

Mitteilung des Senats vom 30. Januar 2007***Flughafen Bremen – Entwicklungen und Perspektiven des Standorts***

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/1240 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Flächen wurden von 1995 bis 2006 am Flughafen für gewerbliche Betriebe und Bürogebäude erschlossen?
Seit 1995 wurden ca. 43,3 ha Gewerbeflächen in der Airport-Stadt erschlossen.
2. Wie viele dieser Flächen konnten bisher vermarktet werden?
Seit 1995 wurden insgesamt 39,6 ha vermarktet.
3. Wie viel öffentliches und wie viel privates Invest wurden für den Bereich der Airport-Stadt bislang generiert?

Für die Erschließung der Airport-Stadt einschließlich der Kosten für den Grunderwerb wurden seit 1993 insgesamt 128,88 Mio. € bewilligt, die allerdings noch nicht vollständig verausgabt sind. Darüber hinaus haben die Wirtschaftsförderungsausschüsse für die Optimierung der Anbindung der Gewerbegebiete Airport-Stadt Nord (WAL*MART-Bereich) und Airport-Stadt West einen Betrag von insgesamt 12,25 Mio. € bewilligt. Entsprechend der Beschlussfassung vom 9. Juli 1998 beteiligen sich an diesen Kosten der Bund mit einem Betrag von 4,45 Mio. € und WAL*MART mit einem Betrag von 2,76 Mio. €, so dass bei Bremen ein Finanzierungsanteil in Höhe von ca. 5 Mio. € verbleibt.

Das private Invest lässt sich statistisch nur auf der Grundlage der Kaufverträge zwischen Privaten und der öffentlichen Hand ermitteln, in denen das private Investitionsvolumen anzugeben ist. Auf dieser Grundlage ergibt sich, dass bisher ein privates Invest in Höhe von 175 Mio. € generiert wurde. Dieses Finanzvolumen schließt allerdings nicht die umfangreichen Investitionen im Bestand sowie die Investitionen am Flughafen selbst mit ein. So sind bzw. werden aktuell z. B auf dem Airbus-Gelände umfangreiche Investitionen getätigt (A400M-Halle, Logistikimmobilie, Haupteinfahrtsgebäude etc.) und insbesondere in der Airport-Stadt West sind umfangreiche Bestandsinvestitionen vorgenommen worden, für die ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Restrukturierungsprozess des Standortes nachweisbar ist.

4. Wie viele Firmen haben sich seit 1995 am Standort Flughafen angesiedelt? Wie hoch ist dabei der Anteil der Umsiedlungen bzw. Betriebserweiterungen?
Seit 1995 sind in der Airport-Stadt (West und Mitte) 104 Unternehmen an- bzw. umgesiedelt worden. Hiervon waren
 - 12 Neuansiedlungen/Neugründungen,
 - 20 Umsiedlungen,
 - 31 Erweiterungen,
 - 4 „Sonstige“ (z. B. Arrondierung, Infrastrukturmaßnahme)
 - und 37 Ansiedlungen im Gründerzentrum Airport.

Der Anteil der Betriebsumsiedlungen und -erweiterungen beträgt demnach ca. 50 %.

Die Anzahl der Ansiedlungsfälle berücksichtigt auch Investorenprojekte, die Büro- und sonstige Dienstleistungsflächen für verschiedene Nutzer anbieten und besonders in der Airport-Stadt Mitte die Unternehmensstruktur prägen (siehe hierzu auch Frage 5.). Für die Investorenprojekte lässt sich allerdings die genaue Anzahl der dort tätigen Unternehmen aufgrund der vorliegenden statistischen Unterlagen nicht ermitteln. Weil allein über 5.000 Personen in der Airport-Stadt Mitte tätig sind, spiegelt daher die oben aufgezeigte Zahl von 104 angesiedelten Unternehmen nur ein unvollständiges Bild der tatsächlichen Ansiedlungssituation wider. Um dieses Informationsdefizit beheben zu können und um ein genaueres Bild über die Wirtschaftsstruktur in der Airport-Stadt zu gewinnen, sind noch im Jahr 2007 umfangreiche Unternehmensbefragungen vorgesehen.

