

Wir bleiben ein Airport im Mittelstreckenbereich

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

Der Flughafen Dresden saniert und verlängert seit Juli 2006 bei laufendem Betrieb seine Start- und Landebahn. Warum ist diese Baumaßnahme erforderlich?

Die Bahn hat mehr als 50 Jahre auf dem Buckel und ist technisch verschlissen. Sie wurde im Zuge des Aufschwungs der Dresdner Luftfahrtindustrie Mitte der 1950er Jahre in Betonbauweise errichtet und seitdem zwei Mal ausgebessert. In den 70er Jahren wurde eine Asphaltdecke auf den Beton aufgebracht. Darauf kam 1988/89 wiederum eine Betondecke. Die Bahn besteht also aus drei Schichten, die nicht miteinander verbunden sind. Durch thermische Bewegungen, wie etwa im heißen Juli dieses Jahres, fangen die oberen Platten an sich zu biegen. Rollen dann Flugzeuge drüber, brechen die Kanten aus. Nur durch einen hohen Aufwand können wir jederzeit die Betriebssicherheit gewährleisten.

Welche Kosten entstehen Ihnen durch die laufenden Reparaturen?

Allein 2006 rechnen wir mit bis zu 250.000 Euro. In einigen Jahren müssten wir noch mal mehrere hunderttausend Euro zusätzlich aufwenden. Die Schwierigkeit ist, Zeitfenster für die Reparaturen zu finden. Wir verwenden schnell aushärtenden, sehr starren Beton, der allerdings leicht wieder brechen kann. Wir hatten

auch schon den Fall, dass eine Betonkachel nicht rechtzeitig ausgehärtet ist. Wir mussten die Flugzeuge in der Luft halten oder auf Ausweichflughäfen schicken. Rund 2.000 Betonplatten liegen in der Nähe der Aufsetzpunkte und sind extremen Belastungen ausgesetzt. Irgendwann müssten wir 400 bis 500 Platten im Jahr wechseln. Da würde unsere Logistik an ihre Grenzen stoßen.

Wie wollen Sie dieses Problem in den Griff bekommen?

Wir streben eine langfristige Lösung an und bauen eine neue Betonbahn. Dafür gehen wir einen Meter in die Tiefe. Der Beton ist stabiler als Bitumen und soll ungefähr 30 Jahre halten. Preislich ist das kein großer Unterschied. Eine helle Betonoberfläche hat zudem ein besseres Reflexionsbild. Beim Anflug auf dunkle Asphaltbahnen fliegen die Piloten bei ungünstiger Witterung und abends quasi in ein schwarzes Loch hinein. Die Bahn liegt auf einem ebenfalls neu errichteten Unterbau.

Was unterscheidet die neue Bahn von der alten?

Es handelt sich um eine reine Ersatzinvestition. Wir haben jetzt eine Startbahn und danach eine Startbahn. Der so genannte Koordinationseckwert, der die Kapazität bestimmt, wird sich nicht ändern. Die Anzahl der Flugbewegungen pro Stunde, die wir abwickeln können, bleibt bei 30. Durch eine Verschiebung der Bahn um 70 Meter nach Nordwesten fallen betriebliche Restriktionen weg. Im Moment ist es noch so, dass wir einige Abstellflächen nicht für große Flugzeuge ver-



wenden können, weil die Leitwerke in so genannte Hindernisfreiflächen hineinragen. Außerdem sind auf der neuen Bahn auch bei schlechtem Wetter Anflüge in der Hauptlanderichtung Südwesten möglich. Derzeit können wir den Anflug der Kategorie III, der bei sehr schlechtem Wetter verwendet wird, nur in der anderen Richtung gewährleisten, weil die Frontflächen des Terminals und einer Halle der Luftfahrtindustrie Radarstrahlen zu stark reflektieren.

Die Start- und Landebahn wird gleichzeitig um 350 auf 2.850 Meter verlängert. Welchen Nutzen bringt das dem Flughafen?

