



- ▶ Editorial | Seite 1
- ▶ Der Luftfahrtstandort Dresden – Chancen und Perspektiven | Seite 2
- ▶ Zuwachs – Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden verzeichnen steigende Passagierzahlen | Seite 6
- ▶ dba-Passagiere fliegen zwischen Dresden und München günstiger | Seite 7
- ▶ Mit Air Berlin von Leipzig/Halle direkt nach London | Seite 7
- ▶ DHL – Michael Reinboth Projektleiter Air-Hub-Europa | Seite 8
- ▶ Spitze – Sachsens Wirtschaft wuchs 2004 um 2,3 Prozent | Seite 8
- ▶ BMW startet Serienproduktion im Leipziger Werk | Seite 9
- ▶ Zuwachs für Gläserne Manufaktur in Dresden | Seite 9
- ▶ Zusammenarbeit zwischen Sachsen und Thüringen | Seite 10
- ▶ IQ Innovationspreis Mitteldeutschland – 186 Bewerber sind dabei | Seite 10

▶ Editorial: Spiegelfechtere

Was halten Sie von einer Spiegelsteuer? Jeder besitzt Spiegel: Zum Frisieren, Krawatte binden, Schmuck anlegen – also für reine Luxusbeschäftigungen, wenn man es genau besieht. Und gehört Luxus nicht besteuert? Man bedenke nur, welche sozialen Aufgaben sich nicht mit dem Ertrag solch einer Spiegelsteuer bewältigen ließen!



Eine Schnapsidee? Nun, einen ähnlichen Einfall hatten jetzt – mit Verlaub – einige Präsidenten und Minister der G7 Staaten bei ihrem Treffen in London. Sie kramten den immer wieder verworfenen Vorschlag einer Kerosinsteuer für den Luftverkehr aus der Versenkung. Mit den Einnahmen soll Afrika geholfen und die Entwicklungshilfe aufgestockt werden. Angesichts der Flaute in einigen Staatskassen ein „grandioser“ Vorschlag! Warum sollte man sich das Geld nicht vom Luftverkehr holen, ist er doch eh nur für Reisen und Expresssendungen da, also für „die Reichen“?

Volkmar Stein,
Vorstand der
Mitteldeutschen
Flughafen AG

Auf keine Gegenliebe stieß die Idee jedoch bei den dynamischen Wirtschaftsnationen dieser Welt, den USA und den Asiaten. Aus gutem Grund. Sie wissen nur allzu genau, welche Funktion weltweite Netze für ihre Industrien im globalen Wettbewerb besitzen. Wie E-Mail und Internet, wie die Telekommunikation rechnen sie die Flughäfen und Airlines zu den Leistungsträgern einer Infrastruktur, die für Geschäftsanbahnungen sowie den Experten- und Warenaustausch unverzichtbar sind.

Was in manchem Elfenbeinturm der Politik offenbar immer noch nicht wahrgenommen wird: Luftverkehr ist in den vergangenen drei Jahrzehnten zu einer „commodity“ geworden, die in Unternehmensstrategien eine wichtige Rolle spielt und als Kostenposition mit spitzem Bleistift kalkuliert wird. Kurzum: Luftfahrt ist ein entscheidender Standortfaktor. Außerdem: Erschwingliche Flugreisen gehören sowohl zur Lebensqualität breiter Bevölkerungsschichten in den entwickelten Ländern Europas, so wie sie andererseits



für die Länder der Dritten Welt zum Quell eines wachsenden Wohlstands geworden sind. Phuket ist nach der Tsunami-Welle ein Beleg dafür. Nach der Soforthilfe bitten die Thais vor allem um eine rasche Wiederbelebung des Tourismus.

Wen aber die Maastricht Kriterien drücken und dazu noch Gutmenschen drängen, dem ist wohl jede Steuerquelle recht. „Wenn das nicht mit den USA zu machen ist, können wir das auch europäisch machen“, hörte man aus kontinentaleuropäischen Kreisen nach der Sitzung, und ein Prüfungsauftrag erging an die EU-Kommission.

