BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 16/825**
Landtag (zu Drs. 16/797)
16. Wahlperiode 06. 12. 05

Mitteilung des Senats vom 6. Dezember 2005

Regionalflughafen Bremerhaven stärken

Die Fraktionen der SPD und der CDU haben unter Drucksache 16/797 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat die Entwicklung des Regionalflughafens Bremerhaven in den letzten zehn Jahren?

   Die Entwicklung des Sportflugplatzes Luneort zum Regionalflughafen Bremerhaven wurde eingeleitet mit der Herstellung der 920 m langen Nord-Südbahn im Jahre 1992 und der Errichtung des heutigen, modernen Abfertigungsgebäudes nebst Bürotrakt in den frühen 90er Jahren.

   Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist ein entscheidender Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen und damit auch Voraussetzung für neue Arbeitsplätze. Um in diesem Wettbewerb zu bestehen war eine weitere Optimierung der Verkehrsinfrastruktur notwendig.

   Folgerichtig wurde daher auch während der folgenden Jahre in den weiteren Ausbau von sowohl Infra- als auch Suprastruktur investiert. „Luftseitig“ wurde einerseits die Start- und Landebahn auf eine Länge von 1.200 m zuzüglich je 100 m Überrollstrecken verlängert und auf 30 m Breite ausgebaut, sowie ein paralleler Rollweg angelegt. Andererseits konnte mit dem Instrumentenflug eine bedingte Allwettertauglichkeit erzielt werden. „Landseitig“ entstanden dem Bedarf folgend Luftfahrzeughallen, T-Hangars sowie Büro-, Gewerbe- und Parkflächen. Die jüngsten, mit dieser Entwicklung in engem Zusammenhang stehenden Ansiedlungserfolge Luftfahrt affiner Betriebe, sind die Firmen Optimare und HeliTransair. Dabei darf die Kooperation der Firma Optimare mit ansässigen Wissenschaftseinrichtungen besonders erwähnt werden.

   Der Regionalflughafen Bremerhaven hat sich somit zu einem wichtigen Beitrag zur Profilierung Bremerhavens als Oberzentrum entwickelt und erlangt für Bremerhaven als Wirtschafts-, Wissenschafts- und Tourismusstandort eine immer wichtigere Funktion.

   Dies gilt umso mehr, als der Regionalflughafen Bremerhaven die Möglichkeit bietet, unabhängig von anderen Entscheidungsträgern die überregionale zügige Verkehrsanbindung sicher zu stellen, was insbesondere angesichts der Randlage Bremerhavens von außerordentlich hoher Bedeutung ist.

   In den Betriebsfeldern der Werks- und Geschäftsluftfahrt, wie auch bei den gewerblichen Flügen sind beachtenswerte Zuwächse zu verzeichnen. Im Jahr 2005 bis Ende Oktober erfuhr der Verkehr in diesen Segmenten eine Steigerung von 62 %. Der Anteil der gewerblichen Luftfahrt am Gesamtflugaufkommen beträgt für diesen Zeitraum 57 % (rund 10.100 Flugbewegungen).

