



Nr. 0 | 07.02.2005 ▶ Inhalt

Druckversion

- ▶ **Nachgefragt – bei Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt**
- ▶ **DHL im Anflug auf Leipzig/Halle – Mitteldeutscher Flughafen bietet Alternativen**
- ▶ **Auf einen Blick**
- ▶ **Eine „Cargo-City-Süd“ für die Luftfracht**
- ▶ **Auf dem schnellen Weg zur Cargo-Maschine**
- ▶ [Impressum](#)

Ausgabe 0
„Leipzig/Halle
Spezial“

Auf dem Weg in die Spitzengruppe der europäischen Flughäfen

Liebe Leserinnen und Leser ...

... ein ereignisvolles und erfolgreiches Jahr liegt hinter den Unternehmen der Mitteldeutschen Flughafen AG. Dazu haben nicht nur die steigenden Passagierzahlen beigetragen. Es war eine Nachricht, die den Flughafen Leipzig/Halle in das Rampenlicht des Interesses gerückt hat: Die Deutsche Post World Net wird das internationale Luft-Drehkreuz ihrer Express-Tochter DHL am mitteldeutschen Flughafen errichten.



Diese Ankündigung hat unserem Unternehmen nicht nur viele Schlagzeilen beschert, sondern belegt auch das steigende Interesse der Branche an diesem Standort. Die Ansiedlung des weltweit größten Logistikunternehmens wird den Flughafen in den nächsten Jahren zu einem modernen und leistungsfähigen Logistikzentrum machen. Als solches wird er in die Gruppe der bedeutendsten europäischen Flughäfen aufrücken.

Die Voraussetzungen dafür sind gut. Mit seiner Lage im Herzen Europas, entlang einer sich entwickelnden Wirtschaftsachse zwischen Skandinavien und Südost-

Europa, und mit seiner exzellenten Infrastruktur bringt der Flughafen entscheidende Vorteile in den Wettbewerb der Logistikstandorte um weitere Investoren auf dem Airport und im Umfeld ein.

Die Entscheidung des weltweit agierenden Konzerns zugunsten von Leipzig/Halle ist der Meilenstein in der 78-jährigen Luftfahrt-Geschichte des Flughafens, der in einem Ballungsraum liegt, der zu den ersten Zentren in Ostdeutschland mit einem selbsttragenden Aufschwung gehören wird. Wie schon frühere Investitionen in anderen Branchen schafft das Unternehmen DHL tausende neuer direkter und indirekter Arbeitsplätze in Mitteldeutschland. Dieses Großprojekt bestätigt die Richtigkeit der Investitionspolitik der Mitteldeutschen Flughäfen AG.

Vor 15 Jahren war von dieser Entwicklung allein auf dem Flughafen kaum etwas zu ahnen. Noch Anfang der 90er Jahre wirkte er mit einer Start- und Landebahn und dem kleinen Empfangsgebäude idyllisch. Bis zum Wendepunkt machte der Platz vor allem während der Leipziger Frühjahrs- und Herbstmesse von sich Reden. Doch seither wurde zielgerichtet in eine leistungsfähige Infrastruktur investiert, die den internationalen Wettbewerb nicht zu scheuen braucht. Die Gesellschafter haben in den Ausbau mehr als eine Milliarde Euro eingebracht.

Das neue Jahr wird nicht minder ereignisreich. Bereits im Frühjahr geht der Ausbau mit der Erneuerung der Südbahn und der Vergrößerung des Vorfeldes weiter. Weitere Etappen stehen vor uns und Sie können diese Entwicklung mitverfolgen. Diese Sonderausgabe, verehrte Leserinnen und Leser, ist der Start.

„Airmail“ als Newsletter der Mitteldeutschen Flughafen AG und seiner Unternehmen wird Sie nun auf elektronischem Wege noch schneller, in deutscher und englischer Sprache, monatlich über Neuigkeiten in den Unternehmen und den Betrieben der Region in einem hoffentlich ebenso erfolgreichen Jahr 2005 informieren.