5. Wie hat sich die Vermarktung der Büroflächen in den vergangenen Jahren entwickelt?

Das in der Immobilienwirtschaft tätige Unternehmen ATISREAL Deutschland erhebt seit dem Jahr 2000 jährlich den Flächenumsatz an allen Bremer Bürostandorten. Die Ergebnisse werden im Büromarkt-Report veröffentlicht. Für die Jahre 2000 bis 2005 ist folgende Entwicklung für die Airport-Stadt dokumentiert:

- Jahr 2000: 4.500 m² = 8,8 % des Gesamtanteils der in Bremen angebotenen Fläche,
- Jahr 2001: 13.000 m² = 14,0 %,
- Jahr 2002: 16.000 m² = 17,4 %,
- Jahr 2003: 19.500 m² = 22,0 %,
- Jahr 2004: 8.000 m² = 9,5 %,
- Jahr 2005: 15.000 m² = 14,6 %.

Seit dem Jahr 2000 sind demnach 76.000 m² Büroflächenumsätze in der Airport-Stadt erzielt worden. Dies entspricht einem durchschnittlichen Flächenumsatz von 12.670 m² pro Jahr. Im Durchschnitt der letzten Jahre sind ca. 15 % der bremischen Flächenumsätze in der Airport-Stadt getätigt worden.

Unter anderem mit dem in Bau befindlichen Aviation-Center entstehen direkt vor den Toren von Airbus weitere hochwertige Büro- und Serviceflächen insbesondere für Zulieferer der Luftfahrtindustrie. Zusätzliche hochwertige Büroflächen befinden sich derzeit in der Erschließung, so dass eine weitere Stärkung des Bürostandortes Airport-Stadt absehbar ist.

6. Wie viele direkte und indirekte Arbeitsplätze sind in der Airport-Stadt entstanden?

Auch die Arbeitsplatzeffekte lassen sich wie die privaten Investitionen statistisch nur auf der Grundlage der Kaufverträge zwischen Privaten und der öffentlichen Hand ermitteln. Der Käufer eines Grundstückes muss bei Abschluss eines Kaufvertrages die angestrebte Anzahl der neu geschaffenen und der gesicherten Arbeitsplätze angeben. Er ist darüber hinaus verpflichtet, der BIG drei und fünf Jahre nach Betriebsaufnahme die Zahl der dann dort Beschäftigten zu benennen.

Nach Angaben der Unternehmen sind durch die Investitionstätigkeiten in der Airport-Stadt bislang 1.890 AP gesichert und 1.213 AP neu geschaffen worden (Gesamt: 3.103 AP).

Hinzu kommen ca. 4.300 AP in den Investorenprojekten wie z. B. dem Airport-Center Bremen und dem Europa-Center. Bei den Investorenprojekten liegen bei Vertragsabschluss mit der öffentlichen Hand in der Regel noch keine vollständigen Informationen hinsichtlich der zukünftigen Mieterstruktur vor. Insofern lassen sich für diesen Investitionstyp nicht für jede Investition verlässliche Arbeitsplatzzahlen ermitteln. Es ist daher vorgesehen, in der für 2007 geplanten Unternehmensbefragung in der Airport-Stadt auch Informationen zur Anzahl und zur Qualität der bislang neu geschaffenen bzw. gesicherten Arbeitsplätze zu gewinnen.

Aufgrund von Erfahrungswerten aus der Immobilienwirtschaft kann mit der Realisierung eines Arbeitsplatzes je 30 m² Bruttogeschossfläche (BGF) gerechnet werden. Wird dieser Ansatz für die Fälle zugrunde gelegt, in denen keine konkreten Arbeitsplatzzahlen vorliegen, ergeben sich für die Investorenprojekte insgesamt die oben genannten direkten Arbeitsplatzeffekte.

Indirekte Arbeitsplatzeffekte lassen sich für den Gewerbeflächenbereich nur aufgrund umfangreicher Recherchen gebietsscharf ermitteln. Um die indirekten Arbeitsplatzeffekte für das Land Bremen dennoch abbilden zu können, ist im Rahmen der ISP-Evaluierung 1999/2000 ein Regionalmultiplikator ermittelt worden, der für größere Gewerbestandorte wie die Airport-Stadt anwendbar ist. Dieser Regionalmultiplikator berücksichtigt sowohl indirekte (Vorleistungsverflechtungen in vorgelagerten Wirtschaftszweigen) als auch induzierte (Effekte der Einkommenswiederveräußerung in z. B. Einzelhandel, Dienstleistung bis hin zur Bauwirtschaft) Arbeitsplatzeffekte. Er beträgt für das Land Bremen 1,4, das heißt jede Sicherung oder Schaffung eines Arbeitsplatzes zieht einen indirekten Arbeitsplatzeffekt des 0,4-fachen nach sich.

