ist gerade auch wegen seiner internationalen Bevölkerung stark auf eine gute Anbindung angewiesen“, sagt Kerim Arpad, Geschäftsführer des Deutsch-Türkischen Forums Stuttgart.

bei, dass Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg wirtschaftlich so erfolgreich wurde. Das deutsche Wirtschaftswunder ohne Gastarbeiter – undenkbar! Noch heute profitiert Stuttgart immens von dieser Vielfalt“, sagt Arpad. „Allein in Baden-Württemberg leben rund 400.000 Menschen mit familiären Wurzeln in der Türkei, die regelmäßig dorthin fliegen – ab Stuttgart direkt oder über den Hub Istanbul: Damit man sich hier in Deutschland wohlfühlen kann, sind solche Brücken in die Heimat besonders wichtig.“

### Istanbul als Tor nach Asien

Istanbul als Hub-Flughafen wird aber nicht nur von Menschen häufig genutzt, die in die Türkei reisen. Auch für Fluggäste, die Richtung Asien unterwegs sind, liegt der Flughafen geografisch günstig. „Die Verbindung mit Turkish Airlines nach Istanbul ist super, denn die Stadt befindet sich fast auf halbem Weg nach Neu-Delhi. Dort leben meine Eltern und Schwiegereltern“, sagt Vishal Pujara. Der 38-Jährige arbeitet bei einem großen Stuttgarter Unternehmen, zunächst war er in Indien tätig, nun im Stuttgarter Headquarter. Deshalb lebt er mit seiner Familie seit etwa fünf Jahren in der Landeshauptstadt. „Ich habe den STR in den vergangenen Jahren schon häufig genutzt“, sagt Pujara. „Egal ob für den Familienurlaub, Geschäftstermine oder Heimatbesuche – einen Airport in der Nähe zu haben, ist für mich ein unverzichtbarer Standortfaktor“, so Pujara. ◀



↑ Geschäftlich, für Familienbesuche oder für den Europa-Urlaub – Vishal Pujara aus Stuttgart nutzt den STR regelmäßig.



Ausgezeichnete Umsteigeverbindungen: Mit Turkish Airlines reisen Stuttgarter Fluggäste via Istanbul in alle Welt.







# LUFTFRACHT AM STR:

## WIRTSCHAFTSMOTOR UND NOTFALLHELFER

Katastrophenhilfe, Lieferengpässe oder drohender Produktionsstillstand – wenn's schnell gehen muss, werden Ersatzteile oder komplette Maschinen mit dem Flugzeug verschickt. Für die exportorientierte Wirtschaft in Baden-Württemberg ist die schnelle und direkte Lieferung von Gütern per Luftfracht ein wesentlicher Standortfaktor.

Was haben riesige Betonpumpen, Steinbrechanlagen und eine Impfstoff-Abfüllanlage gemeinsam? Sie stammen von einem der sogenannten Hidden Champions aus Baden-Württemberg, einer solchen Firma also, die auf ihrem Gebiet zu den Weltmarktführern zählt. Und sie gingen schon per Flugzeug vom STR auf die Reise zu ihrem Einsatzgebiet: In der Regel werden Güter wie diese auf dem Seeweg verfrachtet – immer wieder kommt es jedoch vor, dass dabei zu viel Zeit auf der Strecke bleibt. So war es zum Beispiel im April 2011, als das havarierte Atomkraftwerk im japanischen Fukushima die Welt in Atem hielt.

### Schwäbische Pumpen als Katastrophenhelfer

Nach dem Unglück mussten die Reaktoren mit großen Mengen Wasser gekühlt werden, um den Schaden bestmöglich zu begrenzen. Dafür eingesetzt wurden riesige umgerüstete Betonpumpen der

Seit mittlerweile über einem Jahr freuen sich Flugzeug-Fans am STR über den wöchentlichen Besuch einer Boeing 747-8F, die im Auftrag von Kühne und Nagel vom Landesairport in die USA fliegt.

Aichtaler Firma Putzmeister. Vom Flughafen Stuttgart aus machten sie sich auf den Weg nach Tokio.

Weniger groß waren die Pumpen, die viele Feuerwehren aus Baden-Württemberg sammelten und ebenfalls per Flugzeug Anfang



2022 in die Ukraine schickten. Gemeinsam mit Starkstromgeneratoren und einem Löschroboter für Spezialeinsätze sowie anderen Materialien wurde das Equipment im Krisengebiet zur Brandbekämpfung und Personenrettung eingesetzt.

### Flughafen Stuttgart als Zeitoptimierer

Aber nicht nur Notlagen sind der Grund, weshalb Güter schnell an Ort und Stelle sein müssen. Manchmal verhindern Maschinen oder Ersatzteile auch nur größeren wirtschaftlichen Schaden. Etwa wenn ohne die benötigten Ersatzteile ein Bandstillstand samt Produktionsausfall droht. Solche Teile sind oft an Bord der Boeing 747, die seit etwa einem Jahr wöchentlich vom STR in die USA fliegt. „Der Flughafen Stuttgart ist für uns keine Fabrik, sondern eine Manufaktur, hier können wir ganz kurzfristig reagieren“, sagt Marko Gunzenhäuser, Area Logistics Manager STR, Kühne und Nagel. „Durch die Verbindung haben wir einen massiven Vorteil bei der Komplettzeit von Tür zu Tür für unsere Kunden.“

### Baden-Württemberg: Exportweltmeister mit Luftfrachthilfe

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 2023 vom Landesflughafen mehr als 33.000 Tonnen Güter verfrachtet. Dabei handelte es sich vorwiegend um sogenannte Premiumfracht aus den Bereichen

Maschinenbau, Pharmazie und Automotive. „Für die exportorientierte Wirtschaft in Baden-Württemberg ist die schnelle und direkte Lieferung von Gütern per Luftfracht ein wichtiger Standortfaktor“, sagt Ulrich Heppe, CEO des Landesairports. „Somit trägt der Flughafen Stuttgart traditionell zu einer starken Wirtschaftsleistung der regionalen Unternehmen bei.“

### LUFTFRACHT IM VERGLEICH MIT ANDEREN BEFÖRDERUNGSARTEN

Luftfracht-Anteil der weltweit transportierten Waren nach finanziellem Wert: **35%**  
Anteil der Waren bemessen am Volumen: **weniger als 1%**

### INTERESSANTE FRACHTFLUGZEUGE



Conair CV-580, ↑  
European Expedite,  
Juni 1989



Vickers Vanguard,  
DHL (Air Contractors),  
September 1992



Bristol 170 Freighter ↑  
Mk.31M, Instone Air  
Line, 1986



Lockheed L-100-30 Hercules (L-382G), Air Botswana Cargo, Februar 1985 ↑



Ilyushin IL-76TD,  
Gats Airlines,  
März 2003. →



# VON DER RUNWAY AUF DEN CATWALK

Wer am STR arbeitet, beginnt seinen Party-Smalltalk manchmal so: „Am Dienstagmittag habe ich ja Pink ganz nah gesehen, und am Donnerstag kam der Scholz vorbei ...“ Natürlich wollen gerade Superstars und andere Promis oft schnell von A nach B. Manche lieben die Diskretion, huschen vom Privatjet-Terminal GAT in die Limousine mit verdunkelten Scheiben. Andere fliegen Linie und lassen sich im Gate gerne von den Airport-Mitarbeitenden zu einem Selfie überreden. Andere wiederum melden sich ganz offiziell zu einem Staatsbesuch an und schreiten noch auf dem Vorfeld über den ersten roten Teppich oder landen in einer extra gebrandeten Maschine. Warum auch immer sie in Stuttgart sind – über einen Schnappschuss freut sich die *Flugblatt*-Redaktion seit mindestens 100 Jahren! ←

Jon Bon Jovi ist ein Garant für volle Konzerthallen. Sein „Keep the Faith“-Flugzeug sorgte auf dem STR-Vorfeld für Aufsehen – und für Verwechslungsgefahr. Denn „Metallica“ reiste für ihren Gig mit der gleichen Maschine in etwas anderer Optik an. →



Die Stones-Legenden Mick Jagger, Keith Richards und Charlie Watts waren 2006 kamerascheu, wurden von den *Flugblatt*-Paparazzi aber doch erwischt. Zwölf Jahre später landete ihr fliegender Tourbus ganz prominent auf Stuttgarts Runway. →



„My Heart will go on“ war der große „Titanic“-Hit: Celine Dion tourte im Juni 2008 in Stuttgart. →



Auch am Airport seiner Heimatstadt legte Cro 2013 die charakteristische Pandamaske nicht ab. ←



Für die „Fantas“ ist Stuttgart immer Heimspiel. Die seit Dekaden erfolgreichste deutsche Hip-Hop-Band flog 2010 zu einer TV-Aufzeichnung nach Österreich. ←



Ein Privatkonzert gab Anastacia 2010 in Stuttgart und kombinierte ihr Reiseoutfit mit rosa getönter Sonnenbrille. ←



Rocklegende Joe Cocker („Summer in the City“) war 2012, zwei Jahre vor seinem Tod, noch auf Stippvisite am STR. ←

Deutschrapper Kay One entschied sich 2018 für „flySTR“ und hatte davor noch Zeit fürs Selfie. →



2001 sorgte er für Kreischalarm bei den STR-Mitarbeitenden: Robbie Williams posiert gut gelaunt fürs Gruppenbild. →



Die amerikanische Talkshow-Koryphäe Jay Leno kam 2011 nach Stuttgart, um sich einen schicken Oldtimer zu kaufen – und grüßte bei der Gelegenheit sein Pendant Harald Schmidt. →



2012 wurde der STR zur Kulisse für einen Tatort-Dreh mit Kommissar Thorsten Lannert alias Richy Müller und seiner Kollegin Birthe Wolter. ←



Hollywood-Glanz im Terminal: Die US-Schauspielerin Katherine Heigl war 2012 auf Werbetour für einen Film und trug sich in das Goldene Buch der Stadt Esslingen ein. ↑



Realityshow-Star Daniela Katzenberger und Partner Lucas Cordalis machten sich Ende 2015 mit Töchterchen Sophia auf den Weg nach Mallorca. ←

Terminator im Terminal: Arnold Schwarzenegger flog 2017 nach einem Besuch bei Porsche im Privatjet nach Frankreich zu Emmanuel Macron. ↓



Fluggast Susan Drews wartete am Gate auf's Boarding – und traf Komiker Otto Waalkes. Auf dem Schnappschuss mit dem berühmten Emdener durfte das *Flugblatt* nicht fehlen. →



Ein Highlight im Arbeitsalltag von STR-Mitarbeiterin Daniela Gassner war 2019 die Begegnung mit Patrick Dempsey in der Airport-Lounge. Der *Grey's-Anatomy*-Star hatte den Porsche Tennis Grand Prix besucht. ↑







↑ Seit 1893 schlägt das Herz vieler Stuttgarter für ihren VfB. Immer wieder schaute die Mannschaft auch am STR vorbei – wie auf diesem Schnappschuss vom 30. Januar 1981. Das Team flog nach Osnabrück zum Viertelfinale des DFB-Pokals. Wer erkennt die ehemaligen VfB-Legenden?



Cacau gab sich am Stuttgart Airport oft die Ehre. Auch 2010 strahlte der beliebte VfB-Stürmer in die Kamera – zumindest vor dem Flug nach Spanien. Das Champions-League-Spiel gegen den FC Barcelona verlor der VfB damals leider mit 0:4.



2009 reiste der siebenfache Formel-1-Weltmeister Michael Schumacher über den STR. Er war zu dieser Zeit schon nicht mehr als Rennfahrer aktiv, sondern als Berater von Ferrari unterwegs.



2015 gewann die deutsche Fußball-Nationalmannschaft in der EM-Qualifikation 7:0 gegen Gibraltar. Am Tag danach landete das Team am STR. Es war auf dem Weg zum Spiel des Jahres der Sami Khedira Stiftung. Das Benefizereignis zugunsten von drei Heimen und einem Hospiz für Kinder fand im Gazi-Stadion auf der Waldau statt. Auf den Bildern: Spieler Sami Khedira, Bundestrainer Joachim Löw und Torwarttrainer Andreas Köpke.



↑ Im Herbst 2007 hatte der VfB Stuttgart ein kurzes Gastspiel in der Champions League. Nach der Gruppenphase und Spielen unter anderem gegen den FC Barcelona schieden die Schwaben aus – was unter anderem an Stars wie Ronaldinho lag.



Kurz nach ihrer aktiven Karriere als Eisschnellläuferin zog es Anni Friesinger vom Eis hoch in die Luft. 2011 ließ sie sich auf ihrem eigenen Flugzeug als Pilotin ausbilden.



↑ Und wieder der FC Barcelona! Die Topstars des spanischen Fußballvereins landeten auch 2010 am STR, um gegen einen starken VfB ein mühsames 1:1 zu erringen. Lionel Messi war bereits am Start – mit leicht verrutschter Krawatte.



Die amerikanische Turnerin Simone Biles siegte 2019 beim DTB-Pokal in der Stuttgarter Porsche-Arena und hatte auf dem Heimflug den Pokal im Gepäck.



↑ Ende November 2006 reiste Königin Silvia aus Schweden nach Stuttgart, um den Bambi in Empfang zu nehmen. Den Medienpreis bekam die Monarchin für ihr weltweites Engagement für Kinder. Der Kurzbesuch begann mit einem großen Staatsempfang am Flughafen, bei dem 150 Kinder Spalier standen.



↑ Bei Hagelschauer landete der ehemalige US-Außenminister Henry A. Kissinger 2007 in Stuttgart und bekam wenig später die Verdienstmedaille von Baden-Württemberg.



↑ Schwäbisch-französische Beziehungspflege am Flughafen: Der ehemalige Präsident François Mitterrand (links) schreitet 1983 mit Lothar Späth, früherer Ministerpräsident von Baden-Württemberg, über den roten Teppich auf dem Vorfeld.



Royalen Glanz auf dem Stuttgarter Vorfeld versprühten bereits 1963 Fürst Rainier und seine Frau Gracia Patricia von Monaco – Eleganz pur!



↑ Altkanzler Helmut Schmidt nutzte den Stuttgarter Flughafen 2007, um nach Tübingen zu gelangen. Der damals 88-jährige Mitherausgeber der Wochenzeitung „Die Zeit“ hielt eine Rede über den Einfluss von Religion auf die Politik.

↑ Im Mai 1987 war Papst Johannes Paul II. auf Deutschlandreise und feierte in Speyer mit fast 60.000 Gläubigen vor dem Dom eine Messe. Zurück nach Rom flog der höchste katholische Geistliche ab Stuttgart.



↑ Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier und seine Frau Elke Büdenbender landeten 2017 am Airport – großer Empfang für den zweitägigen Antrittsbesuch in Baden-Württemberg. Das Paar besuchte unter anderem das Deutsche Literaturarchiv in Marbach.



Als Bundeskanzlerin reiste Angela Merkel immer wieder über den Flughafen Stuttgart. 2009 landete sie dort, um am deutschen Bauerntag teilzunehmen.







# „EIN TOP-REISEERLEBNIS ERMÖGLICHEN“



**Eurowings ist gemessen an den Passagierzahlen die Nummer eins am Flughafen Stuttgart. Wie wichtig der Standort Stuttgart für die Airline ist und welche Routen in Zukunft noch ab dem Landesairport hinzukommen könnten, berichtet der CEO der Airline, Jens Bischof.**



↑ Jens Bischof ist seit März 2020 Chief Executive Officer von Eurowings. Zuvor hatte er mehrere leitende Positionen im Lufthansa-Konzern inne, unter anderem war er drei Jahre Chef von SunExpress.

✓ **Herr Bischof, Eurowings hat im vergangenen Winter die Route Stuttgart – Dubai erstmals angeboten. Die Verbindung wurde von den Reisenden sehr gut angenommen. Gibt es weitere neue Strecken, die perspektivisch ab Stuttgart dazukommen könnten?**

Die Nachfrage auf der Strecke nach Dubai hat unsere Erwartungen ganz klar übertroffen. Deshalb haben wir gute Neuigkeiten für alle Sonnenanbeter: Wir bauen die Verbindungen zur stark gefragten Metropole am Golf im kommenden Winter weiter aus und fliegen statt zweimal wöchentlich dann dreimal pro Woche von Stuttgart nach Dubai. Und klar, dank der größeren Reichweite unserer neuen und effizienteren A320neo sind weitere attraktive Mittelstreckenziele nicht ausgeschlossen.

✓ **Das sind gute Aussichten für die Reisenden ab Stuttgart. Welche Bedeutung hat denn der Standort am Flughafen Stuttgart für Eurowings?**

Stuttgart ist unangefochten unsere größte Basis in Deutschlands Süden. Von hier aus fliegen wir unsere Fluggäste im Sommer zu rund 70 verschiedenen Zielen in Europa und darüber hinaus. Neu im Eurowings-Flugplan sind 2024 die spannenden Ziele Edinburgh und Reykjavik. Knapp ein Fünftel unserer Flotte sowie rund 400

Crewmitglieder sind hier stationiert – Stuttgart gehört zu Eurowings wie die schwäbischen Maultaschen zu Stuttgart!

✓ **Wie sieht Ihrer Ansicht nach der Urlaub der Zukunft aus und welche Rolle möchte Eurowings dabei spielen?**

Zunächst einmal: Die Menschen wollen wieder reisen. Als größter deutscher Ferienflieger blicken wir bei Eurowings auf den stärksten Buchungseingang seit vier Jahren – ein klares Indiz, wie stark sich der Reisemarkt entwickelt. Menschen sehnen sich nach kleineren oder größeren Auszeiten, sie planen mehr Geld für Urlaub ein als früher – wollen aber gleichzeitig auch Flexibilität und Sicherheit sowie Services aus einer Hand. Mit Eurowings Holidays kommen wir den Wünschen unserer Gäste nun nach und bieten nicht nur den Flug zur Reise, sondern auch das passende Hotel. Der Urlaub der Zukunft: moderne und flexible Reisepakete!

