

Mitteilung des Senats vom 14. November 2000**Mehr Arbeitsplätze durch Weiterentwicklung der Flughäfen in Bremen und Bremerhaven**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 15/499 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Teilt der Senat die Auffassung, dass insbesondere der Airport Bremen weiterentwickelt werden muss, mit dem Ziel, sowohl die volle Nutzbarkeit der vorhandenen Kapazitäten sicherzustellen als auch den zukünftigen Wachstumserfordernissen gerecht zu werden?

Bereits am 8. Mai 1973 hat der Senat beschlossen, den Flughafen Bremen der notwendigen technischen Entwicklung anzupassen. Diese Politik wurde seitdem ungebrochen weiter verfolgt. Dazu gehörte die Herstellung der vollen Nutzbarkeit ebenso wie der Bau der Rollbahn Ost und die Erweiterung des Flughafenvorfeldes. Das Programm „Flughafen 2000“, das einen Neubau der gesamten Flughafen-Suprastruktur sowie die völlige Neugestaltung der Verkehrsführung mit einer unmittelbaren Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs vorsah, wurde im Jahre 1998 erfolgreich abgeschlossen. Die mit dem Ausbauvorhaben verbundenen Prognosezahlen hinsichtlich der Entwicklung der Passagierzahlen wurden durch die Praxis bestätigt. So ging die Strukturplanung „Flughafen 2000“ aus dem Jahre 1989 für das Jahr 2000 von 1,7 Millionen Passagieren aus, tatsächlich benutzten schon 1999 1,85 Millionen Passagiere den Flughafen Bremen.

Auch für die kommenden Jahre ist mit einer deutlichen Steigerung dieser Zahlen zu rechnen. Wenn man von einer derzeitigen Terminalauslastung von über 50 % ausgeht, und für das Jahr 2005 mit etwa 2,5 Millionen und für das Jahr 2010 mit etwa 3,25 Millionen Passagieren zu rechnen ist, wird deutlich, dass mittelfristig für eine Steigerung der Flughafenkapazität gesorgt werden muss. Die bestehenden Terminals haben derzeit eine Abfertigungskapazität für bis zu 3 Millionen Passagiere pro Jahr.

Darüber hinaus zeichnet sich die Notwendigkeit einer Erweiterung der Parkhauskapazitäten ab.

Einer weitergehenden Nutzung des Bahnsystems, wie etwa die Nutzung der Sonderstartbahnen könnten die bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse, Genehmigungsbescheide, der so genannte Stuhr-Vertrag sowie Grunddienstbarkeiten entgegenstehen.

Die Frage, ob gegebenenfalls aus Umweltschutzgründen und zum Schutz der Anwohner eine weitere Nutzung der Sonderstartbahnen (2 x 300 m) sinnvoll ist, wird zurzeit gutachterlich geprüft. Abhängig von den Untersuchungsergebnissen wird der Senat über das weitere Vorgehen zu entscheiden haben.

Die mengenmäßige Kapazität der Hauptstart- und -landebahn ist bei konservativer Betrachtungsweise mit ca. 50.000 Flugbewegungen jährlich etwa zu einem Drittel genutzt.

2. Teilt der Senat weiterhin die Auffassung, dass die oberzentrale Funktion des Airport Bremen für den Nordwesten sowohl im Geschäftsreise- und Tourismusverkehr als auch im Luftfrachtverkehr auszubauen ist?

Der schnelle und kostengünstige Transport von Personen und Gütern mit Hilfe einer funktionsfähigen und effizienten Verkehrsinfrastruktur stellt eine wesentliche Voraussetzung für einen prosperierenden Wirtschaftsstandort dar. Ein wichtiger Bestandteil dieser Verkehrsinfrastruktur sind die Flugplätze. Nur mit Hilfe eines voll funktionsfähigen Flughafens kann die bestehende Luftverkehrsnachfrage bedient werden. Dies gilt sowohl für den Linien- und Charterluftverkehr als auch für den Geschäftsreiseverkehr mit kleineren Flugzeugen. Die erwarteten Steigerungen der Passagierbeförderungen im Luftverkehr am Verkehrsflughafen Bremen entsprechen im Übrigen den Prognosen auf Bundesebene.

Daneben ist auch der Frachtluftverkehr von großer Bedeutung. Zwar ist die dort beförderte Menge der Güter in absoluten Zahlen vergleichsweise gering, doch handelt es sich dabei in der Regel um sehr hochwertige Güter. Obwohl der Luftfrachtverkehr in Deutschland mengenmäßig lediglich einen Anteil von 0,4 % hat, lag der wertmäßige Anteil der exportierten Luftfracht 1998 bei etwa 15 %; weltweit liegt dieses Verhältnis bei 2 bis 3 % Mengenanteil zu etwa einem Drittel Wertanteil.

Darüber hinaus ist der Verkehrsflughafen Bremen auch für andere Bereiche der Luftfahrt und deren Beschäftigten von großer Bedeutung. Hier ist in erster Linie der Schulflugbetrieb der Lufthansa Flight Training GmbH zu nennen, die in Bremen weit über 200 hochwertige Arbeitsplätze bietet.

