

90 JAHRE FLUGHAFEN DRESDEN

SÄCHSISCHE ZEITUNG  Anzeigen-Sonderveröffentlichung | Juni 2025 | www.saechsische.de



**GESTERN,
HEUTE,
MORGEN**

„Dresden war und ist ein Zukunftsort“



Flughafenchef GÖTZ AHMELMANN zu Geschichte, Entwicklungen und Potenzialen des Standorts Dresden

Seit 90 Jahren starten und landen in Dresden Flugzeuge. Ein Grund zum Feiern – auch wenn die Luftfahrt aktuell mit Gegenwind zu kämpfen hat. Götz Ahmelmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Mitteldeutschen Flughafen AG, über das Potenzial des Standorts, seine persönliche Verbindung zur Region und warum der Flughafen auch in Zukunft wichtig bleiben wird.

ten – all das hat uns gefordert und fordert uns weiterhin. Aber ich sehe hier auch Potenzial: Dresden ist eine wirtschaftlich starke Region. Wenn wir den Flughafen als Zukunftsort verstehen und klug investieren, können wir gemeinsam viel bewegen.

Was meinen Sie mit „Zukunftsort“ konkret?

Ein Flughafen ist nicht nur ein Terminal mit Start- und Landebahn, denn die Bedeutung eines Flughafens geht über die Anzahl der Flugziele auf einer Karte hinaus. Der Flughafen Dresden spielt eine wesentliche Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung der Region – etwa bei den Elbe Flugzeugwerken oder der Halbleiterindustrie. Ohne die Nähe zum Flughafen wäre ein Großprojekt wie die TSMC-Ansiedlung kaum denkbar gewesen. Und wenn eine starke Investition kommt, zieht das weitere nach sich. Das ist wie eine Kettenreaktion.

Aktuell führen wir sehr spannende Ansiedlungsgespräche und loten damit in Airline-Gesprächen auch aus, welche Flugverbindungen künftig mehr Potenziale haben als andere.

Nun gibt es zwei Flughäfen in Sachsen. Ist das auf Dauer sinnvoll?

Diese Frage höre ich oft, leider – und ich kann sie gar nicht nachvollziehen. Die große Konkurrenz für Dresden ist nicht Leipzig, sondern das nahe Ausland – vor allem Prag. Wenn eine Airline in Dresden rund 4.500 Euro pro Start zahlen muss, in Prag aber nur 500 Euro, dann ist die Entscheidung schnell gefällt, wo man den Flieger stationiert. Diese Schiefelage bei der staatlichen Abgabenlast ist ein echtes Problem. Und mit Blick auf die beiden Flughäfen



Lufthansa-Maschine am Flughafen Dresden Terminal

Fotos: ronaldbonss.com (2)

geht es hier vielmehr um sinnvolle Aufgabenteilung. Leipzig/Halle ist stark in der Fracht und entwickelt sich gut in der Touristik. Dresden punktet mit seiner Nähe zur Industrie, mit kurzen Wegen und hoher Standortqualität. Beide Flughäfen haben ihre Stärken – und diese spielen wir aus, um gemeinsam die Region besser erreichbar und wirtschaftlich noch attraktiver zu machen.

Was bedeutet es für Sie persönlich, diesen Flughafen zu führen?

Ich bin kein gebürtiger Sachse, aber mit beiden Füßen und mit dem Herzen in Mitteldeutschland. Ich sehe, was der Flughafen den Menschen vor Ort bedeutet. Ich sehe es deshalb als meine besondere und persönliche Aufgabe, dass wir den Airport trotz der aktuellen Krisen zukunftssicher aufstellen. Wenn ich hier durchs Terminal gehe oder aufs Rollfeld schaue, spüre ich: Das ist ein besonderer Ort – mit viel Geschichte und noch mehr Zukunft.

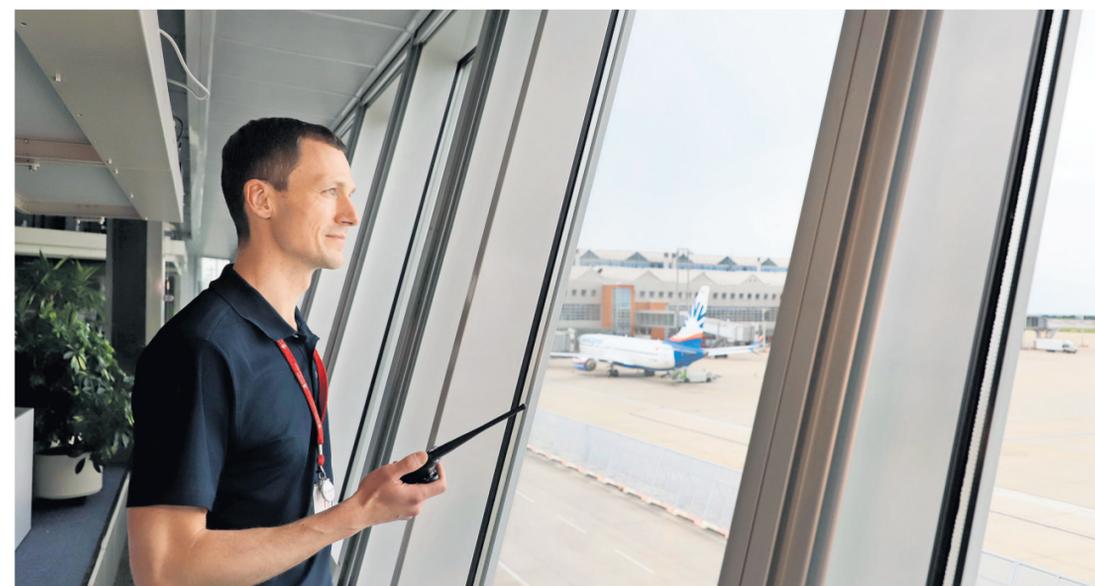
Was wünschen Sie sich zum Jubiläum?

Ein bisschen Stolz auf das, was hier in neun Jahrzehnten entstanden ist – und ganz viel Lust auf das, was noch kommt. Ich wünsche mir, dass die Menschen in Dresden und Sachsen den Flughafen als Teil ihrer Zukunft sehen – mit allen notwendigen Veränderungen.



„Die Lufthansa Group ist die weltweit größte Airline Gruppe außerhalb der USA, die Nummer Eins in Europa und auch am Standort Dresden sind unsere Fluggesellschaften führend. 70 wöchentliche Flüge unserer Airlines verbinden die sächsische Hauptstadt mit weltweit 300 Destinationen und ermöglichen so den kontinuierlichen Austausch von Menschen und Kulturen. Zudem stärken wir mit der internationalen Anbindung der Elbmetropole die erfolgreiche und exportorientierte sächsische Wirtschaft.“

Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender
Lufthansa Group



Erik Löser in der Verkehrszentrale des Dresdner Flughafens

Foto: Thorsten Eckert

Wenn Pläne durcheinandergeraten

Als **VERKEHRSLEITER VOM DIENST** muss Erik Löser auf die unterschiedlichsten Vorfälle reagieren und Konsequenzen vorausdenken.

Der Blick aus den großen Fenstern reicht weit übers Flugfeld bis zu den Baukränen der neuen Chipfabrik; zudem spiegeln knapp 100 Bildschirme nahezu jeden Winkel des Flughafens. Von der Verkehrszentrale aus steuern und überwachen Spezialisten praktisch alle operativen Vorgänge auf dem Flughafen, die nicht unmittelbar mit den Starts und Landungen zu tun haben. Und hier ist auch der Arbeitsplatz von Erik Löser, seit drei Jahren Verkehrsleiter vom Dienst. Bei ihm laufen die Informationen von und für Airlines, Abfertiger und Dienstleister zusammen.

