

## **Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 18. September 2018**

### **Zukunft des Luftfahrtstandorts Bremen**

Der Sommer 2018 war für die deutsche Luftfahrtbranche und viele Fluggäste ein schwieriges Jahr. Aufgrund von Engpässen bei der europäischen Flugsicherung, der Gepäckabfertigung, den Bodenabfertigungsdiensten und den Sicherheitskontrollen, Streiks und wetterbedingten Faktoren, hat die Zahl der Flugausfälle und -verspätungen deutlich zugenommen. Die Turbulenzen in der Luftfahrtbranche, unter anderem durch die Insolvenz von Air Berlin und Strukturveränderung im Low-Cost-Segment, haben den Markt verunsichert. Der Anfang Oktober von Bundesverkehrsminister Scheuer (CSU) geplante Luftverkehrsgipfel wird sich mit diesen und weiteren Problemen sowie Lösungsansätzen beschäftigen müssen.

Auch der Luftverkehrsstandort Bremen und insbesondere der Flughafen Bremen blieben von Negativschlagzeilen nicht verschont. So mussten im ersten Halbjahr 2018 mit 307 Flügen wetter- und streikbedingt bereits fast so viele Flüge gestrichen werden wie im Vorjahr. Die Passagierzahlen gingen 2017 das dritte Jahr in Folge zurück. Auch gab es wegen technischer Probleme und Personalengpässen Probleme bei der Gepäckabfertigung. Die Gewerbeaufsicht bemängelte, dass ein Teil der Bodenverkehrsdienstmitarbeiter nicht vorschriftsgemäß sicherheitsunterrichtet war. Im November 2017 wurde der ehemalige Geschäftsführer der Flughafen Bremen GmbH – einer hundertprozentigen Beteiligungsgesellschaft der Stadtgemeinde Bremen – vom Aufsichtsrat freigestellt; eine fristlose Kündigung wird geprüft. Eine Sonderprüfung durch eine externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ergab einen zusätzlichen, bisher nicht bekannten Investitionsbedarf in Höhe von 16,4 Millionen Euro im Wirtschaftsjahr 2018, der vom Aufsichtsrat nachbewilligt wurde. Darüber hinaus wurden mittelfristige Investitionsbedarfe von 50,8 Millionen Euro identifiziert, für die noch eine adäquate Finanzierungslösung gefunden werden muss. Zum 1. Juli 2018 nahm der neue Geschäftsführer seine Tätigkeit auf.

Der Flughafen Bremen hat eine signifikante Bedeutung für den Luft- und Raumfahrtstandort sowie den Wirtschafts- und Außenhandelsstandort Bremen insgesamt. Der Luftfahrtbranche wird weiterhin ein starkes Wachstum vorhergesagt. Es ist daher immens wichtig, dass sich der Flughafen Bremen strategisch auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen und Marktentwicklungen einstellt.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Wertschöpfungseffekte generiert der Flughafen Bremen nach Kenntnis des Senats im Land Bremen und darüber hinaus? Welche Bedeutung hat er für die hiesige Wirtschaft und insbesondere für die Luft- und Raumfahrtbranche?
2. Wie hat sich die Zahl der jährlichen Flugbewegungen am Flughafen Bremen im Zeitraum 2010 bis 2017 entwickelt? Wie gestaltete sich im Vergleich die Entwicklung an den Verkehrsflughäfen Dortmund, Dresden,

Hamburg, Hannover, Leipzig, Münster/Osnabrück und Nürnberg? (Um eine tabellarische Darstellung wird gebeten.)