Artikel drucken

Nachgefragt – bei Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt

Beweis für die Attraktivität des Standortes Sachsen

Sehen Sie die Entscheidung zugunsten von Leipzig/Halle angesichts der großen Konkurrenz als einen persönlichen Erfolg?

Erfolg hat bekanntlich immer viele Väter und im Fall der DHL-Ansiedlung ist dies tatsächlich so. Die Entscheidung der Deutschen Post ist ein Beweis für die Attraktivität des Standortes Sachsen. Maßgeblich für den Erfolg ist die Infrastruktur am Flughafen. Seitens der Landesregierung haben wir seit 1990 die Infrastruktur am Flughafen systematisch ausgebaut – immer auch mit Blick auf eine künftige Nutzung als Luftfrachtknoten. Dafür habe ich mich in meiner Funktion als Finanzminister und Aufsichtsratsmitglied des Flughafens stets eingesetzt. Für mich war die DHL-Ansiedlung zudem Chefsache. Ganz wichtig ist darüber hinaus, dass die politische Verantwortlichen in Bund und Land an einem Strang gezogen und sich nicht im bürokratischen „Klein-Klein“ verzettelt haben.



Inwieweit ordnet sich dies in eine Reihe anderer Standortentscheidungen ein?

Die DHL-Entscheidung reiht sich in mehrerer Hinsicht in die Serie anderer Standortentscheidungen ein. Zunächst sind wir als Brückenkopf und durch unsere Nähe zu Osteuropa interessant. Das war auch ein Faktor bei bisherigen Ansiedlungen in Sachsen und wir füllen diese Funktion mehr und mehr aus. Zum zweiten war und ist die sächsische Infrastrukturpolitik eine Basis für die wirtschaftliche Entwicklung und drittens spricht sich mittlerweile herum, dass sächsische Politik und Verwaltung schneller und kooperativer handeln, als dies in weiten Teilen der Republik der Fall ist. Das haben uns Manager verschiedener Unternehmen immer wieder bescheinigt und als Grund für Standortentscheidungen pro Sachsen angeführt.

Welche regionale und über das Bundesland hinausgehende Bedeutung messen Sie dem Bau des Frachtkreuzes bei? Welche Impulse erwarten Sie für die Wirtschaft?

Für DHL hat das Frachtkreuz eine europäische Bedeutung und ist auch vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung sowie der steigenden Bedeutung Osteuropas zu sehen. Das erkennt man schon an der Standortfrage, bei der wir in Konkurrenz zu Standorten in Frankreich und Belgien standen. Was die direkte regionale Bedeutung angeht, so verweise ich zunächst zum einen auf die umfangreichen Investitionen in den Flughafen als auch der DHL in ihr Logistikzentrum. Zum anderen sind die angepeilten rund 3000 direkten Arbeitsplätze bei DHL und die weiteren etwa 7000 Arbeitsplätze im Umfeld oder als Folge der DHL-Ansiedlung eine Dimension, die in Deutschland nicht alltäglich ist. Die Aufträge und damit die Impulse im Zusammenhang mit den Investitionen als auch die steigende Kaufkraft und geringere Arbeitslosigkeit werden in der Region deutlich spürbar sein.

Artikel drucken

DHL im Anflug auf Leipzig-Halle – Mitteldeutscher Flughafen bietet Alternativen



Das internationale Drehkreuz für Fracht und Logistik der Post-Tochter DHL kommt nach Leipzig/Halle. Der Ankündigung der Deutschen Post zufolge sollen durch die Ansiedlung etwa 3.500 Arbeitsplätze direkt bei DHL entstehen und zwei mal so viele im Umfeld bei Zulieferern und Dienstleistern. 300 Millionen Euro will der weltweit agierende Branchenriese dabei in Mitteldeutschland investieren und unter anderem im Südbereich des Flughafens eine Sortieranlage, Bürogebäude und Lager errichten.