Es gibt für alle Flugzeuge Reichweiten-Nutzlast-Relationen, die von der Startbahnlänge abhängig sind. Im langen Mittelstreckenbereich, etwa bei Flügen nach Ägypten oder auf die Kanaren, haben wir bei heißem Wetter Zuladungsprobleme. Man steht vor der Entscheidung: Auf Sprit verzichten und zum Auftanken zwischenlanden oder Passagiere und Koffer am Boden lassen. Die erste Variante ist teuer und kostet Zeit, die zweite gibt Ärger. Mit der neuen Bahn sind wir restriktionsfrei im Mittelstreckenbereich und können garantieren, dass bei allen Witterungsbedingungen ohne Zwischenstopp geflogen werden kann. An unserer strategischen Ausrichtung wird sich nichts ändern: Wir bleiben ein Airport im Mittelstreckenbereich.

Inwiefern profitiert die Dresdner Luftfahrtindustrie von dem Großprojekt?

Mit einer neuen Bahn sorgen wir für die Logistik der EADS Elbe Flugzeugwerke vor, die Airbus-Passagierflugzeuge



der Typen A300 und A310 zu Frachtflugzeugen umbauen. Diese Maschinen wird es in wenigen Jahren nicht mehr geben. Dann müssen auch größere Flugzeuge wie A330 oder A340 landen und wieder nonstop zu den Auftraggebern, etwa nach Südostasien, fliegen können. Dafür wäre unsere jetzige Pistenlänge definitiv zu kurz.

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Oktober 2005 abgeschlossen, Ende Juli 2006 der erste Spatenstich gesetzt. Wie ist der aktuelle Stand der Arbeiten?

Seit dem Spatenstich sind bauvorbereitende Maßnahmen im Gange. Wir verlegen den Flughafenzaun, die Randstraße und die Elektrotrassen. Ab März 2007 bauen wir nach dem Motto "Immer zwei Schritte vor, einen zurück" bei laufendem Betrieb die neue Betonpiste parallel zur bestehenden Bahn. Gebaut wird nachts, weil wir es uns nicht leisten können, komplett zu schließen. Wir hätten sonst Erlöse einbußen im zweistelligen Millionenbereich. Wir wollen so wenige Passagiere wie möglich verlieren. Nur an vier Wochenenden im Juni 2007 müssen wir die Landebahn schließen, um zu betonieren.

Zwei Schritte vor, einer zurück – Was meinen Sie damit?

Nachts wird ausgegraben und die Schichten des Unterbaus werden eingebracht. Damit morgens die Flugzeuge wieder starten und landen können, müssen wir zur alten Bahn hin quasi eine Art Keil herstellen, indem wir einen Teil der Baustelle wieder auffüllen. Somit rutschen die Flugzeuge auch im unwahrscheinlichen Fall, dass sie von der Bahn abkommen, nicht in das Bauloch. Die Sicherheit des Luftverkehrs ist auch während der Baumaßnahme die oberste Prämisse. In der nächsten Nacht müssen wir den Keil wieder zurücknehmen, um weiterarbeiten zu können. Bis zu 300 Arbeiter werden nachts gleichzeitig im Einsatz sein.

Ändert sich die Ausrichtung der Bahn?

Die Ausrichtung der Bahn, die vor allem anhand der vorherrschenden Windrichtung definiert wird, verändern wir nicht. Mit dem Deutschen Wetterdienst

haben wir einen Optimierungsbedarf analysiert. Mit dem bestehenden Verlauf von Südwesten nach Nordosten bzw. von Richtung 04 nach Richtung 22 können wir demnach gut operieren. Zweites Kriterium ist die Lärmbelastung. Hätten wir die Bahn gegen den Uhrzeigersinn weiter nach Süden gedreht, wären die Maschinen deutlich mehr über die Dresdner Innenstadt geflogen. Eine Drehung im Uhrzeigersinn hätte eine stärkere Lärmbelastung im Raum Radeberg verursacht.

Gab es Gedanken, eine zweite Bahn zu bauen und wäre das überhaupt möglich?