Baustellen und Testflüge sind bekannt

„Überall dort, wo es eine Abweichung vom normalen Betrieb gibt, muss ich die Konsequenzen vorausdenken“, beschreibt der Verkehrsingenieur einen wichtigen Teil seines Jobs. Über geplante Prozesse wie Baustellen oder Testflüge wird er bereits zu Schichtbeginn informiert, doch in den meisten Fällen

muss er auf Unerwartetes oder schwer Vorhersehbares reagieren. So kann es passieren, dass ein Flugzeug nicht wie vorgeschrieben rollt oder parkt, dass Tiere auf den Flächen unterwegs sind oder „fremde Objekte“ (FOD) an Stellen liegen, wo sie nicht hingehören.

Wetter sorgt häufig für Änderungen

Naturgemäß sorgt häufig das Wetter dafür, dass Pläne durcheinandergeraten und schnell Ausweichlösungen gefunden werden müssen. Dabei darf Erik Löser nicht nur die Prognosen für die eigene Region im Blick haben. „Ein Gewitter über Heraklion führt wahrscheinlich zu einer verspäteten Ankunft in Dresden“, nennt er ein Beispiel. „Durch kann sich der Rückflug bis in die Nacht hinein verzögern. Um dann noch starten zu dürfen, braucht es eine Ausnahmegenehmigung.“

In letzter Zeit sei Dresden vermehrt zum Ausweichflughafen für Berlin, Prag und teilweise auch Leipzig geworden. „Trotz

der scheinbar geringen Distanzen kann das Wetter sehr unterschiedlich sein“, erklärt Löser.

Wenn ein Flugzeug außerplanmäßig landet, werde unter anderem überlegt, ob die Passagiere aussteigen sollen oder ob es nach kurzem Stopp weitergeht – und ob vor dem Weiterflug noch getankt werden muss. „Fällt ein Flug aus, lenken wir die Leute in den Ankunftsbereich, wo sie ihr Gepäck zurückbekommen.“

Hilfe bei einem Missgeschick

Manchmal werden Löser und seine Kollegen auch bei einem individuellen Missgeschick um Hilfe gebeten. „Kürzlich machte ein britischer Pilot eines Kleinflugzeugs einen Tankstopp in Dresden. In Polen stellte er dann fest, dass er seinen Pass verloren hatte. Wir haben alle gesucht und ihn schließlich dort gefunden, wo das Flugzeug gestanden hatte. Ohne Pass hätte der Pilot nicht so leicht wieder in sein Heimatland einreisen dürfen.“ Bei gleichzeitigen Anliegen setzt der

Verkehrsleiter natürlich Prioritäten: An oberster Stelle stehen das Einhalten des Flugplans und die Wahrung öffentlicher Interessen.

Dass er nie weiß, was der Tag bringt, macht für Erik Löser den besonderen Reiz seines Jobs aus – hinzu kommt der außergewöhnliche Arbeitsplatz. Schon als Junge stand er mit der Kamera am Zaun, später arbeitete er als Werkstudent am Flughafen, und nach dem Diplomabschluss an der TU Dresden stieg er vor 16 Jahren „richtig“ ein.

„Kurz danach bekam ich zufällig einen freien Platz auf einem Rundflug mit der Tante Ju“, erinnert er sich. „Wir flogen bis in die Sächsische Schweiz und sahen sie im besten Sonnenuntergang.“

Einen weiteren „besonderen Flughafenmoment“ erlebte Löser im vergangenen Jahr: „Eine alte Dame hatte sich zum 100. Geburtstag einen Rundflug gewünscht. Sie kannte den Flughafen Dresden von Beginn an und war auf berührende Weise begeistert.“ *Birgit Hilbig*



„Kurze Wege, gute Verbindungen, offene Horizonte – der Flughafen Dresden ist für unsere Unternehmen mehr als nur ein Airport. Er ist ein Standortvorteil. Die Wirtschaft in der Region braucht ihn – auch und gerade mit Blick nach vorn.“

Lukas Rohleder
Hauptgeschäftsführer
der Industrie- und
Handelskammer Dresden



„Der erste Eindruck zählt – und für viele Reisende beginnt Sachsen am Flughafen Dresden. Er bringt Gäste in unsere Kulturlandschaften, zu Festen, in die Berge und an die Tafelrunden. Das ist gelebter Tourismus, der Menschen verbindet.“

Dr. Stephan Meyer
Landrat Landkreis Görlitz
und Präsident
Landestourismusverband
Sachsen e. V.

Herr Ahmelmann, der Flughafen Dresden blickt auf 90 Jahre Geschichte zurück. Wie optimistisch sind Sie mit Blick auf die Zukunft?

Ich bleibe optimistisch. Der Flughafen hat schon viele Phasen des Umbruchs erlebt – und immer wieder Stärke bewiesen. Klar: Die letzten Jahre waren nicht einfach. Pandemie, der Rückgang im klassischen Geschäftsreiserverkehr, die enormen staatlichen Standortkos-

„Der Dresdner Flughafen ist für Dresden und die ganze Region von großer Bedeutung und wichtig für die Wirtschaft, den Tourismus und die Kultur. Die erfolgreiche Entwicklung, die der Freistaat nach der deutschen Wiedervereinigung genommen hat, hat auch viel mit einer leistungsfähigen Infrastruktur und eben auch mit dem Dresdner Flughafen zu tun, der für schnelle Verbindungen in viele Städte und Länder in Europa und der Welt sorgt. Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum!“



Michael Kretschmer
Ministerpräsident Freistaat Sachsen

Damit es gar nicht erst kracht

Aufgabe von SAFETY MANAGER Florian Guhr ist es, Risiken zu erkennen und Unfälle zu vermeiden.

Gebrochene Bodenplatten, verblasste Linien, herumliegende Bauteile oder brütende Vögel: Auf dem Flughafengelände sind das keine Kleinigkeiten. Denn jede Unregelmäßigkeit könnte zur Beschädigung von (Luft-)Fahrzeugen, Verletzung von Personen und im schlimmsten Fall zu ernsthaften Kollisionen führen. Solche Unfallrisiken zu erkennen und auszuschalten, ist die Aufgabe aller Mitarbeitenden, doch die Fäden laufen bei Safety Manager Florian Guhr zusammen.

Er sorgt dafür, dass zum Beispiel die Kontrollen auf den Flughafenflächen mindestens so regelmäßig stattfinden, wie es vorgeschrieben ist, und dass Vorfälle gründlich analysiert werden: Wie konnte es dazu kommen? Und wie müssen die Abläufe verändert werden, um künftig Ähnliches zu vermeiden? „In Deutschland sucht man noch immer jederzeit nach Schuldigen, aber das ist vollkommen kontraproduktiv. Wir suchen die Fehler in unseren Prozessen.“ Das sei nicht nur in der Luftfahrt als „Just Culture – gerechte Fehlerkultur“ bekannt.

Aktuell arbeitet der 29-Jährige beispielsweise an einer „Risiko- und Gefähr-

ungsbeurteilung“ für anstehende Bauarbeiten auf dem Gelände. „Ich schätze nicht nur das Gefahrenpotenzial ein“, berichtet er, „sondern lege gemeinsam mit den Fachabteilungen auch fest, welche Prozesse vorübergehend angepasst werden müssen. Schließlich soll der Flughafenbetrieb sicher und reibungslos weitergehen.“ Je nach Situation arbeitet er dabei mit der Verkehrsleitung, der Bau- und der Umweltabteilung sowie dem Bodenverkehrsdienst zusammen.