Vor diesem Hintergrund teilt der Senat die Auffassung, dass insbesondere der Airport Bremen weiter entwickelt werden muss.

3. Wie beurteilt der Senat die jeweilige wirtschaftliche Bedeutung der Flughäfen in Bremen und Bremerhaven

a) für die beiden Städte,

b) für die jeweilige Einzugsregion?

Wirtschaftliche Bedeutung von Flugplätzen im Allgemeinen

Eine funktionsfähige und effiziente Verkehrsinfrastruktur ist wesentliche Voraussetzung für einen prosperierenden Wirtschaftsstandort. Dies gilt insbesondere auch für den jüngsten Verkehrsträger Luftverkehr. Dabei sind die Flugplätze wichtige Beschäftigungs- und Einkommensfaktoren für ihre Regionen, da sowohl die Flugplatzgesellschaften selbst, die notwendigen Dienstleister als auch die an den Flugplätzen und in ihrer Nähe ansässigen Unternehmen Arbeitskräfte nachfragen und vielfältige positive Wachstums- sowie Beschäftigungswirkungen erzielen.

Für Geschäftsreisende ist die Zeitersparnis einer Flugreise gegenüber alternativen Reisemöglichkeiten von so großer Bedeutung, dass sich neben dem Linienflugnetz noch die besondere Sparte der Geschäftsfliegerei mit Geschäftsreiseflugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt herausgebildet hat. Die Spitzenverbände der deutschen Industrie widmen dem große Aufmerksamkeit und haben eine eigene Interessenvertretung dafür gebildet. Auch die hohe Nachfrage nach erstklassigen Hotel-, Ausstellungs- und Konferenzräumlichkeiten unmittelbar an Flugplätzen oder in deren nahem Umfeld sind ein deutliches Indiz für auch durch moderne Kommunikationsmittel nicht zu ersetzenden persönlichen Kommunikationsbedarf der Wirtschaft und Wissenschaft. Diese Nachfrage zu ignorieren hieße, Marktanteile zu verlieren.

Urlaubsreisen mit dem Flugzeug sind inzwischen auch für Einkommenschichten erschwinglich geworden, die noch vor weniger als drei Jahrzehnten von einem solchen Tourismus ausgeschlossen waren. Bei dieser Entwicklung des Luftverkehrs zum Massenverkehrsmittel, die unter verschiedenen — insbesondere Umweltaspekten — kritisch beurteilt wird, dürfen die sozial- und freizeitpolitischen aber auch verkehrlichen wie die auf die Handels- und Dienstleistungsbilanz wirkenden Aspekte nicht übersehen werden.

Urlaubsreisende wären bei Mittel- und Fernzielen ohne Luftverkehr nicht in der Lage, ihr Ziel in einem angemessenen Zeitraum zu erreichen. Zwar ist die Zeitintensität nicht so hoch wie bei Geschäftsreisen, aber gerade dies führt dazu, dass im Wettbewerb bei beschränkten Angeboten von deutschen Flugplätzen, Angebote von ausländischen Flughäfen auch bei verlängerter An- und Abreise — mit zusätzlichen Zeit- und Umweltbelastungen — angenommen wird.

Ähnliches gilt für den Transfer von Waren. Bei Gütern, die als Luftfracht versandt werden, handelt es sich entweder um verderbliche Produkte, deren Transport möglichst schnell vollzogen werden muss, oder um hochwertige Produkte, die zügig, sicher und schonend über große Entfernungen bewegt werden sollen. Gerade im Hochtechnologiebereich sichert der Luftverkehr beispielsweise einen weltweiten Expressversand von Medikamenten, Geräten sowie Ersatzteilen und garantiert damit schnelle Versorgung unter Vermeidung weit höherer Kosten einer dislozierten Lagerung oder Produktion.

Diese Wirkungen werden allen Flughäfen und größeren Verkehrslandeplätzen, zu denen auch Bremerhaven-Lüneort zu zählen ist, unterstellt. Dabei hat der Verkehrslandeplatz in Bremerhaven für die Stadt Bremerhaven eine vergleichbare wirtschaftliche Bedeutung, wie der Flughafen Bremen für die Stadtgemeinde Bremen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bremen für die Stadtgemeinde Bremen:

Der Verkehrsflughafen Bremen eignet sich hinsichtlich seiner technischen Möglichkeiten nicht für regelmäßige interkontinentale Luftverkehrsverbindungen. Erklärte wichtigste Aufgabe des Verkehrsflughafens Bremen ist daher die Gewährleistung gut funktionierender Verbindungen an die wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze und Wirtschaftsmetropolen Deutschlands und Europas.

