# 1913
# 1945

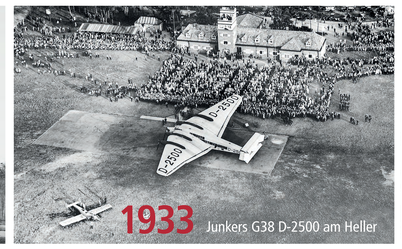
## Rege Zivilluftfahrt weicht militärischer Nutzung

# Von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg

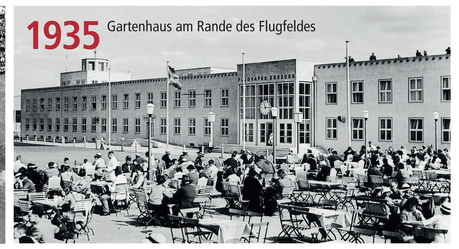
**1913** Städtischer Land- und Wasserflugplatz Dresden-Kaditz mit LZ 13 »Sachsen«

**1925** Städtischer Land- und Wasserflugplatz Dresden-Kaditz mit LZ 13 »Sachsen«

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



**1933** Junkers G38 D-2500 am Heller



**1935** Gartenhaus am Rande des Flugfeldes

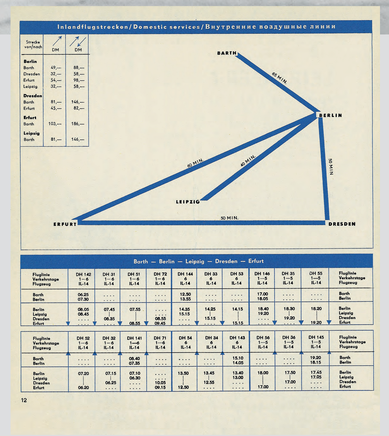
Schon seit den 1920er-Jahren existierte in Dresden ein reger Luftverkehr. Geflogen wurde zunächst auf dem städtischen Flugplatz Kaditz (ab 1913), später auch in Dresden-Heller (ab 1926) sowie vom Wasserflugplatz Johannstadt.
Mit der zunehmenden Aufrüstung nach 1933 drängten die Reichsbehörden auf den Bau eines leistungsfähigeren Flughafens für militärische und zivile Zwecke. Und so entstand nach nur einem Jahr Planung und Bauzeit vor den Toren Dresdens, auf den Fluren von Klotzsche und Rähnitz, eine moderne Flughafenanlage. Das elegante Abfertigungs- und Verwaltungsgebäude, später „Hansahaus" genannt, wurde zum architektonischen Wahrzeichen.

Am 11. Juli 1935 starteten und landeten erstmals Verkehrsflugzeuge am neuen Flughafen Dresden. Die Anlage verfügte über ein 1.460 × 1.025 Meter großes Rollfeld, eine technisch zeitgemäße Ausstattung und eine nahezu 3.000 Quadratmeter große Flugzeughalle, in der auch die größten Verkehrsflugzeuge jener Zeit Platz fanden.
Der Luftverkehr entwickelte sich erfreulich. Wichtigste Verbindung war die Linie Berlin – Dresden – Prag – Wien, betrieben von Lufthansa sowie österreichischen und tschechoslowakischen Gesellschaften. Weitere Linien führten u. a. nach Breslau, Köln, Halle/Leipzig, Hannover und Hamburg. 1937 wurden 7.913 Fluggäste abgefertigt – ein Vorkriegsrekord!

Doch schon bald warf der Zweite Weltkrieg seine Schatten voraus: Ab 1936 entstand angrenzend an den Flughafen die Luftkriegsschule Dresden, mit fast 60 Gebäuden und mehreren Flugzeughallen. Und zum 1. April 1937 übernahm die Luftwaffe die Verwaltung des gesamten Flughafens. Zivile Verkehrsflüge fanden nur noch bis Frühjahr 1940 statt. Der gesamte Flughafen wurde zum Fliegerhorst und diente bis Kriegsende als Stützpunkt für Ausbildungs- und Einsatzverbände der deutschen Luftwaffe.
Am letzten Kriegstag 1945 wurde der Flughafen von sowjetischen Truppen besetzt.