Vögel schonend fernhalten

In den derzeitigen Frühsommer fällt auch die Großflächenmähd rund ums Flughafengebiet. „Dann beobachten wir einige Zeit lang ein verstärktes Vogelaufliegen“, so Florian Guhr. „Und das erhöht natürlich die Gefahr von Vogelschlägen.“ Vor allem junge Tiere könnten die besondere Situation am Flughafen noch nicht richtig einschätzen und hielten keinen ausreichenden Abstand. „Deshalb werden sie vor Flugereignissen unter anderem mit Knallkanonen schadenfrei vergrämt.“

Vögel sollen nicht verletzt, sondern schonend ferngehalten werden, lautet das Credo des Safety Managers:



Safety Manager Florian Guhr

Foto: Thorsten Eckert

„Ich schätze nicht nur das Gefahrenpotenzial ein, sondern lege gemeinsam mit den Fachabteilungen auch fest, welche Prozesse angepasst werden müssen.“

So werden durch den Vogel-schlagbeauftragten unter anderem Zugrichtungen beobachtet und potenzielle Futterquellen kontrolliert. Sicher auch deshalb kommt es in Dresden selten zu schwerwiegenden Zusammenstößen zwischen Flugzeug und Tier. Das letzte Mal, so erinnert sich Guhr, sei ein Vogel ins Triebwerk geraten und habe einen Flammenschlag aus dem Triebwerk verursacht. „Die Maschine musste zwar am Boden bleiben, aber sonst ist

zum Glück nichts passiert.“ Essenziell für die Sicherheit auf dem Flugfeld ist es, dass sich jedes Flugzeug jederzeit an der ihm zugewiesenen Stelle befindet – Abweichungen davon gelten als Vorfälle und sind meldepflichtig; das gilt auch für alle Fahrzeuge und Personen auf den Vorfeldern und im Rollfeld. „Es kommt vor, dass Maschinen den falschen Weg fahren oder versehentlich nicht auf die Freigabe warten“, sagt der Safety Manager. „Richtig gefährlich wird es, wenn Start- oder Landebahn betroffen sind.“ Menschliche Unaufmerksamkeit kann Guhr natürlich nicht beeinflussen – wohl aber dafür sorgen, dass Markierungen und Bodenbefehre intakt sind.

Seine Grundaufgabe, so formuliert es Guhr, besteht im „Verwalten und Überwachen“. Was nicht heißt, dass er nicht auch ab und an bei Kontrollen mitfährt, um auf dem Laufenden zu bleiben und den Kontakt zu den Kollegen zu halten. „Ich könnte mir keinen spannenderen

Job vorstellen“, bekennt der gebürtige Kamenzer, der Abschlüsse in Wirtschaftsingenieurwesen sowie Luftverkehr und Logistik hat.

Woanders „abgucken“

Die Entscheidung für der Flughafen Dresden fiel allerdings eher spontan. „Nach der Masterarbeit flog ich vor Dresden aus mit Ryanair in den Urlaub“, erzählt er. „Aus dem Fenster der Maschine sah ich zufällig das General Aviation Terminal an dem wohl zum Schichtwechsel ein reger Mitarbeiterbetrieb herrschte. Da wusste ich, dass ich richtig Lust auf Flughafen habe.“ Für die Teilnahme am Trainee-Programm sagte er eine bereits sichere Stelle ab, und schon nach drei von fünf geplanten Trainee-Stationen kam das passende Job-Angebot.

Privat sieht sich Florian Guhr nicht als Vielflieger. Stattdessen achtet er auf seinen CO2-Fußabdruck und sucht immer nach der sinnvollsten Möglichkeit der Fortbewegung. „Ich fahre gerne mit dem Zug, doch das Kribbeln bei Start und Landung hat Suchtpotenzial.“ Wenn er irgendwo anders landet, schaut er zuerst, ob er irgendetwas „abgucken“ kann. „Der Urlaub beginnt erst nach dem Verlassen des Flughafengeländes.“

Birgit Hilbig

Wenn Promis in Dresden landen

Hier nur einige der vielen **KÜNSTLER, POLITIKER UND SPORTLER** am Flughafen



Am 14. Juli 2015 traf Bundeskanzlerin Angela Merkel per Hubschrauber ein, um sich über aktuelle Entwicklungen der Mikroelektronik-Branche zu informieren. Foto: Michael Weimer



Philipp Lahm, Kapitän des Weltmeisterteams 2014, reiste mit dem FC Bayern München am 17. August 2015 zum Freundschaftsspiel gegen die SG Dynamo Dresden an. Foto: Flughafen Dresden



Der britische Schauspieler Christopher Lee reiste am 13. Januar 2011 mit seiner Frau, dem dänischen Ex-Model Birgit Kroencke, zum Semperoperball nach Dresden. Foto: Michael Weimer



Der amerikanische Künstler Harry Belafonte landete am 28. Oktober 2015 in Dresden. Er war Ehrengast der 10. HOPE-Gala im Schauspielhaus. Foto: Michael Weimer



Ankunft der amerikanischen Rockband Bon Jovi am 9. Juni 2011 in Dresden: im Bild Sänger Jon Bon Jovi (vorn) und Gitarrist Richie Sambora. Die Band spielte tags darauf im Ostragehege. Foto: Michael Weimer



Stargeiger André Rieu flog am 9. April 2011 in Dresden ein. Anlass war ein Auftritt im „Frühlingsfest der Volksmusik“ (ARD). Die Show wurde am Abend aus Riesa übertragen. Foto: Michael Weimer



Der amerikanische Rapper 50 Cent nach der Landung am Flughafen Dresden: Er reiste weiter nach Chemnitz, wo er im Rahmen seiner Deutschlandtour 2006 spielte. Foto: Flughafen Dresden



„Dresden ist sowohl das Herz der europäischen Mikroelektronik als auch Industrie- und Wissenschaftsstandort in vielen anderen Hightech-Branchen. Der Flughafen DRS ist unverzichtbar, um mit Kunden, Geschäfts- und Forschungspartnern auf der ganzen Welt zusammenzuarbeiten. Dadurch entstehen weitere Innovationen, Investitionen und Wachstum – global vernetzt, in der Region Dresden zuhause.“

Thomas Horn
Geschäftsführer/
Managing Director der
Wirtschaftsförderung
Sachsen GmbH

„Ein global wettbewerbsfähiger Hightech-Standort braucht internationale Erreichbarkeit – nicht irgendwann, sondern jetzt. Der Flughafen Dresden ist für Silicon Saxony ein zentrales Bindeglied: für Talente, Technologien und Tempo.“



Frank Bösenberg
Geschäftsführer Silicon Saxony e. V.

WIR MACHEN ALLES SCHARF!

Schneidwaren & Schleiferei
MESSER-MAGER.DE
01099 Dresden | Alaunstraße 10 | Tel. 0351.803 18 03
Mo.–Fr. 10–18 Uhr | Sa. 10–14 Uhr

1935



Nachdem es bereits in den 1920er-Jahren auf kleineren Flugplätzen Luftverkehr in der Region gab, eröffnet am 11. Juli der neu errichtete Flughafen Dresden. Ausschlaggebend für den Neubau war die Wiederaufrüstung Deutschlands nach 1933, in deren Zuge die Reichsbehörden den Neubau eines Militär- und Verkehrsflughafens in der Region vorantrieben.

1936/1937



An der ebenfalls neugebauten Luftkriegsschule beginnt die Luftwaffe mit der Ausbildung von Piloten und Offizieren. Im Jahr 1937 heben 7.913 Passagiere in Dresden ab – der Höchstwert vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Zu den wichtigsten Verbindungen zählen die Strecken von Berlin nach Prag und Wien, die die Fluggesellschaften jeweils mit Zwischenstopp in Dresden anfliegen.