Um eine zweite Bahn unabhängig von der bestehenden Piste nutzen zu können, wäre ein Achsabstand von 1,5 Kilometern erforderlich. Die zweite Bahn würde jenseits der Autobahn liegen oder diese schneiden. Aufgrund des absehbaren Verkehrsaufkommens und des riesigen Investitionsvolumens ließe sich eine zweite Bahn in keiner Weise rechtfertigen. Gegen die Erhaltung der alten Bahn als Ausweichmöglichkeit sprechen zwei Gründe. Erstens müssten wir das Entwässerungssystem deutlich erweitern. Da die neue Bahn mit 60 Metern Breite 20 Meter schmaler ist, wird künftig sogar weniger Fläche versiegelt sein und wir können mit dem bestehenden Entwässerungssystem weiter arbeiten. Der zweite Grund ist technischer Art. Da wir die Gradienten verändern, gibt es Höhenunterschiede zwischen den Oberflächen beider Bahnen. Folge wären Sprünge zwischen der alten Bahn und den Rollwegen zur neuen Piste.

Welche weiteren Investitionen plant der Flughafen Dresden?

Nach Eröffnung der neuen Start- und Landebahn im September 2007 werden wir seit der Wende rund 500 Millionen Euro in den Aus- und Umbau des Flughafens investiert haben. Danach ist an Großinvestitionen mittelfristig nichts mehr auf der Agenda. Mit dem neuen Terminal sowie der sanierten und verlängerten Bahn sind wir für die Zukunft

gerüstet. Wir müssen jedoch überlegen, wie wir unsere Vorfeldflächen erweitern.

Die Elbe Flugzeugwerke, die im Sommer 2006 eine weitere Halle eröffnet haben, können nun jährlich 20 Flugzeuge umrüsten. Bis zu sieben Flugzeuge stehen gleichzeitig auf dem Vorfeld, bis ihr Umbau beginnt. Das nimmt viel Platz in Anspruch. Zudem wird von den Flugbetriebsflächen Platz benötigt, damit diese Flugzeuge überhaupt in die neue Halle rollen können. Es gibt also einen Handlungsbedarf, die Infrastruktur des Flughafens weiter anzupassen. Das haben wir für die nächsten vier bis fünf Jahre mit einem Investitionsprogramm in einer Größenordnung von acht bis zehn Millionen Euro hinterlegt.

Wohin steuert der Flughafen Dresden beim Passagieraufkommen?

Das Jahr 2006 schließen wir mit einem Rekord ab. Zum ersten Mal wird die Marke von 1,8 Millionen Passagieren überschritten. Im September wurde mit rund 203.000 Fluggästen der höchste Monatswert in der 71-jährigen Geschichte des Dresdner Flughafens erreicht. Die wirtschaftliche Situation im Raum Dresden entwickelt sich positiv. Es gibt einen hohen Bedarf an internationalen Flugverbindungen, etwa wegen der Hightech-Cluster in Dresden, aber auch wegen der Maschinenbauindustrie im Chemnitzer Raum. Die Lufthansa fliegt bereits sieben Mal am Tag zum Drehkreuz Frankfurt und sechs Mal nach München. Die Maschinen sind sehr gut gefüllt. In diesem Segment sehen wir ganz klar weiteres Wachstumspotenzial.

Auch die touristische Entwicklung Dresdens dürfte Anlass zur Freude geben...



Ja, der Inbound-Tourismus macht uns zurzeit am meisten Spaß. Dresden entwickelt sich mit Frauenkirche und Historischem Grünen Gewölbe zu einem Highlight im Städtetourismus. In den klassischen Städtereisemonaten Mai, Juni, September und Oktober ist es schwierig, noch ein Hotelzimmer zu bekommen. Auch für Tagungen und Kongresse ist Dresden hochattraktiv. Bei den Ankunfts- und Übernachtungszahlen hat Dresden etablierte Städte wie Düsseldorf und Stuttgart bereits überholt. Der Tourismus wird noch sehr stark von innerdeutschen Reisen geprägt. Aus Richtung Köln, Düsseldorf, Stuttgart und München bieten Lufthansa, dba und Germanwings hervorragende Flugverbindungen mit hohen Kapazitäten und interessanten Preisen an. Der Anteil der internationalen Fluggäste in Dresden betrug im ersten Halbjahr 2006 bei den Ankünften nur 13 Prozent. Hier liegen also die Potenziale. Mehr europäische Flugverbindungen stehen ganz oben auf unserer Tagesordnung. Auch wegen des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International brauchen wir interessante Direktverbindungen zu vernünftigen Preisen.