Wird dieser Regionalmultiplikator auf die gesicherten und neu geschaffenen Arbeitsplätze in der Airport-Stadt seit 1994 angewendet, ergeben sich indirekte Arbeitsplatzeffekte in der Größenordnung von ca. 3.000 Arbeitsplätzen.

Somit sind mit den Investitionen in der Airport-Stadt bislang Arbeitsplatzeffekte in einer Größenordnung von ca. 10.400 Arbeitsplätzen verbunden.

7. Wie viele direkte und indirekte Arbeitsplätze sind am Flughafen selbst zu verzeichnen?

Im unmittelbaren Umfeld des Flughafens bestehen ca. 1.700 direkte Arbeitsplätze (ohne Airbus, vergleiche Frage 8 und ohne DFS, vergleiche Frage 9). Die Deutsche Post AG beschäftigt zudem 613 Mitarbeiter im Briefverteilzentrum am Flughafen. Bei der Anwendung des für Bremen üblicherweise verwendeten Regionalmultiplikators (siehe zu Frage 6) ergeben sich für Bremen zusätzlich indirekte Beschäftigungseffekte von 680 Arbeitsplätzen.

Aus verschiedenen wissenschaftlichen Studien¹⁾ ist jedoch ableitbar, dass die indirekten Arbeitsplatzeffekte von Flughäfen deutlich höher sind, als die von Gewerbestandorten ausgehenden Effekte. Auf der Grundlage der wissenschaftlichen Studien und der Erfahrungswerte an anderen Flughäfen kann konservativ gerechnet davon ausgegangen werden, dass jeder Arbeitsplatz am Flughafen mindestens einen Arbeitsplatz in der Region generiert. Die Zahl der zusätzlich durch indirekte Beschäftigungseffekte entstandenen Arbeitsplätze beläuft sich für die Region demnach auf ca. 1.700.

8. Wie viele Mitarbeiter beschäftigt Airbus derzeit in Bremen? Wie hoch ist dabei der Anteil der Mitarbeiter aus Zeit- oder Leiharbeitsfirmen?

Die Beschäftigtenzahl von Airbus in Bremen beläuft sich derzeit auf 4.283 Personen. Davon entfallen 3.325 Beschäftigte auf die Stammbesellschaft und 958 auf Zeit- oder Leiharbeitsfirmen. Darüber hinaus gibt es 793 Personen, die auf dem Bremer Airbus-Gelände als Angehörige anderer Firmen in den Bereichen Logistik, Sicherheit unter anderen Airbus direkt zuarbeiten. Das heißt, insgesamt sind nahezu 5.100 Beschäftigte in die Airbus-Aktivitäten am Standort Bremen unmittelbar eingebunden.

9. Welche Konsequenzen sind aus der Verlagerung der Flugsicherung von Berlin nach Bremen zu erwarten?

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH integrierte im Dezember 2006 die Flugverkehrskontrollzentrale Berlin in die Flugverkehrskontrollzentrale Bremen. Der Zuständigkeitsbereich umfasste bislang die Bundesländer

¹⁾ — Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Low-cost-Marktes im Raum Köln/Bonn, Köln 2004.
— Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZfL), Regionalökonomische Auswirkungen des Flughafens Frankfurt-Hahn für den Betrachtungszeitraum 2003 bis 2015, Birkenfeld, Februar 2005.
— Airports Council International – European Region, Creating Employment and Prosperity in Europe – A study of the social and economic impact of airports, September 1998.
— Fraport AG, <http://www.ausbau.flughafen-frankfurt.de>, Multiplikator-Effekt, 2004 bis 2007.

- Niedersachsen,
- Schleswig-Holstein,
- Hamburg,
- Bremen,
- Teile der Nordsee

bis zu einer Obergrenze von 7.500 m Flughöhe.

Durch die Zusammenlegung erweiterte sich die Zuständigkeit um

- Bundesland Berlin,
- Brandenburg (ohne die südlichsten Teile),
- Mecklenburg-Vorpommern,
- das nordwestliche Sachsen,
- nördliches Drittel von Sachsen-Anhalt.