Auch der Flughafen und die Gesellschafter beteiligen sich an den Investitionen. Der Südbahn-Neubau, mit dem die über 40 Jahre alte und jetzt verschlissene 2.500 Meter lange Landebahn verlängert und um 20 Grad

„gedreht“ wird, beginnt im März 2005. Mehrere Millionen Euro investieren die Gesellschafter noch einmal in den Umwelt- und Lärmschutz sowie den Erwerb von Grundstücken. Letztendlich werden so die Voraussetzungen für eine erfolgreiche DHL-Ansiedlung geschaffen, damit in Leipzig-Halle ab 2008 nicht nur die Post abgeht, sondern die Entscheidung zugunsten des mitteldeutschen Airports auch zu erheblichen Veränderungen auf der Weltkarte der Logistikbranche führt.

Liniensfracht in die GUS-Staaten

Leipzig/Halle erweist sich nicht nur wegen seiner günstigen verkehrsgeografischen Lage zu den wachsenden Märkten in Osteuropa als günstige Alternative. Auch vor dem Hintergrund von Kapazitätsengpässen an anderen deutschen und europäischen Luftverkehrsplätzen wird das Interesse der Cargo-Branche an dem mitteldeutschen Luftverkehrsstandort in den nächsten Jahren beträchtlich steigen.

Dabei betritt der Flughafen Leipzig/Halle auf dem Luftfrachtgebiet keineswegs Neuland. Schon heute verbinden Liniensfrachtflüge die mitteldeutsche Region direkt mit Osteuropa. Von Leipzig/Halle aus werden über Moskau Güter zu etwa 100 Destinationen in den GUS-Staaten weitergeleitet.

Hoffen und Erwartungen im Umfeld

Auch im Umfeld des Airports rüsten viele Unternehmen und Kommunen auf. So rechnet sich das Güterverkehrszentrum Leipzig (GVZ) in unmittelbarer Nachbarschaft zum Airport große Chancen aus. Seit 1991 ist auf dem Areal an der Autobahn A 14 bereits die Deutsche Post vertreten. Andere Logistiker und Unternehmen wie Schenker und der Autohersteller Porsche haben sich dort niedergelassen. Eine 50 Hektar große Fläche im Süden des Güterverkehrszentrums wird derzeit vorbereitet, im kommenden Jahr wird das Terminal für den kombinierbaren Ladungsverkehr ausgebaut. GVZ-Geschäftsführer Dr. Andreas Winkler rechnet damit, dass in den nächsten Jahren das Güterverkehrszentrum und der Flughafen durch Neuanwerbungen „zusammenwachsen“ werden.

Aber auch in Sachsen-Anhalt wachsen die Hoffnungen, die sich aus den DHL-Plänen ergeben. Entlang der Autobahnen rechnen sich Städte und Gemeinden mit mehreren 100 Hektar großen Gewerbegebieten Chancen auf Investoren aus.

Auch die nur wenige Kilometer vom Flughafen entfernte Raffinerie des französischen Mineralölkonzerns TOTAL in Spergau bei Leuna hat gute Aussichten, von der Ansiedlung zu profitieren. 62.000 DHL-Flüge im Jahr lassen auch den Kerosinbedarf auf dem Flughafen sprunghaft in die Höhe schnellen. Bereits heute beliefert die Erdölverarbeitungsanlage den Airport mit Flugbenzin.

Meilensteine: Auf dem Weg an die Spitze der Flughäfen

Der vor 78 Jahren gegründete Flughafen Leipzig/Halle hat sich im vergangenen anderthalb Jahrzehnt umfassend verändert. Seit 1991 wurde er modernisiert und erweitert und damit zu einem der leistungsfähigsten Flughäfen Europas ausgebaut.