Können Sie schon konkrete Pläne benennen?

Wir freuen uns, dass sich mit British Airways eine weltweit renommierte Airline für den Flughafen Dresden entschieden hat. Ab 25. März 2007 fliegt British Airways täglich mit einer Boeing 737-400 nach London-Gatwick. Damit erhält der Aufbau von europäischen Flugverbindungen von und nach Dresden einen nachhaltigen Schub. Ich hoffe, dass die Direktverbindung sowohl von Geschäfts- als auch Privatreisenden rege genutzt wird. Die Airline bietet ein sehr attraktives Preis-Leistungs-Niveau. Mit Gatwick haben wir eine Verbindung zu dem Londoner Großflughafen, von dem aus man mit Abstand am schnellsten und billigsten in die Londoner Innenstadt gelangt. Auch der Incoming-Tourismus erhält neue Impulse. Die Dresden-Werbung und Tourismus GmbH, die Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH und der Dresden Convention Bureau e.V., die uns bei der Gewinnung der Airline sehr aktiv unterstützt haben, werden das neue Flugangebot nutzen, um die Kultur-, Wirt-

schafts-, Wissenschafts- und Kongressstadt Dresden im Vereinigten Königreich noch bekannter zu machen. Durch den Wiederaufbau der Frauenkirche bestehen bereits viele Kontakte zwischen Sachsen und Großbritannien.

Welche Neuigkeiten gibt es im innerdeutschen Verkehr? Würde eine Flugverbindung nach Berlin Sinn machen?

Cirrus Airlines fliegt ab Januar 2007 öfter nach Hamburg. Die dba startet seit Herbst bis zu drei Mal am Tag nach Düsseldorf und InterSky vier Mal pro Woche nach Friedrichshafen. Der Break-even zwischen Boden- und Lufttransport liegt bei 350 bis 400 Kilometer. Berlin ist in anderthalb bis zwei Stunden mit dem Auto zu erreichen. Damit macht ein Flugangebot keinen Sinn, wenn man noch den Vorlauf mit Anreise und Check-in bedenkt. Nürnberg wird von Dresden nur angefliegen, weil es ein Drehkreuz der Air Berlin ist. Auch Hannover, wohin es früher eine Flugverbindung gab, ist kein Thema mehr. Die Autobahnen sind in Ostdeutschland auf einem hervorragenden Niveau. Das war vor zehn Jahren noch ganz anders.

Der Flughafen Dresden liegt seit der EU-Osterweiterung in der Mitte Europas. Was bringt Ihnen das?

Die Airlines gehen nur in entwickelte Märkte hinein. Die Geschäftsbeziehungen zwischen Westdeutschland und Osteuropa sind fortgeschritten. Die ostdeutsche Industrie hat ihre Nischen auf dem osteuropäischen Markt nach der Wende erst allmählich wieder gefunden. In der Dresdner Region wurde gerade die Nachfrage über einen Bedarf an einer Moskau-Verbindung untersucht. Ich sehe mittelfristig durchaus Potenzial. Bereits vor der EU-Osterweiterung haben wir unsere Marketingaktivitäten auf Polen erweitert. Wir haben es in Kooperation mit einem Reisebüroverband geschafft, unsere Produkte dort besser zu positionieren. Auch für tschechische Reisende wird der Flughafen Dresden immer interessanter. Ab Ende 2006 ist die A17 zwischen Dresden und Ústí nad Labem vollständig befahrbar. Auch wenn die A17 nach Prag eines Tages komplett fertig ist, müssen wir den Flughafen Prag nicht fürchten. Bei Pau-

schalreisen gibt es keine Preisunterschiede zu Prag oder wir sind sogar günstiger.

Wie entwickelt sich das Frachtaufkommen?