✓ **Die Luftfahrt will und muss in Zukunft klimaschonender werden. Hier am STR werden dafür die Terminals klimafit gemacht, voll auf Elektromobilität gesetzt und viele Solaranlagen gebaut. Was unternimmt Eurowings, um klimaschonendes Fliegen voranzutreiben?**

Als Teil der Lufthansa Gruppe verfolgen wir gemeinsam ambitionierte, aber unabdingbare Ziele: Bis 2030 wollen wir den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zu 2019 halbiert haben, bis 2050

tatsächlich CO<sub>2</sub>-neutral fliegen. Der sichtbarste und effektivste Hebel, um unsere Ziele zu erreichen, ist die Flottenerneuerung. Die neo-Familie von Airbus weist eine deutlich verbesserte Umweltbilanz im Vergleich zu früheren Generationen auf: 50 Prozent reduzierte Lärmemissionen, bis zu 20 Prozent weniger Kerosinverbrauch bei gleichermaßen reduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Damit fliegen wir das effizienteste Mittelstrecken-Flugzeug der Welt. Außerdem zählt die Lufthansa Group zu den weltweit größten SAF-Abnehmern, also von nachhaltigeren Flugkraftstoffen. Diese bieten wir übrigens auch unseren Gästen mit den PlanetBlu Paketoptionen zum Kauf an.

✓ **Gibt es ein besonderes Erlebnis, das Sie mit dem Stuttgarter Flughafen verbinden?**

Ich würde sagen, ein Besuch in Stuttgart ist immer ein besonderes Erlebnis (lacht). Aber im Ernst, ich bin häufig und gerne hier und kann es gar nicht an einer einzelnen Sache festmachen. Das liegt natürlich vor allem daran, dass wir als Marktführer in engem Schulterschluss mit dem professionellen Airport-Team erfolgreich zusammenarbeiten und unseren gemeinsamen Gästen so ein Top-Reiseerlebnis ermöglichen. Das spürt man überall – ob im Terminal, am Check-in, am Gate oder auf dem Weg zum Flugzeug. Wir freuen uns gemeinsam mit STR auf einen starken Sommer 2024!

✓ **Und was ist Ihr persönliches Lieblingsreiseziel?**

Das kommt ganz auf die Jahreszeit an: im Sommer natürlich nach Mallorca, im Herbst gerne auf Abenteuerreise nach Island und im Winter hoch in den Norden, um die märchenhaften Winterlandschaften zu bestaunen, zum Beispiel nach Kittilä in Finnland. ✈



→ Ganz klarer Sommerhit ab Stuttgart – Mallorca! In der Hochsaison starten mehr als 42 Eurowings-Flieger wöchentlich Richtung Palma de Mallorca.

→ Die Top-3-Städte der Stuttgarter mit Eurowings sind London, Barcelona und Wien.

→ Am STR hat Eurowings knapp 20 Flieger stationiert und rund 400 Crewmitglieder vor Ort.





# DER BEGINN EINER GROSSEN REISE



Schon vor hundert Jahren hoben am Stuttgart Airport Passagiere ab: Damals waren das wenige Menschen mit viel Geld und viel Mut – und es dauerte eine ganze Weile, bis Flugreisen auch bei der breiten Masse ankamen. Die *Flugblatt*-Redaktion wirft einen Blick darauf, wie sich das Reisen über den Wolken im Laufe der Zeit verändert hat.

Wer 1924 in ein Flugzeug steigt, ist mutig. „Die ersten Passagierflugzeuge waren umfunktionierte Militärmaschinen, Bomber und Aufklärer, die im Ersten Weltkrieg entwickelt worden waren“, erzählt Dr. Thomas Kirstein von der Technischen Universität Berlin, der als Historiker u. a. zur Geschichte des Luftverkehrs forschet. „Die Maschinen damals boten Platz für maximal zehn Personen.“ Von Komfort ist zu dieser Zeit keine Spur: Die Kabinen sind eng, unbeheizt und laut, weil man das Dröhnen der Motoren in dem kaum schallisolierten Innenraum hört. Geflogen wird nach Bodensicht – und daher nur am Tage. Wenn die Reise länger geht, müssen die Fluggäste anschließend noch in die Eisenbahn umsteigen.

Die ist den Passagieren dieser Zeit auch oft lieber, weil sie deutlich komfortabler ist. Bedient werden bis Anfang der 1930er-Jahre nur Destinationen innerhalb Europas. Schon der Beginn der Flugreise behagt nicht jedem: Statt durch eine Sicherheitskontrolle geht es zunächst über die Waage. Daran kommt niemand vorbei, denn der Pilot muss genau wissen, wie viele Kilos sich an Bord befinden. Damit nicht jeder das Gewicht der Mitreisenden erfährt, ist die Seite der Waage, die den Passagieren zugewandt ist, abgedeckt. In den Maschinen sitzen vor allem Männer, die geschäftlich unterwegs sind. In den Urlaub reist man zu dieser Zeit lieber mit dem Schiff oder mit dem Zug.

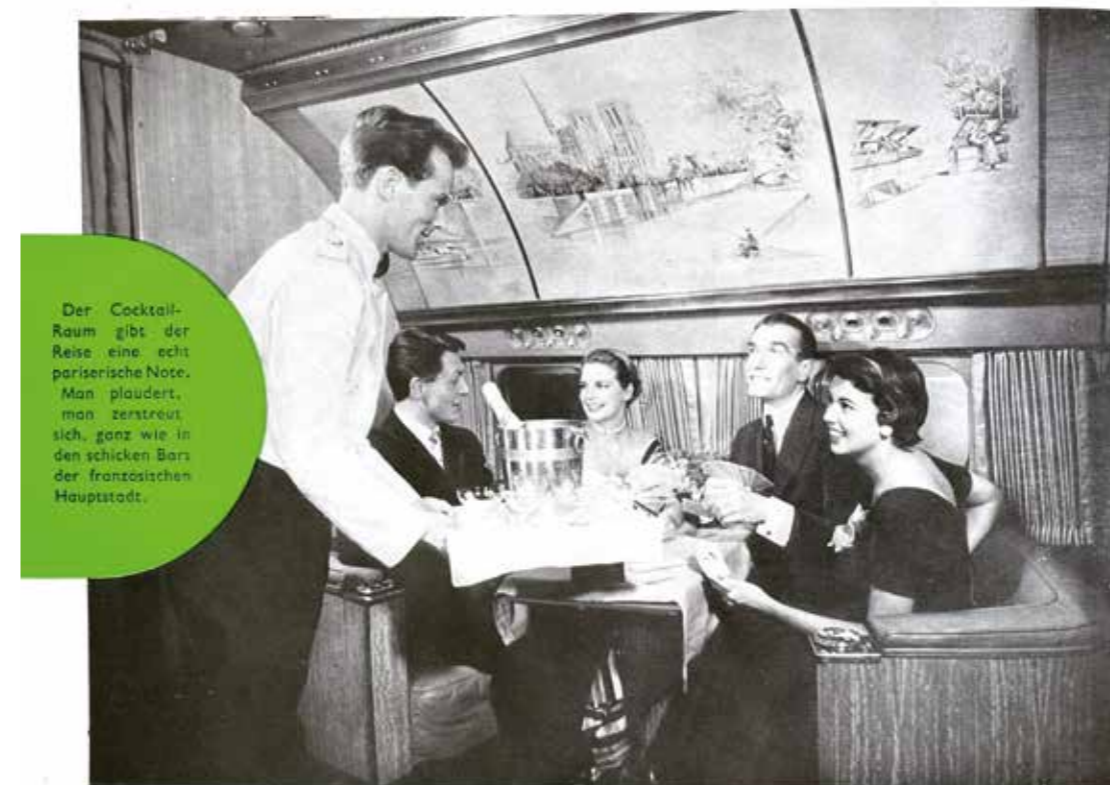
## Zum Start ein teures „Vergnügen“

Zwischen den beiden Weltkriegen bleiben Flugreisen Luxus. Von Berlin nach Paris kostet ein One-Way-Ticket beispielsweise 100 Mark, für die wenigen Verbindungen über den Atlantik bezahlt man 900 Mark. Dieses Erlebnis bleibt nur einem kleinen Teil der Bevölkerung vorbehalten, denn der monatliche Durchschnittsverdienst in der deutschen Arbeiterschaft liegt in den 1920er- und 1930er-Jahren unter 200 Mark. Wer das nötige Budget besitzt, kann es sich dann aber allmählich in der Luft gut gehen lassen: Schon 1928 hat die Lufthansa als eine der ersten Fluglinien ein komplettes Menü im Programm, samt Tafeltüchern, Porzellan, Silberbesteck und frischen Blumen. „Die Hauptspeisen waren zwar noch kalt, Kaffee und Suppe konnte jedoch aus Thermoskannen warm serviert werden“, so Thomas Kirstein. „Verantwortlich für den Kabinenservice waren anfänglich noch die Piloten. In Deutschland flogen ab 1925 sogenannte Luftboys, deren Aufzug eher an Hotelportagen erinnerte.“ Der erste Stewart ist 1928 im Dienst. Bei der Lufthansa kommt weibliches Kabinenpersonal erstmals 1938 an Bord, in den USA ist dieser Job von Beginn an eher für Frauen gedacht. Nach der Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg entsteht innerhalb kurzer Zeit ein dichtes Liniennetz um den gesamten Globus. Eingesetzt werden neue, viermotorige Propellermaschinen mit schlanken, kreisrunden Rumpfen, leistungs-



↑ Nelly Diener, erste Flugbegleiterin in Europa, in den 1930ern bei Swissair.

starken Kolbenmotoren und Geschwindigkeiten von 500 Stundenkilometern. Am STR wird das zivile Fliegen 1948 wieder aufgenommen. In den Maschinen sitzen weiterhin vor allem Vielflieger, eilige Reisende – also Geschäftsleute, Diplomaten oder Filmstars, für die es darum geht, zeitnah an ihrem Ziel anzukommen. „In den ersten Nachkriegsjahrzehnten reisten noch immer eher Männer mit dem Flugzeug“, erzählt Dr. Thomas Kirstein. „Elegante Damen zierten dafür häufig die Werbefotos der Airlines – als charmante Werbeträgerinnen und um mit ihren grazileren Körpermaßen die Enge der Flugzeuge zu kaschieren.“ Für viele Familien bleiben Flugreisen zu teuer, sie fahren lieber mit dem Auto nach Italien. Deswegen schrauben die Airlines ab den 1950ern an ihren Preisen. Die amerikanische →



Der Cocktail-Raum gibt der Reise eine echt pariserische Note. Man plaudert, man zerstreut sich, ganz wie in den schicken Bars der französischen Hauptstadt.

Ein echtes Luxuserlebnis war der Cocktailraum in der Lockheed L-1049 G Super Constellation von Air France, den die Airline als Highlight in einer Werbebroschüre bewarb.





↑ Komfortable Flugreisen mit Air France in der Viscount Vickers Armstrong 708, in der sogar mobile Büroarbeiten problemlos möglich waren.

Fluggesellschaft Pan Am, die von 1948 bis 1991 auch am STR startet und landet, unterscheidet als erste preislich zwischen zwei Klassen. Bis 1957 hat sich dieses Modell weltweit durchgesetzt, aus der zweiten Klasse wird 1958 die Economy Class.

### Mehr Power durch Düsen

Mit den schnellen Düsenmaschinen beginnt 1958 eine neue Ära. „Die Fluggäste waren begeistert und wollten nur noch im Jet reisen“, so Kirstein.

„Die Flugzeugbauer kamen mit der Produktion kaum nach. Die Luft-hansa erhielt ihre erste Boeing 707 im März 1960. Am Ende dieses Jahres flogen weltweit schon 300 Düsenmaschinen.“ Die neuartigen Jets sind größer und schneller, die Sitze bequemer und die Zahl der Mitreisenden steigt: Bis zu 150 Menschen passen nun in eine Maschine. Die neuen Flugzeuge halbieren die Reisezeit und machen Destinationen auf der ganzen Welt erreichbar: So benötigt man zum Knotenpunkt New York von Deutschland auf einmal nicht mehr 16 Stunden, sondern nur noch acht. Gleichzeitig sind die Düsen leiser als die Propeller, und die Erschütterungen sind weniger zu spüren. Auch das Innenleben in der Kabine ändert sich. „Kunststoffpaneele ersetzen edle Holzverkleidungen oder Stoff- und Lederbespannungen. Fenstervorhänge verschwanden zugunsten von Plastikblenden“, so Kirstein. „Ende der Sechzigerjahre wurde das Ambiente dem Zeitgeschmack entsprechend farbenfroh.“ So bunt bleibt es allerdings nicht lange: Spätestens ab den Achtzigerjahren dominieren mehr oder weniger weiße Plastik-Paneele und unauffällige Sitzbezüge. Mit den schnellen Jets wird das Fliegen hip. Die „High Society“ heißt bald nur noch „Jetset“ – und ihr Glamour strahlt auch auf die Economy-Klasse ab. Flugreisen sind nun auch effizienter und dadurch günstiger als Touren mit dem Schiff oder mit der Eisenbahn. In den 1970er-Jahren übernimmt das Flugzeug nahezu den ganzen globalen Passagierverkehr. „Spätestens jetzt verschwand auch das Missverhältnis zwischen den Geschlechtern in der Passagierkabine, zumal auch immer mehr berufstätige Frauen zur Gruppe der Geschäftsreisenden zählten“, sagt der Technikhistoriker. In dieser Zeit verlieren die Airports endgültig jene Beschaulichkeit, die sie noch in den 1950ern zeigten. „Für Besucher gab es einst Aussichtsterrassen oder ein Gartenlokal, in dem sie bei Kaffee und Kuchen den Flugzeugen zuschauen konnten“, so Kirstein. „Doch der Massenflugverkehr beendete die Gemütlichkeit.“ Zudem entstehen in dieser Zeit die ersten Sicherheitskontrollen.



↑ Um das Treiben auf dem Stuttgarter Flughafen mitzerleben, ist die Besucherterrasse der richtige Ort. Heute ist man wegen gestiegener Sicherheitsregeln nicht mehr so nah an den Flugzeugen wie früher.



↑ Welcher ist meiner? Reisende bei der Gepäckausgabe am Stuttgarter Flughafen im Jahr 1971.

### Fliegen für alle

In den späten 1970er-Jahren begann die Liberalisierung des Luftverkehrs: Regierungen reduzierten schrittweise ihren Einfluss auf Flugpreise und Liniennetze, und die Airlines bauten ihre Angebote entsprechend aus. „Sie bestuhlten ihre Maschinen noch enger und reduzierten Komfort und Service“, erzählt Kirstein. „Straffere Flugpläne brachten die Maschinen länger in die Luft, knappere Gehälter senkten die Lohnkosten und ein flexibles, nachfrageorientiertes Preissystem steigerte die Sitzauslastung.“ In Europa sind die Preise für die Economy-Klasse inzwischen um bis zu 75 Prozent gesunken. Fliegen ist billiger als Bahnfahren. Die sogenannten „Günstigflieger“ machen es allen möglich, nach Mallorca, auf die Kanaren oder an andere warme Ziele zu fliegen oder spontan übers Wochenende einen Kurztrip zu machen. Gebucht wird über das Internet. Ein günstiges Liniennetz entsteht vor allem innerhalb Europas und in den USA.

Nach der Corona-Pandemie und wegen des Kriegs in der Ukraine sind die Preise für Flüge wieder leicht gestiegen. Dennoch gehören Flugreisen für die meisten Menschen zum Leben dazu: Sie stellen sich ihre Reisen oft selbst zusammen, teilen ihre Eindrücke in den sozialen Netzwerken und lassen sich von anderen inspirieren. Auf der anderen Seite gibt es den Trend, zunehmend nachhaltiger zu reisen – daran arbeitet auch der STR mit seiner Klimastrategie STRzero. ◀



Wer mehr zu STRzero erfahren möchte, wird auf der Website des Airports fündig.



**„MIT DEM FLUGZEUG REISEN HEUTE SO VIELE MENSCHEN MIT SO WENIG AUFWAND AN ZEIT UND GELD UM DEN GLOBUS WIE NIE ZUVOR. EINST FERNE UND EXOTISCHE ORTE LIEGEN HEUTE OFT NUR NOCH WENIGE STUNDEN ENTFERNT.“**

Dr. Thomas Kirstein ist Historiker. Er lehrt und forscht unter anderem an der Technischen Universität Berlin und an der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur in Leipzig.



↑ Ihr Flug steht nun zum Einsteigen bereit! Ob 1985 (oben) oder 1955 (unten): Fliegen ist beliebt.







**„WASSERSTOFF IST DER EFFIZIENTESTE TREIBSTOFF, DEN MAN MIT ERNEUERBAREN ENERGIEN HERSTELLEN KANN.“**

**Josef Kallo,**  
Geschäftsführer H2FLY

# EMISSIONSFREI ABHEBEN: WETTLAUF UM DIE BESTE TECHNOLOGIE



Nachhaltig hergestellter Treibstoff, Wasserstoff-Antriebe, elektrische Lufttaxis und optimierte Routen – klimaschonenderes Fliegen ist längst keine Utopie mehr. Weltweit stecken Wissenschaft, Airlines, Start-ups und Politik viele Ressourcen in die Weiterentwicklung der Technologien. Auf die Gewinner des Wettlaufs warten nicht nur die Geschichtsbücher, sondern auch riesige Märkte.

