

Mitteldeutscher Airport im Aufwind

Interview mit Eric Malitzke, Geschäftsführer der Flughafen Leipzig-Halle GmbH

Der Flughafen Leipzig/Halle hat den Zuschlag für das neue Luftverkehrskreuz des Express-Zustellers DHL. Welche Vorteile besitzt der Airport Leipzig/Halle dafür gegenüber anderen Konkurrenten? Was bedeutet die DHL-Ansiedlung für die künftige Entwicklung des Flughafens? Und was – aus Ihrer Sicht – für die Entwicklung der Region?

Der Flughafen Leipzig/Halle bietet entgegengesetzt zu derzeitigen Aufkommenschwerpunkten, wie zum Beispiel Frankfurt/Main oder Köln/Bonn, potentiellen Investoren auch zukünftig Wachstumsmöglichkeiten und somit langfristige Planungs- und Investitionssicherheit. Neben der uneingeschränkten 24-Stunden-Betriebsgenehmigung sind die Verfügbarkeit von freien Flächen sowie die herausragende infrastrukturelle Erschließung des Standortes als entscheidende Vorteile zu nennen. Hinzu kommt die zentrale Lage des Flughafens im Zentrum Europas, die den Airport sowohl auf der Nord-Süd als auch der Ost-West Relation bestens in das europäische Verkehrsnetz einbindet.

Die Entscheidung der Deutschen Post World Net AG – ihr DHL-Drehkreuz am Standort Leipzig/Halle zu errichten – ist zu allererst ein wichtiger wirtschaftlicher Impuls für die gesamte Region Mittel-

deutschland und gleichzeitig Beleg dafür, dass die von Gesellschaftern und Management von Anbeginn verfolgte Strategie der richtige Weg war. Die Ansiedlungsentscheidung der DHL rückt zudem den Flughafen Leipzig/Halle in den Focus der gesamten Luftverkehrs- und Logistikbranche, die aufgrund wachsender Kapazitätsengpässe und drohender Nachtflugbeschränkungen andernorts mittelfristig alternative Standorte benötigt. Hierin sehe ich eine reale und sich immer klarer abzeichnende Entwicklung, langfristig Investoren und somit Arbeitsplätze für die Region gewinnen zu können. Wie groß die Nachfrage ist, zeigen die bisher über 14.000 bei DHL eingegangenen Bewerbungen.



men und Behörden – am Flughafen tätig. Der Flughafen ist aufgrund dessen bereits heute einer der größten Arbeitgeber der Region, dessen Wachsen positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Gesamtsituation haben wird.



An dieser Stelle möchte ich noch auf einen wichtigen Aspekt eingehen. Gegenwärtig sind über 2.400 Menschen – einschließlich aller ansässigen Unterneh-

Glauben Sie, dass der Standort Leipzig/Halle das Potential für den dann größten Nacht-Fracht-Flughafen der Bundesrepublik besitzt? Denn trotz der Ansiedlung von BMW und Porsche sind die großen Unternehmen in der Region eher rar. Sind Ihre Kapazitäts-Prognosen nur auf das Luftdrehkreuz für den Express-Zusteller DHL ausgerichtet oder sehen Sie weitere Perspektiven? Welche Rolle spielen da Transporte in den osteuropäischen Raum?

Die DHL plant, am Flughafen Leipzig/Halle ihr europäisches Drehkreuz für weltweite Verkehre einzurichten. Das heißt: Innerhalb weniger Stunden landen aus aller Welt kommend eine Vielzahl an Frachtmaschinen, deren Ladung in kürzester Zeit von einem Flugzeug zum anderen verladen und dann weiter transportiert wird. Der größte Teil der Tonnage ist also vor Ort umgeschlagene Fracht, die nicht aus dem Umland generiert wird. Möglich