Das Luftfrachtaufkommen in der Region Dresden ist beachtlich, da wir viele luftfrachtaffine Produkte haben. AMD schickt bislang zwei, demnächst drei bis vier Paletten täglich von Dresden nach Südostasien. Daran wollen wir weiter partizipieren. Wir sind auch ein beachtlicher Umschlagplatz für Luftfracht, die zunächst auf der Straße in die Luftfrachtzentren, zum Beispiel Frankfurt, transportiert wird. Wir sprechen dabei von LKW-Ersatzverkehr. In den vergangenen Jahren haben wir ein Logistikzentrum für Schenker gebaut. Inzwischen ist Schenker in drei Hallen auf rund 6.000 Quadratmetern tätig. Eine vierte Halle ist in Planung.

hs/ca
(Fotos: Archiv Flughafen Dresden)

Neue Direktverbindung Dresden – London

Ab 25. März 2007 können Flugreisende zum ersten Mal ohne Zwischenstopp von Dresden nach London fliegen. British Airways führt mit Beginn des Sommerflugplans eine tägliche Direktverbindung zum Gatwick Airport ein. Das Flugzeug vom Typ Boeing 737-400 mit 147 Plätzen landet montags bis sonntags jeweils um 15:05 Uhr in Sachsens Landeshauptstadt. Der Flug nach London-Gatwick hebt jeweils um 15:40 Uhr in Dresden ab.

Einen Hin- und Rückflug zwischen Dresden und London gibt es ab 78 Pfund inklusive Steuern (rund 115 Euro). Die Flüge sind auf www.britishairways.com und www.ba.com, telefonisch unter 0044 870 850 9850 sowie in allen Reisebüros buchbar. Vom Flughafen Gatwick aus ist die Innenstadt in nur 30 Minuten zu erreichen. Alle 15 Minuten fährt der Gatwick Express zur Victoria Station. Ein einfaches Ticket kostet 14 Pfund, die Hin- und Rückfahrt 25 Pfund.

Unter www.gatwickexpress.com gibt es ausführliche Informationen zu Fahrplänen und Preisen. In London-Gatwick bestehen Umsteigemöglichkeiten in alle Welt. Im Flugplan werden mehr als 200 Ziele mit 90 Airlines angeboten.

Flughäfen, Preise und Destinationen

Billigflieger als Wachstumsmotor für mitteldeutsche Flughäfen

Die Airports in Leipzig/Halle, Dresden, Erfurt und Berlin sind aus dem regionalen Wirtschaftsleben nicht mehr wegzudenken.

Ohne passende Luftverkehrsinfrastruktur wären Großansiedlungen wie DHL, BMW und Porsche in Leipzig sowie AMD und Infineon in Dresden undenkbar gewesen. Allein im Umfeld der Mitteldeutschen Flughafen AG, der Betreiberin der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden, entstanden bis heute 4.500 Arbeitsplätze. Mit der Schaffung weiterer 10.000 Jobs wird durch den Ausbau des Leipziger Flughafens zum DHL-Luftfrachtdrehkreuz gerechnet. Neue Beschäftigung entsteht dabei nicht nur direkt an den Flughäfen. Statistische Untersuchungen belegen, dass jeder Airportjob einen weiteren Arbeitsplatz in der Region nach sich zieht.

Ein wesentlicher Grund für das Wachstum der Flughäfen ist der Boom der so genannten Billigflieger. Mit Air Berlin, DBA, Easyjet, Germanwings, HLX und Ryanair setzen die renommiertesten Anbieter stark auf Mitteldeutschland und Berlin. Das „Low Cost“-Konzept, 1971 von Southwest Airlines in den USA erfunden, kommt gerade in den neuen Ländern gut an. „Die Billigairlines beweisen, dass durch ihre Angebote eine erhöhte Nachfrage entsteht. Fliegen wird so für eine weitaus größere Zahl von Touristen und Geschäftsleuten attraktiv“, erläutert Marcel Radzei, Geschäftsführer des Internet-

