

# „Wir sind für den Wettbewerb gerüstet“

Interview mit Dr. Michael Hupe, Geschäftsführer der Flughafen Dresden GmbH

*Der Flughafen Dresden geht 2006 eine wichtige Investition an, die Sanierung und Verlängerung seiner Start- und Landebahn. Warum wurde dieses Vorhaben notwendig, welche technischen Veränderungen gibt es?*

Der Flughafen Dresden macht sich fit für die Zukunft. Dazu hat er bereits in den vergangenen Jahren beträchtlich sein Gesicht geändert. Ein neues Terminal mit einem unterirdischen S-Bahnhof, ein Parkhaus, ein Autobahnanschluss sowie der neue Tower der Deutschen Flugsicherung sind entstanden. Mit der geplanten Sanierung und Verlängerung der Start- und Landebahn steht nun das nächste große Vorhaben an. Die 1955 gebaute 2500 Meter lange und 80 Meter breite Piste ist im Kern marode und an einer grundhaften Sanierung führt kein Weg vorbei. Mit der Beseitigung von Kantenausbrüchen und Rissen in der 1988/89 sanierten Betonschicht durch Bautrups ist es allein nicht mehr getan. Dies kuriert nur Symptome, die Ursachen liegen tiefer.

Mit dem Ausbau der Start- und Landebahn und der damit verbundenen Verlängerung um 350 Meter wird der Flughafen am Rande der sächsischen Landeshauptstadt noch interessanter für die Fluggesellschaften und die umliegenden Unternehmen der Luftfahrtbranche. In der Vergangenheit mussten Airlines wegen der relativ kurzen Bahn bei bestimmten Witterungsbedingungen Einschränkungen beim Startgewicht der Maschinen hin-

nehmen. Das zwang die Gesellschaften bei längeren Flügen, unter anderem auf die Kanaren, wiederum zu Zwischenlandungen, um Treibstoff aufzunehmen. In Zukunft können wir gewährleisten, dass die Urlaubsziele bei allen Witterungsbedingungen ohne Einschränkungen des Startgewichts angefliegen werden können. Auch die am Flughafen Dresden ansässige Luftfahrtindustrie profitiert von den Ausbauplänen. Mit der längeren Bahn können größere Flugzeuge in Dresden landen. Dies eröffnet der Luftfahrtindustrie strategische Optionen.

Die neue Start- und Landebahn wird nach Norden um etwa 70 Meter zur jetzigen Bahn „verschoben“. Wir hatten mehrere Modelle einer möglichen Sanierung geprüft. Vorstellungen, die eine Sanierung der bestehenden Bahn bei laufendem Betrieb in den Nachtstunden oder eine dreimonatige Einstellung des Flugbetriebs vorsahen, haben wir verworfen. Während einer längeren Schließung hätten die Fluggesellschaften auf andere Flughäfen ausweichen müssen. Folge wären Umsatzeinbußen im Einzelhandel und der Gastronomie gewesen. Auch für die Luftfahrtindustrie hätte sich eine Schließung nachteilig ausgewirkt.

*Wann wird der erste Flieger von der neuen Start- und Landebahn abheben?*

Im Dezember 2004 haben wir beim Regierungspräsidium Dresden die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens

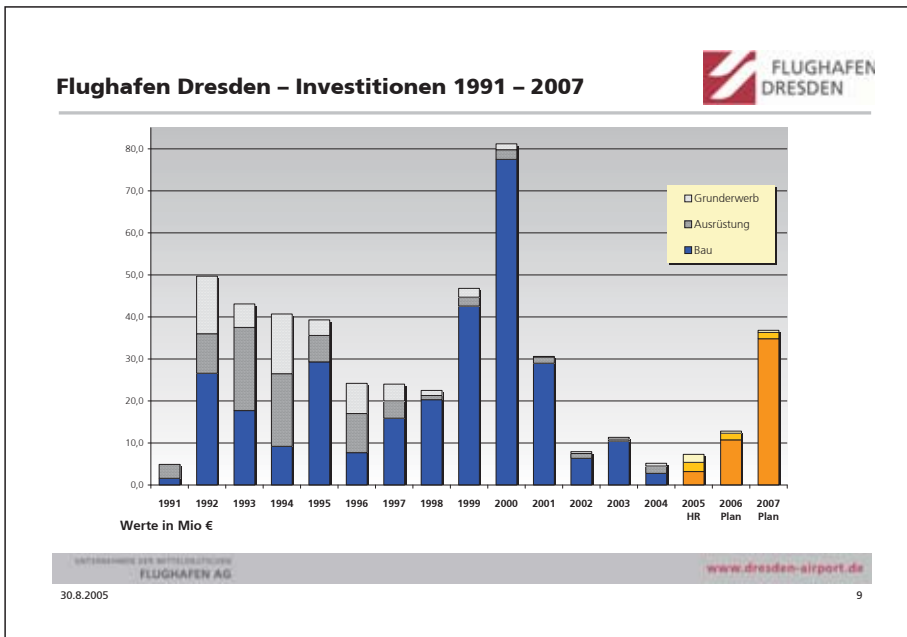


beantragt. Sollte das Regierungspräsidium den Planungen des Flughafens Dresden zustimmen, könnten 2006 die ersten vorbereitenden Arbeiten beginnen. 2007 wäre dann jenes Jahr, in dem das Gros der Arbeiten, unter anderem mit dem Einbringen des Betons, bewältigt wird. Wenn das Projekt entsprechend unserer Zeitplanung realisiert wird, wird etwa im August 2007 der Flugbetrieb auf die neue Bahn gelenkt. Die alte Start- und Landebahn benötigen wir dann nicht mehr. Sie soll noch 2007, sobald auf der parallelen Bahn die ersten Flieger landen und starten, abgerissen werden.