Wenn diese sich treu bleibt, dann könnte sie allerdings nichts anderes entgegen als das, was sie selbst bereits 1999 in einer Studie ermittelt hat: Eine Kerosinsteuer bringe nur vernachlässigbare Umweltentlastungseffekte. Die Kohlendioxidemissionen gingen gerade einmal um 0,34 Prozent zurück. Aber dafür entstünden der Wirtschaft wesentliche Belastungen. Allein 50.000 Jobs gingen in der europäischen Luftfahrtindustrie verloren. Will man das?

Sehr viel mehr für die Umwelt würde erreicht, wenn das europäische Flugverkehrsmanagement der Flugsicherungsanstalten erfolgreich umstrukturiert wird. Damit allein ließe sich der Treibstoffverbrauch des Luftverkehrs um sechs bis zwölf Prozent reduzieren. Aber darum geht es den Umweltpolitikern wohl nicht. Sie pflegen lieber ihr Robin Hood-Mythos, weil es ja so gut bei der eigenen Klientel ankommt.

Man lasse sich nichts vormachen: Die Luftfahrt genießt kein Privileg. Die internationale Staatengemeinschaft hatte den Luftverkehr von einer Treibstoffsteuer freigestellt, weil er seine Kosten über Gebühren und Entgelte trägt. Eine Kerosinsteuer würde bedeuten, ihn nun doppelt zu belasten. Deutschland bürdet ihm ohnehin schon – anders als andere europäische Staaten – die volle Mehrwertsteuer für Inlandsflüge auf, was Leipzig/Halle aufgrund seiner Lage stärker als andere Flughäfen belastet.

Eines darf jetzt nicht in Vergessenheit geraten: Europa hat sich hehre Ziele gesetzt, auf die sich die Regierungen der EU-Mitgliedsstaaten in erster Linie konzentrieren sollten. In der Lissabon-Agenda heißt es: Bis 2010 soll die EU zum wettbewerbsfähigsten Raum der Welt gemacht werden – zum Wohle ihrer Menschen und ihrer Wirtschaft. Von einem gut funktionierenden Luftverkehr und leistungsfähigen Flughäfen hängt dabei viel ab. Doch mit den Belastungen einer Kerosinsteuer werden wir diesem Ziel nicht näher kommen. Dieser Vorschlag sollte wieder dort verschwinden, wohin er gehört – in der Mottenkiste.

► **Der Luftfahrtstandort Dresden – Chancen und Perspektiven**

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

Der Flughafen steht vor einer neuen Herausforderung. Warum machen sich der Ausbau und die Verlängerung der Start- und Landebahn notwendig?

Der Flughafen macht sich fit für die Zukunft. Dazu hat er bereits in den vergangenen Jahren beträchtlich sein Gesicht geändert. Markantes Bild des Flughafen-Areals ist heute das neue Terminal, das eine architektonische Glanzleistung darstellt. Es wird



allen Anforderungen eines modernen Flugverkehrs gerecht. Im Laufe des Jahres wird auch der neue Tower der Deutschen Flugsicherung auf dem Airport in Betrieb genommen.

Geschäftsführer
der Flughafen
Dresden GmbH,
Dr. Michael Hupe



Mit dem Autobahn-Zubringer und der durchgängigen S-Bahnverbindung vom Flughafen nach Pirna ist der Airport nicht nur für die Passagiere, sondern auch für die Mitarbeiter des Flughafens und aller Unternehmen im Umfeld des Airports bestens erreichbar und zunehmend attraktiver. Das spiegelt sich nicht zuletzt in den steigenden Passagierzahlen wider.

Mit der geplanten Sanierung der Start- und Landebahn steht das nächste große Vorhaben an. Materialanalysen und Gutachten haben 2003 bereits bewiesen: Die 1955 gebaute 2500 Meter lange und 80 Meter breite Piste ist im Kern marode und an einer grundhaften Sanierung

führt kein Weg vorbei. Mit der Beseitigung von Kantenausbrüchen und Rissen in der 1988/89 sanierten Betonschicht durch Bautrupps ist es allein nicht mehr getan. Dies kuriert nur Symptome, die Ursachen liegen tiefer.

Was verbessert sich für die Fluggesellschaften?