Die Stadtgemeinde Bremen bezieht ihre Wirtschaftskraft in nicht geringem Umfang aus den überregional und international agierenden Unternehmen. In Bremen sind an die 100.000 Arbeitsplätze vom Außenhandel abhängig. Außenhandelsaktivitäten erfordern i. d. R. Geschäftsreisen ins Ausland und aus dem Ausland, die mit zunehmender Entfernung in steigendem Maße per Flugzeug durchgeführt werden. Nach groben Schätzungen entfällt auf zwei für die Außenwirtschaft tätige Beschäftigte rechnerisch etwas mehr als ein Reisender pro Jahr im grenzüberschreitenden Luftreiseverkehr.

Auch Unternehmen, deren Geschäftsaktivitäten im Inland über eine Entfernung von 500 km hinausgehen, sind potenzielle Nachfrager von Geschäftsreisen, sei es auf Grund von weit entfernt ansässigen Kunden oder Zulieferern oder sei es durch unternehmensinterne Verflechtungen. Aus diesem Grunde haben insbesondere die Direktverbindungen nach Stuttgart und München eine hervorragende Bedeutung.

Ohne den Verkehrsflughafen wäre es nicht möglich, eine große Zahl der hier ansässigen Unternehmen am Standort zu halten. Die Neuansiedlung von Unternehmen würde in erheblichem Maße erschwert. Erhalt und Ausbau des Flughafens sind deshalb essenziell für eine große Zahl der in Bremen tätigen Unternehmen und die dort beschäftigten Mitarbeiter.

Ähnliches gilt auch für den Tourismusverkehr. Die Steigerungen der Fluggastzahlen in diesem Bereich in den letzten Jahrzehnten zeigt deutlich, dass ein erheblicher Bedarf vor allem an Reiseangeboten in die mediterranen Regionen sowie insbesondere zu den Kanarischen Inseln besteht.

Die Möglichkeit der Nutzung eines nahegelegenen Flughafens führt im Übrigen zur Vermeidung des Individual-Reiseverkehrs zu anderen Flughäfen.

Darüber hinaus hat sich der Flughafen Bremen in den vergangenen Jahrzehnten zum Kristallisationspunkt für die Ansiedlung neuer kommunikationsorientierter Unternehmen entwickelt. Er ist der Kern einer durchgreifenden Entwicklung eines neuen zukunftsweisenden Gewerbegebietes. Auch daran wird die Eigenschaft des Flughafens als „Jobmaschine“ unmittelbar verdeutlicht.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass der Flughafen für die Stadtgemeinde Bremen unverzichtbar ist.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven für die Stadt Bremerhaven:

Der Flugplatz Bremerhaven ist in den vergangenen Jahren erheblich ausgebaut worden. Er befindet sich derzeit erneut in einem Genehmigungsänderungsverfahren, das voraussichtlich eine nicht unerhebliche Erweiterung der Anlagen und des genehmigten Betriebsumfangs zur Folge haben wird.

Der Grund für den sukzessiven Ausbau liegt in der auch dort erheblich gestiegenen Nachfrage des gewerblichen Verkehrs. Der Flugplatz erweist sich als konkret wirkendes Wirtschaftsförderungsinstrument und Beitrag zur Profilierung des Ober-

zentrums Bremerhaven, dem ein wirtschaftsstrukturelles Steuerungspotential beizumessen ist und erlangt für Bremerhaven als Wirtschafts-, Wissenschafts- und Tourismusstandort eine immer wichtigere Funktion. Dies gilt umso mehr als der Flugplatz die Möglichkeit bietet, unabhängig von anderen Entscheidungsträgern die überregionale zügige Verkehrsanbindung sicher zu stellen. Dies ist insbesondere für eine Stadt, die sich in einer Randlage Deutschlands befindet, von elementarer Bedeutung.

Zwar liegen für Bremerhaven keine detailgenauen Statistiken der einzelnen Flugbewegungen vor, denen sich der jeweilige Zweck der Reise entnehmen lässt, doch kann in den letzten Jahren zunehmend häufiger beobachtet werden, dass der Verkehrslandeplatz von Geschäftsleuten mit eigenen oder gecharterten Flugzeugen genutzt wird.

Das Alfred-Wegener-Institut beabsichtigt, künftig seine Polarflugzeuge in Bremerhaven zu stationieren und dort auch warten zu lassen. In der Folge werden dazu Techniker und Wissenschaftler in Bremerhaven zu beschäftigen sein. Nach Angaben des Wartungsbetriebes und des genannten Instituts ist davon auszugehen, dass durch dieses Vorhaben kurzfristig 20 und mittelfristig insgesamt 40 neue Arbeitsplätze am Standort Bremerhaven entstehen werden.

Im Tourismusbereich spielt neben der weiteren Entwicklung des Insel-Reiseverkehrs auch die Modernisierung des Columbus Cruise Centers Bremerhaven und dessen luftverkehrsmäßige Anbindung an deutsche und internationale Flugplätze eine zunehmend wichtige Rolle.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass am Flugplatz Bremerhaven in den vergangenen Jahren 29 neue Arbeitsplätze geschaffen worden sind.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bremen für die Einzugsregion:

Das Einzugsgebiet für den Flughafen Bremen kann aufgrund von Passagierbefragungen definiert werden. Danach lässt sich ein grob geschätztes Einzugsgebiet nach äußeren Aufkommensschwerpunkten wie folgt im Uhrzeigersinn darstellen: Soltau, Walsrode, Nienburg, Diepholz, Bramsche, Meppen, Emden, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven, Stade, Buxtehude und Buchholz. Dieser Einzugsbereich umfasst etwa 3,5 Millionen Menschen.