29. September 2016, Weltpremiere am Stuttgart Airport: Geräuschlos und komplett emissionsfrei kreist das erste viersitzige Passagierflugzeug „HY4“ mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb über dem baden-württembergischen Landesflughafen. Acht Jahre sind inzwischen vergangen, und das Team des Stuttgarter Start-ups H2FLY um Prof. Dr.-Ing. Josef Kallo feierte einen weiteren großen Durchbruch: Im April 2022 unternahm das Luftfahrzeug mit dem innovativen Antrieb den ersten Überlandflug von Stuttgart nach Friedrichshafen und erzielte einen Höhenrekord von rund 2.200 Metern.



## Eiskalt komprimiert

Josef Kallo ist derzeit ein gefragter Mann, die ganze Luftfahrt-Branche kennt seinen Namen und sein Unternehmen H2FLY. Denn obwohl große Player wie Airbus, Siemens und Rolls Royce an alternativen Antrieben arbeiten, gilt das Stuttgarter Start-up derzeit als Technologieführer bei der Brennstoffzelle. Dabei ist das Abheben mit dem flüchtigen Gas als Energieträger alles andere als einfach – im Handling unterscheidet es sich →

Der Wissenschaftler Professor Dr.-Ing. Josef Kallo ist seit 2015 Leiter des Instituts für Energiewandlung und -speicherung an der Universität Ulm, war Koordinator einer Forschungsgruppe am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrttechnik (DLR) und leitet als Geschäftsführer das Start-up H2FLY.

## DIE TECHNIK DES WASSERSTOFF-FLUGZEUGS

Der Propeller wird von einem Elektromotor angetrieben und lässt das Flugzeug abheben. Der nötige Strom kommt nicht aus einer Batterie, sondern wird an Bord erzeugt. Das erledigt eine Brennstoffzelle, die den mitgeführten minus 253 Grad Celsius kalten Flüssigwasserstoff verdampft. Als Abfallprodukte bleiben lediglich Strom und Wasser.



**„DEUTSCHLAND KANN IM WETTLAUF UM DIE NEUESTEN TECHNOLOGIEN FÜR KLIMASCHONENDEN LUFTVERKEHR EINE FÜHRENDE ROLLE EINNEHMEN.“**



↑ Dr.-Ing. Markus Fischer ist Bereichsvorstand Luftfahrt des DLR. Von 1991 bis 1996 war er als Wissenschaftler im DLR-Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik in Göttingen tätig. Nach verschiedenen Stationen in der Industrie führte sein Weg 2017 zurück zum DLR, wo er seit 2021 die Bereichsleitung Luftfahrt innehat.

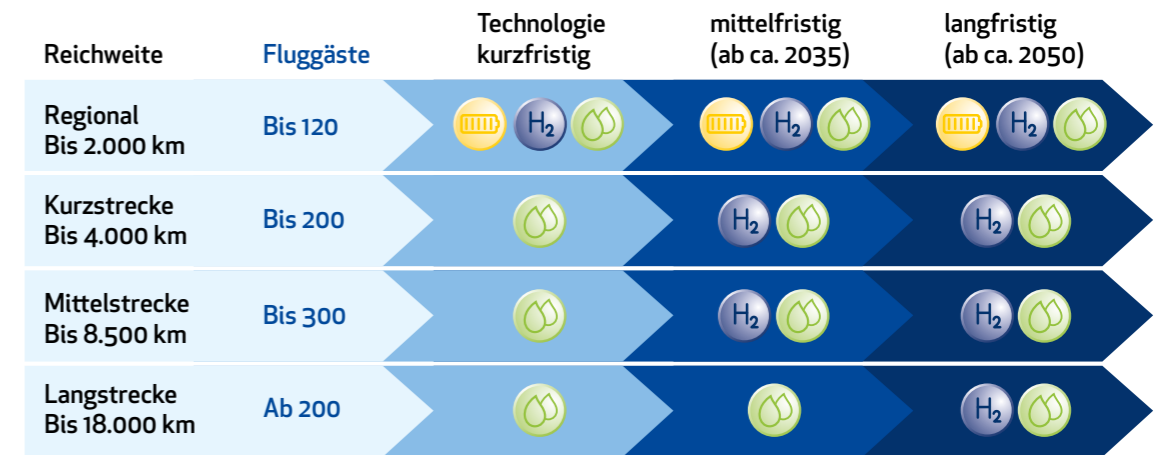
deutlich vom konventionell genutzten Kerosin. So ist etwa die Energiedichte viel geringer, die Tanks benötigen im Flugzeug also entweder mehr Platz, oder das Gas muss zuvor verflüssigt und mit eis-kalten minus 253 Grad transportiert werden. Kallos Team hat für Herausforderungen wie diese jedoch bisher stets Lösungen gefunden. Im Sep-tember 2023 testete die Crew alle Abläufe, die für einen mehr als 1.000 Kilometer weiten Flug mit flüssigem Wasserstoff nötig sind. Der Propeller wird dabei von Strom angetrieben, der erst am Himmel entsteht. „Mit gasförmigem Wasserstoff sind wir schon oft geflogen“, erklärte Josef Kallo danach sichtlich stolz. „Aber jetzt konnten wir zeigen, dass wir über einen längeren Zeitraum hinweg

ein Wasserstoff-Flugzeug mit kryogenem Flüssiggas, Brennstoffzelle und Elektro-motor betreiben können.“ Besonders wichtig sei dabei gewesen, immer nur so viel von dem ultrakalten Treibstoff zu verdampfen, wie zur Stromerzeugung an Bord nötig ist. Die neueste Generation des Brennstoffzellensystems made in Stuttgart trägt den Namen H2F-175 und soll künftig in Regionalflugzeugen mit bis zu 80 Sitzplätzen zum Einsatz kommen. Das Team plant, eine Dornier 328 mit dem Brennstoffzellenantrieb



↑ Die Geschichte der Luftfahrt kann in vier große Phasen eingeteilt werden: Pionierphase, Industrialisierung, exponentielles Wachstum, Transformation hin zu einer emissionsfreien Luftfahrt. Quelle: DLR

**Zukünftiger Technologiemitmix im Zeitverlauf**



batterie-elektrischer Antrieb
 Brennstoffzellenantriebssystem
 synthetische Kraftstoffe

auszustatten. Voraussichtlich ab 2026 will es damit die ersten Testflüge absolvieren. Schätzungsweise schon ab 2030 könnten rund vierzig Fluggäste damit Strecken von bis zu 2.000 Kilometer zurücklegen.

**Ära der Transformation**

„Wir befinden uns in einer Ära der Transformation, die für die Luftfahrt so tiefgreifend ist wie zuletzt in den 1950er-Jahren, als das Jetzeitalter begann“, sagt Dr. Markus Fischer. Er ist Bereichsvorstand Luftfahrt des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). „Nachdem die Pariser Klimaziele festgelegt wurden, fragte sich die EU, wie man politisch darauf reagieren soll. Das Resultat ist der European Green Deal“, so Fischer. Diese politischen Vorgaben bedeuten für die Luftfahrtbranche, dass sie ihre Emissionen bis 2030 um 55 Prozent reduzieren und bis 2050 auf null senken muss. „Daran orientiert sich unsere Strategie. Und unsere Quintessenz ist, dass wir das auch schaffen können. Die DLR-Luftfahrtstrategie zeigt den Weg“, so Fischer.

**Elektrische Linienflüge in Norwegen geplant**

Dabei kommen auch andere neue Technologien ins Spiel: Auf kurzen Strecken könnten neben wasserstoffelektrischen Antrieben wie dem von Kallo auch Flugtaxi mit einem batteriebetriebenen Elektromotor zum Einsatz kommen – die süddeutschen Start-ups Lilium und Volocopter



↑ Bundesverkehrsministerium unterstützt H2FLY: Die gemeinsame Forschung an einem Brennstoffzellenbasierten Antriebsstrang für Luftfahrzeuge (Balis) von H2FLY, dem DLR und Diehl wird staatlich unterstützt. Dafür hat Verkehrsminister Volker Wissing (FDP, Dritter v. links) im Mai 2024 den Förderbescheid am Flughafen Stuttgart übergeben.

brachten ihre Prototypen für Testflüge bereits in die Luft. In Norwegen sind die Planungen für elektrische Linienflüge weit fortgeschritten. Widerøe, eine Regionalfluggesellschaft, will schon 2026 mit den ersten elektrischen Linienflügen starten. Unterstützt und getrieben wird die Dekarbonisierung des Luftverkehrs in Norwegen vom nationalen Flughafenbetreiber Avinor sowie der dortigen Zivilluftfahrtbehörde.

Für die Langstrecke setzen die Expertinnen und Experten des DLR auf das sogenannte Sustainable Aviation Fuel, kurz SAF (mehr dazu steht auf den Seiten 76 bis 79 in diesem Flugblatt). „SAF könnte entsprechend dem europäischen Green Deal bis Ende dieses Jahrzehnts 5 bis 10 Prozent des Bedarfs abdecken“, so Markus Fischer. →





↑ Elektrisch über Fjorde: Bis 2040 sollen alle norwegischen Inlandsflüge elektrifiziert sein – so lautet die Vorgabe, die sich auch die Regierung gemacht hat. Damit gilt das Land weltweit als Vorreiter, obwohl es über große Vorkommen an Erdöl und Erdgas verfügt.

„Neben revolutionären Flugzeug- und Antriebskonzepten sowie nachhaltigen Luftfahrt-Brennstoffen wird zudem die Flugführung eine zentrale Rolle spielen, um die Klimawirkung des Luftverkehrs zu senken.“

### „Wir müssen alles hinterfragen“

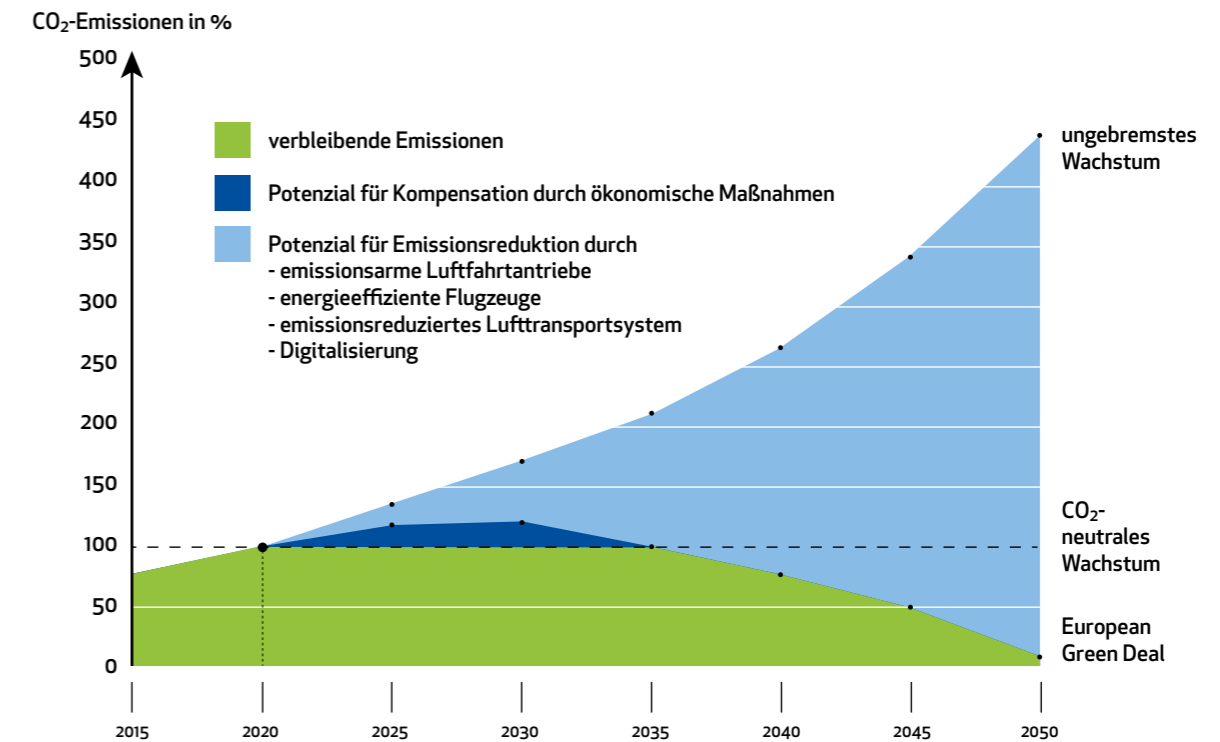
Wer Auto fährt, kennt das Phänomen: Die meisten Navigationssysteme oder Apps schlagen verschiedene Routen vor: die schnellste, die kürzeste oder diejenige, die am wenigsten Treibstoff verbraucht. Auch am Himmel führen verschiedene Wege zum Ziel – und es kommt die Flughöhe als Parameter hinzu. Die Forscherinnen und Forscher des DLR haben errechnet, dass es bei der Routenführung noch viel Potenzial für klimaschonenden Verkehr gibt, indem Pilotinnen und Piloten besonders klimasensitive Regionen gezielt umfliegen. „Cockpit-Crews könnten etwa auf dem Weg von Europa in die USA für eine Zeit lang etwas niedriger fliegen“, erklärt Markus Fischer. Nötig sei dafür keine große Änderung, nur 500 bis 1.000 Meter Flughöhe. „Wir haben errechnet, dass sich die klimatischen Wirkungen auf diese Weise um zehn bis fünfzig Prozent reduzieren lassen“, so Fischer. Das könne erst mal kontraintuitiv sein, da unter Umständen mehr Treibstoff benötigt wird, es sei aber ein starker Hebel, der schnell umsetzbar wäre. „Ein großer Teil der negativen Klimawirkung von Flugzeugen entsteht nicht durch die Verbrennung des Treibstoffes selbst – sondern durch sogenannte Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte“, erläut-

ter er. „So könnte vermieden werden, dass sich eine Kombination aus Kondensstreifen und Eiswolken entwickelt, die sogenannten Kondensstreifen-Zirren.“

### Flugverkehr als Wirtschaftsfaktor

Insgesamt befassen sich beim DLR etwa dreißig Institute mit der Frage, wie das Fliegen nachhaltiger werden kann. Kein Wunder, denn die Flugindustrie hat für Deutschland eine große wirtschaftliche Bedeutung. Zwar zeigten die flugfreien Zeiten während der Corona-Pandemie, dass es für viele Menschen eine Zeit lang privat auch ohne geht. Doch der wirtschaftliche Schaden war sofort erheblich. Lieferketten ganzer Firmen hängen von Frachtflügen ab. Und auch die private Reiseaktivität ist längst wieder nahe an alten Gewohnheiten – Fliegen ist in einer globalen Welt anscheinend selten verzichtbar: Das Portal Flightradar24 meldete bereits neue Weltrekorde: Am 6. Juli 2023 fanden 134.386 kommerzielle Flüge statt – so viel wie nie zuvor an einem Tag. Die Zahl der Menschen, die per Flugzeug reist, wird weiter steigen – davon gehen sämtliche Hochrechnungen aus. Die internationale Zivilluftfahrtorganisation der Vereinten Nationen (ICAO) erwartet bis 2040 weltweit eine Verdoppelung der Passagierzahlen im Vergleich zu 2018. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt sieht in einer Prognose bis 2035 einen Anstieg der Passagierzahlen um rund 70 Prozent im Vergleich zu 2019 (siehe Grafik Seite 73).

### Entkopplung von Wachstum und Emissionen



Quelle: DLR

### Immer mehr Menschen fliegen: Emissionen vom Verkehrsaufkommen entkoppeln

Der Grund für den Anstieg ist, dass sich global gesehen immer mehr Menschen das Fliegen wirtschaftlich leisten können. In China sollen zum Beispiel bis zum Jahr 2030 rund hundert neue Flughäfen entstehen. Und die indische Fluggesellschaft Air India machte kürzlich mit einer der größten Flugzeugbestellungen der Luftfahrtgeschichte Schlagzeilen – 250 Jets sollen Boeing und Airbus der Airline mit Sitz in Mumbai liefern. In der Wochenzeitung „Die Zeit“ schreibt Journalist Ruben Rehage, dass dieses globale Wachstum einerseits erfreulich sei, weil in China, Indien und anderen aufkommenden Nationen immer weniger Menschen in überfüllten Bussen und Zügen durch die Gegend reisen müssten. Andererseits bedeute das: Die Emissionen müssen vom Verkehrswachstum entkoppelt werden. →

Der 6. Juli 2023 geht in die Bücher der Flugverkehr-Geschichte ein. An diesem Donnerstag waren so viele kommerzielle Flugzeuge in der Luft wie noch nie. So sah das auf dem Online-Portal Flightradar24 aus.





**Wettlauf um die Technologieführerschaft:  
„Deutschland hat einen Vorsprung“**

So sieht es auch das Team des DLR. Und Markus Fischer ist sich sicher: „Deutschland kann dabei eine führende Rolle einnehmen. Im Wettlauf um die neusten Technologien für klimaschonenden Luftverkehr haben wir noch einen Vorsprung. Wir sollten diesen nun halten, ausbauen und gemeinsam mit einem Marktanzreizprogramm eine Industrialisierungsperspektive entwickeln. Denn unsere Konkurrenten aus dem Ausland sind oft stark staatlich subventioniert. Wir haben das Verständnis und die Technologie.“ Aber dabei müssten alle helfen. „Egal ob Photovoltaik, Fotografie oder Hochgeschwindigkeitszüge – in Deutschland wurden schon viele neue Technologien entwickelt, deren Marktumsetzung nun anderswo erfolgt“, sagt Fischer. Damit das beim Luftverkehr nicht so wird, müssten jetzt alle

an einem Strang ziehen. So seien etwa die Partner aus dem Sektor Energie gefragt, um die nötigen Mengen an SAF zu produzieren. Die politischen Vorgaben für die Beimischungsquoten seien sonst nicht realisierbar. „Wir haben in den vergangenen Jahrzehnten unglaublich viel erreicht. Der Flugverkehr wurde effizienter und leiser. Aber wir müssen jetzt noch mehr machen, um Vorreiter zu bleiben“, sagt Fischer.