Mit dem Ausbau der Start- und Landebahn und der damit verbundenen Verlängerung um 350 Meter wird der Flughafen am Rande der sächsischen Landeshauptstadt noch interessanter für die Fluggesellschaften und die umliegenden Unternehmen der Luftfahrtbranche. In der Vergangenheit mussten Airlines wegen der relativ kurzen Bahn bei bestimmten Witterungsbedingungen Einschränkungen beim Startgewicht der Maschinen hinnehmen. Das zwang die Gesellschaften bei längeren Flügen, unter anderem auf die Kanaren, wiederum zu Zwischenlandungen, um Treibstoff aufzunehmen. Das wird dann der Vergangenheit angehören.

Welche Hürden muss der Flughafen noch überwinden, bevor mit den Arbeiten begonnen werden kann?

Mehrere Modelle einer möglichen Sanierung haben wir in den vergangenen Monaten geprüft. Vorstellungen, die eine Sanierung der bestehenden Bahn bei laufendem Betrieb in den Nachtstunden oder eine dreimonatige Einstellung des Flugbetriebs vorsahen, haben wir verworfen. Während einer längeren Schließung hätten nicht nur die Fluggesellschaften, sondern auch die Reisenden auf andere Flughäfen ausweichen müssen. Deshalb haben wir uns für eine „Verschiebung“ der Bahn nach Norden um etwa 70 Meter zur jetzigen Bahn entschieden.

Im Dezember vergangenen Jahres haben wir mit dieser Lösung beim Regierungspräsidium Dresden die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Wann ist mit einem Ergebnis der Genehmigungsbehörde zu rechnen?

Ein Planfeststellungsverfahren für ein solch großes Projekt ist sehr umfangreich. Deshalb lässt sich noch kein genauer Termin nennen. Doch das Beispiel vom Flughafen Leipzig/Halle, wo die Südbahn verlängert und „gedreht“ werden soll, hat gezeigt, dass



ein Planfeststellungsbeschluss innerhalb eines Jahres vorliegen kann. Sollte das Dresdner Regierungspräsidium den Planungen des Flughafens Dresden zustimmen, könnten 2006 die ersten vorbereitenden Arbeiten beginnen. 2007 wäre dann jenes Jahr, in dem das Gros der Arbeiten, unter anderem mit dem Einbringen des Betons, bewältigt wird. Die neue Tragschicht soll eine Lebensdauer von weit mehr als drei Jahrzehnten gewährleisten. Die alte Start- und Landebahn wird dann nicht benötigt. Sie könnte 2007, sobald auf der parallelen Bahn die ersten Flieger landen und starten, abgerissen werden.

Dresden hat sich inzwischen zu einem bedeutenden Luftfahrtstandort im Osten Deutschlands entwickelt. Wie profitieren die benachbarten Unternehmen von den Modernisierungsplänen auf dem Flughafen?

Allein auf dem Flughafen-Gelände arbeiten 99 Firmen und Behörde, die mehr als 1500 Mitarbeiter beschäftigen. Die 870 Angestellten der Elbe Flugzeugwerke GmbH Dresden rüsten Airbusse zu Frachtmaschinen um und produzieren Platten aus Verbundfaserwerkstoffen für den Innenausbau vieler Airbus-Modelle. Als Spezialist für Materialtests erweist sich die IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH mit ihren 110 Mitarbeitern, die unter anderem die größte Passagiermaschine der Welt, den Airbus A 380 prüft. Diese Unternehmen, zu denen auch die Nehlsen Flugzeug-Galvanik GmbH gehört, setzen die über 90-jährige Tradition der Flugzeugindustrie in Dresden fort.

Sie alle profitieren von den Ausbauplänen des Flughafens. Mit der längeren Landebahn können größere Flugzeuge in Dresden landen. Dies eröffnet der Luftfahrtindustrie in der Zukunft zusätzliche strategische Optionen.

Nachgefragt – bei Air Berlin

Joachim Hunold –
Geschäftsführer Air
Berlin



Welche Perspektiven ergeben sich für ihre Fluggesellschaft aus dem geplanten Ausbau der Start- und Landebahn des Flughafens Dresden?

