



1998 - Flugzeugabfertigung

1996 - Das neue Luftfrachtzentrum am Flughafen Dresden



Flugbetrieb und Hallen der EADS Elbe Flugzeugwerke



Wetterradarturn an der Terminalzufahrt



2007 - Als erster Flughafen Europas schaffte Dresden das Hightech-Löschfahrzeug »Panther 8 x 8« an.



2010 - Entladung eines A400M-Cockpit-Segments aus der »Beluga«



2014 - Nach Wartungsarbeiten in den Elbe Flugzeugwerken startete dieser Airbus A380 von Emirates nach Dubai.



1989 – 2000



1992 - Modernisiertes »Hansahaushaus«

Mitte/Ende der 1990er Jahre - Warthalle im Terminal 2



2001 – 2015



Das 2001 eröffnete Flughafen Dresden Terminal ist per »Skywalk« mit dem Parkhaus verbunden.



2009 - Besuch von US-Präsident Obama in Dresden. Boeing 747-200 (»Air Force One«).

2014 - Flugzeugabfertigung am Flughafen Dresden



Wendezeiten – Zeitenwende: Vervielfachung der Passagierzahlen und umfassende Modernisierung

Ende 1989 befanden sich die politischen Verhältnisse in rascher Veränderung, die DDR-Bürger erkämpften sich die lang geforderte Reisefreiheit. Interflug richtete noch im Dezember eine erste Linie nach Hamburg ein, in den kommenden Monaten folgten Verbindungen in wichtige

westdeutsche und einige westeuropäische Städte. Nach der deutschen Wiedervereinigung ging der Flughafen an die neu gegründete Flughafen Dresden GmbH über.

Anfang der 1990er Jahre »explodierten« die Verkehrsleistungen regelrecht: Reiseveranstalter offerierten viele neue Urlaubsangebote, Charterfluggesellschaften eröffneten Flugverbindungen zu den Touristikgebieten rund um das Mittelmeer, viele Angestellte der Sächsischen Staatsregierung pendelten in »Beamten-Shuttles« zwischen den alten Bundesländern und Dresden. Wurden 1990 noch 203 541 Passagiere abgefertigt, waren es 1992 bereits mehr als eine Million. Es bestand dringender Bedarf, die Infrastruktur des Flughafens dieser rasanten Entwicklung anzupassen. Bereits 1992 konnte ein Neubau neben dem Hansahaushaus (Terminal 1) in Betrieb genommen werden:



um 1996 - Vorfahrt und Eingangsbereich am Terminal 2

Dieses Terminal 2 ermöglichte es, mit den Anforderungen Schritt zu halten und das Niveau der Abfertigung am Flughafen deutlich zu verbessern. Seine Kapazität war allerdings rasch wieder erschöpft. Bereits 1995 ging ein Erweiterungsbau in Betrieb, der aus einer benachbarten Halle der Luftfahrt-industrie entstanden war. Beide modernen Terminals verfügten nun zusammen über eine Kapazität von 2,4 Millionen Passagieren pro Jahr. Parallel erfolgte eine umfassende Modernisierung aller

Funktionsbereiche des Flughafens – von der Flugsicherung bis zur Energieversorgung, von der elektronischen Betriebssteuerung bis zur Gastronomie, von Umweltschutzmaßnahmen bis zur Flughafenfeuerwehr. Eine Flugzeughalle aus dem Jahr 1935 wandelte sich in das Luftfrachtzentrum des Airports.

1998 nahm die Betriebszentrale ihre Arbeit in der umgebauten »Halle 224« auf. Dort sind heute auch die Abfertigungsfahrzeuge des Schwesterunternehmens PortGround GmbH untergebracht. Zudem wurde an der Autobahn A4 die Anschlussstelle »Dresden-Flughafen« eröffnet, 1999 der vierspürige Flughafenzubringer Hermann-Reichelt-Straße. Am 8. September 1998 erfolgte die Grundsteinlegung für den größten Ausbau des Dresdner Flughafens seit den 1950er Jahren. Aus der ehemaligen Montagehalle 219 der Luftfahrtindustrie, einst die größte pfeilerlose Industriehalle der DDR, entstand das Flughafen Dresden Terminal – 170 Meter lang, 150 Meter breit und 25 Meter hoch.