Josef Kallo hat sich und seinem Stuttgarter Start-up mit den diversen Weltpremieren bereits einen Platz in der Luftfahrtgeschichte neben Flugpionieren wie den Brüdern Wright und Otto Lilienthal gesichert. Trotzdem sieht er die Entwicklung ähnlich: „Wir haben schon viel erreicht, jetzt müssen wir aber noch viel größer denken. Unser Ziel ist es, eine klimafreundliche Lösung zu entwickeln, die für 600 Milliarden Passagierkilometer einsetzbar ist – die benötigen wir allein in Europa.“



Vision einer zukünftigen Wasserstoff-Wirtschaft: So oder so ähnlich könnte nachhaltig hergestellter Wasserstoff eingesetzt werden. Quelle: DLR

**WIE KÖNNTE WASSERSTOFF ZUM STUTTGARTER FLUGHAFEN KOMMEN?**

Je mehr Flugzeuge mit Wasserstoff betrieben werden, desto größer wird auch die benötigte Menge. Darauf müssen die Flughäfen ausgerichtet sein. Am STR gibt es deshalb ein Wasserstoff-Projektteam, das auf Basis der Studienlage verschiedene Szenarien des Hochlaufs einer Wasserstoff-Nutzung im Flugbetrieb betrachtet. Die Fachleute befinden sich mit relevanten Stakeholdern aus der Energiebranche in engem Austausch. Außerdem ist der Flughafen Stuttgart einer von drei europäischen Airports, die beim Projekt GOLIAT (Ground Operations of Liquid hydrogen Aircraft) involviert sind. Bei diesem Projekt wird die Einführung Flüssigwasserstoff-Transport und Energiespeicherlösungen in der Luftfahrtindustrie unterstützt. „Die Dekarbonisierung der Luftfahrt stellt für uns alle eine große Herausforderung dar“, sagt Ulrich Heppe, Geschäftsführer des Stuttgart Airport. „Gleichzeitig haben wir jetzt die Chance, gemeinsam einen Beitrag zum nachhaltigen Reisen zu leisten. Von Anfang an war für uns in Stuttgart klar, dass Wasserstoff eine zentrale Rolle spielen wird. Am Flughafen Stuttgart sehen wir unsere Rolle als Wegbereiter, bei der Arbeit mit unseren Partnern, um frühzeitig Lösungen zu finden, die dann großflächig umgesetzt werden können.“

**100 YEARS**

**100 Jahre Flughafen Stuttgart!**

**DAS KUNDEN-PROGRAMM STRPLUS FEIERT MIT!**





# FLIEGEN MIT KRAFTSTOFF AUS STROM UND CO<sub>2</sub>: „WIR SCHAFFEN DAS!“

Am Luftfahrtstandort Baden-Württemberg arbeiten neben dem Stuttgart Airport viele weitere Partner aus Industrie und Wissenschaft an einer klimaschonenden Zukunft des Fliegens. Ein Teil von THE Aerospace LÄND ist auch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Wie wichtig Forschung an nachhaltigen Kraftstoffen ist, erklärt Prof. Dr. Manfred Aigner, langjähriger Direktor des DLR-Instituts für Verbrennungstechnik in Stuttgart.



„FÜR MICH WARES WICHTIG, DIE TECHNOLOGIEN, EGAL, OB ES NUN KRAFTWERKE SIND ODER FLUGZEUGE, UMWELTFREUNDLICH ZU MACHEN. UMWELTFREUNDLICH HEISST KLIMAFREUNDLICH. DAS HEISST ABER AUCH MENSCHENFREUNDLICH. DENN WIR BRAUCHEN EINE GUTE UMWELT, DAMIT ES DEN MENSCHEN GUT GEHT. DAS WAR IMMER MEIN BESTREBEN.“

## ZUR PERSON

Prof. Dr. Manfred Aigner studierte Maschinenbau in Karlsruhe und promovierte zum Thema Brennstoff-Zerstäubung. Rund 13 Jahre arbeitete er bei einer Kraftwerksfirma und verantwortete dort die Entwicklung von Gasturbinen. 1998 wechselte er ans Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt nach Stuttgart, wo er langjähriger Direktor des Instituts für Verbrennungstechnik war. Heute ist Prof. Aigner pensioniert, aktuell arbeitet er im Sonderauftrag für den DLR-Vorstand und konzentriert sich in seiner Tätigkeit auf TPP – die Technologie-Plattform Power-to-Liquid (PtL).

### Prof. Aigner, was sind denn alternative Kraftstoffe beziehungsweise SAF?

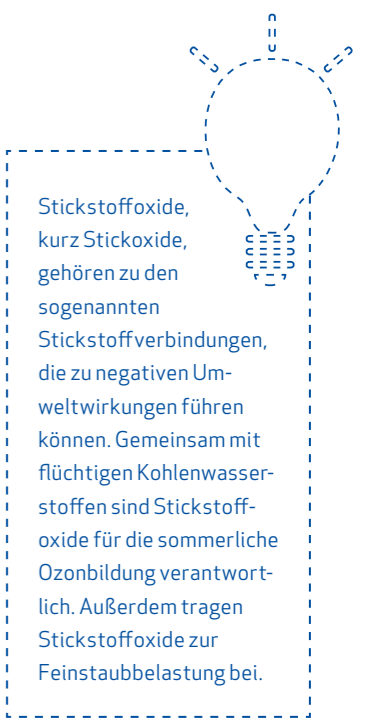
Alternative Kraftstoffe oder Sustainable Aviation Fuels, kurz SAF, sind nachhaltige Luftfahrtkraftstoffe. Darunter sind Kraftstoffe zu verstehen, die weniger Umwelt- und Klimawirkung haben, da sie erneuerbar sind. Bei ihnen wird auf Energiequellen gesetzt, die unerschöpflich sind, wie Sonne oder Wind.

### Wieso ist aber gerade in der Luftfahrt die Forschung an nachhaltiger Verbrennungstechnik so entscheidend?

Die Luftfahrt hat zwar einen begrenzten Einfluss auf das Klima, heute zwischen zwei und drei Prozent, aber sie wächst. Was auch zu bedenken ist: Es gibt keine wirkliche Alternative zum Luftverkehr hinsichtlich weiter Distanzen. In der Vergangenheit ist der Luftverkehr immer leistungsfähiger geworden, so sind mittlerweile Flüge weltweit mit über 500 Passagieren möglich. Und für diese Art des Fliegens sind hohe Energiedichten im Antrieb notwendig, die beispielsweise mit Batterien oder Brennstoffzellen nicht darstellbar sind. Das heißt, für diesen Zweck gibt es nur das Flugzeugtriebwerk mit strombasiertem Kraftstoff.

### Welchen Beitrag leistet das Institut für Verbrennungstechnik des DLR in Stuttgart, damit die Luftfahrt nachhaltiger wird?

Hier wird alles, was mit dem zentralen Herzen des Triebwerks, nämlich der Verbrennung zu tun hat, untersucht. Zum einen geht es darum, die Verbrennungsvorgänge so zu gestalten, dass möglichst keine Stickoxide oder Rußpartikel entstehen. Zum anderen können bei der Verbrennung von Kerosin bis zu 3.000 Grad Celsius erzeugt werden, diese Temperatur hält jedoch kein Material aus. Für den Betrieb des Triebwerks werden lediglich rund 1.500 Grad Celsius benötigt. Ziel ist es, die Verbrennung so zu gestalten, dass sie milder abläuft. Außerdem geht es auch um den Kraftstoff, der verbrannt wird. Denn dieser hat eine erhebliche Auswirkung auf das Klima durch eine hohe Schadstoffbildung. →



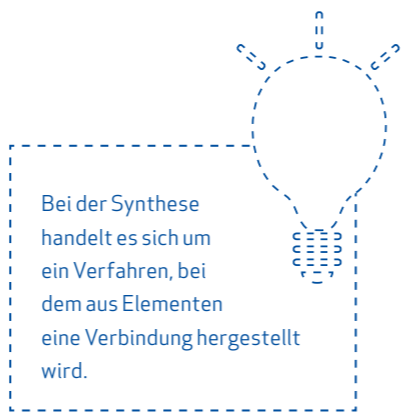
Stickstoffoxide, kurz Stickoxide, gehören zu den sogenannten Stickstoffverbindungen, die zu negativen Umweltwirkungen führen können. Gemeinsam mit flüchtigen Kohlenwasserstoffen sind Stickstoffoxide für die sommerliche Ozonbildung verantwortlich. Außerdem tragen Stickstoffoxide zur Feinstaubbelastung bei.



Um den Kraftstoff so zu optimieren, dass er für die Verbrennung im Flugtriebwerk optimal ist, überwachen wir rund 50 Parameter, zum Beispiel den Zündpunkt und die Rußbildung.

✓ **Derzeit gibt es acht zugelassene Herstellungsverfahren bei alternativen Kraftstoffen. Sie beschäftigen sich mit strombasierten Kraftstoffen, dem Power-to-Liquid (PtL). Wie genau funktioniert dieses Verfahren?**

Viele der Herstellungsverfahren können unter Power-to-Liquid zusammengefasst werden, eins der bekanntesten ist sicher das Fischer-Tropsch-Verfahren. Es funktioniert, indem grünes CO<sub>2</sub> aus der Luft oder aus Pflanzen entnommen wird. Anschließend wird Wasser durch erneuerbaren Strom gespalten. Es entsteht Wasser- und Sauerstoff. Der grüne Wasserstoff und das grüne CO<sub>2</sub> werden zuerst in einen Synthese-Gas-Reaktor gefüllt, der das Synthese-Gas vorbereitet und bereitstellt. Anschließend wird die Synthese durchgeführt. Dabei entstehen sehr langkettige Kohlenwasserstoffe, von der Konsistenz ähnlich wie Schweröl. Diese werden weiter aufbereitet, ähnlich wie in einer Raffinerie destilliert, bis das nachhaltige Kerosin entsteht. Insgesamt sind es drei Verarbeitungsschritte hin zu strombasierten Kraftstoffen. Letztendlich müssen diese noch zertifiziert werden. Wichtig bei dem Verfahren: Strom und CO<sub>2</sub> für die Produktion müssen zwingend aus erneuerbaren Quellen stammen.



✓ **Fliegen ist aus einer globalisierten Welt nicht mehr wegzudenken. Welche Bedeutung haben strombasierte Kraftstoffe für die Luftfahrt von morgen?**

Sie sind der Schlüssel für nachhaltiges, leistungsfähiges Fliegen. Bei Kurzstrecken sind auch andere Lösungen vorstellbar. Bei langen Strecken mit vielen Passagieren wird Power-to-Liquid die Schlüsselrolle spielen. Zudem gibt es noch eine Brückentechnologie, die sogenannten Biofuels. Bei diesen wird aus behandelten Pflanzenölen Kerosin hergestellt. Das ist ebenfalls ein guter Weg, jedoch ist die verfügbare Pflanzenmasse aus politischen und moralischen Gründen begrenzt, da sie unter anderem als Nahrungsmittel dienen. Außerdem handelt es sich bei Biofuels um natürliche Produkte, das heißt, sie haben Bestandteile, die nicht ganz optimal sind. Bei strombasiertem Kraftstoff, wie dem PtL, besteht die große Chance, die Schadstoffe drastisch zu reduzieren. Das heißt, hier können wir tatsächlich ein absolut nachhaltiges Fliegen anstreben.

✓ **Sind Kerosingemische aus verschiedenen Herstellungsverfahren möglich?**

Ja, dazu laufen schon verschiedene Erprobungen. Allerdings muss das noch weiterentwickelt werden, bevor das auch im Alltagsbetrieb möglich sein wird. Es gibt verschie-

dene Klassen bei den alternativen Kraftstoffen. Die erste ist die sogenannte Drop-in-Klasse. Das bedeutet, ein alternativer Treibstoff wird dem Kerosin direkt beigemischt. Die Regulierungsbehörden deckeln die Beimischung im Augenblick bei 50 Prozent. Die Gemische sind wichtig, denn wir werden nicht ausreichend alternative Kraftstoffe produzieren können, um die Flugzeuge vollständig damit zu betanken, es werden immer Anteile sein. Wir verfliegen in Deutschland 10 Millionen Tonnen Kerosin pro Jahr und wir produzieren im Moment weniger als ein Prozent an alternativen Kraftstoffen. Bis wir bei den 100 Prozent sind, müssen wir also solche Drop-ins verwenden. In ihrer chemischen Zusammensetzung sind sie optimierbar. Ein Vorteil der Drop-in-Kraftstoffe und Kraftstoffgemische ist, dass die heutige Infrastruktur und aktuelle Flugzeugmodelle nutzbar sind.

✓ **Für das PtL-Herstellungsverfahren wird viel CO<sub>2</sub> benötigt. Aus welcher Quelle wird dieses zukünftig stammen, was denken Sie?**

Wir haben eine ganze Reihe von Anlagen in Deutschland, die grünes CO<sub>2</sub> produzieren, zum Beispiel bei den Biogasanlagen, aber auch bei der Ethanol-Herstellung. Unsere Autos fahren heute mit bis zu 10 Prozent Bio-Ethanol-Zumischung,

Bereits heute fliegen Flugzeuge mit beigemischt Sustainable Aviation Fuel.



Strombasierte Kraftstoffe spielen eine Schlüsselrolle für nachhaltiges und leistungsfähiges Fliegen. Aktuell sind sie noch nicht in den benötigten Mengen verfügbar, um das herkömmliche Kerosin vollständig zu ersetzen.



das sogenannte E10. Bei dieser Ethanol-Herstellung wird automatisch CO<sub>2</sub> frei, welches auch aus Biomasse gewonnen wurde, also grünes CO<sub>2</sub>. Das heißt, mit den heutigen Verbräuchen könnte man ohne weiteres die Quellen von Deutschland leicht nutzen. Ein weiterer Weg ist die sogenannte Direct Air Capture (DAC), da wird das CO<sub>2</sub> aus der Luft gefiltert, das ist aber energieintensiv und die Verfahren sind noch nicht reif. Bei den Biofuels können Reststoffe genutzt werden, wie beispielsweise Stroh, Abfälle aus der Holzwirtschaft oder Bioquellen, die es zur Genüge in Deutschland gibt. Dann gibt es eine dritte Klasse von CO<sub>2</sub>, das sogenannte unvermeidbare CO<sub>2</sub>, dieses haben wir beispielsweise bei Zementwerken. Weil das sowieso frei wird, könnte man es einfangen. Das ist technisch machbar.

✓ **Warum gelten SAF als klimaverträglichere Alternative zu herkömmlichem Kerosin?**

Jegliches CO<sub>2</sub>, welches aus SAF freigesetzt wird, wurde zuvor in verschiedenen Verfahren aus der Luft genommen. Darüber hinaus sind diese Treibstoffe klimaschonend, weil sie die Möglichkeit bieten, unter anderem die Ultrafeinstaubpartikel drastisch zu reduzieren. Dadurch entstehen weniger Eiswolken, welche ebenfalls eine große Wirkung auf das Klima haben.

✓ **Umgangssprachlich sind Eiswolken beziehungsweise Zirruswolken unter dem Begriff Kondensstreifen bekannt. Welche Wirkung haben sie genau?**

Diese Wolken sammeln sich um Ultrafeinstaubpartikel des Abgases. Die Eispartikel darin sind viel größer als die eigentlichen Rußpartikel, die sie verursacht haben und reflektieren das Sonnenlicht, das auf die Erde fällt. Dadurch verändert sich der Strahlungshaushalt der Erde. So kommt die Klimawirkung zustande.

✓ **Noch ist alternativer Kraftstoff nicht in den nötigen Mengen bzw. zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügbar. Werden diese in Zukunft das herkömmliche Kerosin vollständig ersetzen können?**

Ja, es wird allerdings Jahre dauern. Wir müssen die Verfahren fertig entwickeln und anschließend für die Luftfahrt optimieren. Eine Pilotanlage muss gebaut, erprobt und weitergebaut werden. All das wird Milliarden von Euro kosten. Die Kraftstoffwirtschaft ist komplex und jeder Entwicklungsschritt wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Wir starten einfach zu spät, das ist unser Problem. Wir werden es schaffen, technologisch ist das machbar und auch wirtschaftlich. Wir sollten allerdings keine Zeit mehr verlieren. ◀

Das Interview in voller Länge ist online unter [flugblatt-magazin.de](http://flugblatt-magazin.de) zu finden.





# AN DER AIRPORT-SPITZE IST FLEXIBILITÄT GEFRAGT

Wer einen Flughafen leitet, braucht gute Nerven. Fast jede globale oder nationale Krise wirkt sich auf die Passagierzahlen aus, und dann gilt es wieder einmal: flexibel sein. An der Spitze des STR stehen zwei Personen, sie verantworten unterschiedliche Bereiche. Seit Gründung der ersten Flughafen-gesellschaft LUWAG bis heute hatte der Stuttgart Airport insgesamt elf Geschäftsführende. Walter Schoefer, Professor Georg Fundel und Dr. Arina Freitag, drei der Ehemaligen, blicken im Interview zurück auf ihre Zeit als Airport-Leitung – und viele denkwürdige Augenblicke.