# 1961
# 1989

# Kalter Krieg und Kapazitätsengpässe




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

**1974** Das Flughafenrestaurant des Jahres 1935 wurde bei der Rekonstruktion 1973/74 in eine moderne Transit- und Ausreisehalle umgestaltet

**ca. 1980** Tu-134 der INTERFLUG auf dem Dresdner Vorfeld

**1982** Vorbereitungen zum Empfang des afghanischen Staatschefs Karmal, Hansahaus, Halle 219 (hinten)

**1982** Teilnehmer einer UEFA-Tagung sind im April in Dresden u.a. mit einer Cessna der schwedischen STERLING eingetroffen

Nach dem Ende des DDR-Flugzeugbaus übernahm die Nationale Volksarmee 1962 den Flugplatz. Aus dem ehemaligen Flugzeugwerk wurde die Flugzeugwerft Dresden, die sich auf die Instandsetzung militärischen Fluggeräts spezialisierte. Die Deutsche Lufthansa (DDR), später Interflug, setzte den Inlandsluftverkehr fort und übernahm die Passagierabfertigung am Flughafen.

Am 3. Mai 1967 wurde die erste internationale Flugverbindung zwischen Dresden und Budapest aufgenommen – sie entwickelte sich in den Folgejahren zur erfolgreichsten Linie des Flughafens.

Dresden übernahm außerdem eine wichtige Ausweichfunktion für den DDR-Zentralflughafen Berlin-Schönefeld: Bei witterungsbedingten Ausfällen sprang der Dresdner Flughafen ein, was ihn regelmäßig an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit brachte.

Seit 1963 war zudem am Standort eine Transportfliegereinheit der Luftstreitkräfte der DDR stationiert. Die Entwicklung des Flughafens Dresden vollzog sich spätestens dann im Spannungsfeld der Interessen von Militär, Flugzeugwerft und zivilem Luftverkehr. Letzterer verlor im Inland zunehmend an Bedeutung und wurde 1980 eingestellt, während das internationale Angebot ausgeweitet wurde.

Ende der 1970er Jahre bestanden Linienverbindungen nach Budapest, Moskau, Leningrad, Sofia, Varna, Burgas, Tatry und weiteren Zielen – viele davon in typische Urlaubsregionen der DDR-Bürger.

Die steigenden Passagierzahlen – von rund 54.000 im Jahr 1962 auf fast 390.000 im Jahr 1985 – überforderten die vorhandenen Kapazitäten. Eine umfassende Rekonstruktion wurde eingeleitet. Am 31. Oktober 1989, kurz vor dem Fall der Berliner Mauer, nahm der Flughafen nach einer monatelangen baubedingten Schließung wieder den Betrieb auf.

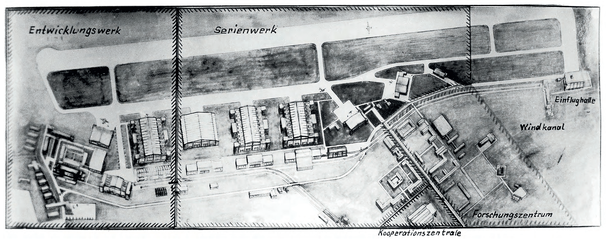
**1974** »Hansahaus« nach der Rekonstruktion

# 1945
# 1961

## Neubeginn im zivilen Luftverkehr und Aufbau einer Luftfahrtindustrie

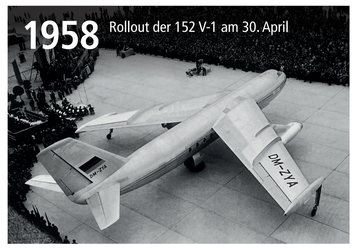
# Nachkriegszeit, Flugzeugbau und ziviler Neuanfang

**1960** die 152 V-4 wird im August zur Flugerprobung überführt




**ca. 1956** Die Schautafel zeigt die geplante Flächenaufteilung zwischen Entwicklungs- und Einteilungswerk, Kooperationszentrale und Forschungszentrum.