1940/1945



Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs findet der zivile Luftverkehr im Frühjahr sein vorläufiges Ende. Bis Kriegsende nutzt die Luftwaffe den Flughafen Dresden als Fliegerhorst für Ausbildungs- und Einsatzverbände. Am letzten Tag des Zweiten Weltkriegs besetzen sowjetische Truppen Fliegerhorst und Luftkriegsschule. Anschließend nutzt die Sowjetunion die Anlagen ebenfalls für die Piloten-Ausbildung.

Fotos: Flughafen Dresden

90 JAHRE IN BILDERN

Geschichte hautnah erleben

Informativ, authentisch und beeindruckend: Auf der **AIRPORT-HISTORY-TOUR** reist man durch 90 Jahre Luftfahrtgeschichte.

Jubiläen bieten Anlass zum Rückblick, in neun Jahrzehnten ist schließlich viel Geschichtsträchtiges geschehen. Die Reise durch die traditionsreiche Historie der Luftfahrt in der Landeshauptstadt startet in der Aero-Lounge. Auf der kurzweiligen Tour geben Guides Einblicke in Anekdoten und faszinierende Fakten rund um die Entwicklung des Flughafens, des Terminalgebäudebaus und der bewegten Geschichte des Standortes.

Besonderes Highlight ist die Besichtigung des letzten erhaltenen Rumpfs der Flugzeuglegende „152“ – dem ersten deutschen Verkehrsflugzeug mit Strahltrieb, das in den Dresdner Flugzeugwerken konstruiert wurde. Beim Blick ins Cockpit und den Passagierraum im authentischen Stil der 1950er-Jahre wird Luftfahrtgeschichte lebendig.

Im Anschluss geht es aufs Rollfeld: Bei einer exklusiven Vorfeldfahrt erleben die Besucher



Anno 1935: Eine legendäre Ju-52 hebt vom Flughafen Dresden ab. Foto: PR

den Flughafen Dresden aus einer neuen Perspektive. Neben der modernen Infrastruktur und den aktuellen Bauprojekten auf dem Flughafengelände widmet sich die Tour auch den markanten Gebäuden der 1960er-Jahre, die architektonische Zeitzeugen einer besonderen Epoche sind. Die Teilnehmer erfahren, wel-

che Aufgaben diese Gebäude einst erfüllten, wie sie heute genutzt werden und welche Pläne es für die Zukunft gibt.

Airport-History-Tour, Ticket 18 €, Dauer ca. 2 h, empfohlen ab 12 Jahren, nächste Termine 11.7., 31.8., 28.9., 26.10., 30.11., 21.12.
Alle Infos und Buchung online unter: <http://www.dresden-airport.de/touren>

1950/1955



Mit Beginn der 1950er-Jahre plant die DDR den Aufbau eines eigenen Verkehrsflugzeugbaus, als Standort für die Produktion kristallisiert sich schnell Dresden-Klotzsche heraus. Nach langen Verhandlungen mit der Sowjetunion beginnt 1955 der Umbau des Flughafens und damit eines der größten Investitionsvorhaben in der Geschichte der DDR: Auf dem Gelände von Flugplatz und Luftkriegsschule entstehen eine 2.500 Meter lange und 80 Meter breite Start- und Landebahn sowie zwei große Montagehallen.

1956 – 1958



Der VEB Flugzeugwerke nimmt die Produktion auf. Bis 1959 fertigen die Monteur 80 Passagierflugzeuge vom Typ Il-14P. Mit der Landung des ersten Liniensflugzeuges der Deutschen Lufthansa (DDR) kehrt am 16. Juni 1957 der zivile Luftverkehr nach Dresden zurück. Da die Gebäude am Flugplatz nunmehr den Flugzeugwerken gehören, fertigen Mitarbeiter das Gepäck in der Dresdner Innenstadt ab. Am 4. Dezember 1958 gelingt mit der in Dresden entwickelt und gebauten „152“ der Jungfernflug des ersten deutschen Verkehrsjets. Beim zweiten Flug ein Jahr später stürzt der Prototyp ab, die Besatzung kommt ums Leben.

1959 – 1963



Erstmals nach Wiederaufnahme des Luftverkehrs landet am 22. Mai 1959 ein internationales Verkehrsflugzeug am Flughafen Dresden: Eine Chartermaschine der ungarischen Malév. Nach dem Ende des DDR-Flugangebots übernahm 1962 die Nationale Volksarmee den Flugplatz. Aus dem Flugzeugwerk wird die Flugzeugwerft Dresden, die sich mit der Instandsetzung militärischer Flugzeuge beschäftigt. Die Lufthansa (DDR), später die Interflug, führt den Inlandsflugverkehr vor Ort weiter, das Passagieraufkommen beläuft sich auf rund 54.000 Fluggäste im gesamten Jahr. Im Jahr 1963 stationiert die Nationale Volksarmee erstmalig ein Transportflugzeug in Dresden – der Airport wird damit erneut zum Militärflughafen.

Der Flughafen und ich

Unter dem Hashtag **#MEINDRSMOMENT** werden persönliche Airport-Geschichten auf Social Media gesucht.

Zum Jubiläum des Flughafens kommen auch die Passagiere ins Spiel. 90 Jahre bieten nicht nur reichlich Gelegenheit für Luftfahrtgeschichte, sondern auch für Emotionen und unvergessliche Erlebnisse! Darum sucht der Flughafen Dresden noch bis Ende des Jahres persönliche Geschichten rund um den Airport. Ob erster großer Urlaub, überraschender Heiratsantrag zwischen den Gates, ausgelassener Jungesellenabschied oder rührende Willkommensüberraschung – der Flughafen ist schließlich weit mehr als nur ein Ort zum Abheben.

DRS-Momente teilen

Nach und nach soll ein bunter Teppich unvergesslicher Flughafen-Erinnerungen und glücklicher Wolke-Sieben-Momente entstehen. Die individuellen Geschichten macht der Flughafen auf seinen Kanälen in den sozialen Medien sichtbar.



Seinen Teil zur der Galerie der DRS-Momente beizusteuern, ist ein Kinderspiel. Dafür postet man einfach eine besondere Flughafen-Erinnerung mit dem Hashtag #meinDRSmoment in der Story oder dem Feed auf Facebook oder Instagram. Wichtig ist in jedem Fall, dass das eigene Profil öffentlich ge-

schaltet ist – nur dann kann der Flughafen den Beitrag auch sehen und teilen. Alternativ kann man dem Flughafen-Account eine Direktnachricht mit Foto und Geschichte senden.

Mehr Informationen rund um die Aktion finden Interessierte auf den Social-Media-Kanälen des Flughafens Dresden.

1967 – 1970



Am 3. Mai 1967 geht mit dem Ziel Budapest die erste internationale Flugverbindung an den Start, die sich in den folgenden Jahrzehnten zum erfolgreichsten Angebot am Flughafen Dresden entwickelt. Interflug weitet das Flugangebot aus. Während der Inlandsflugverkehr an Bedeutung verliert, wird der internationale Flugverkehr immer wichtiger. Ende der 1970er-Jahre konnten Passagiere ab Dresden in zahlreiche Städte im Ausland fliegen, darunter Budapest, Moskau, Leningrad, Sofia sowie zu Urlaubszielen wie Varna, Burgas und Taty.

1985 – 1989



Immer mehr Fluggäste starten 1985 ab Dresden, der Flughafen steht mit 390.000 abgefertigten Passagieren am Rande seiner Abfertigungskapazität. Eine umfassende Rekonstruktion sollte dies ändern. Am 31. Oktober 1989, kurz vor dem Fall der Berliner Mauer, ging der Flughafen nach monatelanger baubedingter Schließung wieder in Betrieb.