## „STRZERO WIRD INDUSTRIE- GESCHICHTE SCHREIBEN“

**Walter Schoefer, FSG-Geschäftsführer von 1999 bis 2023. In seiner Amtszeit am Airport wurden die Terminals 3 und 4 eingeweiht, die Landesmesse auf die Fildern verlegt, der Luftverkehr liberalisiert, der fairport gegründet und die Corona-Pandemie durchgestanden. Seit seinem Renteneintritt berät Schoefer die Flughafengesellschaft beim Großprojekt Stuttgart 21, ist Aufsichtsratsvorsitzender der Immobilien-Holding STINAG und genießt sein Privatleben mit Familie und Freunden.**

✓ **Flugblatt:** Herr Schoefer, Sie standen fast 24 Jahre an der STR-Spitze. Was hat Sie dazu gebracht, diese Aufgabe so lange auszuüben?

**Schoefer:** Es war die Erfüllung meines beruflichen Lebens, Geschäftsführer der Flughafengesellschaft und zugleich der Projektgesellschaft Neue Messe Stuttgart zu sein. Mir ist der Abschied sehr schwergefallen. Und natürlich war es wie bei vielen, die im Luftverkehr arbeiten: Wenn man einmal der Faszination Fliegen erlegen ist, will man nicht mehr weg.

✓ **Haben Sie das 1999, als Sie sich erfolgreich für den Posten beworben hatten, schon abgesehen?**

Die Aufgabe war von Beginn an reizvoll, aber ich habe damals nicht darüber nachgedacht, ob ich das bis zur Rente mache. Mit den Jahren wurde es dann zu meiner Mission, die Infrastruktur des Flughafens bestmöglich weiterzuentwickeln. Dazu gehörten nicht nur Vorfeld und Terminals, sondern auch die deutlich bessere Anbindung für unsere Passagiere durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 oder das neue Busterminal. Auch die Ansiedlung der Landesmesse in der direkten Nachbarschaft hat den Standort attraktiver gemacht.

Mehr als ein Flughafen:  
Walter Schoefer arbeitete  
als Geschäftsführer an der  
Standort-Attraktivität.



✓ **Zwei Jahre nach Ihrem Start veränderte ein weltpolitisches Ereignis den Luftverkehr – bis heute. Wo waren Sie am 11. September 2001?**

In meinem Büro! Auf einmal kam der damalige Pressesprecher Volkmar Krämer herein und sagte, ich solle sofort den Fernseher einschalten, ich hatte ein kleines Gerät in meinem Zimmer. Den restlichen Tag saßen wir davor und haben die Ereignisse in den USA verfolgt. In den Monaten danach wurden die Sicherheitsvorschriften an allen Flughäfen massiv verstärkt. Dass man Flüssigkeiten auf einmal in einen durchsichtigen Beutel packen musste, war eine der Reaktionen auf 9/11.

✓ **Nach diesen Terrorangriffen gab es eine Krise. War das die schlimmste des Luftverkehrs überhaupt?**

Die FSG wurde unternehmerisch sehr erfolgreich geführt. Trotz 9/11 oder Bankenkrise war Stuttgart profitabel. Aber wie die Fluggastzahlen zeigen, war der Einbruch aufgrund der Corona-Pandemie viel dramatischer und länger als die Krisen zuvor: Im Jahr 2019 hatten wir den Rekord von 12,7 Millionen Reisenden verzeichnet, 2020 fielen wir auf 3,2 Millionen. Doch selbst nach diesem krassen Einschnitt haben wir gesehen: Unsere Fluggäste kommen immer wieder zurück. Der Wunsch der Menschen, zu fliegen, ist ungebrochen.

✓ **Es ist offensichtlich, dass der Luftverkehr schon einige Krisen meistern musste. Ist es möglich, als Geschäftsführung langfristige Pläne zu machen – oder muss man einfach flexibel sein?**

Auch in diesem Geschäft sollte man unbedingt längerfristig und nachhaltig denken. Der Blick in die Geschichte zeigt ja, dass sich die Entwicklung der Passagierzahlen nicht durch Krisen aufhalten lässt. Sie verschiebt sich nur auf der Zeitachse. Die Digitalisierung wird länger wirken.

✓ **Während der Corona-Pandemie haben einige deutsche Flughäfen Personal abgebaut. Die FSG nicht. Warum haben Sie sich dagegen entschieden?**

Verantwortung für Mitarbeitende wird in Krisenzeiten konkret. Es ist leicht, den Beschäftigten auf die Schulter zu klopfen, wenn es gut läuft. Vertrauen wächst aber dann, wenn man sie in schwierigen Situationen nicht im Stich lässt. Das war immer mein Verständnis von Führung, und das ist mein Menschenbild. Wir haben daher in dieser Zeit auch das staatliche Kurzarbeitergeld für unsere Mitarbeitenden deutlich aufgestockt, um möglichst alle an Bord zu halten.

✓ **Gehen wir wieder ein paar Jahre zurück. Im Frühjahr 2008 hat sich die damalige Landesregierung dagegen entschieden, dass der Flughafen Stuttgart eine zweite Runway bauen darf. Wie schlimm ist es aus heutiger Sicht, dass dieses Vorhaben nicht realisiert worden ist?**

Es ist zu früh, um das final zu bewerten. In den Jahren nach 2008 wurde es zunächst einmal nicht so eng auf der Runway, wie 2006 prognostiziert, denn die Airlines haben größere Flugzeuge eingesetzt. Passagierwachstum fand wie vorhergesagt statt – aber in der Kabinengröße und bei weniger Bewegungen auf der Bahn. Der STR wird sich mit nur einer Bahn trotzdem anders entwickeln als mit zwei. Wenn man an den Flughafen München denkt: Der wurde mit seinem Umzug nach Erding 1992 und seinen beiden Start- und Landebahnen zu einem internationalen Drehkreuz. Diese Chance für Baden-Württemberg ist in Stuttgart vergeben worden.

✓ **Dafür wird inzwischen nach Stuttgart geschaut, wenn es um nachhaltigen Luftverkehr geht. Wie wurde der Airport zum fairport?**

Wir haben Umwelt- und Klimaschutz schon immer sehr ernst genommen, unseren Verbrauch genau gemonitort und versucht, möglichst viel Energie zu sparen – lange, bevor dieses Thema überall auf der Agenda war. Auf dieser Grundlage haben wir alle unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten unter der Dachmarke fairport zusammengeführt. Bewusst „fair“ und nicht „grün“: fairport bedeutet auch, sozial zu sein, ein gutes Streckennetz für Baden-Württemberg zu entwickeln und vorausschauend zu wirtschaften. →



✓ **Trotzdem fand die erste Friday-for-Future-Demonstration an einem deutschen Flughafen im Sommer 2019 ausgerechnet hier statt.**

Der Diskussion, die diese Bewegung entfacht hat, muss man sich stellen. Nur so entsteht Fortschritt. Und dass gegen den Klimawandel etwas unternommen werden muss, ist ganz klar. Am Flughafen Stuttgart haben wir es immerhin geschafft, zwischen 2009 und 2022 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Abfertigungsverkehrs um 83 Prozent zu reduzieren, vor allem durch den Einsatz von E-Fahrzeugen und die Umstellung auf stationären Bodenstrom. Bis 2040 will der STR seine Treibhausgas-Emissionen komplett auf null bringen.

✓ **Das Projekt STRzero ... das gilt aber nur für alles, was am Boden stattfindet. Was ist mit den größten Emittenten, den Flugzeugen?**

Direkt beeinflussen kann ein Airport-Betreiber ja nur den Verbrauch seiner Gebäude, seinen Energiebezug und seine eigenen Fahrzeuge. Welche Flugzeuge gebaut und von den Airlines gekauft werden, steht nicht in seiner Macht. Aber der Stuttgart Airport fördert seit Jahren die Arbeit an vielversprechenden neuen Technologien, die der Gamechanger sein können.

✓ **Kurz vor Ihrem Abschied als Geschäftsführer der FSG haben die Gesellschafter, also das Land und die Stadt Stuttgart, eine Zukunftsvereinbarung für STRzero unterschrieben. Warum war dieses politische Commitment so wichtig?**

STRzero bedeutet, dass der komplette Standort emissionsfrei werden soll. In dieser Dimension ist das neu und konsequenter als alle anderen Ansätze. Wenn der Flughafen bis 2040 seine Terminals energetisch saniert hat, seine Vorfeldflotte komplett elektrifiziert und viele neue Solaranlagen in Betrieb genommen hat, wird das eine große Strahlkraft haben, auch über das Land hinaus. Aber dieses Großprojekt wird über zwei Milliarden Euro kosten, und das darf nicht zulasten der Mitarbeitenden gehen. Die Politik muss dahinterstehen, wir brauchen ihre Unterstützung. Es lohnt sich, da bin ich mir sicher: STRzero wird ein Stück Industriegeschichte schreiben. Und dann steht Stuttgart Airport dafür, dass klimaschonende Transformation auch in der Luftfahrt möglich ist. ◀

Das Winterdrehkreuz der Hapag-Lloyd besuchte dem STR 2004 eine blaue Flossenparade auf dem Vorfeld.



✓ **Sie waren 21 Jahre Airport-Geschäftsführer. Was hat Sie so lange begeistert an dieser Aufgabe?**

Sie war sehr facettenreich, die Gesellschafter boten mir große unternehmerische Freiheit. Mein Auftrag lautete: den Turnaround herbeizuführen. Das hat mich gereizt.

✓ **Was meinen Sie mit Turnaround? Wie ging es dem Flughafen, als Sie 1996 die Leitung übernahmen?**

Der STR hat tieferrote Zahlen geschrieben. Für die frisch verlängerte Start- und Landebahn mussten die Gesellschafter rund 400 Millionen Euro Schuldendiensthilfe beisteuern. Die neue Runway machte es möglich, dass wir mit Instrumentenlandesystem angefliegen werden konnten. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die Fluggastgebäude bei weiterem Wachstum zu klein sind. Einen Masterplan für die Weiterentwicklung der Landseite gab es nicht. Um das Terminal 1 zu vergrößern, mussten unter anderem das Luftfrachtzentrum auf die Südseite und der Hangar der Lufthansa Technik verlegt werden.

✓ **Trotz hoher Investitionen war das Geschäftsergebnis im Jahr 2000 erstmals positiv. Wie haben Sie das geschafft?**

Da gab es nicht die eine Stellschraube, an der wir gedreht haben. Ich habe alles in Frage gestellt. Noch recht frisch im Amt bin ich beispielsweise einmal mit der Nachtluftpost mitgeflogen. Dabei habe ich gesehen, dass der Stuttgarter Flughafen im Gegensatz zum Frankfurter Airport hell erleuchtet war, obwohl wir ja eine Nachtflugbeschränkung haben. In der flugfreien Zeit die Vorfeldbeleuchtung zu dimmen, hat viel Geld eingespart. Solche Beispiele gab es zahlreiche.

✓ **Der Flughafen Stuttgart wurde auch dann profitabel, als Sie den Bodenverkehrsdienst und andere Geschäftsbereiche in Tochterfirmen ausgelagert haben.**

Durch das europaweite Liberalisierungsgesetz für den Luftverkehr Anfang der 1990er-Jahre haben



die Flughäfen die Monopolstellung für Dienstleistungen auf dem Vorfeld verloren. Wir mussten uns dem Wettbewerb stellen. Mit der AGS wurde eine Tochterfirma für den Bodenverkehrsdienst gegründet. Das haben wir gemeinsam mit einem Mitgesellschafter gemacht. Das Start-up entwickelte sich prächtig. Inzwischen sind alle Bodenverkehrsdienst-Mitarbeiter in der Firma Stuttgart Airport Ground Services, SAG, beschäftigt. Diese besteht im Wettbewerb.

✓ **Auch andere Unternehmen am STR waren früher Teil der FSG, etwa die Passagierdienste Stuttgart Ground Services GmbH oder das General Aviation Terminal für die Privatfliegerei. Warum haben Sie diese Dienste ausgegliedert oder verkauft – und die Flughafengesellschaft derart verschlankt?**

Die FSG hatte Behördenstrukturen. Die Tarifwelt passte überhaupt nicht zu einem Betrieb, der 24/7 arbeitet. Deshalb mussten diese Strukturen geändert werden.

✓ **In den ersten Jahren des neuen Millenniums wuchsen die Fluggastzahlen am STR schnell. Woran lag das?**

Diese Zeit war die Geburtsstunde der sogenannten Low-Cost-Carrier. Wir haben Germanwings und HLX nach Stuttgart geholt, später Ryanair und Easyjet. Sie haben gut bezahlbare Flüge und viele neue Ziele angeboten.

✓ **In der Folge hat der STR Gewinne verzeichnet – wie nur die wenigsten Airports in Deutschland in dieser Zeit.**

Der STR konnte ab 2000 konstant steigende positive Geschäftsergebnisse ausweisen und war nahezu schuldenfrei, trotz der Ausbauprojekte im eigenen Areal. Sogar Großprojekte in der Nachbarschaft, wie das Messeparkhaus über der Autobahn und Stuttgart 21, haben wir mitfinanziert. Zum Erfolg beigetragen hat auch ein komplett neuer Controlling-Ansatz zur Steuerung des Flughafens unter Einsatz von SAP – hier waren wir Vorreiter. Dies führte zu einem neuen Blick auf den Betrieb und unsere Kunden sowie zu einer neuen Art der Betriebsplanung: Statt reine Anwesenheit zu honorieren, gab es nun einen finanziellen Bonus für Produktivität. Plötzlich wurde Flexibilität gelebt, damit stieg das Ergebnis enorm. Gleichzeitig wurden wir viele Jahre als qualitativ bester Flughafen Deutschlands ausgezeichnet. Mit der Neugründung unserer Tochter Cost Aviation haben wir dieses Wissen und Können weltweit verkauft. →



## „ICH HABE ALLES IN FRAGE GESTELLT“

**Georg Fundel, FSG-Geschäftsführer von 1996 bis 2017. Er machte den STR zu einem der profitabelsten Flughäfen Deutschlands. Sein Erfolgskonzept: schwäbische Sparsamkeit, viel Flexibilität in einem volatilen Umfeld – und unternehmerischer Spürsinn für vielversprechende Neuentwicklungen.**

Beim Richtfest für das neue Terminal 3 im Jahr 2002 durften weder Georg Fundels charakteristischer Schnurrbart, die Zeitkapsel mit einem „Flugblatt“ noch der geistliche Beistand fehlen.



✓ **Flugblatt: Herr Fundel, Sie sind 2017 als Flughafengeschäftsführer in Rente gegangen. Was machen Sie jetzt?**

**Fundel:** Ich genieße es sehr, dass ich jetzt komplett autark steuern kann, wann ich mich für meine Stiftungen und Vereine engagiere – und wann ich meine freien Momente genieße, zum Beispiel auf meinem Rennrad.

✓ **Vermissen Sie den Flughafen Stuttgart?**

Ich habe immer gesagt: Wenn ich weg bin, bin ich weg. Ich genieße mein jetziges Leben.



Im Jahr 2006 reisten 9,3 Millionen Passagiere über den Landes-airport, es gab 165.000 Flugbewegungen. Ein Jahr später haben Sie der Regierung Pläne für eine zweite Start- und Landebahn vorgelegt.

Eine Runway hat eine maximale Kapazität von 180.000 Flugbewegungen. Daher mussten wir überlegen, wie der STR im Wettbewerb der Flughäfen weiter expandieren kann – alles andere wäre kein vorausschauendes Management gewesen.

Trotzdem hat sich das Land gegen den Ausbau entschieden. Wie schlimm ist das aus Ihrer Sicht?

Flughäfen sind harte Standortfaktoren für die Wirtschaft und für die Bevölkerung. Nicht umsonst treiben Frankfurt, München und Zürich ihre Ausbaupläne bis heute erfolgreich voran. Der STR kann mit einer Start- und Landebahn in dieser Liga nicht mehr mitspielen. Bis heute hilft dem Stuttgarter Flughafen, dass inzwischen viele Airlines deutlich größere Maschinen mit mehr Sitzen starten lassen. Daher gingen die Flugbewegungen trotz steigender Nachfrage spürbar zurück. Allerdings wird Stuttgart mit nur einer Bahn nie ein Hub wie Frankfurt oder München werden.

2010 veröffentlichte der Flughafen Stuttgart seinen ersten Umweltbericht. War das die Zeit, in der Ihnen bewusst wurde, dass Nachhaltigkeit auch ein Thema für Flughäfen ist?

Nein, Nachhaltigkeit war schon lange ein Thema. Es war klar, dass unsere Klimaanlage in den Terminals den meisten Strom verbrauchen, also haben wir alles getan, um dort Energie zu sparen. Darüber hinaus haben wir, wo immer es möglich war, LEDs eingetauscht. Ich habe außerdem angestoßen, die erste Solaranlage auf dem Campus zu installieren, das war auf dem Messeparkhaus. Unseren Vorfeld-Fuhrpark haben wir als erster deutscher Flughafen elektrifiziert. Mit dem Bericht haben wir unsere Umweltauswirkungen vor allem für unsere interne Steuerung, aber auch für die Öffentlichkeit transparent gemacht, genauso wie unsere Ziele. Das hat den Weg zu unserem Leitbild fairport geebnet: ein Flughafen, der wirtschaftlich, sozial und ökologisch möglichst nachhaltig agiert.



Während des ersten Corona-Shutdowns wurde am STR die Runway teilweise erneuert.

verzeichnet. Aber gerade deswegen, weil die Reiselust verständlicherweise ungebrochen ist, braucht die Luftfahrtbranche dringend diesen Wandel. Luftverkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen langfristig auf null gesenkt werden.