Flugpreisvergleichs billigflieger.de. Ein Vergleich des Streckennetzes in West und Ost offenbart laut Radzei eine interessante Entwicklung: „Während die größeren Flughäfen in den alten Bundesländern traditionell über ein dichtes Netz verfügen, holen die neuen Länder in diesem Punkt vor allem dank der Billigflugverbindungen stark auf.“ Air Berlin habe sich beispielsweise in Leipzig bereits zum größten Kunden des Flughafens entwickelt. Nach einer Analyse von billigflieger.de werden mittlerweile bei elf Prozent aller gesuchten Flugstrecken Abflughäfen in Mitteldeutschland und Berlin ausgewählt. Mit 80 Prozent liegt Berlin an erster Stelle, gefolgt von Leipzig (10 Prozent), Dresden (8 Prozent) und Erfurt (1 Prozent). Die beliebtesten Ziele sind München, Köln, Palma de Mallorca, London, Rom und Barcelona. Diese Strecken werden vor allem von Low-Cost-Gesellschaften bedient. Auffällig im Buchungsverhalten der Reisenden sind die vergleichsweise kurzfristige Buchungszeit sowie eine kurze Reisedauer. „Offenbar werden Billigflüge immer stärker von Geschäftsleuten genutzt“, analysiert Radzei.

Ein Ende des Wachstums im Billigflieger-Sektor ist nicht in Sicht. In den ersten neun Monaten des Jahres 2006 wurde am



Flughafen Leipzig/Halle im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Zuwachs um acht Prozent auf fast 1,8 Millionen Passagiere registriert. Eine positive Bilanz, die ohne das Liniengeschäft der Billigflieger nicht denkbar wäre. Den anhaltenden Wachstumstrend hat auch der Flugpreisvergleich billigflieger.de zum Anlass genommen, sein Angebot zu erweitern.

Da die Preise von Flugtickets zukünftig kaum sinken, sondern vermutlich noch steigen werden (anstehende Mehrwertsteuererhöhung, erhöhte Kerosinzuschläge und Gebühren) kommt unabhängigen Preisvergleichen wie bei billigflieger.de eine noch größere Bedeutung zu. Mit ihnen lassen sich schließlich Einsparungen von bis zu 40 Prozent auf den durchschnittlichen Flugpreis erzielen.

Der Billigflugmarkt wird weiter wachsen

Interview mit Marcel Radzei, Geschäftsführer der bookandsmile GmbH (Betreiber des Flugpreisvergleichs www.billigflieger.de)

Billigfluggesellschaften als mitteldeutscher Wirtschaftsfaktor – ist das nicht etwas hoch gegriffen?

Keineswegs, denn auf den mitteldeutschen Flughäfen und auch in Berlin machen die Billigflüge einen erheblichen Anteil aus, Tendenz steigend. Die Fluggäste akzeptieren dabei oft weitere Anfahrtswege und sogar Übernachtungen am Abflugort. Davon profitieren zusätzlich Nahverkehr, Hotellerie und Einzelhandel.

Ist das Wachstumspotenzial im Billigflugsegment nicht irgendwann ausgereizt?

Der Markt ist ständig in Bewegung. Und eine Marktberreinigung folgt mit Sicherheit. Doch die Gesamtkapazität wird darunter nicht leiden. Im Gegenteil: Der Billigflugmarkt wird auch bei weniger Anbietern weiter wachsen.

Durch den permanenten Flugpreisvergleich haben Sie einen Einblick in die Tarifpolitik der Billigflieger. Wann ist denn nach Ihren Erkenntnissen der günstigste Zeitpunkt für eine Flugbuchung?

Wer rund 62 Tage vor Abflug bucht, bekommt in der Regel die günstigsten Preise. Später wird es meist teurer. Frühzeitiges Informieren schont also die Reisekasse.

(Grafiken: Mitteldeutsche Flughafen AG + Billigflieger.de)

HÄUFIGSTE REISEZIELE				
Flughafen				
Berlin (alle)	München	Palma de Mallorca	Köln	Barcelona
Tegel	München	Köln	Frankfurt	Stuttgart
Leipzig/Halle	Palma de Mallorca	Köln	Stuttgart	London
Dresden	München	Köln	Stuttgart	Frankfurt
Erfurt	Rom	Palma de Mallorca	Wien	München
Schönefeld	Palma de Mallorca	München	Köln	Rom
Tempelhof	Köln	Friedrichshafen	Frankfurt	Saarbrücken