3. Wie wird sich die Zahl der jährlichen Flugbewegungen nach den Prognosen und Planungen der Flughafen Bremen GmbH und des Senats im Zeitraum 2018 bis 2023 entwickeln?
4. Welches waren in den einzelnen Jahren im Zeitraum 2010 bis 2017 die TOP-3-Carrier am Flughafen Bremen bezogen auf Passagieraufkommen und Zahl der Flugbewegungen?
5. Mit welchen jährlichen Passagierzahlen planen die Flughafen Bremen GmbH und der Senat im Zeitraum 2018 bis 2023? Bis wann soll das selbstgesteckte Ziel von drei Millionen Passagieren erreicht werden?
6. Welche Kapazitätsbegrenzungen und -probleme bestehen am Flughafen Bremen aktuell und zukünftig hinsichtlich des Passagieraufkommens und der Zahl der Flugbewegungen? Welche limitierenden Faktoren (zum Beispiel Start- und Lande-Slots, Lotsen, Bodenverkehrsdienste und Sicherheitskontrollen) sind dafür im Einzelnen ausschlaggebend? Wie soll möglichen Engpässen begegnet werden?
7. Wie haben sich die jährlichen Verspätungsdaten für hereinkommende Flugzeuge (Inbound) und startende Flüge (Outbound) im Zeitraum 2010 bis 2017 am Flughafen Bremen entwickelt? Was waren jeweils die Hauptursachen für die Verspätungen?
8. Wie hat sich die jahresdurchschnittliche Mitarbeiterzahl der Flughafen Bremen GmbH und ihrer Tochtergesellschaften im Zeitraum 2010 bis 2017 im Soll-Ist-Vergleich entwickelt? Wie gestaltet sich die Personalplanung und -prognose für den Zeitraum 2018 bis 2021?
9. Wie hoch waren die jährlichen Investitionsausgaben und Investitionsquoten der Flughafen Bremen GmbH im Zeitraum 2010 bis 2017? Welche Großinvestitionen über mindestens 2 Millionen Euro pro Einzelmaßnahme waren darin enthalten?
10. Wie gestalten sich die Investitionsplanung und die ermittelten jährlichen Investitionsbedarfe der Flughafen Bremen GmbH im Zeitraum 2018 bis 2023 nach ursprünglichem Wirtschafts- und Investitionsplan im Vergleich zur Tatsachenaufhellung nach der Sonderprüfung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft? Wie und über welchen Zeitraum sollen die Investitionsbedarfe finanziert werden?
11. Wie haben sich die jährlichen Marketingausgaben der Flughafen Bremen GmbH im Zeitraum 2010 bis 2017 entwickelt und wie sollen sich diese gemäß Wirtschaftsplanung im Zeitraum 2018 bis 2021 entwickeln?
12. Wie schätzt der Senat die aktuelle und zukünftige strategische Wettbewerbsposition des Flughafens Bremen in Nordwestdeutschland ein – auch in Abgrenzung zu den Flughäfen Hannover, Hamburg und Münster/Osnabrück? Wo sieht er Stärken beziehungsweise Schwächen, wo Chancen beziehungsweise Risiken? Welche strategischen Schlussfolgerungen zieht er daraus?

Jörg Kastendiek, Heiko Strohmann, Dr. Thomas vom Bruch,  
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

### **Antwort des Senats vom 6. November 2018**

1. Welche Wertschöpfungseffekte generiert der Flughafen Bremen nach Kenntnis des Senats im Land Bremen und darüber hinaus? Welche Bedeutung hat er für die hiesige Wirtschaft und insbesondere für die Luft- und Raumfahrtbranche?

In einer Studie zur „Regionalökonomischen Bedeutung des Verkehrsflughafens Bremen“ von Prof. Dr. Richard Klophaus, Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) und Prof. Dr. Ulrich Desel, Desel Consulting, aus dem Jahr 2011 wurde festgestellt, dass 6 664 Arbeitsplätze im Land Bremen direkt vom Flughafen Bremen abhängig sind. Zusammen mit indirekten und induzierten Arbeitsplätzen ergibt sich nach Berechnungen in der Studie daraus eine Summe von 25 408 Arbeitsverhältnissen.

Diese Zahl wurde nicht fortgeschrieben. Bei einer weiterhin in dieser Größenordnung angenommenen Beschäftigungswirkung in Relation zu den insgesamt 429 000 Beschäftigten im Lande Bremen (Quelle: Statistisches Landesamt, Bremen in Zahlen, 31. Dezember 2017) wären somit im letzten Jahr rund sechs Prozent der Beschäftigten in Bremen vom Flughafen abhängig gewesen.

Gerade international tätige und vernetzte Bremer Unternehmen profitieren weiterhin intensiv von den Anbindungen des Flughafens.