ist dieses Verfahren, da sich Frachtströme – im Gegensatz zu Passagierströmen – gezielt lenken lassen. Per Flugzeug, LKW oder Bahn werden Güterströme an einem leistungsfähigen Umschlagplatz gebündelt und weltweit weiterverteilt. Voraussetzung hierfür ist eine leistungsfähige intermodale Infrastruktur, die entsprechende Kapazitäten sowie beste Erreichbarkeit in idealer Lage garantiert. Dies ist am Flughafen Leipzig/Halle der Fall. Die Ressourcen des Airports sind somit für eine Vielzahl von Logistik- und luftverkehrsaffine Unternehmen interessant und nutzbar. Ein Aspekt, der nicht zuletzt vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung und der damit verbundenen Verlagerung von Investitions- und Wirtschaftszentren zunehmend an Bedeutung gewinnt. Neben den heutigen europäischen Aufkommenszentren, illustrierbar als Achse die von Oslo bis Verona reicht, zeigen Studien namhafter Experten die Herausbildung einer zweiten Schwerpunktlinie auf. Diese erstreckt sich von Kopenhagen über Hamburg nach Budapest bis hinunter in Richtung Türkei. Der Flughafen Leipzig/Halle kann in dieser Region, aufgrund seiner Lage am westlichen Rand dieser Achse, als zukünftiges Transportzentrum fungieren und somit an den wachsenden Märkten partizipieren.

Könnte der Zuschlag von DHL auch einen Vorteil bei Standortentscheidungen zur Neuansiedlung von großen Unternehmen im mitteldeutschen Wirtschaftsraum bedeuten?



Bezogen auf Schnelligkeit und Flexibilität ist die Frachtbeförderung per Flugzeug im globalen Kontext konkurrenzlos. Leipzig hat dabei auch Osteuropa im Visier.

Investoren suchen ideale Rahmenbedingungen, welche langfristig die Basis für ein nachhaltiges Wachstum sichern. DHL – als Global Player – ist hier fündig geworden. Die Region hat nämlich eine Menge zu bieten. Als erstes möchte ich hier die weitsichtige und investorenfreundliche Politik des Freistaates Sachsen nennen, die einen Ansiedlungserfolg wie DHL erst möglich gemacht hat. Des Weiteren verfügt der mitteldeutsche Raum, wie bereits angeführt, über eine beispielhafte Infrastruktur, die modernsten Standards entspricht und das gesamte Gebiet erschließt. Als ebenso bedeutend ist das vorhandene, vielseitig

qualifizierte Arbeitskräftepotential der Region anzusehen, auf das Investoren – wie gerade im Fall der DHL – zurückgreifen können. Ich denke man kann mit gutem Gewissen behaupten: die geplante DHL-Ansiedlung ist ein bedeutender Schritt, dessen Beispiel weitere Unternehmen folgen könnten.

Eine Möglichkeit, die Auslastung des Frachtflughafens zu steigern, ist sicherlich die Verlagerung von Güterverkehrsströmen von der Straße und Schiene zum Flugverkehr. Welche Vorteile besitzt der Flugverkehr gegenüber diesen genannten Verkehrsmitteln? Mit welchen Maßnahmen können Sie eine Umorientierung der handelnden Unternehmen bewirken?

Innereuropäisch wird Fracht heutzutage sowohl per Flugzeug, vor allem aber auf dem Schienenweg bzw. auf der Straße transportiert. Im globalen Kontext heißen die Alternativen aber Luft- bzw. Seefracht. Bezogen auf Schnelligkeit und Flexibilität ist die Frachtbeförderung per Flugzeug jedoch konkurrenzlos. Eine große Anzahl von Gütern kann über ein dichtes Netz an weltweiten Flughäfen, bedient durch zahlreiche Airlines, innerhalb von 24 Stunden verteilt werden. Immer leistungsfähigere und umweltfreundlichere Flugzeuge, als flexible Bestandteile dieses weltweiten Netzwerkes, tragen

Lesen Sie weiter auf Seite 32

Fortsetzung von Seite 29

maßgeblich dazu bei, dass die internationalen Produktionsstandorte und Konsummärkte zum Vorteil aller zusammenwachsen. Was den Straßenverkehr angeht, so wird ein nicht unbedeutender Anteil an Luftfracht auch weiterhin zu den europäischen Frachtdrehkreuzen getruckt werden, um dann per Flugzeug ihr Endziel zu erreichen.