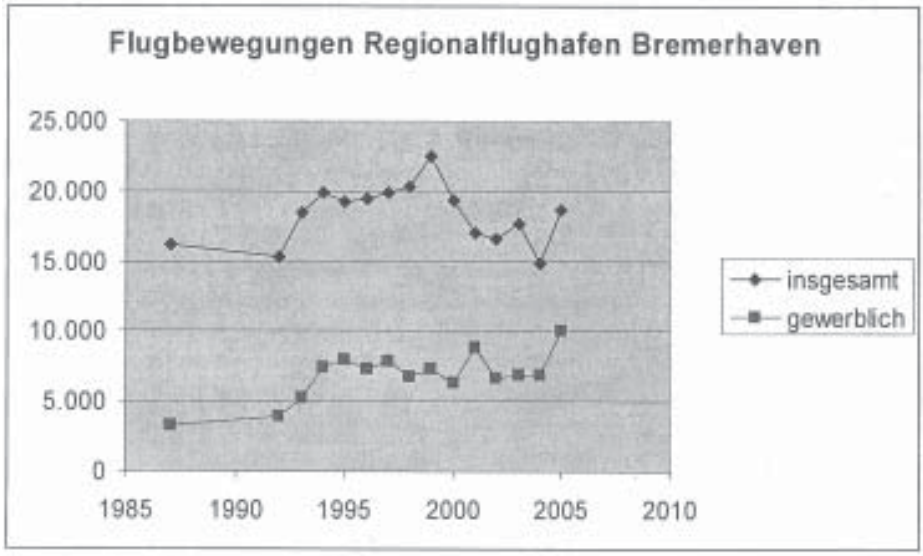

Abb. 1: Entwicklungen der Flugbewegungen am Regionalflughafen Bremerhaven 1987 bis 2005

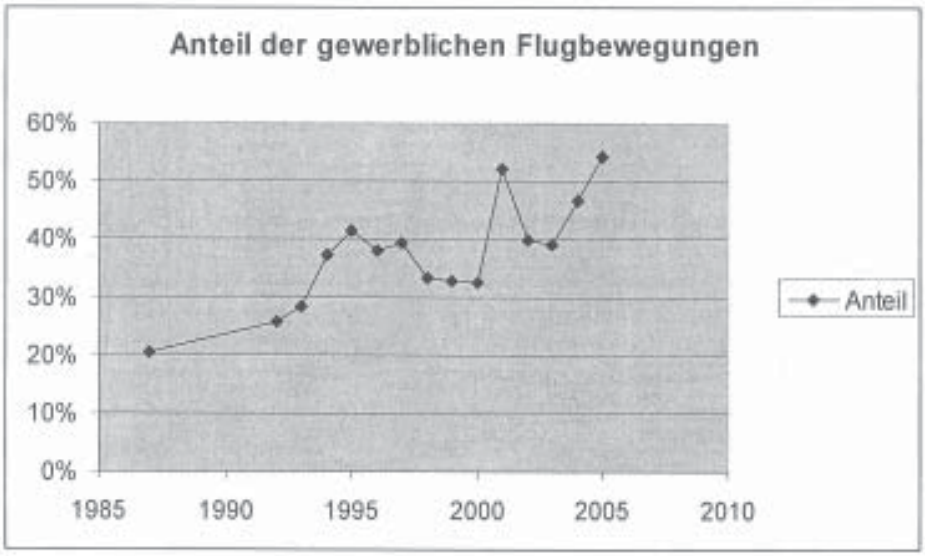

Abb. 2: Anteil der gewerblichen Flugbewegungen am Gesamtverkehr 1997 bis 2005

Die Entwicklung des Regionalflughafens Bremerhaven muss als positiv bewertet werden und ist ein gutes Zeichen dafür, dass zur rechten Zeit die richtigen Investitionen vorgenommen wurden.

2. Wie ist der Regionalflughafen in die touristische Entwicklung Bremerhavens eingebunden, u. a. mit dem Kreuzfahrttourismus?

Der Regionalflughafen Bremerhaven kann eine wichtige Rolle bei der touristischen Entwicklung Bremerhavens spielen. Hier wird ein großes Potential gesehen. Um dies auszuschöpfen, sind jedoch noch weitere Kooperationsbemühungen notwendig.

Die Flugplatzbetriebsgesellschaft Bremerhaven mbH und die Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH sind daran interessiert, das Kreuzfahrtgeschäft mit der gewerblichen Luftfahrt von und nach Bremerhaven zu verknüpfen. Die Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH wirbt bei internationalen Messeteilnahmen regelmäßig für den Regionalflughafen Bremerhaven. Im Rahmen der Präsentation von Landausflugsprogrammen werden auch Angebote am Flughafen Bremerhaven vorgestellt. Aufgrund erkennbarer Resonanz darf davon ausgegangen werden, dass mittelfristig Kreuzfahrtgäste mit Zwischenstopp in Bremerhaven angebotene Tagesausflüge nach Heidelberg, Berlin etc. buchen werden.