Der krasse Einbruch bei den Fluggastzahlen kam im Jahr darauf. Können Sie sich an den Moment erinnern, als Ihnen bewusst wurde, welche Folgen die Corona-Krise für den Stuttgarter Flughafen mit sich bringen würde?

Ja, ich erinnere mich noch gut daran. Ich war eine Woche vor dem Shutdown mit einigen Kolleginnen und Kollegen in Singapur, wir haben den Flughafen besichtigt. Dort waren nur sehr wenige Menschen unterwegs, und wenn, trugen alle einen Mundschutz. In den folgenden Tagen wurde immer deutlicher: Wir alle stehen vor einer beispiellosen Herausforderung, die gesamte globale Gesellschaft, Infrastruktur und Wirtschaft.

Wie hat der STR die Krise gemeistert?

Wir haben alle schnell und flexibel reagiert. Die geplante Teilerneuerung der Runway konnten wir zeitlich vorziehen. Wir haben außerdem die Prozesse in den Terminals angepasst, eine Teststation und ein Impfzentrum eröffnet. Um alle informiert zu halten, haben wir einen regelmäßigen virtuellen GF-Talk veranstaltet – die Mitarbeitenden haben damals also direkt von meinem Kollegen Walter Schoefer und mir erfahren, wie der aktuelle Stand ist. Es war natürlich eine harte Zeit für den STR und die Luftfahrt allgemein. Doch die Branche erholt sich gerade wieder enorm.

Mit all den Krisen, die es global weiterhin gibt: Kann man als Geschäftsführerin überhaupt langfristig planen?

Diese Krisen können wir als Einzelpersonen nicht bewältigen. Als Geschäftsführerin kann ich aber meinen Teil dazu beitragen, um verschiedene Probleme zu lösen – etwa Fachkräfte entwickeln oder Lieferketten sichern, um nur zwei der aktuell brennenden Themen zu nennen. Ganz branchenunabhängig müssen wir uns als Wirtschaft fragen, wie wir noch flexibler und resilienter mit den verschiedenen Krisen umgehen können.

Was wünschen Sie dem Flughafen Stuttgart zum 100. Geburtstag?

Dass er auch weiterhin eine wichtige Rolle bei der Mobilität in der Region einnimmt und entscheidende Weichen für die Zukunft stellt – dank kluger Innovationen und einem großartigen Team vor Ort.

beitenden mitnehmen sollte. Verantwortungsvolle Führung ist das Stichwort. Eine weitere Parallele ist die Herausforderung, die finanzielle Gesundheit eines Unternehmens zu gewährleisten, aber gleichzeitig in die Zukunft zu investieren. Das ist bei der Realisierung von STRzero am Stuttgarter Flughafen ebenso Thema wie jetzt bei TenneT mit der Umsetzung unserer grünen Finanzstrategie für den dringend notwendigen Auf- und Ausbau der Infrastruktur für die Energiewende.

Wann wurde Ihnen bewusst, dass Nachhaltigkeit auch für die Luftfahrtbranche wichtig wird?

Zu meiner Zeit als Geschäftsführerin des Stuttgarter Flughafens waren wir in Deutschland bereits mittendrin in der gesellschaftlichen Debatte. Dass das Fliegen in den vergangenen Dekaden für immer mehr Menschen preislich erschwinglich wurde, ist ja eine Errungenschaft. Auf der anderen Seite darf das Klima nicht mehr so beeinträchtigt werden. Es ist ein Dilemma, und als Flughafen muss man immer wieder deutlich machen, was man überhaupt selbst beeinflussen kann – und wozu es andere Player der Branche braucht. Es geht darum, gemeinsam innovative Lösungen zu finden.

Am 26. Juli 2019 fand am STR die erste Demonstration der Initiative Fridays for Future an einem deutschen Flughafen statt. Wie haben Sie diese Aktion erlebt?

Im ersten Moment hat uns die Ankündigung der Demo überrascht. Gleichzeitig war sie ein starkes Zeichen der Schülerinnen und Schüler. Ich habe mit meinen Kindern daheim selbst lebendige Diskussionen zu dem Thema geführt. Daher war und ist diese Bewegung aus meiner Sicht vor allem ein deutlicher Appell an uns alle, unsere Gewohnheiten zu überdenken und an neuen Lösungen zu arbeiten.

Haben die öffentlichen Diskussionen rund um den Klimaschutz zu einem spürbaren Rückgang im Flugverkehr geführt?

Nein. Es gibt einfach nach wie vor viele Menschen, die ihre Familie und Freunde im Ausland besuchen wollen, solche, die Geschäftstermine auch persönlich wahrnehmen, oder diejenigen, die in den Urlaub reisen, auf den sie so lange gespart haben. 2019 hat der Flughafen Stuttgart mit 12,7 Millionen Passagieren im Jahr sogar einen Rekord

## „KLUGE INNOVATIONEN UND GROSSARTIGES TEAM“



Dr. Arina Freitag war von 2017 bis Ende 2021 Geschäftsführerin der Flughafen Stuttgart GmbH und dort für den Bereich Aviation, Controlling und Finanzen verantwortlich. Sie wechselte vom STR zum deutsch-niederländischen Energiekonzern TenneT, wo sie sich als CFO aktuell um die Finanzierung für den Umbau des Stromnetzes kümmert.

Klima-Kundgebung: Fridays for Future riefen am ersten Tag der Sommerferien in Baden-Württemberg 2019 zum Protest auf.

Flugblatt: Frau Freitag, wie haben Sie den STR und seine Mitarbeitenden in Erinnerung?

Freitag: Die Mitarbeitenden waren sehr engagiert und innovativ, verlässlich und kundenorientiert. Ich war damals sehr gerne am Stuttgarter Flughafen und bin es heute als Geschäftsreisende immer noch. Hier sind die Wege kurz, das spart viel Stress. Die Airport-Lounge, die wir während meiner Zeit als Geschäftsführerin renoviert haben, nutze ich gerne, wenn ich mich auf Termine vorbereiten muss. Dieser Remote-Arbeitsplatz ist mein Favorit, wenn ich unterwegs bin.

Welche Parallelen gibt es zwischen Ihrer jetzigen Tätigkeit und Ihrer Zeit als Flughafen-Geschäftsführerin?

In meiner Rolle als CFO bei TenneT baue ich jetzt auf Erfahrungen auf, die ich in Stuttgart gemacht habe. Ob Luftfahrt- oder Energiebranche: Beide Sektoren sind ständigen Veränderungen ausgesetzt, auf die man schnell und effizient reagieren muss – und immer die Mitar-





# EIN JAHRHUNDERT IN



## 15. November 1924:

Mit der Gründung der Luftverkehr Württemberg AG wird der Grundstein für den Flughafen Stuttgart gelegt.

Bei der Aufnahme des planmäßigen Luftverkehrs am **20. April 1925** vom Flughafen Stuttgart in Böblingen wurden folgende Linien planmäßig befliegen:

Zürich – Stuttgart – Mannheim – Frankfurt – Hamburg	vom 20.4.–30.9.
Zürich – Stuttgart – Frankfurt	vom 20.4.–30.9.
Stuttgart – Leipzig – Berlin	vom 12.5.–30.9.
Basel – Stuttgart mit Anschluss nach Berlin	vom 1.8.–30.9.
München – Stuttgart – Baden-Baden – Mannheim	vom 1.5.–30.9.

außerdem durch die Badische Luftverkehrs-Gesellschaft m. b. H. Karlsruhe: Karlsruhe – Stuttgart – Karlsruhe vom 7.6.–28.9.

## ~ 40.000 km ...

... umfasste das Streckennetz des deutschen Luftverkehrs im Sommer 1926. Davon führten **4.538 km** auf Strecken von und nach Stuttgart.

## Zwanzig

Verkehrsflugzeuge starteten und landeten im Sommer 1926 täglich in Stuttgart. Zum Vergleich: Im Jahr 2023 waren es am Spitzentag **382** Flugbewegungen.



## 1930

Von an wurde die Linie Stuttgart – Genf – Marseille – Barcelona mit dreimotorigen Junkers-Flugzeugen befliegen.

### LUFTPOSTDIENST DEUTSCHLAND – SÜDAMERIKA

Am **3. Februar 1934** wurde der planmäßige Luftpostdienst aufgenommen. Die Flugzeuge verkehrten zunächst vierzehntägig und nach Einsatz des zweiten Katalpulschiffes im Südatlantik wöchentlich in beiden Richtungen zwischen Stuttgart – Natal über Sevilla – Las Palmas – Bathurst. **Ab 1961** fanden in Stuttgart auch Flüge für die Nachtluftpost von und nach Berlin und Hannover statt. Jeden Monat starteten und landeten zwischen Mitternacht und 2:30 Uhr rund achtzig Maschinen am Airport. Nach der Novelle des Postgesetzes beendete die Deutsche Post diese Nachtflüge **Ende März 2024**. Von den Fluggesellschaften Eurowings und TUIfly wurden im Auftrag der Deutschen Post **6.879 t** Luftpost im Jahr 2023 befördert.

# ZAHLEN, DATEN UND FAKTEN

**60.628** Flugbewegungen im gewerblichen Verkehr gab es **1985** am Flughafen Stuttgart.

**88.507** waren es fünf Jahre später, im Jahr **1990**.



## 110 Zentimeter ...

... dick sind die Betonplatten, aus denen die Runway des STR besteht. Insgesamt haben sie drei Schichten. Sie sind 7,5 m lang und ebenso breit. Seit **1996** hat die Start- und Landebahn eine Länge von **3.345 m** und eine Breite von **45 m**.

## 15.869

Koffer und Taschen wurden am **8. Oktober 2023** am Flughafen abgefertigt – so viele wie noch nie zuvor.

### Spitzenmonat und -tag im Zeitverlauf

	2001	2012	2023
<b>Spitzentag</b>	7. September	25. Mai	28. September
<b>Starts und Landungen am verkehrsreichsten Tag</b>	420	370	382
<b>Fluggäste am Spitzentag</b>	35.799	39.481	38.676
<b>Spitzenmonat</b>	Juli	Juli	August

### Beliebteste Destinationen vom STR

2001	2012	2023
Berlin Tegel 9,9%	Berlin (Tegel und Schönefeld) 10,5%	Istanbul 9,2%
Palma de Mallorca 5,3%	Hamburg 7,3%	Antalya 7,8%
Frankfurt 5,2%	Palma de Mallorca 6,6%	Palma de Mallorca 6,9%
Hamburg 5,2%	Istanbul 5,2%	London 4,2%
Antalya 5,2%	Antalya 4,6%	Berlin 4,1%

### Entwicklung der Fluggastzahlen (an+ab+Transit)







# FLUGZEUGE AM STR: VOLLELEKTRISCH UND EMISSIONSFREI ABGEFERTIGT

Um den STR bis 2040 klimafit zu machen, sind viele Schritte notwendig. Ein wichtiger Baustein ist die Fahrzeugflotte auf dem Vorfeld. Seit diesem Jahr kann die Abfertigung von Flugzeugen am Boden erstmals ausschließlich mit elektrischen Fahrzeugen durchgeführt werden.

Die Geschichte der elektrischen Abfertigung am Stuttgarter Flughafen beginnt vor über 30 Jahren: Bereits 1991 gab es das erste Hybridfahrzeug am STR. Der Gepäckschlepper war im Bauch der Terminals batteriebetrieben unterwegs, um die Mitarbeitenden vor schädlichen Abgasen zu schützen. 2013 kam die Elektrifizierung der Vorfeldflotte dann richtig ins Rollen: Mit dem Projekt efleet testete der STR batterieversorgte Abfertigungsgeräte im laufenden Flughafenbetrieb. Während der dreijährigen Projektphase schleppten die neuen Abfertigungsgeräte rund 12.000 Flugzeuge, transportierten circa 1,5 Millionen Gepäckstücke und beförderten etwa 300.000 Passagiere. Schnell stand fest: Der Flughafen ist für den Einsatz von batteriebetriebenen Fahrzeugen geeignet, eine Ausschreibung für die ersten elektrischen Vorfeldbusse am STR folgte.

In den Jahren danach wuchs die Vorfeldflotte um immer mehr E-Fahrzeuge. Heute sind auf dem Flughafenvorfeld die unterschiedlichsten Gefährte elektrisch unterwegs: vom Highloader, der die Fracht ins Flugzeug befördert, über das Pushback-Fahrzeug, welches Flugzeuge batteriebetrieben von ihren Parkpositionen auf die Rollbahn schiebt, bis hin zum E-Bike, auf dem eine Mitarbeiterin entlang der Terminals zu ihrem Bürogebäude radelt. Das neueste Mitglied der elektrischen STR-Familie hatte Anfang des Jahres Weltpremiere: Ein vollelektrischer Tankwagen der 40-m<sup>3</sup>-Klasse komplettiert das Elektro-Ensemble auf dem Vorfeld. Somit können nun alle Abfertigungsschritte eines Flugzeugs mit elektrischen Fahrzeugen und damit lokal emissionsfrei durchgeführt werden.

## Endspurt: finalize!

Der elektrische Tankkaster ist Teil von „finalize!“. Ziel des Projekts: die verbleibenden schweren Nutzfahrzeuge am STR an die Steckdose zu bringen – und mehr! Am STR entsteht, unterstützt von weiteren Partnern wie Skytanking und der Rheinisch-Westfälischen Hochschule Aachen Neuland, eine Art Testlandschaft: Die neuen Fahrzeuge sollen künftig an weiteren nationalen und internationalen Flughäfen eingesetzt werden sowie Tankdienstleistern dienen. Damit ist der Stuttgart Airport einmal mehr Vorreiter.

## Passagiere auf der Runway?

Passagiere haben eigentlich nichts auf der Start- und Landebahn, auch Runway genannt, zu suchen. Am STR gehen einige Fluggäste dennoch manchmal über eine „Runway“. Denn wenn Flugzeuge auf einer Außenposition abgestellt werden, werden die Reisenden im elektrischen Vorfeldbus zur Parkposition gebracht. Sie betreten die Maschine anschließend über eine Fluggasttreppe. Der STR hat mittlerweile drei vollelektrische Treppen im Einsatz. Die Fahrzeuge des Modells „RUNWAY1842Ce“ haben ein Leergewicht von sieben Tonnen und werden mit 33 kWh betrieben.

Beim Einsteigen können die Passagiere weitere elektrische Abfertigungsschritte beobachten. So werden die Koffer mit E-Gepäckschleppern ans Flugzeug gebracht. Auch das Wasser für den Flug kommt inzwischen vollelektrisch an die Maschine: Das entsprechende E-Fahrzeug des Herstellers Vestergaard kann bis zu 2.000 Liter Wasser transportieren und hat ein Leergewicht von 9 Tonnen.

Seit 2018 ist der komplette Fluggast- und Gepäcktransport am STR batteriebetrieben und abgasfrei. Innerhalb der vergangenen zehn Jahre



Am STR kommen die Reisenden lokal emissionsfrei zu den Flugzeugen, die auf Außenpositionen abgestellt sind.

hat sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Vorfeldflotte des Airports um über 86 % verringert. Bis 2030 soll die Flugzeugabfertigung am STR völlig klimaneutral erfolgen. Davon profitiert nicht nur das Klima: Für die Beschäftigten auf dem Vorfeld ist die E-Flotte ein deutlicher Zugewinn. Denn weniger Lärm und Abgase sorgen gleichzeitig für ein angenehmeres Arbeitsumfeld.



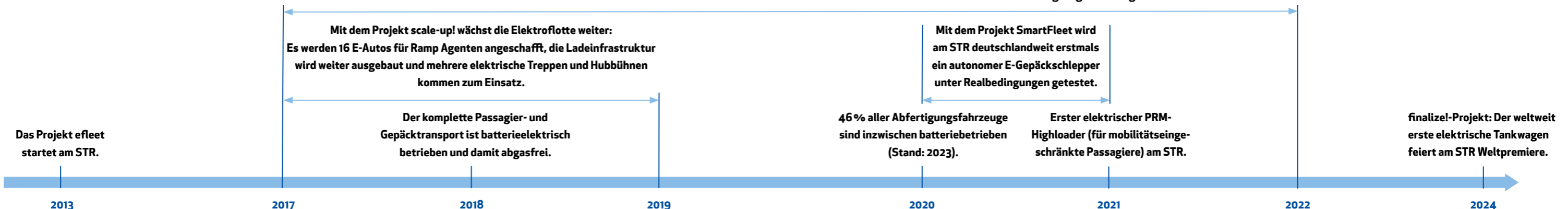
Wer mehr über die Vorfeldflotte am STR erfahren möchte, wird auf der Website des Flughafens fündig.

**„ICH FREUE MICH SEHR, DASS DER FLUGHAFEN STUTTGART DIE VORAUSSETZUNGEN GESCHAFFEN HAT, ALLE ABFERTIGUNGSSCHRITTE VON FLUGZEUGEN EMISSIONSFREI UND KLIMAFREUNDLICH MIT ELEKTRISCHEN FAHRZEUGEN ZU ERLEDIGEN. DAMIT IST DER FLUGHAFEN STUTTGART VORBILDICH IM BEREICH DER ELEKTROMOBILITÄT.“**



Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg und Aufsichtsratsvorsitzender des STR

Die 50er und 60er Parkpositionen werden elektrifiziert, um auch dort stationären Bodenstrom für Flugzeuge zu ermöglichen.