Air Berlin wird davon profitieren und damit auch unsere Gäste. Bei längeren Flügen, zum Beispiel auf die Kanarischen Inseln oder nach Ägypten, mussten wir vor allem in heißen Sommermonaten Einschränkungen in Kauf nehmen, da unsere Maschinen wegen der zu kurzen Bahn nicht voll beladen und voll betankt starten konnten. Eine Folge dieser Startgewichtsbeschränkungen ist zum Beispiel, dass wir Zwischenlandungen einplanen müssen. Mit der Verlängerung der Runway um 350 Meter gehören diese Beschränkungen dann der

Vergangenheit an. Nicht nur wir als Airline, sondern auch unsere Passagiere werden von kürzeren Reisezeiten profitieren und der Flughafen gewinnt dadurch an Attraktivität.

Welche Rolle spielt der Flughafen Dresden in ihrer Unternehmensstrategie auch mit Blick auf die neue erweiterte Europäische Union?

Dresden ist die zweitgrößte Stadt Sachsens, die Bevölkerung wächst, neue Industriezweige siedeln sich an. Da ist es wichtig, auch die entsprechende Mobilität zur Verfügung zu



stellen – gerade für Geschäftsreisende. Wir haben auf diese Entwicklung reagiert und bieten von Dresden über unser Drehkreuz in Nürnberg und Palma de Mallorca günstige Städteverbindungen an. Mit seiner geographischen Lage zu Tschechien und Polen hat der Flughafen außerdem ein interessantes Einzugsgebiet. Wenn die Kaufkraft der neuen EU-Mitgliedstaaten weiter steigt, liegt hier ein großes Potenzial. Auf der Internetseite des Flughafens können sich Reise-Interessierte aus den Nachbarländern schon jetzt in ihrer Landessprache über unsere Flugverbindungen informieren.

Denkt Air Berlin an eine Erweiterung des Engagements auf den mitteldeutschen Flughäfen?

Die mitteldeutschen Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle sind wichtige Partner für uns. Nachdem wir in den neuen Bundesländern eine Trendwende im Reiseverhalten der Ostdeutschen beobachten konnten, haben wir entsprechend mehr Verbindungen zu europäischen Städten aufgelegt. Immer mehr Reisende nutzen nun unsere Linienflüge als zusätzliches Angebot. Darunter eine steigende Zahl von Geschäftsleuten, die günstig fliegen und trotzdem Service genießen möchten. Eine Erweiterung unseres Engagements ist daher nicht ausgeschlossen.

► Auf einen Blick



Der Flughafen Dresden begeht in diesem Jahr sein 70-jähriges Bestehen. Dieses Jubiläum wird im Herbst mit einem großen Fest begangen. In den vergangenen 15 Jahren hat der Airport sein Gesicht gewandelt.

Millioneninvestitionen haben die Attraktivität des Flughafens erhöht. Allein in das im März 2001 eröffnete Abfertigungsgebäude wurden rund 90 Millionen Euro investiert. Weitere mehr als 40 Millionen Euro flossen in den S-Bahn-Ausbau. Mit der geplanten Sanierung und Verlängerung der Start- und Landebahn um rund 350 auf dann 2850 Meter Länge werden die Bauarbeiten

Das neue Terminal
des Flughafens
Dresden

in Dresden in eine neue Etappe gehen.

Passagiere loben die verkehrsgünstige Lage des Flughafens, der nur neun Kilometer von der City der sächsischen Landeshauptstadt entfernt unmittelbar am Autobahndreieck Dresden liegt. Mit dem Auto ist der Airport vom Stadtzentrum aus innerhalb von 20 bis 30 Minuten zu erreichen, mit der erst kürzlich eröffneten S-Bahn binnen 22 Minuten.

Das Terminal, in dem jährlich rund 3,5 Millionen Passagiere abgefertigt werden können, ist das prägendste Bauwerk auf dem Gelände. Das imposante stählerne und gläserne Abfertigungsgebäude mit einer Fläche von 170 mal 130 Meter entstand durch den Umbau eines ehemaligen Flugzeughangars. Vom unterirdischen S-Bahn-Anschluss bis zur Aussichtsplattform, von der an klaren Tagen die Türme von Schloss Moritzburg zu sehen sind, besitzt das Terminal fünf Ebenen.