Zurzeit werden auch gemeinsam mit der BIS-Bremerhaven-Touristik „Events und Incentives“ im Rahmen von Tages- wie auch Wochenendprogrammen bis hin zum Städtetourismus entwickelt. Ein Partner der Flugplatzbetriebsgesellschaft (LTU-Classic) sieht die Möglichkeit für erste Events voraussichtlich ab Sommer 2006. Seit 2004 ist der Flughafen mit seinem Angebot im „Sails-Guide“ wie auch im „Event-ahoi“ vertreten.

Mit der Fertigstellung des Tourismusressorts Alter/Neuer Hafen wird die Bedeutung des Regionalflughafens für die touristische Entwicklung noch stärkere Bedeutung erlangen.

3. Wie bewertet der Senat die Ansiedlungen am Regionalflughafen Bremerhaven insbesondere der Firmen Optimare und HeliTransair?

Seit 2002 ist der Regionalflughafen Bremerhaven Heimatflughafen der Polarflugzeuge des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung. Für die Wartung und Ausrüstung dieser Luftfahrzeuge konnte die „Optimare Sensorsysteme AG“ im Verbund mit dem „Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)“ gewonnen werden. Für dieses Vorhaben wurde im Dezember 2002 ein Büro-, Labor- und Werkstattgebäude fertig gestellt. Ein weiterer Partner des Alfred-Wegener-Instituts, die „HeliTransair GmbH“ aus Egelsbach wurde im Frühjahr 2004 am Verkehrslandeplatz angesiedelt. Bei beiden Unternehmen wurden bisher 34 neue, hoch qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen. Mit diesen Ansiedlungen konnte das Image des Flughafens aufgewertet und die Wirtschaftlichkeit verbessert werden.

Der Regionalflughafen Bremerhaven hat sich dadurch vom Standortfaktor selbst zum Standort für Luftfahrt affines Gewerbe entwickelt.

4. Welche Arbeitsplätze sind durch die Ansiedlung entstanden, und wie viele Arbeitsplätze sind in Aussicht gestellt?

Bisher wurden insgesamt 65 neue Arbeitsplätze geschaffen, davon 34 mit der Ansiedlung der Firmen Optimare und HeliTransair.

Insgesamt gibt es am Regionalflughafen Bremerhaven derzeit 69 Beschäftigte zuzüglich zwölf Aushilfen, die sich auf acht Unternehmen verteilen.

Im Falle der angekündigten Ausweitung der Aktivitäten beider Firmen besteht die Möglichkeit bis zu 30 zusätzliche Arbeitsplätze am Regionalflughafen Bremerhaven zu schaffen (vgl. auch Antwort zu Frage 5).