Um die genannten Werte zu überprüfen und zu aktualisieren, plant der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Abstimmung mit der Flughafen Bremen GmbH eine erneute Untersuchung der regionalökonomischen Effekte der Flughafen Bremen GmbH für das Land Bremen und wird in Abstimmung mit der Geschäftsführung der Flughafen Bremen GmbH dafür Sorge tragen, dass die erforderlichen Mittel im Rahmen der Wirtschaftsplanung der Flughafen Bremen GmbH für das Jahr 2019 bereitgestellt werden.

2. Wie hat sich die Zahl der jährlichen Flugbewegungen am Flughafen Bremen im Zeitraum 2010 bis 2017 entwickelt? Wie gestaltete sich im Vergleich die Entwicklung an den Verkehrsflughäfen Dortmund, Dresden, Hamburg, Hannover, Leipzig, Münster/Osnabrück und Nürnberg? (Um eine tabellarische Darstellung wird gebeten.)

Die Anzahl der Flugbewegungen 2010 bis 2017 an ausgewählten Flughäfen ist in der nachfolgenden Tabelle (Quelle: Flughafenverband ADV) dargestellt:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Bremen</b>	46.409	45.412	44.737	44.263	45.987	42.263	40.687	37.234
<b>Dortmund</b>	31.152	34.402	30.523	31.979	30.266	31.687	29.208	28.778
<b>Dresden</b>	35.234	35.087	32.735	28.979	30.357	30.197	30.380	29.216
<b>Hamburg</b>	157.180	158.096	152.896	143.801	153.879	158.398	160.643	159.780
<b>Hannover</b>	75.725	80.699	80.128	76.060	76.031	75.695	75.711	75.256
<b>Leipzig</b>	62.247	64.097	62.688	61.668	63.569	65.061	64.492	69.815
<b>Münster/O.</b>	38.309	40.543	34.112	32.849	34.844	33.515	34.479	36.328
<b>Nürnberg</b>	70.779	67.717	64.375	62.639	61.257	60.117	59.602	64.111

Quelle: ADV

3. Wie wird sich die Zahl der jährlichen Flugbewegungen nach den Prognosen und Planungen der Flughafen Bremen GmbH und des Senats im Zeitraum 2018 bis 2023 entwickeln?
5. Mit welchen jährlichen Passagierzahlen planen die Flughafen Bremen GmbH und der Senat im Zeitraum 2018 bis 2023? Bis wann soll das selbstgesteckte Ziel von drei Millionen Passagieren erreicht werden?

Die Fragen 3 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Die Weiterentwicklung der Flugbewegungen wie auch der Passagierzahlen hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, unter anderem der Konjunktur, der Einwohnerzahl von Stadt, Land und Metropolregion oder Marktveränderungen in der dynamischen Luftfahrtbranche.

So hatten allein die Ereignisse aus dem Jahr 2017, wie der Ausstieg der Air Berlin aus dem Markt, weitreichende Einflüsse auch auf andere Fluggesellschaften und auch Flughäfen.

Primäre Ziele des Flughafens Bremen für die Zukunft sind: Der Erhalt und Ausbau der Drehkreuzverbindungen für die Bremische Wirtschaft, die Weiterentwicklung des Low-Cost-Segementes für den Incoming-Tourismus und somit zur Unterstützung der Landestourismusstrategie als auch das touristische Angebot ab Bremen für den Nordwesten.

Die konkrete Nennung von Zielzahlen für Flugbewegungen und Passagiere für einen Zeitraum von fünf Jahren ist insbesondere aufgrund der nicht vom Flughafen Bremen beeinflussbaren externen Effekte nicht seriös leistbar.

4. Welches waren in den einzelnen Jahren im Zeitraum 2010 bis 2017 die TOP-3-Carrier am Flughafen Bremen bezogen auf Passagieraufkommen und Zahl der Flugbewegungen?