1992 – 1998



Mit der Wende und der gewonnen Reisefreiheit nimmt der Flugverkehr in Dresden rasant zu. Registrierte der Flughafen 1990 noch 203.541 Passagiere, sind es 1992 bereits mehr als eine Million Fluggäste, die u. a. ans Mittelmeer fliegen. Um mitzuhalten, wächst der Flughafen: Ein neues Erweiterungsgebäude entsteht 1995 aus einer benachbarten Halle der Luftfahrtindustrie, die Kapazität des Flughafens wächst damit auf 2,4 Millionen Passagiere pro Jahr. In der umgebauten „Halle 224“ nimmt die Betriebszentrale 1998 ihre Arbeit auf. Am 8. September erfolgt die Grundsteinlegung für den größten Ausbau des Flughafens Dresden seit den 1950er-Jahren, bei dem aus der früheren Montagehalle 219 das heutige Terminalgebäude entsteht.

2001 – 2003



Im März 2001 eröffnet das neue Abfertigungsgebäude, das aufgrund seiner Industriearchitektur als eines der schönsten Terminals Deutschlands gilt. Gleichzeitig gehen der unterirdische S-Bahnhof „Dresden Flughafen“, ein Parkhaus sowie die neue Vorfeldfläche in Betrieb. Die Modernisierung des Airports schreitet auch 2003, mit dem Bau einer neuen Feuerwache, voran. In den Folgejahren bekommt der Flughafen Dresden unter anderem einen neuen Tower, eine neue Kleinflugzeughalle sowie ein Logistikzentrum mit Lagerhallen für DB Schenker.

Heute



Dresden ist ein bedeutender Standort der deutschen Luftfahrt. Im und am Flughafen arbeiten weit mehr als 4.000 Menschen, viele von ihnen in der traditionsreichen Luftfahrtindustrie, die in Dresden unter anderem Passagierflugzeuge von Airbus in Frachtmaschinen umbaut. Mit Direktverbindungen zu Metropolen und internationalen Drehkreuzen bindet der Flughafen Dresden die Region an das weltweite Luftverkehrsnetz an.

2006 – 2015



Als erster Flughafen Europas saniert der Airport Dresden 2006 seine Start- und Landebahn bei laufendem Betrieb. Die Bahn wird dabei um 350 Meter auf 2.850 Meter verlängert. Der Flughafen bekommt 2008 einen neuen offiziellen Namen. Ab sofort firmiert der Airport der sächsischen Landeshauptstadt unter der Marke „Dresden International“, um die weltweite touristische Vermarktung des Freistaates noch stärker zu unterstützen. Der Erweiterungsbau des Parkhauses geht im Jahr 2010 in Betrieb. Statt 1.300 können nun 2.900 Autos am Flughafen Dresden parken. Am 19. und 20. September 2015 feiert der Flughafen sein 80-jähriges Bestehen mit mehr als 10.000 Gästen.

Das Andenken einer Legende bewahren

Über Entstehung, Einordnung und Scheitern des Projektes 152 sprachen wir mit **ANDREAS DIETRICH**, ehemaliger Militärpilot und Ingenieur bei Airbus und der Elbe Flugzeugwerke GmbH.

Wie sind die Geschichte des Flughafens und des Flugzeugbaus in Dresden miteinander verbunden?

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs schien es zunächst so, als sollten die Projekte der Junkers-Werke Dessau mit ihrem weltweit führenden Know-how fortgesetzt werden – nun im Auftrag der sowjetischen Verteidigungsindustrie. Doch 1946 wurden die in Dessau konzentrierten Ingenieure zusammen mit allem, was man zum Flugzeugbau brauchte, in die Sowjetunion transportiert. Knapp zehn Jahre später, mit der Rückkehr eben dieser Spezialisten, verfolgte die junge DDR das ehrgeizige Ziel, eine eigene Luftfahrtindustrie aufzubauen. Hierfür wurde Dresden als der am besten geeignete Standort ausgewählt. Wohl auch, um Wirtschaftsspionage seitens des Westens möglichst zu vermeiden. Im neu gegründeten VEB Flugzeugwerke Dresden wurde zunächst die sowjetische

Propellermaschine IL-14 in Lizenz gefertigt, um die notwendigen Voraussetzungen für diesen neuen Industriezweig zu schaffen.

Wie kam es zum Bau der legendären 152?

Die Grundlagen für dieses erste deutsche Passagierflugzeug mit Strahltriebwerken legten die im Oktober 1946 in die Sowjetunion deportierten Luftfahrtexperten um Brunolf Baade noch vor ihrer Rückkehr nach Deutschland. Denn Anfang der 50er Jahre war von Seiten der Sowjetunion Interesse am Kauf dieser Maschine signalisiert worden. Ohne Berücksichtigung der Ressourcenlage machte die DDR-Spitze die Entwicklung der 152 zur Staatsaufgabe: Man wollte im prestigeträchtigen Flugzeugbau in der ersten Liga mitspielen. Die Arbeiten kamen jedoch aus vielerlei Gründen, begleitet von erheblichem politischem Druck, nur langsam voran. Im April



Vor dem Rumpf einer „152“ auf dem Flughafen Dresden: Andreas Dietrich (Mitte) im Gespräch mit Susanna Viehmann von der Mitteldeutschen Flughafen AG sowie Ulrich Unger und Hans-Dieter Tack von der Gesellschaft zur Bewahrung von Stätten deutscher Luftfahrtgeschichte (v.l.n.r.) Foto: MDF AG

„

Als Vorstandsmitglied der GBSL setze ich mich dafür ein, dass mein Wissen über die 152 und die Dresdner Luftfahrtgeschichte für die kommenden Generationen erhalten bleibt.

1958 erfolgte schließlich der Roll-out des ersten Prototyps; im Dezember des gleichen Jahres startete er zum Jungfernflug.

Mit welchen Schwierigkeiten hatten die Konstrukteure zu kämpfen?

So kurz nach dem Kriegsende waren die Voraussetzungen für ein solch ehrgeiziges Vorhaben denkbar schlecht: Maschinen und Material waren in der DDR knapp und für Importe aus dem westlichen Ausland fehlten die Devisen. Auch die Bereitstellung aus der Sowjetunion lief nicht im-

mer zuverlässig und konfliktfrei. Zudem musste die gesamte Geräte- und Motorenindustrie erst aufgebaut werden. Außerdem verhierten häufige Umstrukturierungen eine kontinuierliche Entwicklung der 152. Als gegen Ende der 1950er die Zeit immer mehr drängte, kam sogar regelrechtes Chaos auf.

Warum scheiterte das Projekt schließlich ganz?

Es hatte sich bereits abgezeichnet, dass die Maschine nicht mehr konkurrenzfähig war. Entwickelt auf Basis eines Bombers erwies sie sich als zu schwer für einen ökonomischen Betrieb. Ein erheblicher Rückschlag war der Absturz beim zweiten Testflug am 4. März 1959. Als wahrscheinliche Ursache wurde später ein Konstruktionsfehler in der Treibstoff-Versorgungsanlage vermutet. Das bestätigte auch Testpilot Gerhard Güttel, der 1960 den zweiten, verbesserten, Prototyp der 152 flog. Er bemerkte ebenfalls, dass der Treibstoff verzögert bei den Triebwerken ankam. Doch das Treibstoffversorgungssystem generell zu ändern, hätte weitere Jahre Entwicklungszeit und somit Projektverzögerung bedeutet.

Trotzdem fasziniert die 152 heute noch viele Dresdner.

Von Flugzeugen wird immer eine große Faszination ausgehen. Sie stehen für Ingenieursgeist und technische Meisterleistungen. Und die Dresdner sind deshalb ganz besonders stolz auf „ihre 152“. Und: Ohne die Dresdner Flugzeugbauer und die 152 gäbe es heute nicht die Elbe Flugzeugwerke GmbH.