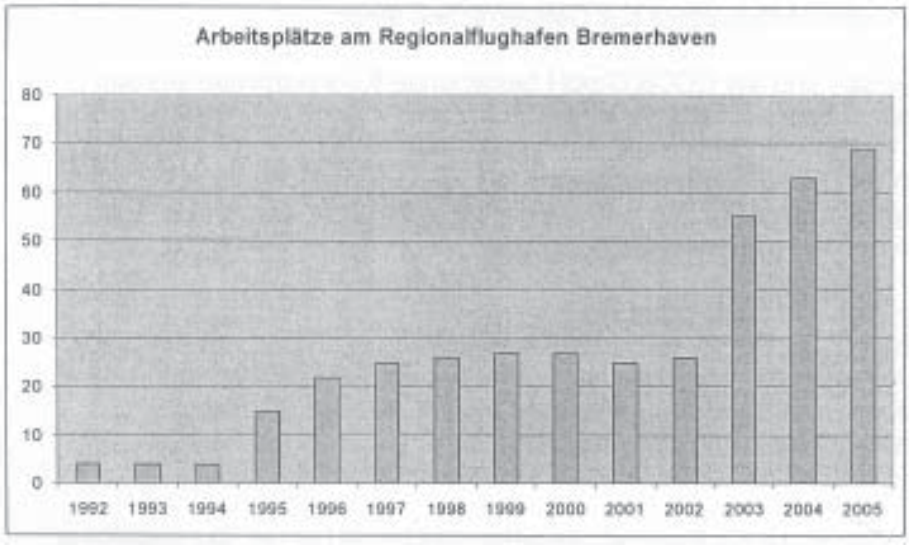

Abb. 3: Arbeitsplätze am Regionalflughafen Bremen 1992 bis 2005

5. Welche Pläne zu weiteren Ansiedlungen beziehungsweise zur Ausweitung bestehender Aktivitäten gibt es?

Es ist das erklärte Ziel der Flugplatzbetriebsgesellschaft, weitere Luftfahrt affine Firmen am Regionalflughafen Bremerhaven anzusiedeln.

Zurzeit befindet sich die Errichtung eines weiteren Betriebsgebäudes in Planung. Sowohl „Optimare“ als auch „HeliTransair“ beabsichtigen, ihre Betriebsfelder erheblich auszuweiten.

„Optimare“ wird den Geschäftsbereich Meerestechnik am Standort Flughafen weiter ausbauen. Mittel- bis langfristig sollen acht bis zwölf hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden.

„HeliTransair“ plant die Ansiedlung der Flugschule „Deutsche Verkehrsfliegerschule GmbH“ (DVS) wie auch die Unterbringung eines luftfahrttechnischen Betriebes mit angegliedertem Entwicklungsbetrieb. Der Wartungsbetrieb wird neben Helikoptern die komplette Wartung aller Flächenflugzeuge der DVS übernehmen. Es ist vorgesehen, mittelfristig 13 bis 20 neue Mitarbeiter einzustellen.

Der Senat geht davon aus, dass diese Ansiedlungsvorhaben weiteres Ansiedlungsinteresse am Regionalflughafen hervorrufen werden.

Darüber hinaus verhandelt die Flugplatzbetriebsgesellschaft Bremerhaven mbH mit der OLT und einem Reiseveranstalter aus Nordenham, mit dem Ziel das bestehende Angebot durch regelmäßige Wochenendflüge nach Sylt und Bornholm sowie Städtereisen zu erweitern. Diese Verbindungen konnten bereits in den Jahren 2004 und 2005 erfolgreich angeboten werden.

6. Welche Kooperation zwischen dem Flughafen und anderen Einrichtungen der Region beziehungsweise der Stadt und des Landes gibt es, und was umfassen sie?

Eine auch für die weitere Flughafenentwicklung bedeutungsvolle Kooperation besteht mit dem AWI. Hier steht die Weiterentwicklung der technischen und wissenschaftlichen Ausrüstung wie auch die Betreuung der Polarflugzeuge im Vordergrund einer sehr konstruktiven Zusammenarbeit.

Darüber hinaus gibt es gute Kooperationen mit der Flughafen Bremen GmbH, dem Flughafen Westerland/Sylt sowie den Verkehrslandeplätzen der Ostfriesischen Inseln.

Mit der BIS Bremerhaven-Touristik und der CCCB GmbH bestehende Kooperationen wurden bereits in der Antwort zur Frage 2 beschrieben.

Mit den Partnern OLT/Emden und dem Reisebüro Ahlers – Nordenham werden Wochenendverkehre nach Sylt, Bornholm bis hin zu Städtereisen entwickelt. Tragfähige Konzepte werden bis zum Ende des 1. Quartals 2006 erwartet.

Die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft unterstützt die Flugplatzbetriebsgesellschaft Bremerhaven mbH im technischen Bereich, z. B. bei der Durchführung von Winterdiensten, sie steht im Bedarfsfall u. a. auch für das Be- und Entladen von Luftfahrzeugen zur Verfügung. Weitere Kooperationen bestehen mit der Wiking Helikopter-Service GmbH, bezüglich der Durchführung von Lotsenversetzdiensten und der Air-Service Berlin GmbH (Oldtimerflüge, DC3 „Rosinenbomber“).

Die Feuerwehr Bremerhaven unterstützt die Flugplatzbetriebsgesellschaft bei der Sicherstellung des Brandschutzes sowie bei der Ausbildung des Flugplatzpersonals.