Josué Ruiz  
Geschäftsführer Hochland Kaffee



Genießen Sie Kaffee aus Stuttgart, wohin Sie auch fliegen.  
**Wir gratulieren dem Flughafen zu einem Jahrhundert des Fliegens und feiern 60 Jahre Direct Trade.**

„Als Geschäftsführer von Hochland Kaffee möchte ich dem Flughafen herzlich zum 100-jährigen Jubiläum gratulieren! Auch wir feiern dieses Jahr ein großartiges Jubiläum: 60 Jahre direkten Handel mit Costa Rica. Die Kooperative Coopedota beliefert uns nicht nur mit hochwertigen Kaffeebohnen, sondern ist uns auch freundschaftlich verbunden.“

Erst letzten Monat bin ich von Stuttgart aus nach Lateinamerika geflogen, um meine Familie und unsere geschätzten Kaffeefarmer zu besuchen. Diese Reise hat mich daran erinnert, wie wichtig es ist, persönliche Verbindungen zu pflegen – sei es mit unseren Kunden in unserem Shop am Flughafen im Terminal 1 oder mit den Menschen in den Ursprungsländern unserer köstlichen Kaffeebohnen.

Bei Hochland Kaffee steht der Begriff ‚Direct Trade‘ für unsere langjährigen Geschäftsbeziehungen zu Kaffeefarmern aus den Ursprungsländern, aus denen

wir unsere erstklassigen Kaffeebohnen beziehen. Diese Verbindungen sind auf dem Konzept des direkten Handels aufgebaut, bei dem die Lieferkette zum Vorteil beider Parteien kurz gehalten wird.

In diesem Jubiläumsjahr blicken wir mit Dankbarkeit zurück und freuen uns auf viele weitere Jahre des Austauschs, der Freundschaft und des köstlichen Kaffees.

Ich empfehle allen, vom Flughafen Stuttgart eine Reise nach Costa Rica, dem Ursprung unseres Kaffees, zu unternehmen. So können Sie sich selbst vor Ort, von der außergewöhnlichen Qualität des Kaffees überzeugen.

Cheers auf 100 Jahre Flughafen Stuttgart und 60 Jahre lebendigen Handels mit Costa Rica – auf eine gemeinsame Zukunft voller wunderbarer Begegnungen und aromatischer Genüsse!“

[www.hochland-kaffee.de](http://www.hochland-kaffee.de)

Anzeige



**EDEKA JÄGER:**  
EIN SUPERMARKT FÜR ALLE FÄLLE

Früh morgens an einem Sonntag: Die ganze Familie wird in Kürze zum traditionellen Weißwurst-Frühstück eintreffen. Doch beim Blick in den Kühlschrank dann der Schock: Der süße Senf ist leer! Der essenzielle Bestandteil für ein gelungenes Weißwurst-Frühstück. So erging es Kathrin aus Leinfelden-Echterdingen. „Dann kam mir der rettende Einfall: der Edeka am Flughafen, der zu jeder Tages- und Nachtzeit offen hat“, erzählt sie. Dank des 24/7-Konzepts konnte das Frühstück gerettet werden.

Seit Juli 2023 haben Passagiere, Besuchende und Mitarbeitende am Flughafen Stuttgart die Möglichkeit, dank eines personalfreien Betriebs auch außerhalb der regulären Öffnungszeiten bei Edeka Jäger in Terminal 3 einzukaufen. Damit ist der Flughafen Stuttgart nicht nur der erste Flughafen, der dieses Konzept anbietet, die Edeka-Jäger-Filiale ist auch ein Vorreiter als erste Edeka-Markt dieser Art in Deutschland.

„Zwei Aspekte waren mir besonders wichtig bei der Einführung des 24/7-Self-Service-Konzepts: Zum einen sollten die Abläufe vom Betreten der Filiale bis zur Bezahlung so einfach und kundenfreundlich wie möglich gestaltet sein. Zum anderen spielte das Thema Sicherheit eine große Rolle“, erklärt Marktinhaber Florian Jäger, der neben dem Standort am Flughafen vier weitere Märkte im Raum Stuttgart betreibt. „Der Flughafen Stuttgart ist ein ganz besonderer Standort. Die internationalen Passagiere und Kunden haben oft

nur wenig Zeit und sind mit ihrem Kopf bereits beim Abflug oder dem nächsten Termin. Daher ist ein intuitives Konzept, welches schnell und einfach verständlich ist, umso wichtiger.“

Auch seine Mitarbeitenden freuen sich über die Einführung des innovativen Konzepts. So können Peak-Zeiten mit hohem Besucheraufkommen, wenn zum Beispiel ein großes Flugzeug gelandet ist, viel besser gemanagt werden. Lange Schlangen an der Kasse gehören nun der Vergangenheit an.

Doch damit nicht genug: Innovative, digitale Lösungen werden auch weiterhin vorangetrieben. Die neueste Errungenschaft in der Edeka-Jäger-Filiale am STR ist eine Obst- und Gemüsewaage, die selbstständig erkennt, um welches Produkt es sich bei dem aufgelegten Artikel handelt. Jäger schwärmt: „Mittels Künstlicher Intelligenz lernt sie jeden Tag dazu und sie hat sich bisher kaum geirrt.“





Moderne und individuell gestaltete Shops gehören heute zum Portfolio der HSG.



Was ist das Geheimrezept für erfolgreichen Handel am Airport?

„Sehen, was es jetzt braucht. Und dann entsprechend agieren. Wir erleben vor Ort die vielen verschiedenen Menschen, die sich am Flughafen aufhalten, und machen ihnen ein passgenaues Angebot. Und deshalb bieten wir ein so breites Sortiment: vom Weizengras-Smoothie über den Signet Highland Malt Whisky, das Reisekissen und den Rasierschaum, den neuesten Bestseller und das Barbie-Heft bis hin zum Kofferband und Kaugummis – allein auf Handelsseite sind über 30.000 Artikel.“

Das wünscht sich Nicole Ferrari zum 40. Geburtstag der HSG und zum 100. Geburtstag des STR:

**„DIE REISENDEN AM STR SOLLEN SICH WEITERHIN GERNE IN UNSEREN GESCHÄFTEN UND BARS TREFFEN UND SICH MIT UNS – DEN MITARBEITERINNEN UND MITARBEITERN DER HSG – UND UNSEREM ANGEBOT WOHLFÜHLEN.“**

Nicole Ferrari ist seit 2006 Geschäftsführerin der HSG Flughafen Stuttgart. Sie empfiehlt besonders die zahlreichen Travel Exclusive Editions von Produkten, die es nur an Flughäfen zu kaufen gibt.



So sah Flughafen-Shopping am STR früher aus. Heute kümmern sich 125 Mitarbeitende um das Wohl der Reisenden.



## 40 JAHRE HSG FLUGHAFEN STUTTGART: DAS ERFOLGSGEHEIMNIS DES HANDELS AM STUTTGART AIRPORT



Polyester-Trainingshosen in Knallfarben, wadenlange Schlauchkleider und riesige Schulterpolster – keine Frage, 1984 war der Dresscode der Passagiere ein anderer als heute. Eine Konstante hingegen ist geblieben: Den passenden Duft dazu konnten sich die Reisenden am Stuttgarter Flughafen schon damals im Duty-Free-Shop der neu gegründeten HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service GmbH kaufen. Parallel zum großen Jubiläum des Flughafens feiert die Tochtergesellschaft dieses Jahr ihren 40. Geburtstag. Sie hat sich in den Jahren zum größten Einzelhändler am STR entwickelt. Und nicht nur das.

Was vor 40 Jahren mit einem Duty-Free-Shop, einer Reiseboutique und einem Shop für Mitarbeitende des Flughafens begann, ist heute ein agiles, lebendiges Unternehmen mit einem facettenreichen Portfolio: „Wir bieten den Passagieren mit unserem Angebot heute nicht mehr nur das, was sie unbedingt für ihre Reise benötigen, sondern haben den Anspruch, ihnen einen Mehrwert auf ihrer Reise zu bieten. Wir wollen, dass sie sich hier am Flughafen, in unseren Shops, in unseren Bars, mit unserem Angebot und mit uns – den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der HSG – wohlfühlen“, fasst Geschäftsführerin Nicole Ferrari den Anspruch der HSG zusammen. Vielfalt, Flexibili-

tät und der ganz besondere Zusammenhalt der 125 Kolleginnen und Kollegen, deren Herz für Handel, Gastronomie und Service schlägt, haben das Unternehmen auch in schwierigen Zeiten erfolgreich bestehen lassen und machen es bis heute aus.

„Im Grunde sind wir Spezialisten für Wandel. Wir gestalten den Flughafen Stuttgart aktiv mit und das mit hoher Anpassungsgeschwindigkeit. Wir sehen die Bedürfnisse der Passagiere und Mitarbeitenden am Campus – und handeln dementsprechend.“ Als sich während der Corona-Krise im Jahr 2022 die Chance bot, die ehemalige Air Bar zu übernehmen und die HSG damit noch



breiter und krisensicherer aufzustellen, startete das Tochterunternehmen des Flughafens in einem neuen Bereich durch. „Da haben mein Führungsteam und ich nicht lange überlegt. Wir waren uns sofort darüber einig, dass wir das machen!“, berichtet Ferrari. Und so eröffnete der Gastro-Newcomer das MANFRED'S, eine Snack-Bar mit einem reichhaltigen Angebot an regionalen Spezialitäten. Im vergangenen Jahr übernahm die HSG dann auch die ehemalige Earth Bar, wandelte sie in das BARRY'S um und erweiterte erneut ihr Angebot. Und noch etwas ist in dieser Zeit neu hinzugekommen: die Automaten an vielen Gates, ausgestattet mit leckeren Snacks und kühlen Getränken – und das rund um die Uhr.

Handel und Service mit Mehrwert, dafür steht die HSG im Kern: vor allem im Sicherheitsbereich, wo die HSG mit ihren Shops und Bars das größte Angebot für die Passagiere bereithält. Heute belegt die HSG über 2.500 Quadratmeter in den Terminals – fast sechsmal so viel wie bei ihrer Gründung. ◀





## DREI JAHRZEHNTE EXPERTISE: DER AIRPORT-REISEMARKT

Welches Reiseland ist in diesem Jahr empfehlenswert? Wann gibt es die besten Angebote? Und warum lohnt sich ein Besuch des Reisemarkts am STR? Die Antworten auf diese Fragen kennt Yavuz Aslan. Der gelernte Tourismus-Kaufmann betreibt seit fast drei Jahrzehnten eines von elf Reisebüros am Stuttgart Airport.



Kurze Wege: In Terminal 3 auf der Galerieebene kann man im Reisemarkt den nächsten Urlaub buchen.

im April einen Urlaub für die Abflugmonate Mai und Juni zu buchen, um am besten von den Last-minute-Angeboten zu profitieren", erklärt Aslan.

### Was den Reisemarkt am Airport besonders macht

Ein Besuch des Reisemarkts empfiehlt sich nicht nur aufgrund der Öffnungszeiten an 365 Tagen im Jahr, sondern auch wegen der qualifizierten Beratung. Interessierte können ohne große Distanz innerhalb kürzester Zeit verschiedene Angebote der Reisebüros einholen und dies gleichzeitig mit einem Ausflug an den Flughafen und dem Blick von der Besucherterrasse verknüpfen.

### Last minute oder Frühbucher?

„Zu Beginn meiner Zeit am Flughafen konnten im letzten Moment noch die Passagierlisten händisch angepasst und kurz vor dem Abflug an die Airlines durchgegeben werden. So eine Super-Last-minute-Buchung ist heute wegen der höheren Sicherheitsstandards nicht mehr möglich“, berichtet Yavuz Aslan.

Natürlich kann jeder Reisende noch heute buchen und am nächsten Tag fliegen. Last minute bedeutet jedoch nicht unbedingt, dass es auch günstiger ist. Der Trend geht eindeutig zur Super-Frühbuchung. „Wir sind hier im Ländle, da wird früh geplant und gebucht. Im Oktober und November haben viele Familien ihre Reise für das Folgejahr bereits fix. Für Kurzentschlossene ohne Kinder empfehle ich,

### Albanien oder Sansibar?

Vor noch 20 Jahren galt die Türkei als Exot. Dank des attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnisses ist die Türkei inzwischen neben Mallorca das beliebteste Reiseziel ab STR. Außerdem wird auch Albanien dank des besonderen Flairs ein immer stärker nachgefragtes Urlaubsland. Yavuz Aslan empfiehlt für Fernreisen die Insel Sansibar, die nah am Äquator liegt und tropisches Klima bietet. Der Touristiker selbst reist jedoch am liebsten nach Griechenland: Die Insel Korfu hat es ihm besonders angetan. ◀

## RUDOLPH TRUCKING & HANDLING: DIE LUFTFRACHT-SPEDITEURE AUS DER AIRPORT CITY



Die Airport City setzt sich aus Büroimmobilien, Hotels, Handels- sowie Logistikflächen zusammen. In den letzten drei Jahrzehnten entwickelte sich der Standort mit dem Flughafen Stuttgart kontinuierlich weiter. Dahinter stehen individuelle Erfolgsgeschichten einzelner Unternehmen wie die der rudolph trucking & handling GmbH.

Mit nur einem Mercedes-Benz-Lkw hat 1994 alles begonnen. Zwischenzeitlich zählt das Transport- und Logistikunternehmen rudolph trucking & handling GmbH über 30 eigene Trucks und knapp 100 Mitarbeiter. Markus Rudolph, Gründer und ehemaliger Geschäftsführer, blickt anlässlich des 30-jährigen Firmenjubiläums und des 100. Jubiläums des Flughafens zurück:

### Flugblatt: Gibt es ein Erfolgsrezept für das kontinuierliche Wachstum Ihres Unternehmens?

**Rudolph:** Unsere Kunden haben einen ganz wichtigen Anteil zu unserer Entwicklung und unserem Erfolg beigetragen. Der wichtigste Meilenstein war sicherlich die Verlagerung der Hauptniederlassung 2007 von Neuhausen a. d. Fildern zum Luftfrachtzentrum hier am Flughafen Stuttgart. Natürlich war es finanziell ein Risiko, doch die Nähe zu den Kunden hat sich ausgezahlt und eine ganz andere Zusammenarbeit mit den Speditionsunternehmen ermöglicht. Im Jahr 2015 habe ich die Geschäftsführung in jüngere Hände, an Bernd Rocker, übergeben. Dieser war von Anfang an dabei und ich bin überzeugt, dass die positive Unternehmensentwicklung maßgeblich durch den Generationswechsel beschleunigt wurde.

### Welche Aufgabenbereiche übernehmen Sie heutzutage?

Inzwischen widme ich mich mit Leib und Seele Spezialprojekten und unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Unser Ziel ist es, bis 2035 klimaneutral zu werden. Besonders stolz bin ich auf den Erwerb unserer eigenen Windkraftanlage, die jährlich im Durchschnitt 800.000 kWh Strom produziert.

### Welche besonderen Momente in Bezug auf Ihre Arbeit am Flughafen sind Ihnen bis heute in Erinnerung geblieben?

Für mich persönlich waren in diesen 30 Jahren die vielen Menschen, die man in den unterschiedlichsten Bereichen kennengelernt hat, die schönste Erfahrung. Das ist das Wertvollste. Es ist schön, die Entwicklung der eigenen Mitarbeitenden zu sehen, die hier beispielsweise als Ungelernte angefangen und sich inzwischen zu Führungskräften entwickelt haben. Die Mischung aus Jung und Alt, die lange Betriebszugehörigkeit und die individuellen Weiterbildungsmöglichkeiten machen unsere familiäre Unternehmenskultur aus und sind ein wichtiger Erfolgsfaktor in dieser anspruchsvollen Branche. ◀





↑ Damals: So sah der Wetterradarturm aus, als er noch seinem ursprünglichen Zweck diente.

↑ Heute: Unübersehbare Werbefläche am Airport, auf der das Mietwagenunternehmen SIXT wirbt.

# NEUER JOB FÜR DEN ALTEN FLUGWETTERFROSCH

Als Wetterradarturm hat der 22 Meter hohe Blickfang zwar ausgedient, aber seit 2010 hat er eine neue Bestimmung gefunden: als Werbeträger am Airport.

Seit 1964 hat der Radarturm direkt am Flughafen die Wetterdaten erhoben. Mit dessen Strahlen wurde der Himmel über dem Vorfeld nach Gewitterregen oder Hagelstürmen, die den Flugverkehr beeinträchtigen, abgesucht. Nach 15 Jahren auf dem großen Turm zog der Radar auf das 1973 errichtete Flughafen-Bürogebäude um. Der alte Radarturm blieb jedoch, zunächst aus Nostalgie und als technisches Denkmal. Viel später fand er seine neue Bestimmung und bietet eine rundum außergewöhnliche Fläche für einen starken Auftritt mit Fernwirkung – prädestiniert für Werbung.

Entrostet und frisch gestrichen begrüßte 2010 als erster Kunde Air Berlin mit einem überdimensionalen Herz wortwörtlich „herzlich“ abfliegende und ankommende Passagiere sowie Flughafenbesuchende. Mit Turkish Airlines erweiterte der Landesairport das Bauwerk im Sommer 2016 um weitere zwei Werbeflächen, sodass in luftiger Höhe nun alle vier Seiten zur Geltung kommen. Nachts hinterleuchten stromsparende LEDs die insgesamt 81 m<sup>2</sup> große Werbefläche. 2021 startete Eurowings mit seiner Kampagne „Ab in den Süden/Westen/Norden/Osten“ auf der beeindruckenden Konstruktion und bewarb die vielfältigen Reiseziele in alle Himmelsrichtungen.

