

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 2. Oktober 2007***Umsatzsteigerung und Erhöhung der Passagieranzahl am Flughafen Bremen durch Stärkung des so genannten Non-Aviation-Bereichs***

Wie die weltweit agierende Unternehmensberatung A. T. Kearney in einer kürzlich veröffentlichten Studie zum Ausdruck bringt, geraten die Flughäfen in ihrem eigentlichen Kerngeschäft, der Beförderung von Passagieren, immer mehr unter extremen und oft auch existenziellen Preis- und teilweise Renditedruck. Aufgrund dessen ist ein klarer Trend zu beobachten, nach dem sich Flughäfen zu „Erlebniswelten“ weiterentwickeln. Im Zentrum steht dabei die Steigerung sämtlicher Erlöse, die nicht aus der eigentlichen Passagier- und Flugabfertigung stammen (so genannter Non-Aviation-Bereich). Neben dem Angebot an regionspezifischen Produkten sind insbesondere der Restaurantsektor sowie Wellness- und Entertainmentangebote große, wachsende Standbeine. Zudem wird immer häufiger von regionalen Unternehmen die Möglichkeit genutzt, sich einem größeren Publikum – sowohl privat als auch geschäftlich – rund um und im Flughafen zu präsentieren.

Dabei ist zu beachten, dass die Passagiere im Zeitraum zwischen Sicherheitscheck und Einstieg in die Flugzeuge, also in der Zeit mit der geringsten Stressbelastung, die Gelegenheit aufgezeigt bekommen, den Non-Aviation-Bereich nutzen zu können. Sollten die Besucher geradezu durch den Bereich hindurchgeführt werden, verspricht dieses Konzept laut A. T. Kearney eine Umsatzsteigerung von bis zu 25 %. Dem Themenspektrum des Non-Aviation-Bereichs sind laut der Studie keine Grenzen gesetzt, dieses kann zusätzlich z. B. Kultur- sowie Gesundheitsangebote umfassen.

Andere internationale Flughäfen, wie beispielsweise Oslo, Kopenhagen oder auch München, beziehen bereits mehr als 40 % ihres Umsatzes aus dem Non-Aviation-Bereich. In Bremen allerdings ist der gesamte Non-Aviation-Bereich im Vergleich zu Flughäfen gleicher Größenordnung nur sehr schwach ausgebildet, so dass die sich hieraus ergebenden Potenziale ungenutzt gelassen werden.

Wir fragen den Senat:

1. Teilt der Senat die Auffassung, dass mit Blick auf den Flughafen-Umsatz und die Steigerung der Passagierzahlen enorme Wachstumspotenziale im Non-Aviation-Bereich zu finden sind?
2. Welchen Anteil hat der Non-Aviation-Bereich derzeit am Umsatz des Flughafens Bremen, und bis zu welchem Grad kann dieser Anteil nach Ansicht des Senats realistisch anwachsen?
3. Welche konkreten Maßnahmen wird der Senat ergreifen, um zu prüfen, wie der Non-Aviation-Bereich in Zukunft weiter ausgebaut werden kann?
4. Inwiefern können sich positive Effekte des Non-Aviation-Bereichs aus Sicht des Senats auf die Beschäftigungszahl rund um und am Airport Bremen auswirken?
5. Welche Passagierzuwachsraten sind durch einen effektiven Ausbau des Non-Aviation-Bereichs in Zukunft zu erzielen?

Sibylle Winther, Dr. Wolfgang Schrörs,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

Antwort des Senats vom 13. November 2007

1. Teilt der Senat die Auffassung, dass mit Blick auf den Flughafen-Umsatz und die Steigerung der Passagierzahlen enorme Wachstumspotenziale im Non-Aviation-Bereich zu finden sind?

Dem Senat ist die erwähnte Studie bekannt. Diese Studie beleuchtet die Entwicklung von Non-Aviation-Revenues an so genannten Hub-Flughäfen, das heißt an internationalen Drehkreuzen des Luftverkehrs. Die mit der Funktion der Hub-Flughäfen verbundenen Aufenthalte der Fluggäste vor allem im Transitverkehr bedingt auch ein spezielles Konsumverhalten, das an Flughäfen, die eine derartige Funktion nicht wahrnehmen, nicht zu erreichen ist.

Der Flughafen Bremen ist kein Luftdrehkreuz sondern ein typischer Zubringer-Flughafen, auf dem sich so gut wie keine Transitpassagiere aufhalten. Die hier erscheinenden Fluggäste erreichen den Flughafen entweder kurz vor dem Abflug oder verlassen ihn in der Regel unmittelbar nach der Ankunft, so dass die Möglichkeiten der Stimulierung des Konsumverhaltens sehr limitiert sind.

2. Welchen Anteil hat der Non-Aviation-Bereich derzeit am Umsatz des Flughafens Bremen, und bis zu welchem Grad kann dieser Anteil nach Ansicht des Senats realistisch anwachsen?

Im Jahre 2006 betrug der Non-Aviation-Anteil am Gesamtumsatz der Flughafen Bremen GmbH 29,2 %. Der durchschnittliche Non-Aviationanteil betrug in 2006 bei den drei übrigen nördlichen Flughäfen (Hamburg, Hannover und Münster-Osnabrück) 29,3 %.

Im laufenden Jahr 2007 wird mit einem Anteil von 29,7 % gerechnet. Im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme durch Ryanair wird mittelfristig mit einem weiteren Anstieg gerechnet.

3. Welche konkreten Maßnahmen wird der Senat ergreifen, um zu prüfen, wie der Non-Aviation-Bereich in Zukunft weiter ausgebaut werden kann?

Die Flughafen Bremen GmbH prüft zurzeit die Möglichkeiten der Erweiterungen der Parkräume und der Einrichtungen für die Autovermieter.

4. Inwiefern können sich positive Effekte des Non-Aviation-Bereichs aus Sicht des Senats auf die Beschäftigungszahl rund um und am Airport Bremen auswirken?

Die Entwicklung des Non-Aviation-Bereichs hat schon jetzt zu positiven Auswirkungen insbesondere im Bereich der Autovermieter, Gastronomie und Einzelhandelsgeschäfte geführt.

5. Welche Passagierzuwachsraten sind durch einen effektiven Ausbau des Non-Aviation-Bereichs in Zukunft zu erzielen?

Nach Auffassung des Senats bewirkt ein Ausbau des Non-Aviation-Bereichs keine Passagierzuwachsraten am Flughafen Bremen.