7. Wie ist die wirtschaftliche Entwicklung der Flugplatzbetriebsgesellschaft Bremerhaven mbH, und welche weiteren Chancen sieht der Senat für sie?

Die Maßnahmen zum Ausbau und zur Ertüchtigung des Regionalflughafens Bremerhaven gingen einher mit höheren Betriebskosten, insbesondere im Bereich Personal und Anlagenunterhaltung. Wie an allen vergleichbaren Flugplätzen können diese Kosten nur teilweise durch Einnahmen aus dem originären Flugbetrieb gedeckt werden.

Der große Vorteil der Flugplatzbetriebsgesellschaft ist die Möglichkeit, durch andere, nicht originär dem Flugbetrieb zuzurechnende Einnahmen (z. B. Vermietung von Büroflächen), den Zuschussbedarf in Grenzen zu halten.

Aus diesen Gründen und zur weiteren Förderung der Wirtschaftlichkeit der Flugplatzbetriebsgesellschaft sowie zur Minimierung des jährlichen Fehlbetrages bieten sich weitere Investitionen in die Ansiedlung Luftfahrt affinen Gewerbes an.

8. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, Gewerbeflächen im östlichen Teil, angrenzend an den Regionalflughafen, stärker für flughafennahe Dienstleistungen zu vermarkten?

   Zukünftig kann eine Erschließung von Gewerbeflächen östlich des Flughafens ins Auge gefasst werden, sofern eine entsprechende Nachfrage gegeben ist.

   Nach Umsetzung der unter 5. erläuterten Ansiedlungs- und Erweiterungsvorhaben (Optimare/HeliTransAir/DVS) sind die derzeit verfügbaren Ansiedlungsflächen für flughafennahe Dienstleistungsbetriebe (die einen Zugang zum Flughafen benötigen) jedoch weitestgehend erschöpft.

   Um ansiedlungswillige Unternehmen an den Regionalflughafen zu binden, wurde teilweise bereits einer Untervermietung zugestimmt.

   Der Senat befürwortet daher die bedarfsgerechte Bereitstellung zusätzlicher Flächen für die Ansiedlung Luftfahrt affiner Betriebe im Umfeld des Regionalflughafens, gegebenenfalls auch östlich der Start- und Landebahn 16/34. Wie unter 7. ausgeführt, wirken sich solche Ansiedlungen positiv auf die Wirtschaftlichkeit der Flugplatzbetriebsgesellschaft aus.

9. Welche Vorteile hat der Flughafen gegenüber vergleichbaren Regionalflughäfen in der Region?

   Der Standort des Regionalflughafens Bremerhaven bietet eine Reihe von überzeugenden Vorteilen: Er liegt verkehrsgünstig in einem prosperierenden, modernen Gewerbegebiet, in Nachbarschaft zur Autobahn A 27, zum AWI und zum Stadtzentrum, insbesondere aber auch zu den Häfen der Seestadt und zu den führenden Unternehmen der Lebensmittelwirtschaft.

   Der Flughafen verfügt über eine bedarfsgerechte Infra- und Suprastruktur, eine bedingte Allwettertauglichkeit durch die Zulassung des Instrumentenfluges und hat die Möglichkeit, Öffnungszeiten 24 Stunden rund um die Uhr anzubieten.

   Für die in der Entwicklung befindliche Windkrafttechnologiebranche am Standort Bremerhaven ist durch die Nähe zum Regionalflughafen mit seiner ständigen Verfügbarkeit Synergiepotenzial zu erkennen. Insbesondere im Offshore-Bereich werden Helikopterdienste in der Zukunft unverzichtbar. Geeignete Unternehmen für diese Aufgabe konnten bereits am Verkehrslandeplatz angesiedelt werden.

   Geschäftsflugzeuge, wie auch gewerbliche Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen Bremen wegen der dortigen Flugbeschränkungen nach 22.30 Uhr unter Umständen nicht anfliegen dürfen, haben die Möglichkeit alternativ auch in Bremerhaven zu landen.