Welche Argumente sprechen für eine Gewerbeansiedlung am Flughafen? Haben Sie bei der Ansiedlung spezielle Branchen im Blick?

Natürlich haben wir spezielle Branchen im Blick. Im Vordergrund stehen luftverkehrsaffine Unternehmen wie Fluggesellschaften und Firmen aus den luftverkehrsbezogenen Logistikbereichen. Derzeit setzen wir uns intensiv mit der Vermarktung der einzelnen am Flughafen zur Verfügung stehenden Flächen auseinander, um auch zukünftig potentiellen Partner ideale Rahmenbedingungen bieten zu können. Die Leistungsfähigkeit des Flughafens Leipzig/Halle nimmt zu und die vorhandenen Potenziale finden immer mehr Beachtung.

Bei Ihren Zukunftsplanungen spielt die zuletzt intensiv diskutierte SLB Süd eine große Rolle. Welche Bedeutung kommt ihr zu? Welche Maßnahmen ergreift der Flughafen, um die Belastung der Bürger zu minimieren?



Das Areal um den mitteldeutschen Airport entwickelt sich zu einem logistischen Zentrum erster Güte. Das wird auch optisch immer stärker sichtbar.

Der notwendige Neubau der verschlissenen Start- und Landebahn Süd bringt optimierte Nutzungsmöglichkeiten für den Flughafen, sowie Entlastungen für eine Vielzahl von Anrainern mit sich. Durch die im Zuge der Erneuerung vorgesehene Drehung der Start- und Landebahn Süd verändern sich die An- und Abflugkorridore so, dass stark bewohnte Gebiete im Norden Leipzigs sowie das Zentrum Halles nicht mehr überflogen werden. Zehntausende Anwohner werden so entlastet. Infolge dessen verbessert sich nicht nur die gesamte Überflugsituation im Umland. Nach der Fertigstellung der neuen Start- und Landebahn Süd ist dann, aufgrund der parallelen Ausrichtung der südlichen und nördlichen Runway, eine zeitgleiche Nutzung beider Pisten möglich. Aufgrund dessen können pro Stunde

mehr Flugzeuge abgefertigt werden. Hierdurch werden die Kapazitäten geschaffen, die unter anderem den Betrieb eines Luftfrachtdrehkreuzes mit einem hohen Nachtfluganteil ermöglichen. Betonen möchte ich hierbei, dass der vom Regierungspräsidium Leipzig ergangene Planfeststellungsbeschluss diesen Aspekt explizit berücksichtigt. Das im Beschluss festgeschriebene Schutzgebiet, innerhalb dessen der Flughafen umfassende Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen umzusetzen hat, wurde anhand neuester Forschungsergebnisse des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt ausgelegt. Das Resultat des Verfahrens ist meiner Meinung nach ein sehr ausgewogener Planfeststellungsbeschluss, der ein in der Bundesrepublik einmaliges Schutzprogramm festschreibt. Der Flughafen wird allen ihm auferlegten Verpflichtungen nachkommen und natürlich auch weiterhin im ständigen Dialog mit seinen Anrainern stehen. Zu diesem Zweck wurde beispielsweise eine kostenlose Infohotline sowie eine spezielle Email-Adresse geschaltet, an die sich Interessenten mit ihren Fragen zum Projekt sowie zu Themen des Lärm- und Umweltschutzes wenden können (Tel. 0800-0078766, umweltfragen@leipzig-halle-airport.de).

Holger Schmahl
(Fotos: Archiv Flughafen)

Den zweiten Teil des Interviews mit dem Themenspektrum „Entwicklung Passage/Low-Cost/Flughafenlandschaft“ lesen Sie in der nächsten Ausgabe.