Eine gläserne Brücke verbindet das Terminal mit dem im März 2001 eröffneten Parkhaus, in dem über 1500 Fahrzeuge Platz finden. Mit dem 590 Meter langen S-Bahn-Tunnel in der unteren Ebene des Terminals verfügt der Airport über eine neue Verbindung des



Öffentlichen Personen-Nahverkehrs und hat Anschluss an das Streckennetz der DB AG. Seit Dezember 2004 setzt die Deutsche Bahn zum Dresdner Flughafen elektrisch betriebene Doppelstock-Wagen ein und seither können Reisende ohne Umsteigen bis Pirna reisen.

► Zuwachs – Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden verzeichnen steigende Passagierzahlen

Die mitteldeutschen Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden haben im vergangenen Jahr von der allgemeinen Erholung in der Luftfahrtbranche profitiert und wieder deutlich mehr Passagiere abgefertigt.



Beide Unternehmen verzeichneten 2004 im Passagieraufkommen Zuwachsraten von 4,4 Prozent beziehungsweise 4,3 Prozent zum Vorjahr. Der Airport zwischen Leipzig und Halle registrierte 2,041 Millionen Reisende, in Dresden wurden insgesamt 1,626 Millionen Passagiere gezählt.

Der Anstieg auf dem Dresdner Flughafen (www.dresden-airport.de) ist vor allem auf ein Plus im Linienverkehr zurückzuführen. In diesem Bereich stieg das Aufkommen

Urlauber-
maschinen auf
dem Vorfeld in
Leipzig/Halle

um 4,9 Prozent auf über 976.000 Reisende. Die aufkommensstärksten Ziele im Linienflugverkehr ab Dresden waren Frankfurt am Main, München und Köln/Bonn. Neben der positiven Entwicklung bei den Passagierzahlen erhöhte sich auch die Zahl der Starts- und Landungen zum Vorjahr um 5,5 Prozent.

Auf den Urlauberstrecken sind die Passagierzahlen gegenüber 2003 um 3,9 Prozent auf etwa 634.000 Fluggäste gestiegen. Spitzenreiter unter den Touristikzielen war im Vorjahr das türkische Antalya, das von knapp 58.500 Fluggästen angesteuert wurde. Auf den Plätzen folgen Palma de Mallorca mit 43.400 und die kanarische Insel Teneriffa mit mehr als 21.000 Passagieren. Spanien bleibt das beliebteste Urlaubsland für Touristikpassagiere ab Dresden, vor der Türkei und Griechenland.

In Leipzig/Halle (www.leipzig-halle-airport.de) wurden 2004 im Vergleich zum Vorjahr knapp 86.000 Fluggäste mehr abgefertigt. Erstmals seit 2001 wurde damit wieder die Zwei-Millionen-Grenze überschritten. Im Touristikverkehr stieg das Passagieraufkommen um 5,7 Prozent auf 1,390 Millionen Gäste. Das waren fast 75.000 Urlauber mehr als ein Jahr zuvor. Spanien war mit 343.351 Passagieren Spitzenreiter unter den Urlaubsländern. Auf der Hitliste folgen die Türkei und Griechenland. Bulgarien belegte den vierten Rang. Im Linienverkehr blieb das Passagieraufkommen in Leipzig/Halle mit 620.000 Fluggästen nahezu stabil.

Die Entwicklung der Verkehrszahlen in den vergangenen zwölf Monaten haben sich im ersten Monat des laufenden Jahres fortgesetzt. Der Airport in Dresden meldete im Januar mit 100.400 Passagieren einen Zuwachs von 14,8 Prozent zum gleichen Vorjahreszeitraum. Erstmals in der Geschichte des Flughafens wurden damit in einem Januar mehr als 100.000 Passagiere verzeichnet. Im Linienflugverkehr legte der Flughafen um 18,3 Prozent auf 75.600 Reisende zu. Im Urlauberverkehr wurden 24.500 Passagiere und damit 4,2 Prozent mehr als im Januar 2004 abgefertigt.



Ähnliche Entwicklungen zeichnen sich auch für den Flughafen Leipzig/Halle ab. Dort lag der Passagierzuwachs bei 8,2 Prozent und erreichte im Januar 101.469 Reisende. Im Touristikverkehr wurden mit 59.158 Passagieren 16,8 Prozent mehr als im Vorjahresmonat abgefertigt. Im Linienverkehr lag die Zahl der Reisenden mit knapp 41.000 um etwa 1500 unter Vorjahreswert.