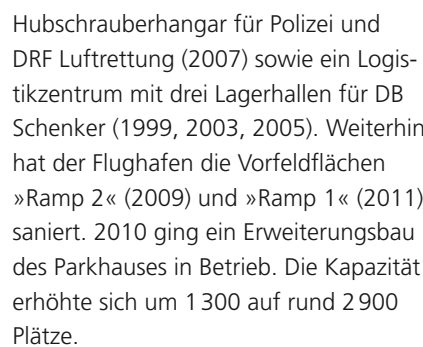
So modern und leistungsfähig wie nie zuvor: Der neue Flughafen Dresden

Das im März 2001 eröffnete Abfertigungsgebäude gilt aufgrund seiner Industriearchitektur als eines der schönsten Terminals Deutschlands. Gleichzeitig gingen der S-Bahnhof »Dresden Flughafen« – Sachsens erste unterirdische Bahnstation –, ein Parkhaus sowie die neue Vorfeldfläche »Ramp 3« für die Flugzeugabfertigung in Betrieb. Parkhaus und Terminal wurden mit einem »Skywalk«, einer gläsernen Fußgängerbrücke, verbunden. Der neue Wetterradarturn, architektonisches Wahrzeichen an der Zufahrt zum Terminal, wurde 2001 mit dem Erlweipreis der Landeshauptstadt Dresden ausgezeichnet. Auch in den Folgejahren drehten sich am Flughafen die Baukräne. Es entstanden eine neue Feuerwache (2003), ein neuer Tower für die Deutsche Flugsicherung (2005), neue Kleinflugzeughallen (2005, 2011), eine neue Hauptzufahrt (»Tor 14«) zum Luftsicherheitsbereich (2006), ein



S-Bahnhof »Dresden Flughafen«

Eine logistische Meisterleistung war das Großprojekt Start- und Landebahn. Als erster Flughafen Europas sanierte Dresden 2006/07 seine Runway bei laufendem Betrieb von Grund auf und verlängerte sie um 350 auf 2 850 Meter. Am Morgen des 30. August 2007 startete eine Boeing 737-500 der Lufthansa nach Frankfurt als erstes reguläres Flugzeug von der neuen Piste. Darüber hinaus investierte der Airport in moderne Technik für die Werkfeuerwehr, den Winter-



2007 - Sanierung und Verlängerung der Start- und Landebahn bei laufendem Flugbetrieb



dienst und die Passagierabfertigung. Über 3000 Menschen sind am Standort Flughafen Dresden beschäftigt, davon viele bei der traditionsreichen Luftfahrtindustrie, deren Grundstein durch die Entwicklung des legendären Düsenjets »152« gelegt worden ist. Auch die ansässigen Unternehmen der Luftfahrtindustrie haben beständig in den Ausbau ihrer Infrastruktur investiert. So hat sich Dresden wieder zu einem bedeutenden Luftfahrtstandort Deutschlands



Sommer 2007 - Die neue, 2 850 Meter lange Start- und Landebahn (rechts) kurz vor der Eröffnung. Die alte Bahn (links) wurde abgerissen und begrünt.

entwickelt. Es wurden zum Beispiel neue Flugzeughallen für die Materialermüdungstests am weltgrößten Passagierflugzeug Airbus A380 und Militär-Airbus A400M sowie für den Umbau von Passagierflugzeugen der Airbus-Familie in Frachtflugzeuge errichtet. Zu Wartungszwecken fliegen A380 aus aller Welt in Dresden ein.

Mit seinen zahlreichen Direktverbindungen zu Metropolen und internationalen Drehkreuzen bindet der Dresdner Flughafen die Region sehr gut an das weltweite Luftverkehrsnetz an. Seit 2008 tritt er mit der Wortmarke »Dresden International« auf, um die weltweite touristische Vermarktung des Freistaates Sachsen und seiner Landeshauptstadt Dresden noch stärker zu unterstützen. Von 1989 bis 2014 sind rund 40 Millionen Passagiere in »Elbflorenz« gestartet und gelandet. Darunter waren auch prominente Passagiere wie Queen Elisabeth II., US-Präsident Barack Obama, der im Regierungsflugzeug »Air Force One« nach Dresden reiste, und Russlands Präsident Wladimir Putin.