**Passagieraufkommen – TOP 3 Carrier:**

2010 bis 2014:	Ryanair, Deutsche Lufthansa, Air Berlin
2014 bis 2017:	Ryanair, Deutsche Lufthansa, Germania

**Flugbewegungen – TOP 3 Carrier:**

2010 bis 2012:	Ryanair, Deutsche Lufthansa, OLT
2013 bis 2014:	Ryanair, Deutsche Lufthansa, KLM
2015- bis 2017:	Ryanair, Deutsche Lufthansa, Germania

6. Welche Kapazitätsbegrenzungen und -probleme bestehen am Flughafen Bremen aktuell und zukünftig hinsichtlich des Passagieraufkommens und der Zahl der Flugbewegungen? Welche limitierenden Faktoren (zum Beispiel Start- und Lande-Slots, Lotsen, Bodenverkehrsdienste und Sicherheitskontrollen) sind dafür im Einzelnen ausschlaggebend? Wie soll möglichen Engpässen begegnet werden?

Derzeit sind aufgrund von rechtlichen Rahmenbedingungen und vertraglichen Regelungen zwischen Bremen und den Umlandgemeinden lediglich 2 040 Meter der insgesamt 2 600 Meter langen Start- und Landebahn nutzbar. Diese Beschränkung hat erhebliche Auswirkungen auf die Luftfahrtgesellschaften. Die eingeschränkte Nutzbarkeit führt zu einer Reduzierung von möglichen Destinationen auf Europa und direkt angrenzende Länder.

Des Weiteren benötigt der Flughafen dringend eine weitere Erschließung der eigenen Flächen für Hangar-Kapazitäten, um weitere Luftfahrtgesellschaften an den Standort zu binden. Hierbei sollte eine Erschließung der Flächen im Süden perspektivisch in die Betrachtung ebenso einbezogen werden, wie die geplante Gewerbeentwicklung an der Hanna-Kunath-Straße.

Bei steigenden Fluggastzahlen ist auch die Erweiterung von Parkhaus 2 zwingend notwendig. Dies wird auch einen positiven Effekt auf die Erlössituation der Gesellschaft haben.

Diese Maßnahmen werden im Rahmen der derzeit laufenden Wirtschaftsplanaufstellung für 2019 in die darin enthaltene mittelfristige Investitionsplanung der Flughafen Bremen GmbH Berücksichtigung finden.

Kapazitätsengpässe entstehen weiterhin durch die Personalknappheit bei den Flugsicherungsorganisationen (DFS), die allerdings durch den Flughafen Bremen nicht beeinflussbar sind und für die eine bundesweite Lösung angestrebt wird (siehe auch Antwort auf Frage 7).

Durch die Neustrukturierung der Bodenverkehrsdienste am Flughafen Bremen im Jahr 2017 wurde die Basis für eine effiziente und reibungslose Abfertigungsleistung geschaffen. Nach Abschluss des noch laufenden Personalaufbaus – der auch durch Einsatz von Leiharbeiterinnen und Leiharbeitern begleitet wurde und wird – sowie der Implementierung moderner IT-Systeme in diesem Bereich gilt das Ziel eines qualitativ hochwertigen und stabilen Betriebes als erreicht.

7. Wie haben sich die jährlichen Verspätungsdaten für hereinkommende Flugzeuge (Inbound) und startende Flüge (Outbound) im Zeitraum 2010 bis 2017 am Flughafen Bremen entwickelt? Was waren jeweils die Hauptursachen für die Verspätungen?

Die Hauptursachen für Verspätungen im deutschen Luftverkehr und am Flughafen Bremen sind Wetterbedingungen (insbesondere von Herbst 2017 bis ins Jahr 2018 ungewöhnlich starke Wettereinflüsse), Umlaufverspätungen, technische Ausfälle, sowie Kapazitätsbeschränkungen im Luftraum und am Boden.

Neben diesen für den Luftverkehr typischen Verspätungsursachen hat die seit 2016 anhaltende Streiksituation, welche sich in 2018 nochmals verschärft hat, gerade an den Zuliefer-Flughäfen wie Bremen zu großen Verspätungen und Flugstreichungen geführt.