► dba-Passagiere fliegen zwischen Dresden und München günstiger

Die Geschäftsführer der Flughafen Dresden GmbH, Dr. Michael Hupe (links) und der Fluggesellschaft dba, Martin Gauss, im Gespräch.



Die dba gestaltet ihr Flugangebot vor allem für Geschäftsreisende zwischen Sachsen und Bayern noch attraktiver.

Seit dem 17. Februar 2005 starten die Maschinen der Fluggesellschaft bereits um 7.55 Uhr in der sächsischen Landeshauptstadt an die Isar. Abends heben die Flugzeuge vom Typ Boeing 737 in der bayerischen Metropole um 17.30 Uhr ab. Damit können Reisende ihren Tag in München noch besser gestalten, sagte der Geschäftsführer der dba Luftfahrtgesellschaft mbH, Martin Gauss.

Die Linienfluggesellschaft ist mit der Entwicklung der Verbindung zwischen Dresden und München knapp sechs Monate nach dem Erstflug Mitte September 2004 sehr zufrieden. Tickets können unter www.flydba.com, im Call-Center unter 0 18 05/35 93 22 oder in den Reisebüros gebucht werden.

Das Unternehmen hat jüngst das Geschäft des Mitbewerbers Germania Express (gexx) übernommen und ist somit zur drittgrößten Linienfluggesellschaft in Deutschland aufgestiegen. dba, die künftig mit insgesamt 27 Flugzeugen fliegt, steigert damit ihr Passagieraufkommen von drei auf mehr als vier Millionen Reisende im Jahr.

Mit den Flügen von Dresden nach München fungiert die dba auch als Zubringer von acht internationalen Airlines. Ab München können Passagiere mit Delta Airlines, Emirates, Air Mauritius, Mahan, Royal Jordanien, TACV (Cabo Verde Airlines, TAROM und Etihad rund um den Globus fliegen.

► Mit Air Berlin von Leipzig/Halle direkt nach London

Der Flughafen Leipzig/Halle hat nach knapp einjähriger Unterbrechung wieder eine Direktverbindung nach Großbritannien.

Seit dem 4. Februar verbindet die Fluggesellschaft Air Berlin den mitteldeutschen Airport mit der britischen Hauptstadt. Der Euro-Shuttle steuert seither drei Mal pro Woche von Leipzig/Halle aus London-Stansted an. Geflogen wird immer freitags, sonntags und montags. Tickets, die es für den einfachen Flug ab 29 Euro inklusive Steuern und Gebühren gibt, können unter www.airberlin.com oder im Servicecenter der Gesellschaft unter 01805 – 737 800 gebucht werden. Air Berlin fliegt derzeit von Leipzig/Halle 35 europäische Ziele an. Bereits seit November 2004 betreibt die Airlines den Mallorca-



Eric Malitzke, Geschäftsführer der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, bei der Verabschiedung der Air-Berlin-Crew zum Erstflug nach London.



Shuttle, der mit Beginn des Sommerflugplans von zurzeit fünf wöchentlichen auf dann tägliche Verbindungen aufgestockt wird.

Der Geschäftsführer der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, Eric Malitzke, sieht in Air Berlin einen der wichtigsten Kunden am mitteldeutschen Airport. Das neue Linienangebot ist aus seiner Sicht ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem bedarfsorientierten Ausbau der bestehenden Verbindungen.

► DHL – Michael Reinboth Projektleiter Air-Hub-Europa

Michael Reinboth, Projektkoordinator für den Air-Hub Europa



Die Deutsche Post World Net hat Michael Reinboth zum Projektleiter für das europäische Luftdrehkreuz der Express-Tochter DHL ernannt.

Der 52-jährige soll in den nächsten Jahren den geplanten Aufbau des Kreuzes auf dem Flughafen Leipzig/Halle voranbringen. Leipzig/Halle wird damit neben Hongkong und den US-amerikanischen Wilmington eines der drei zentralen Luftdrehkreuze und Drehscheibe für das europäische Luftexpressnetz von DHL. Der Konzern, der in Leipzig/Halle 300 Millionen Euro investieren will, wird nach der geplanten Inbetriebnahme im ersten Quartal 2008 täglich 2000 Tonnen Fracht umschlagen.