Kurzporträt: Die Flughafen Dresden GmbH

Die Flughafen Dresden GmbH ist ein Tochterunternehmen der Mitteldeutschen Flughafen AG. Zum Konzern gehören auch die Tochtergesellschaften Flughafen Leipzig/Halle GmbH und PortGround GmbH. Der Anschluss des Dresdner Flughafens an die Autobahn A4, die terminalnahen Parkplätze und der S-Bahnhof sorgen

für eine komfortable und entspannte An- und Abreise innerhalb der Einzugsgebiete Sachsen, Südbrandenburg, Nordböhmen und Niederschlesien. Kurze und barrierefreie Wege kennzeichnen das einzigartige, aus einem Hangar der Luftfahrtindustrie entstandene Terminal. Unter seinem Dach vereinen sich alle Bereiche für Abflug und Ankomst. Außerdem beherbergt es Dresdens größten Reisemarkt sowie ein Konferenz- und Event-Center mit freiem Blick auf die Flugzeuge.

Abflug

Flug	nach	über
4U 2025	Stuttgart	
4U 027	Köln-Bonn	
LH 209	Frankfurt/Main	
4U 7025	Hamburg	
4U 9029	Düsseldorf	
KK 289	Antalya	Nürnberg
LH 2123	München	
RB 8805	Düsseldorf	
E7 288	Amsterdam Schiphol	
RB 2332	Heraklion	
LH 211	Frankfurt/Main	
ST 110	Heraklion	
LH 2125	München	
AF 3183	London-City	
WX 200	London-City	

Flugplan, Parkplatz-Buchung, Online-Reisebüro, Service-Informationen:

- www.dresden-airport.de
- www.letiste-drazdany.cz
- www.lotnisko-drezno.pl

2014 - Abflugtafel im Flughafen Dresden Terminal

Ein Streifzug durch die Geschichte der Dresdner Luftfahrt



1926 - Verkehrslandeplatz Dresden-Heller mit G24 (Anflug) und F13



Luftkriegsschule 1 Dresden - Ausbildungsflugzeuge Junkers W34



Ab Ende 1957 wurde von Dresden aus wieder Luftfracht in alle Welt versendet.



1960 - VEB Flugzeugwerk Dresden. Montage des Strahlverkehrsflugzeuges 152/II in der Halle 222



Anfang der 1960er Jahre - Il-14P vor der Halle 285 am Dresdner Flughafen



Flugbetrieb in Dresden Ende der 1970er Jahre - Tu-134 von Interflug und Aeroflot auf dem Vorfeld



Mitteldeutsche Flughafen AG Unternehmenskommunikation Flughafenstraße, 01109 Dresden

Redaktionsschluss: Januar 2015

Gestaltung und Herstellung www.sandstein.de

1935 – 1945



August 1935 - Ju 52 D-AJAN »Rudolf Berthold« der Deutschen Lufthansa landet in Dresden

1935 - Postverladung an einer Junkers Ju52 der Österreichischen Luftverkehrs AG



1945 – 1961



22. Mai 1959 - Wiederaufnahme des internationalen Luftverkehrs in Dresden. Li-2 der ungarischen Malév

1962 – 1989



Etwa 1966 - An-24 der Interflug im Inlandsdienst

Il-18 der Interflug in den 1960er Jahren



Rege Zivilluftfahrt weicht militärischer Nutzung

Am 11. Juli 1935 starteten und landeten zum ersten Mal Verkehrsflugzeuge am neuen Flughafen Dresden. Seit den 20er Jahren hatte es bereits beachtlichen Luftverkehr in Dresden gegeben, der zunächst auf den Flugplätzen Kaditz (seit 1913) und Heller (seit 1926) sowie auf dem Wasserflugplatz Johannstadt durchgeführt wurde. Mit der sich nach 1933 verstärkenden Wiederaufrüstung Deutschlands drängten die Reichsbehörden auf den Neubau eines leistungsfähigeren Militär- und Verkehrsflughafens. Nach nur einjähriger Planungs- und Bauzeit entstand eine vorbildliche Flughafenanlage vor den Toren der Stadt auf den Fluren von Klotzsche und Rähnitz: der Flughafen Dresden.



1951 - Endmontage von Il-14P im VEB Flugzeugwerk Dresden (Halle 222)

Architektonisches Wahrzeichen wurde das seinerzeit elegante Abfertigungs- und Verwaltungsgebäude, nach der Deutschen Lufthansa AG als »Hansahaus« bezeichnet. Die Anlage des Flughafens mit seinem 1460 Meter x 1025 Meter großen Rollfeld bot hervorragende fliegerische Bedingungen, seine technische Ausstattung war zeitgemäß. Eine fast 3000 Quadratmeter große Flugzeughalle erlaubte, auch die größten Verkehrsflugzeuge jener Zeit unterzustellen.