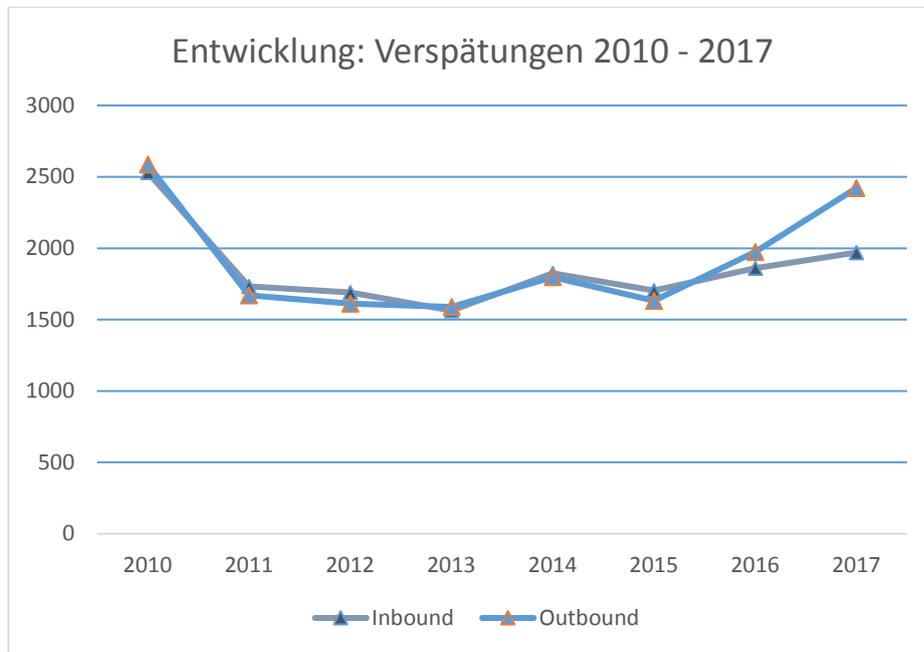
Das Verkehrsjahr 2018 wird durch einen Personalmangel beim Flugsicherungsdienstleister DFS zusätzlich stark belastet.

Die Verspätungssituation im deutschen Luftverkehr war zentraler Punkt des Luftverkehrsgipfels am 5. Oktober 2018 in Hamburg, zu dem die Verkehrsminister von Bund und Ländern mit den Spitzen der deutschen Luftverkehrswirtschaft zusammenkamen. Dabei wurden fünf Problemfelder identifiziert:

- a) Die Infrastruktur am Boden, gerade in Bezug auf die großen Verkehrsflughäfen, wächst zu langsam mit und hat ihre heutigen Kapazitätsgrenzen erreicht.
- b) Die Infrastruktur in der Luft leidet massiv unter dem Personalengpass der Flugsicherungsorganisationen (DFS) und den Kapazitätsgrenzen im Luftraum.
- c) Die Sicherheitskontrollen der Bundespolizei sind im internationalen Vergleich zu ineffizient und produzieren immer wieder Wartezeiten.
- d) Die Flugplanung der Luftverkehrsgesellschaften ist auf maximale Auslastung ausgelegt und dieses trotz fehlender Flugzeuge und Besatzungen.
- e) Die Streiksituation hat sich weiter verschärft, sie ist Ausdruck der starken Tarifkonflikte und des anhaltenden Kostendrucks in der Luftfahrtindustrie.

Die Anzahl der Verspätungen Inbound sowie Outbound am Flughafen Bremen für den angefragten Zeitraum sind in der nachfolgenden Grafik sowie der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Im Sinne der vorangehenden Erläuterungen ist festzustellen, dass die Gründe für die Verspätungen in der Regel grundsätzlicher Art sind und nicht durch den Flughafen Bremen beziehungsweise durch vom Flughafen Bremen beeinflussbare Abläufe verursacht werden.



Quelle: Verkehrsstatistik Flughafen Bremen

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Inbound</b>	2532	1733	1690	1564	1825	1705	1860	1970
<b>Outbound</b>	2587	1670	1613	1589	1798	1633	1974	2422
<b>Gesamt</b>	<b>5119</b>	<b>3403</b>	<b>3303</b>	<b>3153</b>	<b>3623</b>	<b>3338</b>	<b>3834</b>	<b>4392</b>

Quelle: Verkehrsstatistik Flughafen Bremen

8. Wie hat sich die jahresdurchschnittliche Mitarbeiterzahl der Flughafen Bremen GmbH und ihrer Tochtergesellschaften im Zeitraum 2010 bis 2017 im Soll-Ist-Vergleich entwickelt? Wie gestaltet sich die Personalplanung und -prognose für den Zeitraum 2018 bis 2021?