Zunächst entstand das Abfertigungsgebäude Terminal C, das nach der Maueröffnung den stetig wachsenden Touristenstrom aufnahm. Die zahlreichen Geschäftsreisenden, welche bei der Umstrukturierung der ostdeutschen Wirtschaft halfen, nutzten seinerzeit das Terminal A.

1996 öffneten sich die Tore für das neue Terminal B. Damit wurde erstmals am Flughafen Leipzig/Halle ein Abfertigungsgebäude mit internationalem Standard nutzbar, das über eine Pier sowie sechs Fluggastbrücken verfügt.

1999 wurden das mehrstöckige Parkhaus, die neue Feuerwache im Norden des Flughafen-Areals sowie im März 2000 die 3.600 Meter lange und 60 Meter breite Start- und Landebahn Nord in Betrieb genommen.

Ende März 2003 ging das Zentralterminal in Betrieb. Damit können jährlich 4,5 Millionen Passagiere in Leipzig/Halle abgefertigt werden.

Bis zum offiziellen Abschluss der ersten Ausbaustufe des Airports am 30. Juni 2003 wurden mehr als eine Milliarde Euro in eine leistungsfähige Infrastruktur investiert.

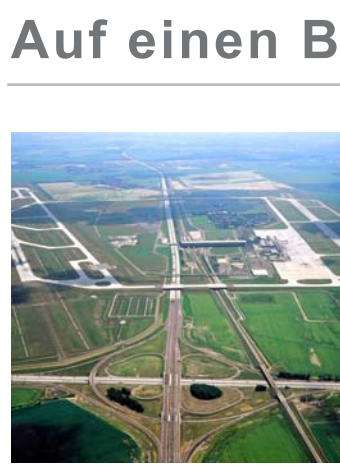
Am 4. November 2004 erteilte das Regierungspräsidium Leipzig den Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der Start- und Landebahn Süd und der Erweiterung des Vorfeldes.

Am 9. November 2004 kündigte die Post-Express-Tochter DHL die Ansiedlung des internationalen Frachtdrehkreuzes in Leipzig/Halle an.

www.leipzig-halle-airport.de

Artikel drucken

Auf einen Blick



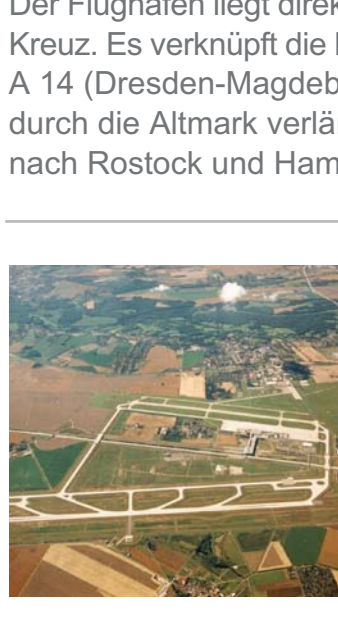
Luftbild: im Vordergrund das Schkeuditzer Kreuz, im Hintergrund der Airport mit den Landebahnen

Mehr als ein Knoten

Der Flughafen Leipzig/Halle steht für das Beispiel einer ausgezeichneten Verknüpfung der Verkehrsträger Luft, Straße und Schiene. Aus Stahl, Beton und Glas großzügig gebaute 423 Meter lange und 16,5 Meter hohe Zentralterminal vereint den zentralen Check-In-Bereich, die Einkaufspassage mit Reisebüro und Gastronomieangeboten, das Parkhaus und den ICE-tauglichen Fernbahnhof unter einem Dach.

Die Deutsche Bahn steuert direkt den in das Abfertigungsgebäude integrierten Fernbahnhof an. Neben InterCity-Zügen verkehren dort die Regionalexpress-Züge zwischen Halle und Leipzig, so dass insgesamt rund 100 Züge täglich am Airport halten. Der nur wenige Kilometer entfernte Ort Schkeuditz ist an das Regional- und S-Bahn-Netz der Deutschen Bahn angebunden. Unweit des Airports betreibt die DB Cargo ein Terminal für den kombinierbaren Ladungsverkehr.