Für die neuen Zuständigkeiten liegt die Obergrenze bei ca. 9.500 m.

Damit einher ging der mittlerweile abgeschlossene Um-/Ausbau der DFS-Niederlassung in Bremen. 131 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wechselten von Berlin an die DFS-Niederlassung Bremen. Heute sind dort ca. 550 Menschen beschäftigt.

Die für die Stadt/das Land Bremen wesentlichen Konsequenzen aus der Verlagerung sind:

- ein Zugewinn von hochqualifizierten Arbeitsplätzen am Flughafen Bremen,
- ein Anstieg der von der DFS-Niederlassung Bremen kontrollierten Flüge von täglich ca. 1.200 auf ca. 2.000 und damit eine deutliche Stärkung des DFS-Standortes Bremen,
- die daraus resultierende Kaufkraftstärkung für die Region sowie
- die zunehmende Bedeutung Bremens als Stadt der Luft- und Raumfahrt.

10. Welche weiteren wirtschaftlichen Entwicklungen zeichnen sich für den Standort Airport-Stadt ab?

Die Perspektiven für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Airport-Stadt sind außerordentlich günstig.

Die Airport-Stadt ist ein Standort für höchste Investorenansprüche. Rund um den Flughafen hat sich in den vergangenen Jahren ein moderner und sehr attraktiver Wirtschaftsstandort entwickelt, der sich auszeichnet durch

- die unmittelbare Nähe zum internationalen Flugverkehr,
- die Nähe zur Innenstadt,
- bedeutende Unternehmen unter anderem aus dem Bereich Luft- und Raumfahrt,
- eine moderne Infrastrukturausstattung,
- anspruchsvolle Architektur und ein internationales Ambiente,
- sowie durch gute Hotels, Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten.

Ab Ende 2007 wird der Standort zudem direkt durch die im Bau befindliche A 281 erschlossen und die zusätzlichen Flugverbindungen von Ryanair ab April 2007 führen zu einer noch besseren internationalen Erreichbarkeit des Gebietes.

Die Gebietsgröße ermöglicht eine klare Gliederung des Standortes, in dem jedes Quartier seinen eigenen Charakter entwickelt:

- Die Airport-Stadt Mitte ist mit dem Flughafen und über 5.000 Beschäftigten in modernen Bürogebäuden das Herzstück der Gebietsentwicklung.
- Das älteste Gewerbegebiet Bremens, die Airport-Stadt West, wird weiterhin überwiegend industriell und durch Produktionsunternehmen genutzt. Das ca. 53 ha große Gebiet ist in den vergangenen Jahren vollständig restrukturiert und für die Zukunft fit gemacht worden.

- Die Airport-Stadt Ost ist das aktuelle Restrukturierungsgebiet mit einem Kern aus Unternehmen aus den Sparten Handel und Vertrieb.
- Und am Standort Airbus/EADS haben Grundstückstausche dem Unternehmen eine neue Entwicklungsperspektive gegeben. Auf dem erweiterten Betriebsgelände sind in den letzten Jahren eine Reihe von Großinvestitionen getätigt worden (z. B. A400M-Halle, Logistikhalle). Derzeit befindet sich der neue Haupteingangsbereich mit einem repräsentativen Bürogebäude im Bau. Generell ist auch bei Berücksichtigung der aktuellen A-380-Probleme mittel- und langfristig von ausgesprochen günstigen Zukunftsperspektiven im Luft- und Raumfahrzeugbau auszugehen.

Die Attraktivität des Gebietes hat dazu geführt, dass alle vorhandenen Grundstücke in der Airport-Stadt Mitte veräußert sind. Aufgrund der hohen Nachfrage werden neue Flächen in der angrenzenden Airport-Stadt Ost erschlossen und das Gebiet unter anderem durch ein neues orthogonales Erschließungsraster, durch attraktive Grünverbindungen und die Erweiterung der Parkanlage vor dem Flughafen weiter aufgewertet. Aufgrund der Attraktivität des Gebietes besteht nach wie vor eine hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen. In den Neuerschließungsgebieten finden bereits heute erste Neuansiedlungen insbesondere für Zulieferer aus dem Luftfahrtsektor statt.