**ca. 1957** Halle 218 im Bau (im Vordergrund, heute: IMA)



**1958** Rollout der 152 V-1 am 30. April

**1959** Die Vision vom Verkehrsflugzeugbau der DDR – Modell der 152/II, Leipziger Messe

**1959** Halle 222: vorn Bau des Rumpfes der 152 V-4, links Montage der letzten Serie der Il-14 P, rechts hinten Vorbereitung eines der Il-28 R-Erprobungsflugzeuge

**1960** VEB Flugzeugwerk Dresden, Halle 222: Montage des Strahlverkehrsflugzeuges 152/II

Zunächst nutzten ab 1945 sowjetische Fliegereinheiten die Anlagen des Flughafens Dresden-Klotzsche für intensiven Ausbildungsbetrieb. Anfang der 1950er Jahre begannen Partei- und Staatsführung der DDR mit der Planung eines eigenen Verkehrsflugzeugbaus.

Als Standort wurde Dresden-Klotzsche gewählt – die vorhandenen Gebäude der früheren Luftkriegsschule boten dafür günstige Voraussetzungen. Nach zähen Verhandlungen mit den sowjetischen Nutzern begann 1955 eines der größten Investitionsvorhaben der DDR-Volkswirtschaft: Es entstanden eine 2.500 Meter lange und 80 Meter breite Start- und Landebahn, zwei große Montagehallen und zahlreiche Nebengebäude.

Parallel begann die Produktion von Il-14P-Passagierflugzeugen. Der Flughafen ging in das Eigentum der DDR-Luftfahrtindustrie über und diente als Werksflugplatz mit hervorragender Infrastruktur.

Am 16. Juni 1957 landete das erste Linienflugzeug der Deutschen Lufthansa (DDR) – Dresden wurde wieder Teil des Inlandsflugnetzes. Da jedoch sämtliche Gebäude von der Luftfahrtindustrie genutzt wurden, musste die Passagierabfertigung vorübergehend in der Innenstadt erfolgen.

Schon ein Jahr später, am 2. Februar 1958, läutete eine sowjetische Tu-104 das Zeitalter der Strahlflugzeuge auf DDR-Flughäfen ein. Am 4. Dezember 1958 absolvierte das erste in Dresden entwickelte Strahlflugzeug „152“ seinen Jungfernflug. Beim zweiten Flug verunglückte der Prototyp jedoch tragisch – die Besatzung kam ums Leben.

Am 22. Mai 1959 landete mit einer ungarischen Malév-Chartermaschine erstmals seit Kriegsende wieder ein internationales Verkehrsflugzeug in Dresden. Der Inlandsflugverkehr entwickelte sich dynamisch, Luftfrachtversand war erneut möglich.

Obwohl das Dresdner Flugzeugwerk einen weiteren „152“-Prototypen bis 1960 fertigstellte und erfolgreich testete, wurde kurz darauf die Entscheidung getroffen, den DDR-Flugzeugbau wieder einzustellen. Das Prestigeprojekt hatte bis dahin 1,3 Milliarden Mark verschlungen – eine Fortführung hätte die ökonomischen Möglichkeiten der international isolierten DDR-Wirtschaft überfordert.

**ca. 1957** Luftaufnahme: Start- und Landebahn, im Zentrum das Konstruktionsgebäude 216 (heute: Airport-Center), Hansahaus (links)

# 1989 2025

# Wiedervereinigung und Ausbau

Volles Vorfeld im September 2020

**1992** Modernisiertes Terminal 1 am Flughafen Dresden

**1996** Vorfahrt und Eingangsbereich am Terminal 2

Luftbild

Ende 1989 führten politische Umbrüche in der DDR zur lang ersehnten Reisefreiheit. Bereits im Dezember richtete Interflug eine Linie nach Hamburg ein; bald folgten weitere Verbindungen in westdeutsche und westeuropäische Städte. Die Passagierzahlen stiegen rasant: 1990 wurden rund 203.000 Reisende abgefertigt, 1992 bereits über eine Million.

Der infrastrukturelle Ausbau hielt Schritt: 1992 wurde das Terminal 2 neben dem Hansahaus eröffnet, allerdings war dessen Kapazität rasch ausgeschöpft. Bereits 1995 folgte daher ein Erweiterungsbau in einer ehemaligen Industriehalle. Eine Flugzeughalle von 1935 wurde zum Luftfrachtzentrum umgebaut.

Der größte Ausbau seit den 1950er Jahren begann aber 1998: die einst größte pfeilerlose Industriehalle der DDR – Halle 219 – wurde zum neuen Terminalgebäude umgebaut. Das Flughafen Dresden Terminal eröffnete im März 2001 und gilt dank seiner Industriearchitektur als eines der schönsten Terminals Deutschlands.