Der Flughafen liegt direkt am ältesten deutschen Autobahnkreuz - dem Schkeuditzer Kreuz. Es verknüpft die Nord-Süd-Magistrale A 9 (Berlin-München) und die Autobahn A 14 (Dresden-Magdeburg). Die Trasse soll in den nächsten Jahren nach Norden durch die Altmark verlängert werden. Damit ergeben sich günstige Verbindungen nach Rostock und Hamburg, an Ost- und Nordsee.



Zwei Bahnen – Ein Ziel

Der Flughafen Leipzig/Halle strebt einen parallelen Flugbetrieb auf beiden Start- und Landebahnen an. Das wird mit dem Neubau der Start- und Landebahn Süd möglich. Dann können auf den über 2.000 Meter weit von einander entfernten Bahnen zur selben Zeit Maschinen starten beziehungsweise landen.

Seit März 2000 ist die Start- und Landebahn Nord in Betrieb, die Nonstop-Interkontinentalflüge möglich macht. Auf der 3.600 Meter langen und 60 Meter breiten Betonpiste können Flugzeuge rund um die Uhr und ohne Lastenbeschränkungen aufsetzen und abheben. Bereits heute wären Landungen des noch im Bau befindlichen Großraum-Airbus A 380 auf der Nordbahn möglich.

Die ältere Bahn im Süden des Flughafen-Areals wird sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus Umwelt- und Lärmschutzgründen „gedreht“ und parallel zur bestehenden Nordbahn ausgerichtet sowie auf 3.600 Meter verlängert.



DHL – Eine Flotte für schnelle Fracht

Mit DHL hat die Deutsche Post World Net die ehemals eigenständigen Unternehmen Deutsche Post Euro Express, DHL und Danzas zu einer Marke zusammen gefasst. Das Fracht- und Logistikunternehmen DHL, das vor 35 Jahren von Adrian Dalsey, Larry Hillblom und Robert Lynn gegründet wurde, befördert jährlich 1 Milliarde Sendungen und 40 Millionen Tonnen Fracht. Eine Million Kunden nutzen die Leistungen des Unternehmens, das heute knapp 160.000 Mitarbeiter beschäftigt. Mehr als 75.000 Fahrzeuge und 420 Flugzeuge sind für die Post-Tochter im Einsatz. Ein eng geknüpftes Netz verbindet in über 220 Ländern und Territorien rund 120.000 Ziele.

Artikel drucken

Eine „Cargo-City-Süd“ für die Luftfracht

Flughafen baut Fracht-Zentrum – Investoren bekunden Interesse

Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sind in den Mittelpunkt des neuen, größeren Europas gerückt. Neben der Wirtschaftsachse, die sich von London über Brüssel, dem Ruhrgebiet, Frankfurt am Main, Stuttgart und München bis nach Mailand erstreckt, wächst im Osten eine neue Wirtschaftsregion heran. Auf der Linie von Kopenhagen über Hamburg, Berlin, Prag, Wien und Budapest liegt die mitteldeutsche Region im Fokus. Dieser neue Brennpunkt braucht auch neue Ideen.

Kurze Wege zum Vorfeld

Nachdem Leipzig/Halle seit 1990 schrittweise zu einem modernen Flughafen ausgebaut worden ist, verfolgt der Airport ein weiteres ehrgeiziges Ziel: Im Südwesten des Flughafen-Areals entsteht eine „City“ für die Luftfracht. Für das Cargo-Zentrum Süd, das südwestlich von Feuerwehr und GAT errichtet wird, liegen bereits die Planungen und somit das Baurecht vor. Bis zum Sommer 2005 soll eine Fläche von 31 Hektar erschlossen sein, ein Drittel davon erhält einen unmittelbaren Zugang zum Vorfeld.