Die Airport-Stadt ist damit in jeder Hinsicht ein Standort der Zukunft.

11. Wie bewertet der Senat die Entwicklungen des Flughafens in diesem Zusammenhang, und welche Perspektiven sieht der Senat für die Weiterentwicklung des Flughafens, gerade auch im Bezug auf die Vermarktung der Einzelhandelsflächen am Terminal?

Die Flughafen Bremen GmbH hat mit der Ansiedlung von Ryanair entscheidende Weichen für die Zukunft des Airports Bremen gestellt. Dadurch wird bereits kurzfristig der Rückgang von Fluglinien und Passagiervolumen des Jahres 2006 mehr als nur kompensiert und voraussichtlich bereits im Jahr 2007 die Zahl von zwei Millionen Passagieren überschritten.

Die Flughafen Bremen GmbH verfügt derzeit über 27.823 m² Fläche, die im Wege der Vermietung von Dritten genutzt werden können. Die Vermietungsquote beträgt 85 %. Im Terminal stehen 12.134 m² Fläche im Wesentlichen für den Verkauf von Reisebedarf und Duty-Free-Artikeln oder als Gastronomiebetriebe und für Reisebüros zur Verfügung. Gerade im Bereich der Flächen für Reisebüros ergab sich in den vergangenen Jahren ein deutlicher Rückgang, der durch ein verändertes Verbraucherverhalten (Nutzung des Internets) bedingt ist. Trotz der dadurch entstandenen Leerstände beträgt die Vermietungsquote 83 %. Eine deutliche Konsolidierung der Situation wird im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Ryanair erwartet. Bereits heute besteht seitens möglicher Dienstleister ein Nachfragepotenzial, das mit den im zukünftigen Low-Cost-Terminal zur Verfügung stehenden Flächen alleine nicht zu befriedigen ist.

12. Mit wie vielen neuen direkten und indirekten Arbeitsplätzen rechnet der Senat durch die Ansiedlung Ryanairs am Flughafen Bremen?

Die Ansiedlung von Ryanair am Flughafen Bremen wird bereits im Anfangsstadium einen Bedarf an mindestens 200 direkten und 80 indirekten Arbeitsplätzen generieren. Auf lange Sicht wird nach Angaben von Ryanair mit einem Beschäftigungseffekt von 1.000 Arbeitsplätzen (direkt und indirekt) gerechnet.

13. Wie wird sich nach Einschätzung des Senats die Ansiedlung von Ryanair auf den Tourismus in Bremen auswirken?

Der Tourismus hat sich im Bundesland Bremen zu einem wichtigen Wirtschaftszweig entwickelt. Nach Berechnungen des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr e. V. an der Universität München (dwif) trägt er mit einem Anteil von 5,5 % zum bremischen Volkseinkommen bei und schafft im Bundesland Bremen ca. 18.000 Arbeitsplätze. In den letzten 14 Jahren ist die Zahl der Ankünfte im Beherbergungsgewerbe um 50 % gestiegen, die Zahl der Übernachtungen immerhin um über 30 %. Die Zahl der ausländischen Gäste ist allein in der Stadt Bremen von 1991 bis 2005 um rund 65.000 auf rd. 270.000 gestiegen und hatte damit im Jahr 2005 einen Anteil von 23 % an allen Übernachtungen in Bremen.

Wichtige ausländische Quellmärkte für das Bundesland Bremen sind derzeit Großbritannien (10,0 %), Schweden (8,7 %), Niederlande (8,2 %), die USA (8,0 %) und Frankreich (6,2 %).

Die Ansiedlung der Fluggesellschaft Ryanair am Flughafen Bremen bietet eine einmalige Chance, durch gezieltes Marketing Bremen verstärkt für den Incoming-Tourismus aus dem Ausland zu nutzen.

Ziel der Auslandsmarketingaktivitäten muss es sein, in den ausländischen Zielgebieten für Bremen als Städtereiseziel, als Veranstaltungsort sowie als Tagungs- und Kongressstandort mit herausragender Infrastruktur zu werben und damit neue ausländische Kunden für Bremen und den gesamten Nordwesten zu gewinnen.