Gleichzeitig gingen in Betrieb:

- der S-Bahnhof „Dresden Flughafen", Sachsens erste unterirdische Bahnstation
- ein Parkhaus mit 1.500 Stellplätzen
- die neue Vorfeldfläche „Ramp 3"

Der markante Wetterradarturm an der Terminalzufahrt wurde 2001 mit dem Erlweinpreis der Stadt Dresden ausgezeichnet. Eine futuristische Fußgängerbrücke, der gläserne „Skywalk", verbindet Terminal und Parkhaus – nur 120 Meter trennen Parken und Check-in. Auch in den Folgejahren wurde kräftig gebaut: neue Feuerwache (2003), Tower der Flugsicherung (2005), Kleinflugzeughalle (2005), Hauptzufahrt „Tor 14" (2006), ein Hangar für Polizei, DRF Luftrettung (2007) sowie Logistikzentren für DB Schenker (1999 – 2005).

**2006 – 2025: Wachstum und Innovation**

Ein Meilenstein war die grundhafte Sanierung und Verlängerung der Start- und Landebahn 2006/07 bei laufendem Betrieb – ein europaweit einmaliges Projekt. Die neue 2.850 Meter lange Runway ging am 30. August 2007 in Betrieb.

Auch die Ausstattung wurde modernisiert: mit dem Löschfahrzeug „Panther 8×8" (2007), CUSS-Automaten für den Self-Check-in (2009) und neuen Abfertigungssystemen. Veranstaltungen wie die Flughafennacht, Reisetage, Nachbarschaftsfeste sowie Konzerte (z. B. Dixieland-Festival) machten den Airport zum kulturellen Treffpunkt.

Mit dem Beginn des neuen Jahrtausends erlebte auch die Luftfahrtindustrie am Flughafen Dresden einen deutlichen Aufschwung. Die Elbe Flugzeugwerke begannen 2006 mit dem Umbau von Airbus-Passagierflugzeugen zu Frachtmaschinen im neuen Hangar „Stellplatz 6".

2007/08 wurde Halle 285 für den Airbus A330 erweitert. In einem 2005 errichteten Testzentrum startete die IABG Materialtests am Airbus A380 – weltweit einmalig. Auch der Airbus A400M wurde dort getestet. Und zum Ende des ersten Jahrzehnts, im Jahr 2009, waren bereits rund 3.000 Menschen am Standort beschäftigt. Im Jahr 2010 ging der Erweiterungsbau des Parkhauses in Betrieb. Statt 1.300 können nun 2.900 Autos am Flughafen Dresden parken.

Der 60. Jahrestag des Erstflugs der „152", des ersten deutschen Düsenverkehrsflugzeugs, wurde 2018 begangen. Seine Entwicklung legte einen Grundstein für den heutigen Luftfahrtstandort Dresden.

Die ab 2020 in Deutschland einsetzende Corona-Pandemie war für die Luftfahrt allgemein und auch für den Flughafen Dresden eine Zäsur, deren Folgen bislang noch nicht komplett überwunden worden sind.

Ungeachtet dessen hat der Flughafen eine zentrale Bedeutung für die Anbindung und die Entwicklung der gesamten Region und wird fortlaufend ausgebaut und modernisiert. 2023 wurden Fluggast- und Gepäckabfertigung im Terminal erneuert und am 11. Oktober 2023 konnte ein neuer GAT-Hangar in Betrieb genommen werden. Der Flughafen Dresden war und ist ein wichtiger Standortfaktor für Investitionen. So siedelten sich in der unmittelbaren Nachbarschaft des Airports namhafte Unternehmen aus der zukunftsweisenden Halbleiterindustrie wie TSMC, GlobalFoundries, Infineon, X-Fab und Bosch an. Es zeigt sich, dass der Ausbau des Flughafens Dresden zu einem zentralen Logistikknotenpunkt ein entscheidender Beitrag für diese erfolgreichen Ansiedlungen und die Transformation Dresdens zum europäischen Zentrum der Chipindustrie ist.

**2020** Das erste elektrisch angetriebene Frischwasserfahrzeug ist seit August im Einsatz