Der Südwesten des Geländes wird damit interessant für Ansiedler der Logistikbranche. Die Zeichen, die der Flughafen mit der geplanten Erweiterung des Airports aussendet, werden bereits erkannt. Ein Sicherheitslogistik-Dienstleister will sich dort auf 25.000 Quadratmeter Fläche ansiedeln. Damit entstehen 100 neue Arbeitsplätze.

Drehpunkt für Mitteldeutschland

Die mitteldeutschen Flughäfen werden bereits heute in der Wirtschaft in dieser Region als Dreh- und Knotenpunkte gesehen. Immerhin haben sich dort mit Porsche, BMW und VW drei große Automobilhersteller niedergelassen, AMD und Infineon stehen für wissenschaftliche Leistungen in der Computerbranche, die aus diesem Gebiet kommen. Mit dem US-amerikanischen Konzern Dow Chemical und dem rheinischen Konzern Bayer haben sich große Chemieunternehmen und mit dem französischen Konzern TOTAL ein Ölmulti im Umfeld des Flughafens angesiedelt.

Die Absicht der Post-Express-Tochter DHL, ab dem Jahr 2008 Pakete von Leipzig/Halle aus zu verteilen, lässt die Blicke anderer Logistik-Unternehmen nach Mitteldeutschland wandern, von denen mit Quelle in Leipzig und Neckermann in Heidelberg bei Bitterfeld zwei große Versandhändler die Vorteile dieser Region bereits erkannt haben.

Immerhin bietet der Flughafen eine Menge Potenzial. Die langfristigen 24-Stunden-Betriebserlaubnis an 365 Tagen im Jahr sind es. Neben der 27 Hektar Vorfeldfläche über 22 Abstellpositionen für Flugzeuge. Selbst große Maschinen, wie die Antonow 124, der größte jemals in Serie produzierte Transporter, finden dort Platz. 2007 wird sich die Vorfeldfläche mit 78 Hektar nahezu verdreifacht haben.

Artikel drucken



Kombinierbarer Ladungsverkehr

Die Mitteldeutsche Flughafen AG sucht nach innovativen Wegen für eine effiziente Frachtbefertigung der Zukunft. „Air Cargo Express“ – heißt das Schlagwort. ACE steht dabei für die Vision der „schnellen Schiene“, für einen Luftfracht-Ersatzverkehr, der schneller, zuverlässiger, kostengünstiger und sicherer als der Lkw-Verkehr über Land ist.

Ladegleise mit direktem Anschluss zum Vorfeld, moderne Fahrzeuge und luftfahrttypische Geräte zur parallelen Be- und Entladung der Güter sowie

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge für die Luftfracht sollen das möglich machen. Somit könnten mit dem „Air Cargo Express“ neue Zeitdimensionen erreicht werden. Auch vor dem Hintergrund von Kapazitätsengpässen an anderen deutschen Frachtflughäfen sind spätestens in acht Jahren Transportzeiten zwischen Leipzig/Halle und Orten in der Wirtschaftsachse im Westen in gut zweieinhalb Stunden denkbar und umsetzbar.

Artikel drucken

Nr. 0 | 07.02.2005 Impressum

Herausgeber: Mitteldeutsche Flughafen AG

Redaktion: Felix Zimmermann (Leitung), Norbert Claus
Evelyn Schuster, Petra Siebert, Dierk Näther, Konrad Kästner, Uwe Schuhart

Bilder: Staatskanzlei Dresden, Archive Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden, DHL-Pressestelle

Design und Produktion: Contur

Rückfragen, Kommentare und Hinweise: Felix.Zimmermann@mdf-ag.com

Tel. 03 41 / 224 10 86

Zum Abbestellen des Newsletters klicken Sie bitte [hier](#).