Eine Studie von 1993 am Beispiel der Nachbargemeinden Delmenhorst, Stuhr und Weyhe hat gezeigt, dass 1.779 der im Bremer Luftverkehr Beschäftigten ihren Wohnsitz in einer dieser Gemeinden hatten. Daraus ergaben sich — neben Beschäftigungs- und Steuereffekten — für die Nachbargemeinden eine Nettolohnsumme von 97 Millionen DM. Ein Großteil dieser Kaufkraft verblieb in den Gemeinden.

Der Flughafen ist Teil des strategischen Bereiches vieler Unternehmen der Wirtschaftsregion Bremen geworden, über den der Zugang zu internationalen Märkten gesichert und gesteuert wird. Das Leistungsangebot des Flughafens bestimmt somit wesentlich die Standortqualität des Wirtschaftsplatzes Bremen und der Umlandgemeinden, für die der Flughafen ein wichtiges Argument bei der Ansiedlung von neuen Unternehmen darstellt.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven für die Einzugsregion:

Im laufenden Genehmigungsänderungsverfahren wurde die Standortgunst des Flugplatzes Bremerhaven untersucht. Es liegt in diesem Fall deshalb eine gutachterliche Bestimmung des Einzugsgebiets vor.

Danach werden für Verkehrslandeplätze typische Einzugsbereiche von etwa 30 bis 45 PKW-Minuten angenommen. Allerdings wird der Einzugsbereich des Flugplatzes Bremerhaven sowohl von der Nordsee wie auch von der Weser beeinträchtigt. Die günstige Autobahnanbindung in Richtung Bremen und Cuxhaven verhilft dem Flugplatz andererseits zu einer atypisch größeren räumlichen Ausdehnung des Einzugsbereichs bis nach Bremen und Cuxhaven. Nach Fertigstellung des Wesertunnels bei Dedesdorf werden auch Nordenham und Elsfleth zum Einzugsbereich des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven gehören.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes ist für die näher gelegenen Orte von größerer Bedeutung als für die weiter entfernten. Aufkommensschwerpunkt des Flugplatzes Bremerhavens ist daher die gesamte Wirtschaftsregion Bremerhaven.

Für das gesamte Einzugsgebiet bietet der Flugplatz Bremerhaven Vorteile hinsichtlich der Anbindung sowohl für die Unternehmen als auch für die Verbindungen zu vielen ostfriesischen Inseln und Helgoland. Viele Bewohner dieser Inseln nutzen diesen Platz auch als schnelle Anbindung an das Festland und haben deshalb in größerer Zahl dort angebotene Garagen für ihre Kraftfahrzeuge fest gemietet.

Der Flugplatz Bremerhaven wird darüber hinaus für den Lotsenversetzdienst genutzt. Von dort aus starten die Lotsen insbesondere bei schlechterem Wetter für ihre Einsätze in der Deutschen Bucht.

4. Wie haben sich seit 1995 die Flugbewegungs- und Fluggastzahlen im gewerblichen Luftverkehr (Linien-, Touristik- und Geschäftsverkehr sowie Sonderflüge) an beiden Standorten entwickelt?

Entwicklung der gewerblichen Flugbewegungen am Flughafen Bremen

Verkehrsarten	% Veränderung		% Veränderung		% Veränderung		% Veränderung		% Veränderung		% Veränderung	
	1995	95 / 94	1996	96 / 95	1997	97 / 96	1998	98 / 97	1999	99 / 98	2000	00 / 99
Gewerblicher Verkehr	37.926	- 1,2	38.713	2,1	35.158	- 9,2	37.362	6,3	39.587	6,0	Monate 1-9 32.043	7,2
1. Linienverkehr	23.632	0,9	25.156	6,4	23.976	- 4,7	24.578	2,5	24.852	1,1	19.133	3,5
2. Touristikverkehr	3.618	19,5	4.024	11,2	4.209	4,6	4.652	10,5	4.990	7,3	3.845	- 2,4
3. Anforderungsverkehr	122	- 6,9	82	- 32,8	95	15,9	115	21,1	182	58,3	117	- 12,0
4. Taxiflüge	2.269	- 8,4	1.960	- 13,6	2.080	6,1	2.274	9,3	2.717	19,5	1.920	- 14,6
5. Rund- u. Gesundheitsflüge	252	320,0	318	26,2	266	- 16,4	172	- 35,3	16	- 90,7	14	n.v.
6. Sonst. Gelegenheitsflüge	116	- 50,8	84	- 27,6	119	41,7	95	- 20,2	44	- 53,7	31	- 29,5
8. Schulflüge	7.917	- 12,5	7.089	- 10,5	4.413	- 37,7	5.476	24,1	6.786	23,9	6.983	38,3

Bremen, 23.10.2000.