Wie sind Sie persönlich auf die 152 gestoßen, und wie wird ihr historisch gesichertes Andenken bewahrt?

Nahzu alle Dokumente zur 152 lagerten im Betriebsarchiv der Elbe Flugzeugwerke GmbH. Während meiner Tätigkeiten im Archiv, neben meiner eigentlichen Arbeit im Flugzeugwerk, gewann ich einen umfassenden Überblick über das dort eingelagerte betriebsgeschichtliche Erbe der EFW. Über die „IG Luftfahrt 152“ lernte ich dann später den schon erwähnten Gerhard Güttel kennen. Mein gesamtes Leben ist und bleibt untrennbar mit der Luftfahrt verbunden. Als Vorstandsmitglied der Gesellschaft zur Bewahrung von Stätten Deutscher Luftfahrtgeschichte setze ich mich dafür ein, dass mein Wissen über die 152 und die Dresdner Luftfahrtgeschichte für die kommenden Generationen erhalten bleibt. Übrigens: Alle historischen Akten aus dem EFW-Archiv lagern jetzt im Sächsischen Staatsarchiv.

Interview: Birgit Hilbig

Gegen alle Widerstände

Die gebürtige Laubegasterin **MELLI BEESE** war die erste deutsche Pilotin.

Amélie Beese, stets Melli genannt, muss eine außerordentlich starke Frau gewesen sein. Ihr Leben war ein steter Kampf gegen die Grenzen und Vorurteile ihrer Zeit, und letztlich kam sie selbst an ihre Grenze. Im Dezember 1925 beendete sie ihr Leben. Die erste deutsche Pilotin war 39 Jahre alt geworden.

Geboren wird Melli am 13. September 1886 im Dorf Laubegast. Offensichtlich ist ihr Elternhaus nicht arm; sie genießt eine gute Schulbildung. Danach entschließt sie sich, Bildhauerin zu werden – beeinflusst von ihrem Vater und wohl auch der Kunststadt Dresden. Allein, ein derartiges Studium ist in Deutschland für Frauen unmöglich. So geht sie von 1906 bis 1909 an die Akademie der Freien Künste nach Stockholm.

Dort erreichen sie die ersten Informationen über die Flüge der Wrights und das beginnende Fluggeschehen in Frankreich – was ihr Interesse fesselte. Nach erfolgreichem Studienabschluss kehrt sie nach Dresden zurück und besucht als Hospitantin Vorlesungen in Mathematik und Schiffbau.

Im Herbst 1910 taucht sie auf dem ersten Flugplatz Deutschlands in Berlin-Johannisthal auf. Die Erscheinung eines Fräuleins Melli, das fliegen lernen will, ist ein unerwartetes Vorkomm-

nis. Man ist ratlos. An einen regnerischen Novembernachmittag marschiert Melli vom Bahnhof Johannisthal zu den Albatros-Werken, um sich vom Direktor eine Absage abzuholen. Das Gleiche widerfährt ihr am nächsten Tag bei der Flugmaschinen-Wright GmbH.

Allerdings schickt sie Direktor Engelhard zur Ad Astra Fluggesellschaft, namentlich zu Robert Thelen. Der stimmt widerwillig zu, ihr Fluglehrer zu werden. Mit dieser Zusage reist sie zurück nach Dresden und erklärt sich ihren Eltern. „Schweren Herzens ließen sie mir auch diesen Wunsch“, so Melli in ihren Erinnerungen.

Am 12. Dezember 1910 stürzen Thelen und Beese aus 20 Metern Höhe ab; Melli verletzt sich dabei schwer den Fuß. Damit ist zunächst Schluss mit der Ausbildung. Um dennoch weiterzukommen, bittet sie den Johannisthaler Flugplatzdirektor um Hilfe.

Direktor von Tschudi vermutet nicht zu Unrecht, dass es dem Geschäft nicht schade würde, wenn er der gaffenden Menge eine Frau präsentiert. So verdonnert er die Rumpler-Werke, das Fräulein weiter zu schulen. Fluglehrer Helmut Hirth folgt der Weisung nur mit Unwillen, und für Melli beginnt eine teils demütigende Zeit.

Aber sie bleibt hart. An ihrem 25. Geburtstag, Hirth

ist beim Schwäbischen Überlandflug, hatte sie alles eingefädelt. Sie ist zeitig auf dem Platz, die unabhängigen Sportzeugen wie bestellt ebenfalls. Als dann ihre Mitschüler und Konkurrenten etwas verspätet auftauchen, werden sie von Melli mit dem gerade ausgestellten Pilotenschein Nr. 115 in der Hand begrüßt.

Als sich die Neugier verbreitet, kommt sogar Direktor Engelhard von Wright GmbH mit seinem Auto an, um ihr zu gratulieren. Von nun an steigt Mellis Ansehen auf dem Flugplatz stetig. Ihre Erfolge erfliegt sie sich dennoch gegen teilweise erbitterten männlichen Widerstand. Ihr Frauen-Höhenweltrekord mit Passagier von 825 Metern besteht bis nach dem Krieg. Zudem schafft sie es, eine Flugschule zu gründen, eigene Flugzeuge zu konstruieren und zu bauen.

Und sie nimmt sich auch einen Mann: Am 25. Januar 1913 heiraten Melli Beese

und Charles Boutard. Charles ist ihr Teilhaber, Fliegerkamerad und treuer Freund. Im Jahre 1914 kommt es zu wirtschaftlichen Problemen in der Flugschule, da sie von der vom Reich finanzierten massiven Ausbildung neuer Piloten nicht berücksichtigt wird. Trotzdem ist zur Seeflugwoche in Warnemünde das neue Beese-Flugboot fertig. Es trägt die Startnummer 21 mit dem Piloten Boutard. Der Beginn der Flugwoche ist auf den 1. August angesetzt.

Dieser erste Tag des Weltkrieges läutet die Katastrophe für Melli ein. Gegen die Ehefrau eines Franzosen geht der Staat mit ganzer Härte vor: Schließung des Unternehmens, Betretungsverbot zum Flugplatz und letztlich Ausweisung aus Berlin nach Wittstock. Das Ehepaar verbringt die Kriegszeit in erbärmlichsten Verhältnissen und wird in Wittstock zugrunde gehetzt.

Alle Bemühungen der beiden, nach dem Krieg wieder Fuß zu fassen, scheitern. In der Öffentlichkeit vergessen, materiell und seelisch ruiniert, gibt Amélie Beese vor 100 Jahren auf. *Ulrich Unger*

Am 26. 10., 14 Uhr lädt der Flughafen zum kostenfreien Vortrag des ehemaligen Flugkapitäns Dr. Ulrich Unger „Melli Beese – 100. Todestag 2025 der ersten deutschen Pilotin“.

Der Eintritt ist kostenfrei. Anmeldung online unter:



Melli Beese in der MB-Taube mit zwei Passagieren

Foto: Sammlung GBSL

Schon gewusst, dass

- auf dem Flughafen Dresden von seiner Inbetriebnahme im Juli 1935 bis März dieses Jahres mehr als 56 Millionen Passagiere registriert wurden? Allein seit der Eröffnung des heutigen Flughafens Dresden Terminals im Jahr 2001 waren es mehr als 33,5 Millionen.
- seit 1991 insgesamt 360 Airlines am Flughafen Dresden aktiv waren? Unterm Strich wurden seitdem 360 Ziele in 71 Ländern angefliegen. Bezieht man die Umsteigeverbindungen mit ein, konnten über 1.000 Endziele von Dresden-Klotzsche aus erreicht werden.