Der Luftverkehr entwickelte sich erfreulich: Wichtigste Fluglinie war jene von Berlin über Dresden nach Prag und Wien, die von Lufthansa, österreichischen und tschechoslowakischen Gesellschaften gemeinsam bedient wurde. Verbindungen bestanden aber auch mit Breslau, Köln, Halle/Leipzig, Hannover, Hamburg und weiteren Städten. Mit 7913 abgefertigten Fluggästen erreichte der Flughafen 1937 seine höchste Jahresleistung vor dem Zweiten Weltkrieg.

Zeitgleich mit dem Bau des Flughafens entstand unmittelbar angrenzend die ausgedehnte Anlage der Luftkriegsschule Dresden, die ab 1936 Offiziere für die deutsche Luftwaffe ausbildete. Fast 60 Gebäude, darunter fünf Flugzeughallen, wurden errichtet. Der Ausbildungsbetrieb der Luftkriegsschule dominierte das Geschehen am Platz. So war es folgerichtig, dass ab 1. April 1937 die Luftwaffe die Verwaltung des gesamten Flughafens übernahm. Zivile Verkehrsflugzeuge flogen Dresden noch bis zum Frühjahr 1940 an. Der Zweite Weltkrieg brachte den Luftverkehr schließlich zum Erliegen. Aus dem Flughafen wurde ein Fliegerhorst, von dem aus bis in die letzten Stunden des Krieges Ausbildungs- und Einsatzverbände der deutschen Luftwaffe operierten.

Neubeginn im zivilen Luftverkehr und Aufbau einer Luftfahrtindustrie

Am letzten Tag des Zweiten Weltkrieges besetzten sowjetische Truppen Fliegerhorst und Luftkriegsschule. Daraufhin nutzten sowjetische Fliegerreihen die Anlagen für die Ausbildung. Ab dem Beginn der 1950er Jahre plante die DDR den Aufbau eines eigenen Verkehrsflugzeugbaus. Als Standort für die Flugzeug-



1935 - Lufthansa »Schwarzwalde«. Startsignal des Startpostens

produktion wurde Dresden-Klotzsche ausgewählt, wo die Hallen und Gebäude der Luftkriegsschule gute Voraussetzungen für eine rasche Produktionsaufnahme erwarten ließen. Nach zähen Verhandlungen mit den sowjetischen Nutzern begann 1955 eines der größten Investitionsvorhaben der DDR-Volkswirtschaft: Auf dem Gelände von Flugplatz und Luftkriegsschule wurden eine 2500 Meter lange und 80 Meter breite Start- und Landebahn, zwei gewaltige Montagehallen und eine Vielzahl weiterer Gebäude und Anlagen errichtet. Fast zeitgleich begann die Produktion von Il-14P-Passagierflugzeugen. Der Flugplatz befand sich nun im Besitz der DDR-Luftfahrtindustrie. Als Werksflugplatz bot er gute Voraussetzungen für die Wiederaufnahme des Verkehrsflugs: Am 16. Juni 1957 landete hier



1960 - Sowjetische Strahlverkehrsflugzeuge Tu-104

das erste Linienflugzeug der Deutschen Lufthansa (DDR). Allerdings hatte die Luftfahrtindustrie alle Gebäude am Flughafen in eigene Nutzung genommen, sodass die Passagierabfertigung in der Innenstadt erfolgen musste. Am 2. Februar 1958 eröffnete eine sowjetische Tu-104 in Dresden das Zeitalter der Verkehrsflugzeuge mit Strahltriebwerk auf den Flughäfen der DDR. Am 4. Dezember 1958 gelang dann der Jungfernflug des ersten deutschen Strahlverkehrsflugzeugs, der in Dresden entwickelten und gebauten »152«. Die Arbeiten an diesem