Entwicklung des gewerblichen Passagieraufkommens am Verkehrsflughafen Bremen

Verkehrsarten	% Veränderung		% Veränderung		% Veränderung		% Veränderung		% Veränderung		% Veränderung		Veränderung 00 / 99
	1995	95 / 94	1996	96 / 95	1997	97 / 96	1998	98 / 97	1999	99 / 98	2000		
Fluggastaufkommen	1.471.533	10,1	1.580.484	7,4	1.608.963	1,8	1.714.588	6,6	1.849.576	7,9	1.450.518	3,3	
- Aussteiger	728.815	9,5	779.924	7,0	794.895	1,9	845.588	6,4	916.057	8,3	710.582	2,9	
- Einsteiger	726.235	9,6	773.533	8,5	790.047	2,1	844.884	6,9	912.832	8,1	720.233	3,3	
- An + Ab	1.455.050	9,6	1.553.457	8,8	1.584.942	2,9	1.690.472	6,7	1.828.989	8,2	1.430.815	3,1	
- Transit	16.483	99,5	27.027	64,0	24.021	- 11,1	24.116	0,4	20.587	- 14,6	19.703	19,7	
Inlandverkehr	695.046	1,5	722.206	3,9	722.146	0,0	788.515	9,2	856.618	8,6	643.953	0,6	
Auslandverkehr	760.004	18,1	831.251	9,4	862.796	3,8	901.957	4,5	972.371	7,8	786.862	5,2	
1. Linienverkehr	958.057	2,9	1.002.710	4,7	992.009	- 1,1	1.069.886	7,9	1.150.676	7,6	904.321	6,0	
- Aussteiger	481.488	2,9	504.168	4,7	497.935	- 1,2	536.124	7,5	576.154	7,7	462.887	6,0	
- Einsteiger	476.569	2,9	498.542	4,6	494.074	- 0,9	534.762	8,2	574.522	7,4	451.434	5,9	
Transit	443	11,0	966	>100,0	361	- 62,6	487	34,9	855	75,6	90	- 79,3	
2. Touristikverkehr	485.057	26,3	541.008	11,5	579.951	7,2	606.586	4,6	663.920	9,5	517.183	- 1,3	
- Aussteiger	241.281	26,2	270.844	12,2	290.499	7,3	303.367	4,4	331.994	9,4	253.011	- 1,8	
- Einsteiger	243.776	26,3	270.364	10,9	289.452	7,1	303.219	4,8	331.926	9,5	264.172	- 0,8	
Transit	15.823	>100,0	26.024	64,5	23.551	- 9,5	23.237	- 1,3	19.298	- 17,0	19.527	23,9	
3. Anforderungsverkehr	6.213	- 26,9	4.690	- 24,5	6.491	38,4	6.404	- 1,3	9.164	43,1	6.845	6,6	
Transit	144	>100,0	27	- 81,3	79	>100,0	390	>100,0	396	1,5	78	- 69,3	
4. Taxi/Lüge	4.696	20,8	4.239	- 9,7	4.563	7,6	5.178	13,5	4.649	- 10,2	2.402	- 40,1	
Transit	73	>100,0	10	- 86,3	30	>100,0	2	- 93,3	38	>100,0	8	- 38,5	
5. Rund- und Gesundheitsflüge	1.028	100,0	810	- 21,2	1.928	>100,0	2.418	25,4	580	- 76,0	64	n.v.	

Bremen, 23.10.2000

Entwicklung der Flugbewegungen und Fluggastzahlen in Bremerhaven

Für den Verkehrslandeplatz Bremerhaven geben die vorhandenen Daten die folgende Statistik her:

Jahr	Flugbeweg. insges.	davon gewerblich	Passagiere gewerblich
1995	19.254	7.956	12.894
1996	19.388	7.344	10.960
1997	19.840	7.816	19.287
1998	20.280	6.766*	18.229
1999	22.506	7.358	23.168

* Beförderung mit größerem Fluggerät

Zu bedenken ist auch die absolute Wetterabhängigkeit, da zurzeit der Flugplatz nur nach Sichtflugbedingungen angeflogen werden kann. Diese Situation wird auch zukünftig den Inselverkehr prägen.

5. Welche konkreten Planungen liegen am Airport Bremen vor, um das Angebot im Linienverkehr und im Touristikverkehr weiter zu verbessern?

Bremen ist mit den wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuzen Europas und Deutschlands verbunden; dies sind insbesondere London, Amsterdam, Brüssel, Paris, Zürich, Wien und Kopenhagen sowie Frankfurt/M. und München. Darüber hinausgehende durchaus wünschenswerte Verbindungen — z. B. in Richtung Osten — sind kurzfristig wegen der fehlenden Marktnachfrage im Linienverkehr nicht zu erwarten.

Die Verbindung nach Wien wurde neu eingerichtet und hat sich in der Zwischenzeit stabilisiert.

Von den Touristikunternehmen werden derzeit 22 Ziele angeflogen. Es sollen neu hinzukommen: Jerez in Spanien und Hurgada in Ägypten.