Nach Einschätzung von Reinboth hat die Absicht von DHL in der mitteldeutschen Region ein enormes Interesse ausgelöst. Mit mehr als 14.000 Bewerbungen, die seither bei der Post-Express-Tochter eingegangen sind, übersteigt das Interesse bei weitem den Bedarf von 3.500 Stellen. DHL versteht sich als Job-Maschine und als Magnet für andere, sich zu dieser Region zu bekennen, sagte Reinboth, der Anfang der 90er Jahre bereits das Paketzentrum Leipzig als Niederlassungschef leitete und danach der Postdirektion Halle als Präsident vorstand. DHL werde alles tun, um weitere Ansiedlungen zu fördern.

Bis 2012 sollen im neuen Luftdrehkreuz 3500 Arbeitsplätze entstanden sein. Im Umfeld wird mit doppelt so vielen Stellen gerechnet. Die in der ersten Ausbaustufe geplante 40.000 Quadratmeter große Sortieranlage sei drei- bis viermal so groß wie Radefeld, betonte Reinboth.

www.dhl.de

► Spitze – Sachsens Wirtschaft wuchs 2004 um 2,3 Prozent

Die Wirtschaft in Sachsen boomt. Der Freistaat belegte 2004 mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts gegenüber dem Vorjahr von 2,3 Prozent den Spitzenplatz unter den Bundesländern in Deutschland. Laut dem vom Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung“



erhobenen Daten kann sich Sachsen mit dem Freistaat Bayern messen, dessen Wirtschaft im Jahresvergleich ebenso um 2,3 Prozent zulegen.

Damit erzielte Sachsen eine deutlich günstigere Wirtschaftsentwicklung als Deutschland insgesamt. Das Bruttoinlandsprodukt veränderte sich im Bundesdurchschnitt um 1,7 Prozent.

Das Verarbeitende Gewerbe trug maßgeblich zum Wachstum der sächsischen Wirtschaft bei. Dort wurde ein realer Anstieg der Bruttowertschöpfung um 13 Prozent im Vergleich zum Jahr 2003 verzeichnet. Im Bundesdurchschnitt veränderte sich die Bruttowertschöpfung des Verarbeitenden Gewerbes lediglich um 5,1 Prozent. Jüngstes Beispiel für die erfolgreiche Entwicklung der Wirtschaft in Sachsen ist die Autobranche, die weiter an Fahrt gewinnt.

► **BMW startet Serienproduktion im Leipziger Werk**



Knapp vier Jahre nach der Entscheidung pro Leipzig ist am 1. März im neuen BMW-Werk Leipzig die Serienproduktion planmäßig angelaufen. Der bayerische Automobilkonzern fertigt in dem Werk unweit des Messe-Geländes die 3er Limousine.

Die BMW Group hat in der Messestadt, wo sich mit der Porsche AG ein weiterer renommierter Autohersteller niedergelassen hat, innerhalb von drei Jahren ein komplett neues Fahrzeugwerk mit allen Produktionsstufen – Karosseriebau, Lackiererei und Montage – errichtet. Die

Entscheidung, das neue BMW Werk in Leipzig zu bauen, war am 18. Juli 2001 gefallen. In das Werk an der Autobahn A 14, in dem künftig täglich bis zu 650 Fahrzeuge gebaut werden, will der Konzern 1,3 Milliarden Euro investieren.

Zunächst werden auf dem Werksgelände etwa 2.500 Menschen arbeiten, bei voller Auslastung werden dort mehr als 5.000 Arbeitsplätze entstehen. Mit einer etwa gleich großen Anzahl von weiteren Stellen wird im Umfeld bei Dienstleistern und Zulieferern gerechnet. Am 13. Mai soll das Werk offiziell mit einem Festakt eröffnet werden.

www.bmw-werk-leipzig.de

Der erste im Leipziger Werk montierte BMW verlässt die Montagehalle

► **Zuwachs für Gläserne Manufaktur in Dresden**

Neue Entwicklungen gibt es auch in der Gläsernen Manufaktur Dresden.