engagierten Projekt hatten sich bereits erheblich verzögert und erlitten bald einen tragischen Rückschlag: Bei seinem zweiten Flug stürzte der »152«-Prototyp ab, die Besatzung kam ums Leben. Am 22. Mai 1959 landete zum ersten Mal nach Wiederaufnahme des Luftverkehrs ein internationales Verkehrsflugzeug in Dresden: Eine Chartermaschine der ungarischen Malév holte Touristen nach Budapest. Mittlerweile war der Inlandsflugverkehr gut angelaufen, Luftfrachtversand in die ganze Welt wurde wieder möglich. Das Flugzeugwerk hatte derweil die Il-14P-Produktion beendet und nach neuerlichen Verzögerungen bis 1960 einen weiteren Prototypen der »152« fertig gestellt, der zwei erfolgreiche Probeflüge absolvierte. Zu dieser Zeit aber fiel die Entscheidung, den eben erst aufgebauten Flugzeugbau einzustellen. Das Prestige-Projekt hatte bereits 1,3 Milliarden Mark verschlungen und wäre noch auf Jahre hinaus unwirtschaftlich gewesen. Das Vorhaben hätte die international isoliert arbeitende DDR-Volkswirtschaft überfordert.

Kalter Krieg und Kapazitätsengpässe

Nach dem Ende des DDR-Flugzeugbaus übernahm 1962 die Nationale Volksarmee den Flugplatz. Aus dem Flugzeugwerk wurde die Flugzeugwerft Dresden, die sich mit der Instandsetzung militärischer Fluggeräts beschäftigte. Die Deutsche Lufthansa (DDR), später die Interflug, führte indes den Inlandsluftverkehr weiter und konnte nun die Passagierabfertigung am Flughafen vornehmen. Am 3. Mai 1967 startete die erste internationale Fluglinie. Diese Verbindung zwischen Dresden und Budapest sollte sich in den kommenden Jahrzehnten zum erfolgreichsten Angebot am Flughafen Dresden entwickeln. Wichtig war seine Ausweichfunktion für den DDR-Zentralflughafen Berlin-Schönefeld:

Wenn dieser wetterbedingt ausfiel, musste Dresden einspringen. Der zusätzliche Verkehr brachte den Dresdner Flughafen hin und wieder an den Rand seiner Leistungsfähigkeit. Die Entwicklung als Militärflughafen – seit 1963 war hier eine Transportflieger-einheit stationiert – vollzog sich im Spannungsfeld der Interessen von Luftstreitkräften, Flugzeugwerft und zivilem Luftverkehr. Während letzterer im Inland an Bedeutung verlor und 1980 eingestellt



Il-14P der Deutschen Lufthansa (DDR) beim Start

wurde, weitete sich das internationale Angebot aus. Ende der 1970er Jahre bot der Flughafen Linienverbindungen nach Budapest, Moskau, Leningrad, Sofia, Varna, Burgas, Taty und in weitere Städte, sodass die typischen Urlaubsregionen der DDR-Bürger bequem zu erreichen waren. Zudem existierte ein lebhafter Charterverkehr, auch aus den Ländern Westeuropas – dies allerdings nur für deren Bürger. Die stetig steigenden Verkehrsleistungen – 1962 wurden etwa 54000 Passagiere abgefertigt, 1985 mit bald 390000 siebenmal mehr – hatten zur Folge, dass der Flughafen am Rande seiner Abfertigungskapazität arbeitete. 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.



1974 - »Hansahaus« nach der Rekonstruktion

Flughafentouren

Blicken Sie hinter die Kulissen bei spannenden Flughafentouren! Wie viele Ziele stehen auf dem Dresdner Flugplan? Haben Flugzeuge einen Rückwärtsgang? Welche Aufgaben besitzen die gelb-schwarz karierten Fahrzeuge auf dem Vorfeld? Fragen wie diese beantworten die Gäste Führer des Dresdner Flughafens bei informativen und spannenden Führungen. Je nach Verkehrslage besteht die Möglichkeit, Starts und Landungen zu fotografieren und zu filmen.

Informationen und Preise

www.dresden-airport.de
Anmeldung
Telefon: 0351/881-3300 (Wochenende: -3360)

E-Mail: konferenzzentrum@dresden-airport.de

Wer die Maxi-Tour bucht, unternimmt zusätzlich einen Abstecher zu den modernen Löschfahrzeugen der Werkfeuerwehr. Darüber hinaus bietet der Kundendienst Touren zum letzten erhaltenen Rumpf der »152« und zum Beobachtungshaus des Deutschen Wetterdienstes an. Für den Physikunterricht gibt es spezielle Wissenstouren. Individuell und besonders exklusiv sind die Erlebnistouren (auch als Nachtschwärmer-Touren buchbar) und die Follow-me-Touren.