Über weitere konkrete Planungen bei den Luftverkehrsunternehmen liegen dem Senat keine Informationen vor.

6. Wie gedenken Senat und Flughafen dem steigenden Wettbewerbsdruck im Touristikverkehr insbesondere durch den Flughafen Münster-Osnabrück zu begegnen?

Wie sich aus der Beantwortung der Frage 4 ergibt, hat in den vergangenen Jahren eine ständige Steigerung des Touristikverkehrs am Verkehrsflughafen Bremen stattgefunden. Mit diesen Steigerungsraten liegt Bremen über dem Bundesdurchschnitt.

Die beiden Flughäfen bedienen in weiten Bereichen unterschiedliche Destinationen, ohne dass dabei konkret messbare negative Wettbewerbsfolgen zu verzeichnen sind. Aus der Beantwortung der Frage 3 lässt sich entnehmen, dass der Flughafen Bremen eine große Zahl an Passagieren aus dem unmittelbaren Einzugsbereich des Flughafens Münster/Osnabrück bezieht.

Das weit überdurchschnittliche Wachstum in Münster/Osnabrück resultiert zum großen Teil aus Verschiebungen innerhalb des Ruhrgebiets.

7. Welche Hemmnisse behinderten in der Vergangenheit und derzeit die Verbesserung des Angebotes am Airport Bremen, sowohl im Linien- als auch im Touristikverkehr, und was gedenken Senat und Flughafen zur Beseitigung dieser Hemmnisse zu unternehmen?

Aus der Entwicklung der Passagierzahlen ergibt sich, dass außer den sich aus der natürlichen Lage des Flughafens ergebenden Begrenzungen wesentliche Hemmnisse nicht vorliegen.

Es wird im Übrigen auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen.

8. Welche konkreten Planungen liegen am Airport Bremen und am Regionalflughafen Bremerhaven-Luneort vor, um das Luftfrachtgeschäft auszuweiten?

Konkrete Planungen sind für den Bereich des Flughafens Bremen nicht bekannt. Die Steigerungsraten in der Luftfracht können jedoch als überdurchschnittlich bezeichnet werden.

Für den Verkehrslandeplatz Bremerhaven wird derzeit ein umfangreiches Genehmigungsänderungsverfahren durchgeführt, das den Ausbau des vorhandenen Bahnsystems als auch des Betriebsumfangs zum Gegenstand hat.

Der Ausbau des Platzes zielt neben der Steigerung der Attraktivität für die gewerbliche Personenbeförderung auch auf die Verbesserung der Bedingungen für den gewerblichen Luftfrachtverkehr. Konkrete Planungen der Nachfrager lassen sich heute zwar noch nicht nachweisen, doch liegen zahlreiche Interessenbekundungen von Spediteuren und Luftverkehrsgesellschaften vor.

9. Wie haben sich seit 1995 die Arbeitsplatzzahlen an beiden Standorten entwickelt

a) mit dem Luftverkehr verbundene Arbeitsplätze,

b) durch die Flughäfen induzierte Arbeitsplätze (z. B. in den angrenzenden Gewerbegebieten)?

Flughäfen in Deutschland

Bei Betrachtung der Beschäftigungswirkungen von Flughäfen, ist zunächst zwischen direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätzen zu unterscheiden. Direkte Arbeitsplätze sind Beschäftigungsverhältnisse auf dem Flughafen und in dessen Umfeld, die sofort wegfielen, wenn der Luftverkehr eingestellt würde. Zu diesen werden gerechnet Mitarbeiter der Flughafenunternehmen, der Dienstleister und Behörden, der dort angesiedelten Luftfahrtunternehmen und sonstiger Stellen und Unternehmen auf den Flughäfen.

Direkte Beschäftigungsverhältnisse auf den deutschen Verkehrsflughäfen 1998

	Personal				
	der Flughafen- unternehmen	der Behörden- stellen	der Luftverkehrs- gesellschaften	sonstiger Stellen und Firmen	Summe
Gesamt	28.292	13.758	53.809	49.240	145.099

Quelle: ADV (1999), Tabellen über das Geschäftsjahr 1998.

Im Jahr 1998 waren allein auf den 17 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland rund 145.000 Beschäftigte direkt vom Luftverkehr abhängig, davon über 58.000 in Frankfurt. Gegenüber 1997 stieg die Zahl dieser Beschäftigten um 8.677 (+6,36 %). Die 18 größten Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze weisen etwa 1.100 Beschäftigte bei den Flugplatzunternehmen aus. Unbekannt ist, wie viele Arbeitsplätze dort von Behörden, Luftfahrtunternehmen oder sonstigen Stellen vorgehalten werden, ebenso die Zahl der Beschäftigten auf den über 130 weiteren Verkehrslandeplätzen in Deutschland.

