



# Auf den Spuren Marco Polos

## SPOTTERTOUR DURCH USBEKISTAN

Als der venezianische Weltreisende Marco Polo im 13. Jahrhundert die Seidenstraße nutzte, um von Europa bis nach China zu gelangen, führte ihn sein Weg unter anderem durch das heutige Usbekistan, wo inzwischen der Luftverkehr boomt

Text Lutz Schönfeld

Silk Avia, eine neue private Airline Usbekistans, mit ihrer ATR 72-600 in Samarkand vor dem offiziellen Erstflug nach Urganch

Foto: Lutz Schönfeld

Foto: Lutz Schönfeld



Mit dem MIL Mi-8 der Uzbekistan Helicopters ging es von der Hauptstadt Taschkent zum Amirsoy Mountain Resort

Foto: Lutz Schönfeld



Eine typische Szene aus der Geschichte der Seidenstraße bildet diese Karawane ab – in der Altstadt von Chiwa



Foto: Lutz Schönfeld

Das Gur-Emir-Mausoleum in Samarkand wurde 1403 erbaut und gilt als herausragendes Beispiel der Baukunst der Timuriden

**E**inst zogen die Karawanen durch unwirtliche Regionen, heute gilt hingegen das Flugzeug als schnelle und komfortable Alternative für Reisen innerhalb des zentralasiatischen Landes: Willkommen in Usbekistan – gelegen zwischen Kasachstan, Turkmenistan, Afghanistan, Tadschikistan und Kirgisistan.

Lange Zeit schien hier die staatliche Uzbekistan Airways ein Monopol zu halten, inzwischen etablieren sich aber auch private Unternehmen wie Qanot Sharq oder Centrum Air im Markt, um am gestiegenen Beförderungsbedarf zu partizipieren. Selbst

eine Flughafenbetriebergesellschaft gründete unlängst mit Silk Avia eine eigene Airline, um zusätzliches Wachstum zu generieren. Und auch die Flughafeninfrastruktur Usbekistans wird weiterentwickelt. In Samarkand entstand beispielsweise ein hochmodernes neues Flughafengebäude in Form eines offenen Buches. Grund genug also, auf den Spuren Marco Polos in Usbekistan zu wandeln, die kulturellen Highlights der magischen Orte zu erkunden und die Luftfahrt im Land zu erforschen.

Ausgangspunkt dieser Reise ist Taschkent, die Hauptstadt Usbekistans. Sehenswertig-

keiten wie die Medrese Kukeldasch und der Theaterplatz sind ein Muss auf der Agenda aller Reisenden. Anschließend geht es mit einer A320 der Uzbekistan Airways zunächst zum Urganch International Airport, dem Tor zur Oasenstadt Chiwa.

Insbesondere hier wird deutlich, dass der Tourismus die Infrastruktur Usbekistans an seine Leistungsgrenze bringt. Alle Flüge der staatlichen Fluggesellschaft auf unserer Tour führen stets über Taschkent und sind restlos ausgebucht. Nonstopverbindungen zwischen den größeren Orten, speziell jenen von erstrangigem touristischen Interesse,

werden, wenn überhaupt, erst sehr kurzfristig zur Buchung freigegeben und sind in Windeseile ausverkauft. Was eine Herausforderung für jeden langfristig planenden Reiseveranstalter und für jede Incoming-Agentur darstellt. Und doch begünstigt es das Entstehen einiger privater Airlines im Land. Doch dazu später mehr.

### Reiche Historie

Mit Glück ergattern wir Plätze auf einem der seltenen Uzbekistan-Airways-Flüge von Chiwa nach Buchara. Somit bleibt uns eine achtstündige Busfahrt erspart und außer- →



Uzbekistan Airways wird die Boeing 767, die überwiegend zu Zielen in Russland, in der Türkei oder im Inland unterwegs sind, sukzessive durch 787 ersetzen



Die Bolo-Hovuz-Moschee in Buchara ist eine der Hauptsehenswürdigkeiten der Stadt

dem genügend Zeit, um in der historischen Oasenstadt mehr über die Sehenswürdigkeiten zu erfahren – Minarette, Paläste und Mausoleen, wohin man auch sieht.