Die Marketingmaßnahmen (siehe unten) werden zu einer erheblichen Steigerung der ausländischen Gästezahlen in Bremen beitragen. Die irische Fluggesellschaft Ryanair erwartet eine Steigerung der Bremer Fluggastzahlen um gut 50 %. Ab 2008 wird von Ryanair mit einer Millionen zusätzlichen Fluggästen pro Jahr gerechnet. Wenn in einer ersten Überschlagsrechnung angenommen wird, dass rund 30 % der Passagiere dem Incoming zuzurechnen sind, bedeutet dies 300.000 zusätzliche ausländische Gäste, die in Bremen landen werden. Regional werden das vor allem Fluggäste aus Skandinavien, England und dem Baltikum sein. Nimmt man an, dass davon 70 % in Bremen übernachten, so wären dies über 200.000 zusätzliche Übernachtungen. Eine ähnliche Größenordnung ist auch plausibel, wenn man unterstellt, dass zwar nur ein geringerer Anteil der ankommenden Gäste in Bremen bleibt, diese aber durchaus mehrere Tage hier bleiben. Nach den aktuellen Erhebungen des DWIF geben Übernachtungsgäste in Bremen durchschnittlich 150 € pro Tag aus. Daraus errechnet sich ein Bruttoumsatz von 30 Mio. €. Nach Berechnungen des DWIF fließen rund 2 bis 3 % des touristischen Umsatzes an die Kommune zurück. Somit ergeben sich allein aus diesen Aktivitäten bezogen auf die neuen Flugverbindungen positive fiskalische Effekte in Höhe von 600 T€ bis 900 T€ pro Jahr. Nach der Berechnungsmethode des Senators für Finanzen ergibt sich bei angenommenen 200.000 zusätzlichen Übernachtungsgästen vor Länderfinanzausgleich ein fiskalischer Effekt von rund 4 Mio. €, bei 100.000 zusätzlichen Übernachtungsgästen ein Effekt von ca. 1,7 Mio. € und bei 50.000 Übernachtungsgästen nach wie vor ein positiver fiskalischer Effekt von 600.000 €.

14. Mit welchen gezielten Marketingmaßnahmen soll an den ausländischen Destinationen von Ryanair für das Land Bremen geworben werden, und wird auch die Einbeziehung Privater am Marketing geplant?

Die Bremer Touristik-Zentrale GmbH (BTZ) setzt derzeit rund 700.000 € p. a. für das touristische Marketing ein, davon werden aber nur 50.000 € für das Auslandsmarketing verwendet, weil nicht mehr Mittel vom Inlandmarketing abgezogen werden können. Zusätzlich setzt die BTZ zusammen mit der BIS Bremerhaven jährlich rund 100.000 € aus dem Projekt „Zwei Städte – ein Land“ für projektbezogene Maßnahmen im Ausland ein. Die BTZ arbeitet beim Auslandsmarketing eng mit der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) und der Werbegemeinschaft der Deutschen Küstenländer (DKL) zusammen, um hier mit dem verfügbaren Budget ein Maximum an Effekten zu erzielen.

Die Ansiedlung der Fluggesellschaft Ryanair am Flughafen Bremen bietet die besondere Chance, durch gezieltes Marketing in den ausländischen Zielgebieten von Ryanair für die Destination Bremen zu werben, um den Anteil der ausländischen Gäste an den Übernachtungen in Bremen deutlich zu erhöhen und sich gegenüber anderen Reisezielen in Deutschland und Europa zu positionieren.

Zielgruppen für ein Marketing in den genannten ausländischen Märkten sind private Städtereisende, Geschäftsleute, Veranstalter und Teilnehmer von Messen, Tagungen und Kongressen, Reiseveranstalter und Veranstaltungs- und Ausstellungsbesucher. Das Marketing in den genannten Quellgebieten soll folgende Botschaften übermitteln:

- Bremen ist ein lohnendes Städtereiseziel,
- Bremen ist ein lohnendes Ziel für historisch Interessierte,
- Bremen ist ein lohnendes Shoppingreiseziel,

- Bremen ist eine attraktive Location für Tagungen, Kongresse und Incentives,
- Bremen hat ganzjährig vielseitige Veranstaltungen und Ausstellungen.

Um die durch die neuen Flugverbindungen für den Incoming-Tourismus entstehenden Chancen als Impuls für eine seit langem angestrebte Verstärkung des Auslandsmarketings zu nutzen, haben die Wirtschaftsförderungsausschüsse in ihrer Sitzung am 30. November 2006 der Bereitstellung von insgesamt 560 T€ für ein Auslandsmarketing in neuen Quellmärkten zugestimmt.