10. Wie bewertet der Senat die Entwicklungschancen des Regionalflughafens Bremerhaven im Wettbewerb zu Nordholz?

    Der Senat ist der Überzeugung, dass die Entwicklungschancen des Regionalflughafens Bremerhaven losgelöst vom Sea-Airport Cuxhaven zu betrachten sind.

    Aufgrund der unterschiedlichen Konzeptionen, Ausstattungen und nicht zuletzt der Start- und Landebahnlängen sind die beiden Flughäfen auf grundsätzlich unterschiedliche Marktsegmente und Einzugsgebiete ausgerichtet und stehen daher allenfalls fiktiv im Wettbewerb zu einander.

    Darüber hinaus wurden Marktnischen mit Alleinstellungsmerkmal (AWI, Optimare, HeliTransair, OLT – mit Insel- bzw. Charterflug –) besetzt, für die die Nutzung des Sea-Airports Cuxhaven keine wirkliche Alternative darstellen würde.

    Der Senat erwartet eine fortlaufend positive Entwicklung des Regionalflughafens Bremerhaven mit guten Auswirkungen für die Region.

11. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Flughafen stärker in das vorhandene Standortmarketing einzubinden und als wichtigen Standortfaktor sowie als Standort für weitere Ansiedlungen hervorzuheben?

    Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes ist insbesondere bei einer peripheren Standortlage, wie die Bremerhavens, von großer Bedeutung.

    Insofern ist der Regionalflughafen für den Standort Bremerhaven insgesamt ein sehr wichtiger Standortfaktor.

    Der Senat geht davon aus, dass dieser Standortvorteil auf allen zur Verfügung stehenden Ebenen des Standortmarketings der Seestadt Bremerhaven und der Freien Hansestadt Bremen zukünftig noch stärker als bisher berücksichtigt wird. Das gilt entsprechend auch für den Flughafen als Standort an sich.

12. Wie ist die Flugplatz Betriebsgesellschaft in die Vermarktung angrenzender Gewerbeflächen eingebunden, insbesondere vor dem Hintergrund der besonderen Bestimmungen für den Instrumentenanflug?

    Die Flugplatzbetriebsgesellschaft Bremerhaven mbH erhält Informationen über die Vermarktung angrenzender Gewerbeflächen durch die Einschaltung der zuständigen Luftfahrtbehörde beim Senator für Wirtschaft und Häfen, die im Falle konkreter Bauvorhaben im Genehmigungsverfahren beteiligt wird.

    Damit der Regionalflughafen Bremerhaven seine optimale Wirkung auch weiterhin für die Region entfalten kann, ist es erforderlich, die Flugplatzbetriebsgesellschaft frühzeitig in die Vermarktung angrenzender Gewerbeflächen einzubeziehen und sie in die Lage zu versetzen, sich an der Schaffung und Vermarktung flugplatznaher Gewerbeflächen zu beteiligen.

    Eine frühzeitige Einbindung der Flugplatzbetriebsgesellschaft gewährleistet außerdem die rechtzeitige Abstimmung der gegenseitigen Interessenlagen und ist damit dem gemeinsamen Wohl des Standortes äußerst dienlich. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der mit dem Instrumentenanflug verbundenen Restriktionen, die in Teilbereichen nördlich des Flugplatzes (Gewerbepark Am Seedeich) sowie südlich des Flugplatzes (Luneort und Bohmsiel) Bauhöhenbegrenzungen mit sich bringen.

13. Wie hat sich der gewerbliche Flugbetrieb entwickelt?

    Seit dem Ausbau und der Fertigstellung der neuen Start- und Landebahn (SLB 16/34) im Jahre 1992 hat sich der gewerbliche Verkehr sukzessiv positiv entwickelt (vgl. Antwort zu Frage 1). Dieser positive Trend wurde am 26. Dezember 2001 durch den Absturz eines Flugzeuges der Bremerhaven Airline und der nachfolgenden Insolvenz des Unternehmens unterbrochen. Pläne, diese Lücke mit einem neuen Partner der „Luftverkehr Friesland Harle Brunzema und Partner KG“ zu schließen, misslangen.