Buchara präsentiert sich als einer der ursprünglichsten Orte auf unserer Reise. Hier ist der Tourismus zwar im Wachsen begriffen, jedoch bei weitem noch nicht so ausgeprägt wie in den touristischen Hochburgen Samarkand und Chiwa beziehungsweise in der Hauptstadt Taschkent. Das Samaniden-Mausoleum, die Ark-Zitadelle oder die traditionellen Basare sind sehenswert. Doch uns zieht es weiter nach Samarkand, wo während unseres Aufenthaltes sogar der Erstflug der bereits 2021 gegründeten Fluggesellschaft Silk Avia auf dem Programm steht und gefeiert wird.

Die Airline ist eine Tochtergesellschaft von Uzbekistan Airports. Sie soll sowohl den bestehenden Beförderungsbedarf zwischen der Hauptstadt und elf Regionalairports im Land befriedigen helfen als auch neuen Verkehr generieren und damit den Flughäfen Usbekistans eine bessere Auslastung beschaffen. Insgesamt sind 40 Strecken geplant. Denn nur zwischen Taschkent, Samarkand und Buchara stellt die Bahn eine Alternative zum Luftverkehr dar, vor allem dank dem bis zu 250 Stundenkilometer schnellen Hochgeschwindigkeitszug „Afrosiab“.

Silk Avia betreibt aktuell drei gemietete ATR 72-600 (Registrierungen UK72601,



Modernste Technik und modernstes Design: das 2022 in Betrieb genommene Terminal des Airports von Samarkand

UK72602, UK72603), die ehemals bei Bangkok Airways im Einsatz standen. Und sind bereits beide Erstflüge nach und von Urganch sehr gut gebucht, kann sich Silk Avia in den folgenden Wochen über eine nicht minder hohe Auslastung, speziell auf der Strecke Taschkent – Buchara, freuen.

Doch Samarkand steht für die Seidenstraße schlechthin. Laut Airline besteht ein hoher Bedarf nach Flugverbindungen sowohl bei der örtlichen Bevölkerung als auch im touristischen Sektor. Gäste zieht es in Samarkand insbesondere zum gut be-

suchten Registan-Platz im Herzen der Stadt, zum Observatorium von Ulugbek sowie zum Gur-Emir-Mausoleum – bestens erhaltene, geradezu magisch wirkende Bauwerke aus längst vergangener Zeit. Der aktuelle Flugplan des Samarkand Airports weist bereits 18 internationale Ziele aus und entlastet damit Taschkent als Einreisestation.

Mit einer A320neo der Uzbekistan Airways geht es schließlich zurück nach Taschkent. Auch die staatliche Fluggesellschaft forciert ihr Modernisierungsprogramm. Ältere Flugzeugmuster wie Boeing 767 →



Der Besuch der Märkte und Basare sollte bei einer Reise nach Usbekistan nicht fehlen. Allein die Präsentation der Früchte und Gewürze beeindruckt europäische Augen



Für einen Besuch in der Moschee tragen die Frauen Festtagskleidung



Qanot Sharq Airlines betreibt aktuell eine reine Airbusflotte, bestehend aus A320 und A321, darunter auch diese A321neo



Centrum Air ist ein neuer usbekischer Low-Cost-Carrier und setzt neben A320 (Foto) auch Boeing 737 ein



Die Tupolew TU-154 im Bildervordergrund hat Uzbekistan Airways längst ausgeflottet



Der Flughafen von Urganch ist für Touristen das Tor zur 30 Kilometer entfernten Oasenstadt Chiwa



Die Medrese Mir Arab, eine geistliche Lehranstalt, wurde 1536 fertiggestellt und liegt im historischen Zentrum von Bukhara

und Boeing 757 werden schrittweise durch moderne Boeing 787 ersetzt, neue A320neo verjüngen die Flotte zusätzlich.