- die am stärksten frequentierte Direktverbindung ab Dresden die Strecke nach Frankfurt/Main ist? Dort wurden seit 1991 mehr als zehn Millionen Passagiere gezählt. An zweiter Stelle liegt mit mehr als sechs Millionen Passagieren die Strecke von und nach München. Platz drei belegt mit knapp fünf Millionen Passagieren bis März dieses Jahres die Strecke nach Düsseldorf. Alle drei Städte sind wichtige Drehkreuze für den Weiterflug.

„Wir gratulieren dem Flughafen Dresden herzlich zum 90. Geburtstag. Um auch in Zukunft viele Gäste aus dem In- und Ausland bei uns begrüßen zu dürfen, wünschen wir dem Flughafen Dresden und uns eine gute Anbindung an die großen Drehkreuze und attraktive Direktflugverbindungen. Sehr gern stehen wir auch in Zukunft als Partner an der Seite des Flughafen-Teams.“

Corinne Miseer
Geschäftsführerin Dresden Marketing GmbH



IMPRESSUM – 90 JAHRE FLUGHAFEN DRESDEN

Anzeigen-Spezial der Sächsischen Zeitung und der Dresdner Neuesten Nachrichten

Verlag und Herstellung:
Sachsen Medien GmbH
Ostra-Allee 20, 01067 Dresden

Verantwortlich für Anzeigen:
Tobias Spitzhorn

Projektleitung: Matthias Poch

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
Thomas Bothe

Redaktion:
Birgit Hilbig, Viktor Dallmann

Layout: Rita Schönberger-Gay

Grafik: Heike Jahn

Fotos zu den Glückwünschen:
Thomas Imo/photothek.net, IHK Dresden, Frank Grätz, Sven Döring für Dresden Marketing, Bastian Hanitsch, PR

Druck: DDV Druck GmbH
Meinholdstraße 2, 01129 Dresden



„Ein starker Flughafen bringt die Welt nach Dresden – das ist gut für alle. Für Hotellerie und Tourismus ist das ein Schlüssel zur Zukunft. Denn Gastfreundschaft beginnt bereits mit einem guten Ankommen.“

Sebastian Klink
Bilderberg Bellevue Hotel,
Dresden &
Vorstandsvorsitzender
Tourismusverband
Dresden

Direktverbindungen zu 14 Zielen

Am **FLUGHAFEN DRESDEN** kann man aber nicht nur in den Urlaub starten, sondern auch feiern.

Vor allem im Sommerhalbjahr starten viele Reisende vom Flughafen Dresden in den Urlaub: Der bis zum 25. Oktober geltende Sommerflugplan enthält Verbindungen zu 14 Zielen in sieben Ländern, die von zwölf Airlines bedient werden. Pro Woche starten bis zu 111 Flüge.

Gegenüber dem Vorjahr wurde das Angebot damit deutlich ausgebaut. Mehr Flüge gibt es zu den beliebten Urlaubszielen Antalya, Heraklion, Hurghada, Burgas und Varna, wobei Antalya mit mehr als 100 zusätzlichen Flügen unangefochtener Spitzenreiter ist. Auf Rang zwei folgt Heraklion mit 43 zusätzlichen Starts. Außerdem hat der Reiseveranstalter „momento“ by sz-Reisen mehr Sonderflüge



Von Dresden am häufigsten angeflogenes Urlaubsziel: Antalya (Türkei) Fotos: Adobe Stock (2)



Ebenfalls sehr gut von Dresden aus erreichbar: Heraklion auf Kreta (Griechenland)

im Programm (siehe auch Seite 11). Über große Drehkreuze sind für Reisende ab Dresden viele weitere Ziele erreichbar: Angeflogen werden Frankfurt/Main, München, Düsseldorf sowie Zürich.

Doch am Flughafen Dresden kann man nicht nur abfliegen oder landen

– sondern beispielsweise auch den „schönsten Tag im Leben“ verbringen. Die Räume am Airport erlauben freie Trauungen und Hochzeitsfeiern verschiedener Größe; allen gemeinsam ist der spektakuläre Panoramablick auf die Start- und Landebahn inklusive Sonnenuntergang. Auf Wunsch lässt

sich das Event mit einer Flughafentour verbinden. Das Conference Center im Terminal eignet sich für Konferenzen, Tagungen, Firmenfeiern, geschäftliche Meetings oder Roadshows ebenso wie für private Anlässe. Buchungsanfragen werden über die Website www.mdf-ag.com entgegengenommen.



„BRÜCKE DER LIEBENDEN“ zwischen Ayia Napa und dem Kap Greco auf Zypern

Foto: Andrey/stock.adobe.com

Ohne Umstieg ins Urlaubsparadies

Fernweh stillen leicht gemacht: Mit **„MOMENTO“** erreichen Reisende ausgewählte Destinationen per Direktflug von Dresden.

sind nicht dem Stress eines Großflughafens ausgesetzt. Vom Verlassen der Haustür bis zum ersten Blick vom Hotelbalkon vergehen nur wenige Stunden. „Unsere Sonderflüge mit Direktflug ab/an Dresden stehen für ein außergewöhnlich bequemes Reiseerlebnis. Durch unsere eigene Flugplanung sind wir unabhängig von regulären Flugplänen und können attraktive Reisezeiten sowie eine breite Auswahl an hochwertigen Hotels anbieten. Zudem sorgt unser persönlicher Service am Flughafen und am Urlaubsort für einen rundum sorgenfreien Start in die Reise“, erklärt Sandra Braune, Teamleiterin Flugreisen bei sz-Reisen. Umgekehrt profitieren auch Flughäfen und Region, denn die Charterflüge „beleben“ das Rollfeld und sichern Arbeitsplätze sowie Infrastruktur.

Koffer gepackt, die Reise kann beginnen – oder? Es ist kein besonders erholsamer Einstieg, wenn der Traumurlaub am azurblauen Mittelmeer mit einer schlauchenden Auto- oder Zugfahrt zu einem der großen deutschen Flughäfen beginnt. Dafür, dass das nicht so sein muss, steht „momento – Reisen für mich“, eine Marke von sz-Reisen. Das Prinzip ist einfach: Der Reiseveranstalter bucht Charterflüge als Direktverbindungen zu sonnenreichen Sehenswürdigkeiten, die von kleineren Flughäfen wie Dresden im Linienverkehr nicht oder nur mit Umstieg erreichbar wären. Die Reisenden profitieren vom kürzeren Anfahrtsweg und

„momento – Reisen für mich“ verspricht nicht nur ein bequemes, sondern auch ein individuelles Reiseerlebnis. Ob man auf eigene Faust oder mit der Gruppe samt deutschsprachiger Reiseleitung unterwegs sein will – den Aufenthalt am Urlaubsziel können die Kunden individuell gestalten. „Wir haben für jeden Geschmack und Geldbeutel Hotels im Katalog“, sagt Axel Schmidt, Geschäftsführer von sz-Reisen. „Wer den Strand mit Sightseeing kombinieren will, kann schon im Vorfeld Ausflüge buchen.“

Für alle, die nach Erholung in sonnenverwöhnter Idylle dürsten, aber wenig Zeit für Planung und Reisevorbereitung haben, ist „momento – Reisen

für mich“ genau die richtige Adresse. „Bewährte Ziele und auch 2025 im Programm sind Sizilien, Sardinien, Neapel mit Amalfiküste und Ischia, Zypern und Santorin“, zählt Sandra Braune auf. „2025 erweitern wir unser Programm und brachten unsere Gäste im Frühjahr mit Direktflügen ab Dresden nach Rom, Barcelona und Chalkidiki und im Herbst geht es nun auch nach Malaga.“

Aber auch die Kernmarke sz-Reisen bietet seit vielen Jahren erfolgreich exklusive Direktflüge ab Dresden an. Kroatien mit Split, Dubrovnik und Rijeka waren sehr beliebt bei den Reisegästen. Im Herbst 2025 geht es für die Reisenden nach Albanien, Kalabrien, Apulien und Montenegro. Bei diesen Flugreisen steht das Rundreiseerlebnis mit dem Rundum-Sorglos-Gefühl im Vordergrund. In Kooperation mit namhaften Reiseveranstaltern aus ganz Deutschland wird die Marke in Zukunft weiterwachsen und ihr Hotelportfolio ausbauen. Neue Destinationen, die in der kommenden Saison auf der Dresdner Abflugtafel erscheinen werden, werden im Spätsommer bekanntgegeben.