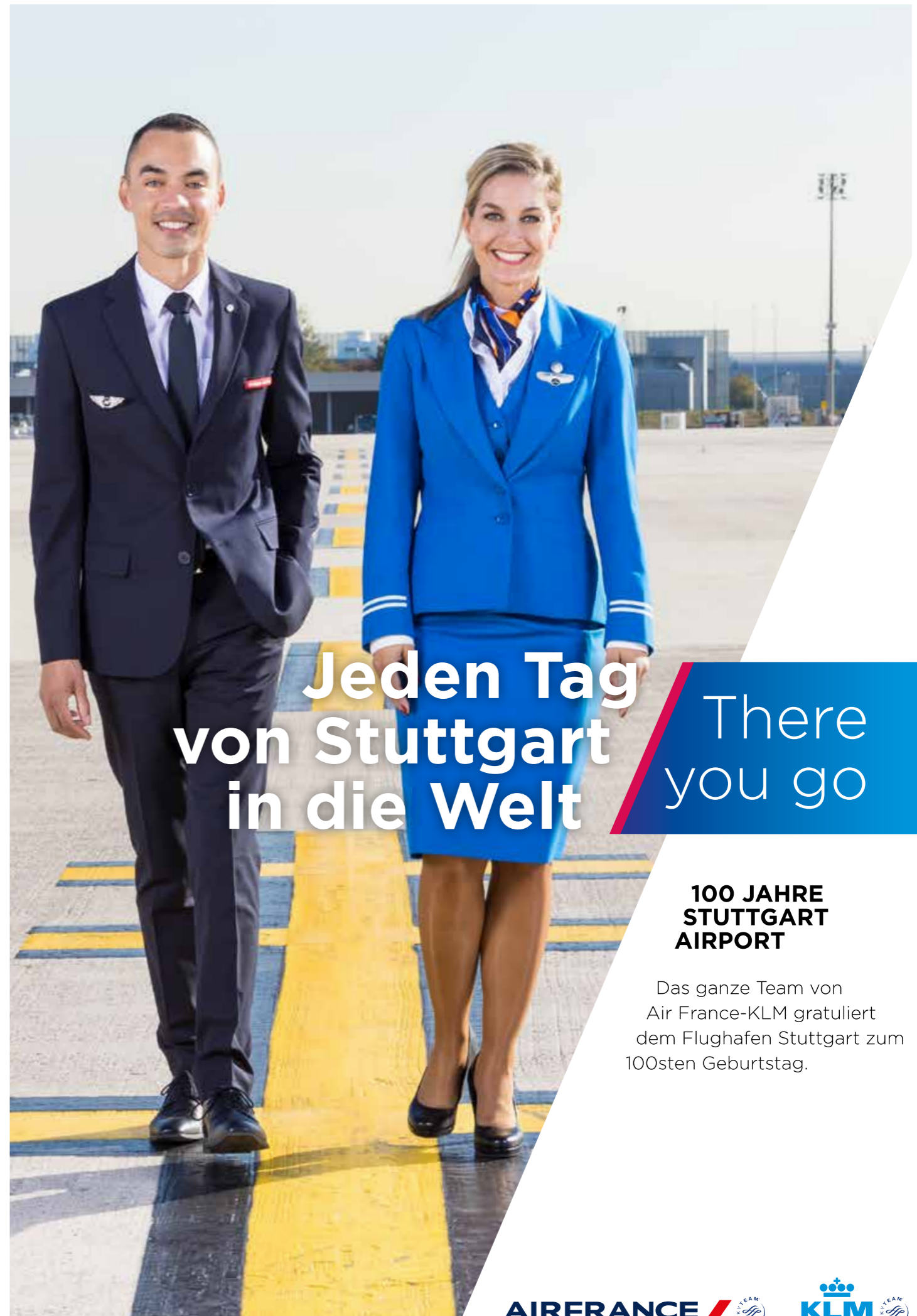
Seit Juli 2022 streckt das Mietwagenunternehmen SIXT sein Fernglas in den Himmel und sucht mit dem Slogan „Besser als SIXT? Nichts zu sehen.“ die Umgebung ab.

Im Laufe der Jahre hat sich der Wetterradarturm von einem technologischen Relikt hin zu einer einzigartigen Werbeplattform gewandelt. Die zentrale Lage vor den Toren der Terminals am Parkplatz P5 macht ihn auch von der Flughafenstraße kommend unübersehbar.

## Woher kommen die Wetterdaten heute?

Eine Frage bleibt: Wenn der Radarturm in seiner ursprünglichen Funktion ausgedient hat, wer liefert heute die präzisen Wetterdaten für den sicheren Flugbetrieb am Stuttgart Airport?

Präzise Wetterdaten für den Stuttgart Airport und den ganzen Südwesten liefert vor allem die Radarstation Türkheim auf der Schwäbischen Alb im Verbund mit weiteren Radaren des Deutschen Wetterdienstes – Wetter gut, alles gut! ✈



Jeden Tag  
von Stuttgart  
in die Welt

There  
you go

**100 JAHRE  
STUTTART  
AIRPORT**

Das ganze Team von Air France-KLM gratuliert dem Flughafen Stuttgart zum 100sten Geburtstag.



# REISE IN ANDERE(N) DIMENSIONEN

## Die größte Kinoleinwand der Welt im Traumpalast Leonberg

Wohin darf die Reise gehen? Ob in die Karibik, auf Abenteuertour oder in die Metropolen der Welt – hier am Stuttgarter Flughafen scheint die Welt zum Greifen nah. Oder darf es doch eher Pandora, Mittelmeer, Hogwarts oder der Wüstenplanet Dune sein? Auch für diese – phantastischen – Reiseziele bist du hier am besten Ausgangspunkt. Denn der Zielflughafen für die größte Kinoleinwand der Welt befindet sich direkt in Stuttgart!

Im Kino sind die Reisemöglichkeiten grenzenlos: Erkunde nicht nur aller Herren Länder, sondern auch Phantasiewelten oder sogar das Weltall – ganz bequem ohne Kofferpacken und im gemütlichen Kinossessel.



Marius und Lea Lochmann mit der Weltrekord-Auszeichnung

Im Traumpalast Leonberg – nur etwa 20 Autominuten vom Stuttgarter Flughafen entfernt, steht die **IMAX Rekordleinwand** und verspricht Kino der Superlative. Mit einer sichtbaren Fläche von **39 x 21 Metern** (das entspricht etwa der Größe von drei Tennisplätzen) ist die extra aus Kanada importierte Leinwand offiziell nicht nur die größte IMAX-Leinwand der Welt, sondern überhaupt die größte Kinoleinwand der Welt und steht damit im aktuellen Guinness-Buch der Rekorde. Hier lassen sich Filme nicht nur sehen, sondern erleben!

Die hochmoderne Laser-Technologie sowie 4K-Projektion erzeugen kristallklare Bilder, die für ein Höchstmaß an Realismus und Intensität sorgen. Maximale Kontraststufen und intensiv leuchtende Farben schaffen eine Tiefe, mit der du direkt in den Film abtauchen kannst – bequem auf einem der 585 Premium Kinossessel sitzend. Das 12-Kanal Soundsystem sorgt für ein immersives Klangerlebnis. Egal, ob es das Fallen einer Stecknadel oder die pulsierende Kraft eines Vulkans ist, die Wucht des Sounds ist bereits zu spüren, bevor man ihn hört.



Im bequemem Bett die besten Filme sehen

Nicht nur der IMAX-Saal steht in den Traumpalast-Kinos für Innovation und ein besonderes Wohlfühl-Erlebnis. Ebenfalls im Traumpalast Leonberg liegt das **Bettenkino Bed Cinema**, wo 20 Kinobetten für ein unvergessliches und sehr bequemes Film-Erlebnis sorgen. Die hochwertigen Doppelbetten lassen sich individuell auf die bevorzugte Liegeposition einstellen.

Die Lochmann Filmtheaterbetriebe betreiben insgesamt sieben Traumpalast-Kinos rund um Stuttgart (Backnang, Esslingen, Leonberg, Nürtingen, Schorndorf, Schwäbisch Gmünd, Waiblingen), die sich durch ein individuelles Wohlfühlkonzept, innovative Technologien und besondere Ausstattung auszeichnen. So lässt sich im **Dolby Cinema** im Traumpalast Esslingen eine **in Baden-Württemberg einmalige** revolutionäre Technik-Innovation erleben, die sich aus einer spektakulären Kombination aus farbstarkem Bild, überwältigendem Klang und immersiven Ambiente ergibt.

In Stuttgart Mitte entsteht mit dem **Traditionskino Das Metropol** ein weiteres Traumpalast-Kino, das noch in diesem Jahr eröffnen soll.

Ausgestattet mit frisch vor Ort produzierten Popcorn und dem passenden Drink steht dem Kinoabenteuer dann nichts mehr im Weg!



# Flugblatt

## IMPRESSUM

### HERAUSGEGEBEN VON

Flughafen Stuttgart GmbH  
Corporate Communications & Public Affairs  
Postfach 23 04 61 70624 Stuttgart  
☎ +49 711 948-3753  
✉ presse@stuttgart-airport.com

### REDAKTION

Johannes Schumm (verantwortlich), Rebekka Knauß, Simon Kirchgeßner, Kai Leitenberger, Isabell Marleen Retler

### REDAKTION SHOPS & MORE STR

Tamara Schick

### BEITRÄGE IN DIESEM HEFT

Annika Bosecke, Pauline Groß, Rebekka Knauß, Simon Kirchgeßner, Kai Leitenberger, Matthias Lindner, Isabell Marleen Retler, Nico Ruwe, Angelina Schmid, Valbona Zekirovski

### BILDNACHWEISE

Cover Frontseite: Strähle (oben links); Flughafen-Archiv (oben Mitte); Flughafen-Archiv (rechts oben); Huschke von Hanstein (links unten, Autoverladung); Flughafen-Archiv (unten Mitte, Pan American World Airways); Albrecht Brugger (links unten, Luftbild); Flughafen-Archiv (rechts unten, Delta-Maschine); Peter Menner (rechts unten)  
Cover Rückseite: Ines Rudel (links oben, Abflugtafel); Albrecht Brugger (links oben, Luftbild); Flughafen-Archiv (oben Mitte, Kofferverladung); Flughafen-Archiv (oben Mitte); Flughafen-Archiv (oben Mitte); Flughafen-Archiv (rechts oben); Flughafen-Archiv (links unten, Einsteigen); Maks Richter (links unten); Flughafen-Archiv (unten Mitte, Luftbild); Thomas Niedermüller (rechts unten); Flughafen-Archiv (rechts unten, Verladung)  
S. 04: Maks Richter, Katrin Fibich (Illustration); S. 05: Staatsministerium Baden-Württemberg, Katrin Fibich (Illustration); S. 06: Stadt Stuttgart (oben), Maks Richter (unten); S. 08-09: Luftbild von 1958, Albrecht Brugger; S. 10: Katrin Fibich (Illustration), Maks Richter; S. 11: Archiv; S. 12: Maks Richter (beide Bilder); S. 13: Archiv; S. 14: Thomas Niedermüller; S. 15: Peter Menner; S. 16-20, 22, 26, 57 (Rubrik Landungen): Andreas Dürr, Ulrich Müssnegg, Matthias Lindner, Archiv Jörg Dralle; S. 23: Frank Schmid; S. 24: Peter Menner; S. 28: Maks Richter (beide Fotos); S. 29: FSG, Maks Richter; S. 30: Maks Richter, Bianca Renz; S. 31: Thomas Niedermüller (oben), Archiv (unten); S. 32: Flughafen-Archiv; S. 33: Flughafen-Archiv; S. 33: Albrecht Brugger (oben, Lufthansa Jumbo Jet); S. 33: Albrecht Brugger (unten, Luftbild); S. 33: Kurt Eppler (oben, Lufthansa-Maschine); S. 34: Flughafen-Archiv (unten, Landung Caravelle); S. 34: Flughafen-Archiv (oben; Lufthansa-Maschine); S. 34: Flughafen-Archiv (oben, Pan American World Airways); S. 34: Flughafen-Archiv (unten, Luftbild); S. 34: Flughafen-Archiv (oben); S. 34: Flughafen-Archiv (oben, Dornier Merkur) (Maks Richter, FSG); S. 36: FSG, Renate Rougah, Sabena (Flughafen-Archiv); S. 38: Maks Richter (oben), Harald Hofmann (unten); S. 39: Andreas Tränkner, Heinz Krehl, Christian Hass; S. 40 (oben): Jürgen Häußler; S. 41 (oben): Ines Rudel; S. 40-41 (unten): Maks Richter; S. 42-43: Flughafen-Archiv; S. 44-45: Flughafen-Archiv; S. 45: Peter Menner (unten, Eurowings-Maschine); S. 46-47: Burghard Hüdig, Hauptstaatsarchiv Stuttgart (Q 2/50 Nr. 1347, Nr. 5-6); S. 48-49: Tom König, Maks Richter; S. 50: ressourcenmangel GmbH, eigene Darstellung; S. 51: Ines Rudel (oben), Maks Richter (unten); S. 50: Ressourcenmangel; S. 51: Ines Rudel (oben), Maks Richter (unten); S. 52-53: Ines Rudel; S. 54: Adobe Stock/Givaga (oben); S. 55: DTF Stuttgart/Özlem Yavuz, FSG, Bianca Renz; S. 56: Maks Richter; S. 57 und 58 schwarze Flugzeuge: Andreas Dürr, Ulrich Müssnegg, Matthias Lindner, Archiv Jörg Dralle; S. 58: Flughafen-Archiv, Bianca Renz (Stones-Flugzeug); S. 59: Flughafen-Archiv; S. 60 (links oben, VFB in Schwarzweiß); Horst Rudel; S. 61 Mitte (Papst); Horst Rudel; S. 61: Flughafen-Archiv (rechts oben, Fürst Rainier, Frau Gracia Patricia); S. 61: Flughafen-Archiv (links unten, ehemaliger Präsident François Mitterand); S. 62: Maks Richter (oben), Eurowings (unten); S. 63: Katrin Fibich (Illustration); S. 64: Albrecht Brugger (links oben, Jumbo Jet); S. 65: Swissair Broschüre (rechts oben, erste Stewardess); S. 65: Air France Broschüre (rechts unten, Cockpitraum); S. 66: Air France Broschüre (links oben, Flug); S. 66: Flughafen-Archiv (links unten, Besucherterrasse); S. 67: Kurt Eppler (rechts oben, Gepäckausgabe); S. 67: Flughafen-Archiv (rechts oben, Einsteigen); S. 67: Flughafen-Archiv (rechts Mitte, Einsteigen); S. 67: Dr. Thomas Kirstein privat (rechts unten); S. 68-69: Maks Richter; Seite 70: DLR; Seite 71: H2FLY | Maks Richter; S. 72: Eve Air Mobility; S. 73: Flightradar24; S. 74: DLR; S. 76: Thomas Niedermüller; S. 77: DLR (Portrait Prof. Aigner); S. 78 Bianca Renz; S. 79: DLR, CC BY-NC-ND 3.0.; S. 80: Maks Richter; S. 81: Gerhard Launer; S. 82: Maks Richter (links); S. 83: Flughafen-Archiv; S. 84: TeneT; S. 85 Maks Richter; S. 86-87: Katrin Fibich (Illustrationen); S. 88: Thomas Niedermüller; S. 89: Maks Richter (oben), KEA-BW/Ellen Wurster (unten); S. 91: Maks Richter; S. 92: Maks Richter; S. 93: Maks Richter (oben), Archiv (beide Bilder unten); S. 94: Aleksandar Todorovic auf Adobe Stock (oben); Kai Leitenberger (links unten); S. 95: Atelier Busche via rudolph trucking & handling GmbH; S. 96: Maks Richter (beide Bilder).

### FLUGBLATT

ist titelschutz- und warenzeichenrechtlich geschützt.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Zitate aus dem Inhalt sind bei Quellenangabe erwünscht, Belege erbeten. Herausgebende, Autorinnen und Autoren übernehmen keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben in dieser Publikation. Für den Inhalt der Anzeigen sind die Inserierenden verantwortlich. Alle Rechte vorbehalten.

### SONDERAUSGABE ZUM 100-JÄHRIGEN JUBILÄUM

Auflage 75.000

- ✉ stuttgart-airport.com
- 📍 FlughafenStuttgart
- 📷 stuttgartairport
- 📺 StuttgartAirport
- 📍 Stuttgart Airport
- 📍 StuttgartAirport

### GESTALTUNGSKONZEPT

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

### KOORDINATION, LAYOUT

Werbeagentur Beck GmbH & Co. KG  
✉ info@werbeagentur-beck.de

### ANZEIGEN

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

### DRUCK

Konradin Druck GmbH  
Kohlhammerstraße 1-15, 70771 Leinfelden-Echterdingen  
Umschlag: 250 g/m² Circle Offset premium white,  
innen: 100 g/m² Circle Offset premium white



Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet



## Abflug / Departures

FLUG	REISE	FLUG	WEG	PLANNTE	ABFLUG	FLUG	REISE
NR.	NR.	NR.	NR.	ZEIT	ZEIT	NR.	NR.
319	Boarding	LX	1165 ZUERICH				
169	Boarding	TK	1702 ISTANBUL	10:50		314-319	
158		EW	2530 BARCELONA	10:55		135-138	
319		LH	133 FRANKFURT	11:00		160-169	
319		EW	2532 PALMA DE MALLORCA	11:05		314-319	
35		KL	1570 AMSTERDAM	11:45		160-169	
38		XJ	2218 TENERIFFA (SUED)	11:45		330-335	
5		EW	2534 TENERIFFA (SUED)	11:50		336-339	
		EW	5712 PRISTINA	12:00		160-169	
		EW	7041 HAMBURG	12:25			
		EW	2460 LONDON (HEATHROW)	12:25			
		TK	7751 ISTANBUL (SAK)	13:00			
		EW	2884 ROM (FIUMICINO)	13:00			
			Schalter werden 4 Stunden vor Abflug bet	13:15			



# 100 YEARS