    Darüber hinaus haben die Baumaßnahmen zur Verlängerung und Verbreiterung der SLB 16/34 und die damit verbundene Beeinträchtigung des Luftverkehrs, bedingt durch die teilweise Sperrung zu einer weiteren negativen Entwicklung beigetragen. Lediglich 6.636 Flugbewegungen wurden im Jahr 2002 gezählt. Eine leichte Verbesserung ergab sich für 2003 mit 6.904 Flugbewegungen. Ein Ergebnis, das auch 2004 erreicht wurde. Allerdings kann festgestellt werden, dass sich die Qualität des Luftverkehrs erheblich verändert hatte. Nach dem weiteren Ausbau 2002 startete und landete erheblich größeres Fluggerät am Regionalflughafen. Die Nutzung durch zweimotorige Luftfahrzeuge und Jets nahm spürbar zu.

    Im Jahr 2005 scheinen die Nachwirkungen des Flugzeugabsturzes überwunden. Die Ansiedlung der Firmen HeliTransair und Optimare zeigt deutlich Wirkung. Verstärkter Reiseverkehr und Schulungsbetrieb ließen die Anzahl der gewerblichen Flugbewegungen gegen den allgemeinen Trend auf vergleichbaren Flughäfen sprunghaft ansteigen. Bis Ende Oktober wurden insgesamt 10.090 gewerbliche Flugbewegungen abgewickelt, was einem Zuwachs von rund 63 % entspricht. Diese Zahl sollte allerdings auch vor dem Hintergrund der hervorragenden Wetterbedingungen der letzten Wochen gesehen werden. Trotzdem scheint eine spürbare Erhöhung der gewerblichen Flüge erreicht zu sein, was insbesondere auch für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremerhaven wie auch für die des Regionalflughafens spricht.

14. Welche Auswirkungen haben veränderte Sicherheitsbestimmungen für den Regionalflughafen Bremerhaven?

    Entsprechend geänderter Anforderungen der Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) wird zurzeit in Abstimmung mit der Luftfahrtbehörde des Landes Bremen ein „Safety Management System“ zur weiteren Minimierung von Betriebs bedingten Gefahren für den Regionalflughafen Bremerhaven entwickelt. Auswirkungen auf Organisationsstruktur und Geschäftsprozesse sind durchaus zu erwarten, können aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bewertet werden.

    Soweit es sich um die Abwehr äußerer Gefahren wie z. B. terroristische Angriffe geht (Security), werden sich die Auswirkungen in engen Grenzen halten. Die maßgebliche EG-Verordnung sowie das Luftsicherheitsgesetz gelten dem Grunde nach zunächst nur für Verkehrsflughäfen. Geeignete Maßnahmen zur Sicherung von Regionalflughäfen und Landeplätzen werden derzeit auf Bund-/Länder-Ebene erarbeitet.

    Die für den Regionalflughafen Bremerhaven erforderlichen, diesbezüglichen Maßnahmen werden mit qualitativ zunehmendem Luftverkehr anspruchsvoller werden.

15. Wie will der Senat auch weiterhin den Flughafen an die technischen Entwicklungen im Luftverkehr anpassen und bedarfsgerecht ausbauen?

    Die bisherigen Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen für den Regionalflughafen Bremerhaven stellen ein Optimum hinsichtlich des Nutzens für die Region in Relation zu den investierten Mitteln dar.

    Insofern befürwortet der Senat eine nachhaltige Entwicklung und Stabilisierung des Flughafens durch einen bedarfsgerechten Ausbau der Suprastruktur und die Schaffung neuer Möglichkeiten zur Ansiedlung Luftfahrt affiner Betriebe einerseits, sowie durch die Anpassung der Infrastruktur an die technischen Entwicklungen andererseits (z. B. die Einrichtung eines Boden gestützten Satelliten-Navigationsverfahrens zur Verbesserung der Allwetterverfügbarkeit, sobald für die allgemeine Luftfahrt verfügbar).

Druck: Anker-Druck Bremen