Die Zahlen der in den Jahren durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Bremen GmbH und ihrer Tochtergesellschaften ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Für die Jahre 2019 bis 2021 können an dieser Stelle keine Planungen vorweggenommen werden, da dieses Bestandteil der Wirtschaftsplanung ist, die erst vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 20. Dezember 2018 zu beschließen ist.

Jahresdurchschnittliche Mitarbeiterzahl der Flughafen Bremen GmbH und ihrer Tochtergesellschaften in den Jahren 2010 bis 2017								
Investitionen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Durchschnittliche Mitarbeiterzahl</b>								
1. Flughafen Bremen GmbH	230	236	241	262	270	280	277	180
2. Bremen Airport Service GmbH	117	122	130	135	141	145	146	131
3. Flughafen Bremen Elektrik GmbH (bis 31.12.2016)	8	9	10	10	11	12	13	
4. Bremen Airport Handling GmbH (ab 01.01.2017)								105
5. Aviation Handling Service Bremen GmbH	74	75	80	81	81	90	90	95
<b>Summe der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl</b>	<b>429</b>	<b>442</b>	<b>461</b>	<b>488</b>	<b>503</b>	<b>527</b>	<b>526</b>	<b>511</b>

9. Wie hoch waren die jährlichen Investitionsausgaben und Investitionsquoten der Flughafen Bremen GmbH im Zeitraum 2010 bis 2017? Welche Großinvestitionen über mindestens 2,0 Millionen Euro pro Einzelmaßnahme waren darin enthalten?

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die Informationen der jährlichen Investitionsausgaben und Investitionsquoten der FBG im Zeitraum 2010 bis 2017 zu entnehmen sowie daran anschließend die größeren Einzelmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von > 2,0 Millionen Euro:

Jahr	Investitionsausgaben in €*	Investitionsquote**
2010	2 973 380	2,39 %
2011	1 860 956	- 1,27 % (Verkauf eines Erbbaugrundstückes)
2012	9 242 679	8,09 %
2013	7 747 235	6,80 %
2014	5 302 583	4,53 %
2015	5 453 198	4,48 %
2016	9 208 926	8,92 %
2017	7 230 556	7,01 %

\* jährlichen Zugang zum Anlagevermögen

\*\* Netto-Investition in Sachanlagevermögen/Buchwert der Sachanlagen am Jahresanfang

Größere Einzelmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von > 2,0 Millionen Euro:

2012:	Erneuerung der Start-/Landebahn	5 135 000 €
2016:	Kauf eines Verwaltungsgebäudes	4 113 000 €
2013 bis 2017:	Erneuerung des Passagierabfertigungsgebäudes	9 097 708 €

10. Wie gestalten sich die Investitionsplanung und die ermittelten jährlichen Investitionsbedarfe der Flughafen Bremen GmbH im Zeitraum 2018 bis 2023 nach ursprünglichem Wirtschafts- und Investitionsplan im Vergleich zur Tatsachenaufhellung nach der Sonderprüfung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft? Wie und über welchen Zeitraum sollen die Investitionsbedarfe finanziert werden?

Der Aufsichtsrat der Flughafen Bremen GmbH hat in der Aufsichtsratssitzung vom 13. April 2018 zusätzlich zu den schon im Rahmen des Wirtschaftsplanes für das Geschäftsjahr 2018 freigegebenen Investitionsmitteln in Höhe von 4,9 Millionen Euro einen Betrag von 16,4 Millionen Euro als Investition für das laufende Jahr für den Bremen Airport genehmigt. Darüber hinaus hat er Großprojekte mit einem Gesamtvolumen von 51,2 Millionen Euro in der Mittelfristplanung zur Kenntnis genommen.