„momento – Reisen für mich“-Ziele im Herbst 2025 ab Dresden:
Santorin 7.10.–14.10.
(Herbstferien in Sachsen und Thüringen)
Andalusien/Malaga 9.10.–16.10.
(Herbstferien in Sachsen und Thüringen)
Zypern 4.11.–11.11.

Mehr Infos gibt es online unter: www.flugreisen-ab-dresden.de

Regional verankert, weltweit unterwegs

Kultur, Natur, Entspannung oder Abenteuer: **SZ-REISEN** bietet ein vielseitiges und stetig wachsendes Portfolio internationaler Ziele.

Vor 30 Jahren startete sz-Reisen unter der Rubrik „Leserreisen“ der Sächsischen Zeitung. In den vergangenen drei Jahrzehnten ist das Unternehmen der DDV-Mediengruppe zu einem der größten Reiseveranstalter Mitteldeutschlands herangewachsen. Von der Dresdner Basis aus arrangiert das Team erfahrener Fachleute Gruppen- und Aktivreisen mit dem Flugzeug, Bus und Schiff.

Das Besondere: Auf die Reisenden warten immer einzigartige Erlebnisse in der Ferne mit dem Rundum-Sorglos-Gefühl einer Pauschalreise. Nahtlose Organisation trifft auf Komfort und fachkundige Guides, so kann man erholsam dem Alltagstrubel entfliehen und gleichzeitig andere Länder und Kulturen entdecken. Auf diesen umfangreichen Service legt das Team von sz-Reisen großen Wert – und bietet Komfort zu einem fairen und transparenten Preis. Auch soziale und ökologische Aspekte hat der Reiseveranstalter im Blick: Mit einem freiwilligen Klima- und Zukunftsbeitrag können die Urlauber gemeinnützige Umwelt- und Hilfsorganisation unterstützen.

Alle Infos zum Portfolio finden Reiselustige auf der Website: www.sz-reisen.de



FOTOGRAFIEREN auf einer Klippe in Montenegro Foto: vladstar/stock.adobe.com

WOHIN GEHT DEIN NÄCHSTER URLAUB AB DRS?

AB IN DIE SONNE!

ENTSPANNTER URLAUB MIT DER FAMILIE

ANTALYA

HURGHADA

BULGARIEN (VARNA o. BURGAS)

MALLORCA

INSELFEELING UND AUF DEN SPUREN DER GRIECHISCHEN GESCHICHTE

KRETA

RHODOS

SÁRMELLÉK/BALATON*

KOS

ZEIT FÜR EINEN STÄDTETRIPP

IN EUROPA

ZÜRICH

DEBRECEN*

ODER WEITER WEG?

PARIS

NEW YORK

* Flugziel wird nicht über die gesamte Saison angeflogen.



TORRE CRAWFORD SAN NICOLA ARCELLA in Kalabrien Foto: mRGB/stock.adobe.com

Exklusive Sonderflüge

Direkt ab Dresden

Herbst 2025

sz-Reisen*

momento
Reisen für mich

07.10.–14.10.25

Herbstferien



Santorin

Tolle Sonnenuntergänge & Postkartenidyll

z. B. 4*-Hotel Santo Miramare

Nur einen Handtuchwurf bis zum Meer!
Bequeme Anreise, perfekter Service von Anfang an.
Croissant am Morgen oder kulinarisches Verwöhnprogramm am Abend? Ganz wie Sie wünschen.
Wenig Aufwand, viel Urlaub. Ausflüge zubuchbar.

MOM-SAN-SANTO 1 Woche im DZ p.P. ab **1.539 €**

09.10.–16.10.25

Herbstferien



Andalusien/Málaga

Wo die Sonne tanzt & der Urlaub beginnt!

z. B. 4*+-Hotel Occidental Puerto Banus

Strandnah im Ort der Schönen & Reichen.
Komfortabler Transfer inklusive.
Frühstück oder Sundowner? Sie entscheiden.
Ausflüge vorab buchen – entspannt mehr erleben.
Ihr Urlaub beginnt hier!

Kinderfestpreis 899 €
MOM-AGP-PUERT 1 Woche im DZ p.P. ab **1.499 €**

04.11.–11.11.25

Herbstferien



Zypern

Die Insel, deren Zauber niemals schläft!

z. B. 4*+-Hotel Pioneer (TUI Blue)

Direkt am Meer, direkt im Urlaubsgefühl.
Transfer? Vom Flughafen direkt zur Sonnenliege.
Frühstück oder All inclusive? Sie haben die Wahl.
Lust auf mehr? Entdecken Sie unsere Ausflüge.
„Adults only“ – Ihr Urlaub beginnt hier!

MOM-PAF-PIONE 1 Woche im DZ p.P. ab **1.369 €**

Überblick

Sonderflüge ab Dresden

Apulien	12.09.–19.09.25	„Apulien: Paradies im Stiefelabsatz“	(IT-BA02)	ab 1.679 €
Kalabrien	19.09.–26.09.25	„Kalabrien: Das wird Spitzel!“	(IT-LA01)	ab 1.469 €
Montenegro	03.10.–10.10.25	„Wanderjuwel zwischen Bergwelten“	(ME-BU03)	ab 1.599 €
Santorin	07.10.–14.10.25	„Kykladen – Inselparadies in Hüpfweite“	(GR-SA01)	ab 2.259 €

Andalusien	09.10.–16.10.25	„Nimm die Freundin mit, denn Sevilla!“	(ES-MA06)	ab 1.699 €
Italien / Amalfi	10.10.–17.10.25	„Aktiv auf dem Weg der Götter“	(IT-NE02)	ab 1.429 €
Ischia & Neapel:		„Göttlich, köstlich, unterirdisch“	(IT-NE05)	ab 1.449 €
Ischia	17.10.–24.10.25	„Zauberhaftes Ischia!“	(IT-IS10)	ab 1.399 €
		„Wanderspaß auf der Vulkaninsel“	(IT-IS06)	ab 1.279 €
Zypern	04.11.–11.11.25	„Sonne & Zitronen, Weine & Ikonen“	(CY-LI01)	ab 1.699 €
		„Wanderung zu Göttern & Aposteln“	(CY-LI02)	ab 1.599 €



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.sz-reisen.de/sonderfluege



sz-Reisen



momento
sz-Reisen Reisen für mich



kostenlose Hotline
0800 250 00 00

in Ihrem Reisebüro
und DDV Lokal

online auf
www.sz-reisen.de

kostenlose Hotline
0800 6346336

in Ihrem Reisebüro
und DDV Lokal

www.sz-reisen.de/momento

90 € Geburtstags-Rabatt

Wichtig! Bitte lassen Sie sich Ihren Rabatt bis spätestens 31.07.2025 unter Angabe Ihrer Buchungsnummer und des Rabattcodes FHRAB90 gutschreiben. Senden Sie hierfür eine e-mail an info@sz-reisen.de. Der Rabatt gilt pro Buchung und ist nicht mit weiteren Rabatten kombinierbar. Gültig nur bei Neubuchungen für alle Reisen mit Sonderflügen der SZ-Reisen & Service GmbH unter den Marken sz-Reisen und momento by sz-Reisen.