Wieder in Taschkent eingetroffen, wartet Darina Mukhaneskova, Marketingmanagerin der Flughafengesellschaft, bereits auf uns. Sie hat die erste offizielle Spottertour für Ausländer organisiert, und europäische Luftfahrtenthusiasten sind dafür ihre Protagonisten. Ein Bus, ein Sicherheitsfahrzeug, vier Betreuer und 18 Spotter setzen sich in Bewegung und lichten (bis auf wenige Ausnahmen ist alles erlaubt) ab, was Tragflächen und Triebwerke hat.

Kaum bekannte Airlines, seltene Flugzeugtypen: Nichts entgeht unserer Linse. Nach zwei Stunden macht der Sonnenuntergang unserem Treiben ein Ende. Mit gut gefüllten Speicherkarten begeben wir uns ins Hotel. Und das voller Vorfreude auf das letzte aviatische Highlight, das am kommenden Tag den krönenden Abschluss unserer einzigartigen Spotterreise bilden soll.

Uzbekistan Airways betreibt hauptsächlich Verkehrsflugzeuge – wie beschrieben überwiegend aus westlicher Produktion. Doch die 1992 gegründete Fluggesellschaft hat darüber hinaus eine Tochtergesellschaft mit dem Namen „Uzbekistan Helicopters“, deren Flotte (Mil Mi-8 sowie Airbus H125 und H130) zugegebenermaßen momentan noch überschaubar ist. Die Angebotspalette der Heli-Sparte reicht von touristischen Flügen über Einsätze für die Wirtschaft jeglicher Couleur bis hin zu VIP- und Regierungsflügen.

### Highlight Heli-Flug

Im Mittelpunkt unseres Interesses steht der Mil Mi-8, ein noch zu Sowjetzeiten entwickelter und gefertigter Mehrzweckhubschrauber. Nur eine der bei Uzbekistan Helicopters in der Flotte gelisteten Maschinen ist aktuell flugfähig, und der Genuss, mit diesem Schmuckstück, einem Mi-8MTW-1 (Kennung UK-17203), in die Berge

zu fliegen, somit umso größer. In lediglich 20 Minuten ist der Heliport des Amirsoy Mountain Resorts, dem mit 900 Hektar größten Skigebiet Usbekistans, erreicht. Im westlichen Teil des UNESCO-Weltkulturerbe-Gebietes Tienschen (auf Deutsch: Himmelsgebirge) gelegen, gilt es als das modernste Skigebiet in Zentralasien. Der Reiseführer Lonely Planet bezeichnet es sogar als „St. Moritz der nächsten Saison“.

Unser Fazit: Usbekistan ist insbesondere, aber nicht in erster Linie wegen seiner sich entwickelnden Verkehrsflughafen interessant. Neue Airlines und die sich stetig verbessernde Flughafeninfrastruktur sind bedeutsam für das Mobilitätsbedürfnis der einheimischen Bevölkerung, noch wichtiger jedoch für den rasant wachsenden Tourismus mit all seinen Erfordernissen. Diese für das Land enorm wichtige Einnahmequelle gilt es auszuschöpfen. Private Unternehmen wie Air Marakanda und Silk Avia zeigen, wie es funktionieren kann. ●

## INTERVIEW /

Maria Sharavina, Direktor Kommunikation Air Marakanda

# Europa wird mittelfristig in den Fokus rücken

**AERO INTERNATIONAL:** Was genau verbirgt sich hinter Air Marakanda?

**MARIA SHARAVINA:** Air Marakanda ist ein Flughafenmanagementunternehmen, das Passagieren und Fluggesellschaften Dienstleistungen im gesamten Abfertigungsprozess anbietet. Dazu gehören beispielsweise Gepäck- und Frachtabfertigung oder Flugzeugbetankung. Das Kerngeschäft des 2020 gegründeten Unternehmens ist die Verwaltung des internationalen Flughafens Samarkand.



Foto: Air Marakanda

licht es uns, die Zahl der regulären Flüge von 40 auf 120 pro Woche und den jährlichen Passagierverkehr auf bis zu zwei Millionen Passagiere jährlich beziehungsweise 1000 Passagiere pro Stunde zu erhöhen. Der Streckennetz-Entwicklungsplan des Flughafens sieht vor, die Zahl der Ziele bis 2030 auf mehr als 30 zu erweitern.