Ein effektives Marketingkonzept umfasst den notwendigen Mix an Maßnahmen, um die gewählten Zielgruppen ausreichend und zielgenau zu informieren. Die Maßnahmen umfassen Messeauftritte, Publikationen (Flyer, Newsletter), Internetwerbung, Anzeigenschaltungen, Presse- bzw. Medienarbeit sowie Direktkontakte zu Entscheidern und Meinungsbildnern.

Die meisten Messen weltweit werden in Kooperation mit der DZT durchgeführt, hier hat die BTZ einen eigenen Counter im Gesamtauftritt der DZT.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht zu den neuen Messen, die die BTZ in Kooperation mit der DZT in 2007 besuchen will, und zu den anzusprechenden Zielgruppen.

Zusätzliche Messen im Ausland ab 2007

Messen	Ort/Land	Datum	Zielgruppe
DZT Reiseliv Oslo	Oslo/Norwegen	Januar 2007	Fach- und Endverbraucher
DZT MATKA 2007	Helsinki/Finnland	Januar 2007	Fach- und Endverbraucher
DZT/FITUR Feria International de Turismo	Madrid/Spanien	Januar/Februar 2007	Fach- und Endverbraucher
DZT – Vorschlag kleiner Stand auf Reismesse	Riga/Lettland	Februar 2007	Endverbraucher
DZT Destination Show	London/Großbritannien	Februar 2007	Endverbraucher: 50.000
DZT/BIT Borsa Internazionale del Turismo	Mailand/Italien	Februar 2007	Fach- und Endverbraucher
DZT GTS Germany Travel Show	Birmingham/Großbritannien	März 2007	Fachbesucher die D im Programm haben!
DZT Workshop	Lissabon, Madrid, Barcelona/Spanien	Oktober 2007	Fachbesucher: 450
DZT TTG Incontri	Rimini/Italien	Oktober 2007	Workshop für die Reisewirtschaft: 28.000
DZT Workshop	Turin, Mailand, Rom/Italien	November 2007	Fachbesucher: 500
DZT WTM World Travel Market	London/Großbritannien	November 2007	Fachbesucher: 25.000

Neben den aufgeführten Messebesuchen sind folgende weitere Marketingmaßnahmen erforderlich, die auf Presse, Reisejournalisten, Redaktionen, Reiseveranstalter und Reisemittler in den ausländischen Märkten orientiert sind sowie Anzeigenschaltungen und Internetauftritt.

Weitere Marketingaktivitäten

Presse/Direkt Mail/RV etc.	Land	Datum	Partner
Pressereisen aus den jeweiligen Ländern/ 5 bis 7 Journalisten	GB, N, FIN, LV, I, E	1. Halbjahr 2007/ 3 Tage Bremen	DZT Medien
Studienreise für Reiseveranstalter	GB, I und E	3 Tage Bremen	BTZ und DZT
Besuch der großen Reiseveranstalter	GB, N, I, E	1. Halbjahr 2007	BTZ in Zusammenarbeit mit der DZT

Presse/Direkt Mail/ RV etc.	Land	Datum	Partner
Anzeigen in Tageszeitungen in den ausländischen Quellgebieten	GB, I, N, E, F	Insgesamt ca. 100 Anzeigen in GB, I, N, F, E	Daily Mail, Daily Telegraph, La Vanguardia, Republica di Firenze, Metro Finland, Aftenposten, etc.
Versand von Presseinformationen	GB, N, FIN, LV, I, E		DZT
Internetwerbung	GB, I, S, FIN, N		
E-Mail Newsletter	GB, N, FIN, LV, I, E		DZT
Kosten für Übersetzungen			

Ryanair wird ebenfalls Anzeigen in den Tageszeitungen der ausländischen Quellgebiete schalten, den neuen Standort Bremen in seine Internetwerbung einbeziehen und hierfür rund 500 T€ einsetzen. Darüber hinaus führt die Fluggesellschaft ihre Marketingaktivitäten unter Einbezug des Standortes Bremen fort.