Neben den direkten müssen auch indirekte und durch den Luftverkehr induzierte Beschäftigungsverhältnisse bei einer Gesamtbetrachtung der Beschäftigungswirkungen beachtet werden. Zu den indirekt vom Luftverkehr abhängigen Beschäftigten oder gewerblich Tätigen in Unternehmen (ohne Luftfahrtunternehmen) außerhalb des Flughafens zählen alle, die Dienste für den Flughafen, für Fluggäste oder Luftfrachtgüter ausführen (z. B. Wartung von Anlagen, Flugscheinverkauf von Reisebüros, luftverkehrsbezogene Dienstleistungen von Hotels, Restaurants, Freizeiteinrichtungen, des Einzelhandels, Taxi- und sonstige Straßen- und Schienentransporte). Des Weiteren zählen auch die Arbeitsverhältnisse, die aus der Investitionstätigkeit der Flughäfen und dort angelagerter Betriebe entstehen (Planung, Bau, Vorleistungsproduktion), zu den indirekten Beschäftigungswirkungen. Es kann davon ausgegangen¹ werden, dass den 145.000 direkten Arbeitsplätzen an den internationalen Verkehrsflughäfen Deutschlands etwa weitere 260.000 indirekte — von der Abwicklung des Flugverkehrs abhängige — Arbeitsplätze zuzuordnen sind.

Induzierte Beschäftigungsverhältnisse ergeben sich aus direkten (Löhne und Gehälter der direkt Beschäftigten) und indirekten (Löhne und Gehälter der indirekt

¹ Feststellung im Mediationsverfahren Frankfurt: Durch Auftragsvergaben des Flughafens und der dort angesiedelten Unternehmen werden pro direktem Arbeitsplatz bundesweit 1,8 weitere Arbeitsplätze geschaffen.

Beschäftigten) Einkommenseffekten. Denn aufgrund steigender Beschäftigung erhöht sich das Gesamteinkommen (vor allem im Flughafenumland) und damit auch die Nachfrage nach Konsum- und Anlagegütern sowie Dienstleistungen².

Ein wirtschaftlicher Mehrwert des Luftverkehrs ergibt sich auch aus den über die bisher beschriebenen Beschäftigungseffekte hinausgehenden katalysierten Wirkungen. Diese ergeben sich aus der großen Anziehungskraft, die Flughäfen insbesondere als Luftverkehrsknotenpunkte auf eine Vielzahl von Unternehmen unterschiedlichster wirtschaftlicher Ausrichtung ausüben. Die günstigen Reise-, Liefer- und Exportmöglichkeiten, die sich aus der Nähe zu einem Flughafen ergeben und durch die Internationalisierung und Globalisierung des arbeitsteiligen Wirtschaftsgeschehens eine immer wichtigere Rolle einnehmen, stellen insbesondere für Hochtechnologieunternehmen, Konzernzentralen sowie ausländische Neuanstellungen bedeutsame Faktoren bei der Standortwahl dar. Die Folge ist ein regionalwirtschaftlicher Strukturwandel in Verbindung mit einer zusätzlichen Nachfrage nach Arbeitskräften.

Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs in Deutschland 1998

Flug- gäste in Mio.	Direkte Flughafen- Arbeitsplätze	Indirekte und induzierte Arbeitsplätze Luft- fahrt/Zulieferung:	Katalysierte Arbeitsplätze aus Einkommen/Standort	Summe direkte, indirekte, indu- zierte und katalysierte Arbeitsplätze
		1,8 pro direktem Arbeitsplatz	1.800 pro 1 Mio. Fluggäste	
124	145.000	261.000	223.000	629.000

Quelle: ACI Europe (1998), ADV (1999), Mediation Frankfurt (2000)

Die Gesamtzahl der direkten, indirekten, induzierten und katalysierten Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs in Deutschland beläuft sich für das Jahr 1998 auf etwa 630.000 Arbeitsplätze. Damit erzeugt jeder auf einem Flughafen eingerichtete direkte Arbeitsplatz über Multiplikatoreffekte durchschnittlich 3,3 zusätzliche Arbeitsverhältnisse, d. h. sie vervierfachen sich.

Insgesamt entstehen durch 1 Mio. zusätzliche Fluggäste etwa 4.000 neue Arbeitsplätze. Angesichts der prognostizierten Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen in den nächsten 15 Jahren (mögliche Verdoppelung des Luftverkehrs in Deutschland) stehen somit Hunderttausende von neuen Arbeitsplätzen zur Diskussion.

Die derzeitige Bundesregierung hat die Absicht bekundet, die mit dem Wachstum des Luftverkehrs verbundenen Beschäftigungschancen für den deutschen Arbeitsmarkt möglichst weitgehend zu nutzen. Sie hält deshalb die Weiterentwicklung des deutschen Flughafensystems für notwendig.

Bremen

Für Bremen liegen nach dem beschriebenen Muster konkrete Zahlen hinsichtlich der direkt dem Flughafen Bremen zugerechneten Beschäftigungsverhältnisse vor. Das im September 2000 vom Bundesverkehrsministerium vorgestellte Flughafenkonzept der Bundesregierung rechnet dem Flughafen Bremen 2176 Beschäftigungsverhältnisse direkt zu. Hinsichtlich der durch den Flughafen induzierten Beschäftigungsverhältnisse liegen dem Senat keine aussagekräftigen, hinreichend aktuelle Daten vor. Es kann jedoch davon angenommen werden, dass auch für die Beschäftigungswirkung des Flughafens Bremen die Faktoren von 1,8 bzw. 3,3 anzuwenden sind, so dass von etwa 6092 induzierten und 9356 katalysierten Arbeitsplätzen auszugehen ist.