*2001 haben Sie das dritte Terminal in der 70-jährigen Geschichte des Flughafens eingeweiht. Was für Besonderheiten hat es? Wann stößt es landseitig auf seine Kapazitätsgrenzen?*

Nach der politischen Wende „explodierten“ die Verkehrsleistungen am Flughafen Dresden geradezu. 1992 wurden rund eine Million Fluggäste abgefertigt, 1995 bereits 1,7 Millionen. Die beiden vorhandenen Terminals reichten nicht mehr aus, um diesen Andrang zu bewältigen. Deshalb entstand zwischen 1998 und 2001 aus einem ehemaligen Flugzeughangar das neue Flughafen Dresden Terminal. Es stellt eine architektonische Glanzleistung dar und gilt als eines der schönsten und funktional durchdachtesten Terminals in Deutschland. Beibehalten wurden die Grundstrukturen des ehemaligen Hangars. Dazu gehören unter anderem die tragenden Stahlkonstruktionen





dem Airport der Landeshauptstadt vernetzt. Unmittelbar am Autobahndreieck der A4 und A13 befindet sich der Anschluss „Dresden-Flughafen“. Unser Parkhaus bietet mehr als 1500 Plätze und ist über eine gläserne Brücke mit der Abflugebene des Terminals verbunden. Die S-Bahn-Strecke zum Flughafen ist seit Dezember 2004 elektrifiziert und wird durchgehend ohne Umsteigen bis Heidenau und Pirna befahren. Die Fahrtzeit mit der S-Bahn zum Bahnhof Dresden-Neustadt beträgt nur 13 Minuten, bis zum Hauptbahnhof 21 Minuten.

*Welche weiteren Investitionen und in welchem Umfang werden Sie die nächsten Jahre tätigen?*

Die Sanierung und Verlängerung der Start- und Landebahn ist mit einem Investitionsvolumen von 40 bis 50 Millionen Euro das größte Bauvorhaben der kommenden Jahre. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird der Flughafen Dresden komplett erneuert sein. Unsere Infrastruktur hat dann das, was ein moderner und effizienter Flughafen im Wettbewerb benötigt: eine leistungsfähige Start- und Landebahn, ein multifunktionales Terminal mit kurzen Wegen sowie optimale Anbindungen an das Fernstraßen- und Schienennetz.

*Durch die EU-Osterweiterung liegt der Flughafen Dresden nicht mehr am Rand des Geschehens, sondern kann sein Passagieraufkommen durch Gäste aus Tschechien und Polen erhöhen. Wie realistisch ist diese Vision?*

*Lesen Sie weiter auf Seite 28*

und die optisch markanten Gliederungen in ein Mittel- und zwei Seitenschiffe.

Unser Fluggastgebäude wird allen Anforderungen eines modernen Flugverkehrs gerecht. Die Passagiere erhalten an 13 Multimedia-Säulen, 80 Monitoren und sechs Großanzeigetafeln aktuelle Fluginformationen. Zur Ausstattung gehören 24 Check-in-Schalter, zwölf Gates sowie ein automatisches Andocksystem vom Typ CAM-ADS. Dieses System ist an 13 der insgesamt 26 Stellplätze des Flughafens installiert, darunter an allen sechs Fluggastbrücken. Im fünfgeschossigen Terminal gibt es ein Konferenz-Center, zwei Lounges, Büroflächen, Restaurants, zahl-

reiche Einkaufsmöglichkeiten in den „Airport-Arkaden“ sowie den derzeit einzigen unterirdischen S-Bahnhof Sachsens. Ein besonderes Erlebnis ist ein Blick von der Aussichtsplattform in der Galerie-Ebene: Bei gutem Wetter sind von hier aus die Türme von Schloss Moritzburg zu sehen.

Die Kapazität des neuen Terminals liegt bei 3,5 Millionen Passagieren im Jahr beziehungsweise 1500 Passagieren in der Stunde. Durch den Ausbau des Westflügels ist die Kapazität auf jährlich 4,5 Millionen Fluggäste erweiterbar. Bei den Planungen für das neue Terminal wurde langfristig gedacht, etwa für die nächsten 25 bis 30 Jahre. Ein Flughafen-Terminal baut man schließlich nicht für eine Betriebsdauer von nur fünf Jahren.

*Infrastrukturell ist der Flughafen phantastisch zu erreichen. Ein Standortvorteil für den Charterverkehr?*

Eine hervorragende Infrastruktur ist neben attraktiven Flugplänen die wichtigste Voraussetzung für die Akzeptanz eines Airports. Insofern ist die gute Erreichbarkeit des Flughafens Dresden für den Charter- und den Linienverkehr gleichermaßen von Bedeutung. Die Region Dresden ist per Straße und Schiene bestens mit

*Foto links: Abfahrt Flughafen Dresden der Autobahn A4; Foto rechts: Eingangsbereich des Terminals 2, Aufnahme 1998 (Fotos und Grafiken: Archiv Flughafen Dresden GmbH)*