**Air Samarkand ist eine weitere Fluggesellschaft, die auf ihre Betriebsgenehmigung wartet. Mit welcher Flotte wird geplant und welche Ziele soll die Airline anfliegen?**

Air Samarkand wurde 2022 gegründet und erwartet die Ankunft des ersten Flugzeuges. Es wird eine A330-300 sein, die momentan neu lackiert wird. Nach Erhalt des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses möchte die Fluggesellschaft noch im September mit dem Flugbetrieb beginnen. Geplant sind Flüge zu Zielen wie Istanbul, Antalya, Delhi, Dubai, Dschidda, Seoul, Kuala Lumpur sowie weitere Städte in Asien und Nahost. Zu einem späteren Zeitpunkt wird auch Europa in unseren Fokus rücken. Hier denken wir an

Destinationen wie Frankfurt, München oder Paris. Derzeit schließen wir die Zertifizierung sowie die Rekrutierung und Schulung von Flugbegleitern ab. Air Samarkand wird den Bewohnern von Samarkand und den angrenzenden Regionen Flugoptionen bieten, aber auch ausländischen Reisenden die Möglichkeit bieten, Samarkand ohne erforderlichen Zwischenstopp besuchen zu können.

**Mit welcher Flotte soll dieses ehrgeizige Ziel umgesetzt werden?**

In diesem Jahr plant Air Samarkand die Anschaffung von bis zu drei A330-300 und zwei A321neo. Für das folgende Jahr ist eine weitere Expansion durch das Leasen von bis zu vier Schmalrumpfflugzeugen der A320-Familie vorgesehen. Mittelfristig soll die Flotte der Air Samarkand um zusätzliche A330 erweitert werden, um das Streckennetz entsprechend der Nachfrage ausbauen zu können. Die Crew wird sowohl aus einheimischen, als auch aus internationalen Piloten und Kabinencrews bestehen. Entsprechende Einstellungs- und Schulungsmaßnahmen laufen bereits.

**Das neue Terminal in Samarkand wurde 2022 eröffnet. Für den Bau betraten Sie Neuland ...**

Die erste öffentlich-private Partnerschaft in der usbekischen Luftfahrtgeschichte, die für das 80-Millionen-Dollar-Projekt verantwortlich ist, schlossen Air Marakanda und der staatliche Partner Uzbekistan Airports JCS. Das Terminal bietet 29 Check-in-Schalter, acht Flugsteige, vier Fluggastbrücken, zehn Passkontrollstellen und sechs E-Gates für abfliegende Passagiere sowie 15 Passkontrolllinien für ankommende Passagiere. Zum komplett renovierten Flughafenkomplex gehört außerdem eine neue Start- und Landebahn mit einer Länge von 3105 Metern und einer Breite von 65 Metern, dazu 24 Abstellplätze für Flugzeuge – davon drei Abstellplätze, elf Standplätze für Großraumflugzeuge und zehn für Schmalrumpfflugzeuge – sowie vier Rollwege. Das Terminal wurde nach neuesten internationalen Standards gebaut und berücksichtigt auch die Anforderungen für die Abfertigung von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität. In den vergangenen zwei Jahren rangierte es stets unter den Top Ten der zentralasiatischen Flughäfen bei Skytrax.

**Wo liegt die Auslastung des Airports?**

2022 kamen wir im Passagierverkehr auf 493 417 Fluggäste, 2,6 Prozent mehr als 2019. Im ersten Halbjahr 2023 übertraf der Samarkand International Airport den bisherigen Rekord und beförderte 439 664 Passagiere, das sind 121,4 Prozent oder 241 080 Passagiere mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Seit Anfang 2023 haben wir unser Streckennetz weiter ausgebaut und bedienen aktuell sechs inländische sowie 18 internationale Strecken. Die aktuelle Kapazität ermög-



Der Registanplatz in Samarkand, einer der beeindruckendsten Plätze in Mittelasien, bildet das Herzstück des antiken Teils der Stadt

Foto: Lutz Schönfeld

**Einem aufgeschlagenen Buch nachempfunden, präsentiert sich das 2022 in Betrieb genommene Terminal des internationalen Flughafens von Samarkand**



Foto: Air Marakanda