Bremerhaven

Bis zum Ausbau des Flugplatzes zum Regionalflughafen bot der Verkehrslandeplatz zwei Flugleitern und zwei Mitarbeitern einer Fluggesellschaft einen Arbeitsplatz. Folgende Unternehmen wurden bisher angesiedelt:

- Bremerhaven airline GmbH,
- DS-AIR-SERVICE GmbH (Luftwerft),

² Allein in Frankfurt wurden Betriebsausgaben und Investitionen in Höhe von 7,8 Mrd. DM getätigt und rund 4 Mrd. DM als Einkommen an die Beschäftigten gezahlt. Das entsprechende zusätzliche Einkommen indirekt Beschäftigter innerhalb Deutschlands betrug 8 Mrd. DM.

- Weser Bildmessflug GmbH,
- Fallschirmsport Bremerhaven,
- Flughafen-Restaurant.

Heute sind insgesamt 29 Arbeitnehmer im Bereich des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven ständig beschäftigt. Darüber hinaus werden zeitweise bis zu bis zu zehn Aushilfen eingesetzt.

Dem Senat liegen hinsichtlich der durch den Verkehrslandeplatz Bremerhaven bewirkten weiteren Beschäftigungsverhältnisse keine konkreten Zahlen vor. Die geschätzte Beschäftigungswirkung dieses Platzes dürfte jedoch auch etwa bei den Faktoren 1,5 bzw. 3 liegen. Die Zahl der induzierten Arbeitsplätze kann dann vorsichtig auf 72 und die der katalysierten Arbeitsplätze grob auf 120 geschätzt werden.

10. Wie werden sich die Arbeitsplatzzahlen an beiden Standorten unter Berücksichtigung des jetzigen Ausbauzustandes (Airport Bremen), bzw. des bereits beschlossenen Ausbauzustandes (Bremerhaven) bis zum Jahr 2010 weiterentwickeln (Prognosedaten)

- a) mit dem Luftverkehr verbundene Arbeitsplätze,
- b) durch die Flughäfen induzierte Arbeitsplätze?

Geht man wie die Bundesregierung davon aus, dass 1 Million zusätzliche Fluggäste pro Jahr insgesamt etwa 4000 Arbeitsplätze generieren, so kann angenommen werden, dass der Flughafen Bremen im Jahr 2010 bei einer Prognose von 3,25 Millionen Passagieren insgesamt 2900 neue Beschäftigungsverhältnisse bewirkt.

Bremerhaven

Im Hinblick auf den derzeitigen Status wie auch auf die vorgesehene weitere Entwicklung der Infrastruktur ist es gelungen, dass im Rahmen der Bereederung der beiden Polarflugzeuge des Alfred-Wegener-Instituts die Firma Optimare GmbH die Errichtung einer Betriebsstätte am Regionalflughafen Bremerhaven-Lüneort plant.

In Kürze soll mit der Maßnahme begonnen werden. Das erforderliche Raumprogramm wurde bereits zwischen beiden Partnern abgestimmt. Darüber hinaus wird ein Hangar für die Unterstellung der Polarflugzeuge langfristig angemietet (15 Jahre mit Option, gleiches gilt für die Betriebsstätte).

Im Rahmen der ersten Ausbaustufe werden im technisch-wissenschaftlichen Bereich bis zu 20 hoch qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen (2001). Langfristig wird erwartet, dass der Mitarbeiterstamm bis auf 40 aufgebaut wird. Als Prognose für 2010 scheint eine Arbeitsplatzzahl von insgesamt 120-150 am Regionalflughafen realistisch.

Bei angenommenen Faktoren von etwa 1,5 bzw. 3 kann für das Jahr 2010 grob auf 180 bis 225 induzierte bzw. auf 360 bis 450 katalysierte Beschäftigungsverhältnisse geschätzt werden.

11. Wie viele neue und über dem Rahmen der Frage 9 liegenden zusätzlichen Arbeitsplätze können insgesamt am Airport Bremen entstehen, wenn die Koalitionsvereinbarung von 1999 umgesetzt worden ist?

Zu dieser Frage können keine konkreten Zahlen ermittelt werden. Es besteht eine zu große Abhängigkeit von vielen verschiedenen Entwicklungen. Dabei können einzelne Bereiche nicht isoliert betrachtet werden.

12. Wann wird der Senat das zukunftsfähige Konzept, das auch strategische Allianzen ermöglicht, mit einem Zeithorizont 2010 vorlegen?

Auf der Basis der Ergebnisse des Jahres 2000 kann im Jahr 2001 ein zukunftsfähiges Konzept für den Verkehrsflughafen Bremen vorgelegt werden.