Die britische Volkswagen-Tochter Bentley will ab Herbst ihr neuestes Modell auch in der Manufaktur montieren. In der sächsischen Landeshauptstadt wird zurzeit das Luxusfahrzeug Phaeton des Volkswagen-Konzerns gebaut. Der Bentley Continental Flying Spur soll die Montagelinie besser auslasten.



▸ Zusammenarbeit zwischen Sachsen und Thüringen

Unternehmen aus Sachsen und dem benachbarten Thüringen wollen künftig auf den Gebieten der Optoelektronik enger zusammenarbeiten. In Dresden wurde dazu Anfang März ein Partnerschaftsabkommen zwischen dem Thüringer Firmenverbund für Optische Technologien – OptoNet – und Silicon Saxony, einem Netzwerk von 170 Firmen der Halbleiter- und Mikrosystemindustrie unterzeichnet. Dabei sollen vor allem kleinere Firmen und Forschungseinrichtungen enger kooperieren.

„Mit der Optik in Thüringen und der Mikroelektronik in Sachsen verbinden wir zwei führende Hightechbranchen der ostdeutschen Industrie“, betonte Dr. Klaus Schindler, Geschäftsführer des OptoNet. „Schon jetzt arbeiten viele unserer Mitgliedsfirmen in Dresden und Jena eng zusammen“, sagte Gitta Haupold, Geschäftsführerin von Silicon Saxony.

Auf einem ersten gemeinsamen Workshop wollten die Teilnehmer die Vision vom „sehenden Auto“ in den Mittelpunkt rücken. Darüber hinaus präsentierten die Microelectronic Packaging Dresden GmbH (MPD) gemeinsam mit ihrem thüringischen Entwicklungspartner WAHL optoparts GmbH das Zusammenspiel von Optik und Mikroelektronik am Beispiel eines Kamerasystems.

Silicon Saxony ist der größte Industrieverband der Mikroelektronik Deutschlands. Das im Jahr 2000 gegründete Netzwerk der Halbleiter-, Elektronik- und Mikrosystemindustrie vereint 170 Hersteller, Zulieferer, Dienstleister, Hochschulen, Forschungsinstitute und öffentliche Einrichtungen am Wirtschaftsstandort Sachsen.

www.silicon-saxony.net

▸ IQ Innovationspreis Mitteldeutschland – 186 Bewerber sind dabei

Für den erstmals zu vergebenden IQ Innovationspreis Mitteldeutschland haben sich mehr als 180 Teilnehmer beworben. Damit hat aus Sicht der Regionenmarketing Mitteldeutschland der erste länderübergreifende Wettbewerb, der von der Wirtschaft getragen wird und sich an den strukturbestimmenden Branchen Mitteldeutschlands orientiert, sein Ziel erreicht.

Mit 58 Bewerbern kamen die meisten Anmeldungen aus dem Bereich des IT-Clusters, gefolgt von 45 für das Cluster Energie/Umwelt und 36 für das Cluster Biotechnologie/Life Sciences. In drei Stufen urteilen zunächst Wirtschaftsprüfer, dann Fachleute aus der jeweiligen Branche sowie eine mit Politikern, Führungskräften und Prominenten besetzte „IQ-Jury“ über die Qualität der Ideen. Der Preis ist mit insgesamt 66.000 Euro dotiert und umfasst neben dem Preisgeld Leistungspakete, die alternativ einen Referenzauftrag durch eines der Mitgliedsunternehmen des Regionenmarketing Mitteldeutschland, Werbekampagnen, strategische Beratung bei der Vermarktung der Innovation oder auch Unterstützung bei der Geschäftsplanung vorsehen. Darüber hinaus werden die jungen Unternehmen ein Jahr lang von einem Mentor betreut und durch die Mitgliedschaft im Regionenmarketing Mitteldeutschland in ein Netzwerk eingebunden.



Das Regionenmarketing Mitteldeutschland ist die Initiative der über 50 strukturbestimmenden Unternehmen rund um Leipzig, Halle, Jena und Dessau – und darüber hinaus. Ziel ist es, innovative Branchen zu fördern sowie Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung zu vernetzen, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Mitteldeutschland national und international zu steigern.

▶ 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,
BMW-Pressestelle

Design und Produktion: Contur

Rückfragen, Kommentare und Hinweise: Felix.Zimmermann@mdf-ag.com
Tel. 03 41 / 224 10 86