15. Welche Infrastrukturmaßnahmen werden im Bereich der Airport-Stadt zur besseren Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität zeitnah realisiert werden, und welche weiteren Vorhaben sind geplant?

Zur Beseitigung der unzureichenden Anbindungsqualität der Gewerbegebiete Airport-Stadt Nord (WAL*MART-Bereich) und Airport-Stadt West haben die Wirtschaftsförderungsausschüsse mit Beschluss vom 9. Juli 1998 der Umgestaltung der Anschlussstelle Ochtum (Duckwitzstraße/B 75) zu einem Vollknoten zugestimmt. Mit der Umsetzung der Maßnahme konnte in Teilbereichen wegen fehlender Grundstücksverfügbarkeit erst verspätet begonnen werden, so dass die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme nunmehr für das Frühjahr dieses Jahres vorgesehen ist.

Mit der Fertigstellung des Bauabschnitts 2/1 der A 281 wird die Airport-Stadt optimal über einen Vollknoten an das überregionale Straßennetz angebunden. Damit wird die vorhandene moderne Verkehrsinfrastruktur (gute Verkehrsanbindungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr) im Umfeld des Flughafens Bremen noch weiter verbessert.

Durch die Verlagerung des Großmarktes in die Überseestadt und durch den Bau der A 281 sind in den Bereichen der Airport-Stadt Süd und Airport-Stadt Ost zudem Voraussetzungen geschaffen worden, die zu einer völligen Neustrukturierung des Gebietes führen. Diese Neustrukturierung wird derzeit auf der Basis eines vom Büro Machleidt + Partner, Berlin, erarbeiteten städtebaulichen Konzeptes, das die Grundlage des für den Bereich der Airport-Stadt Ost geltenden Bebauungsplanes 2247 bildet, umgesetzt. Die vorgesehene Gesamtstruktur der Erschließung ermöglicht eine klare Gliederung der Airport-Stadt Ost, die durch eine repräsentative Magistrale, die Airbus-Allee, geprägt sein wird. Die Magistrale eröffnet dem Flughafen und weiteren Bürodienstleistern Entwicklungsmöglichkeiten und trägt zu einer attraktiven Adressenbildung ebenso bei, wie die verschiedenen gestalterischen Grün- und Wasserflächen. Hier ist u. a. vorgesehen, durch einen markanten Grünzug von der Richard-Dunkel-Straße bis zum Airbus-Betriebsgelände das Gebiet zu gliedern und Teilbereiche des bisherigen Flughafendamms in eine attraktive Flughafenpromenade zu entwickeln. Zudem wird die bestehende Grünfläche vor dem Flughafenterminal erweitert und über den Grünzug hinausgeführt, um eine gemeinsame zentrale Parkanlage für den Flughafen und die angrenzenden Gewerbebereiche zu schaffen. Hierdurch entstehen Gewerbestandorte mit einer besonders hochwertigen Umfeldqualität.

Die Fertigstellung der o. a. beschlossenen Maßnahmen bis zum Jahr 2009 bezieht den Anschluss verschiedener Straßen der Airport-Stadt Ost an die vorhandene Neuenlander Straße ein. Die Gestaltung der Einmündungsbereiche hängt wesentlich ab von der durch die Entlastungseffekte der A 281 bedingten künftigen Gestaltung der Neuenlander Straße. Für erste Untersuchungen zum Verkehrsraum haben die Wirtschaftsförderungsausschüsse in ihrer Sitzung am 28. September 2006 daher der Bereitstellung von Planungsmitteln in Höhe von 175 T€ zugestimmt.

Bei den Planungen der Airport-Stadt Ost wurde der Bereich des Neuenlander Rings von der Neuenlander Straße bis zur Paul-Feller-Straße sowie das Tor 2 des Airbus-Geländes bislang ausgeklammert, da sie in engem Zusammenhang mit den Planungen der A 281 und dem provisorischen Anschluss über den Neuenlander Ring an die Neuenlander Straße stehen. Da in diesem Bereich zukünftig Grundstücksflächen frei werden, die perspektivisch vermarktet werden können, ist zeitnah ein Erschließungskonzept zu entwickeln, das in diesem Bereich insbesondere auch die Erschließung von Airbus, dem Materialwirtschaftszentrum (Ausfahrt von der Lagerfläche zur Paul-Feller-Straße) und Opel Bergmann sowie der übrigen Anlieger absichert.