Anstehende Projekte am Flughafen Bremen sind zum Beispiel:

- Umstellung auf LED-Beleuchtung Parkhaus: Das Projekt ist bereits gestartet und soll vollendet werden.
- Sicherheit und Objektschutz: Die Anforderungen der EASA (European Aviation Safety Agency) müssen am Flughafen umgesetzt werden.
- Vorfeld: Gemäß Betriebsgenehmigung ist der Flughafen für Code-E-Luftfahrzeuge (Flugzeuge mit einer Spannweite bis 65 Meter) zugelassen. Im Rahmen der neuen europäischen Vorschriften muss der Flughafen Bremen seine Konformität zu diesen Anforderungen herstellen.
- Vorfeld: Einige Flächen des Vorfeldes bedürfen neben der laufenden Instandhaltung einer grundlegenden Sanierung, weil sie das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Davon ist das Vorfeld mit Teilen der Parkpositionen der Flugzeuge, der Rollbahnen und Fahrstraßen betroffen.
- WC-Anlagen im Terminal: Die WC-Anlagen sind veraltet und müssen saniert werden.

- Fuhrpark: Es werden zwei Kehrblasgeräte benötigt, die auch für den Winterdienst eingesetzt werden. Vier Geräte des Winterdienstes haben die Baujahre 1987/1988 und müssen ersetzt werden.

11. Wie haben sich die jährlichen Marketingausgaben der Flughafen Bremen GmbH im Zeitraum 2010 bis 2017 entwickelt und wie sollen sich diese gemäß Wirtschaftsplanung im Zeitraum 2018 bis 2021 entwickeln?

Hierbei handelt es sich um wettbewerbssensible Daten, die vom Flughafen Bremen nicht veröffentlicht werden.

Die Daten liegen dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen aber vor und können bei Bedarf eingesehen werden.

12. Wie schätzt der Senat die aktuelle und zukünftige strategische Wettbewerbsposition des Flughafens Bremen in Nordwestdeutschland ein – auch in Abgrenzung zu den Flughäfen Hannover, Hamburg und Münster/Osnabrück? Wo sieht er Stärken beziehungsweise Schwächen, wo Chancen beziehungsweise Risiken? Welche strategischen Schlussfolgerungen zieht er daraus?

Im Gegensatz zu den direkt regional konkurrierenden Flughäfen Hannover und Münster/Osnabrück erhält der Flughafen Bremen derzeit keine öffentlichen Subventionen. Notwendige Maßnahmen in Infra- und Supra-Struktur, Markterschließungskosten und Investitionen in neue Geschäftsfelder, stemmt der Flughafen bislang komplett aus eigener Kraft. Dies ist ein klarer Wettbewerbsnachteil für den Bremer Flughafen im Vergleich zu den konkurrierenden Standorten.

Die Stärken des Flughafens Bremen liegen in einer hohen Abschöpfung der Zielgruppe aus dem Einzugsbereich und einer guten Erreichbarkeit mit kurzen Wegen in die Bremer Innenstadt. Eine hervorzuhebende Schwäche ist das durch konkurrierende Flughäfen in Hamburg, Hannover, Münster/Osnabrück, Paderborn oder Groningen sowie auch die Nordsee begrenzte Einzugsgebiet, das kaum Möglichkeiten zur räumlichen Erweiterung des erreichbaren Kundenkreises bietet.

Chancen bestehen in der weiteren Entwicklung des Low-Cost-Bereichs und in der Weiterentwicklung und stärkeren Inwertsetzung der vorhandenen Liegenschaften, während Risiken in der Abwanderung von Bestandsairlines zu sehen sind.

Der Senat zieht daraus die folgenden strategischen Schlussfolgerungen:

Der Flughafen Bremen kann insbesondere durch die weitere positive Entwicklung des Low-Cost-Segments eine bedeutende Rolle für die Entwicklung Bremens als Tourismusdestination spielen. Hierbei ist aber in enger Abstimmung zwischen der Flughafen Bremen GmbH, den für Marketing zuständigen Gesellschaften wie BTZ Bremer-Touristik Zentrale oder WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH sowie dem Senat zu prüfen, wer dabei welche Rolle einnimmt und welchen Beitrag leisten kann.

Die Flughafen Bremen GmbH wird daran arbeiten, die Effektivität der Betriebsabläufe und den Service gegenüber den Airlines weiter zu optimieren, um gegenüber den umliegenden Flughäfen weiter konkurrenzfähig zu sein.

Weiterhin ist zu prüfen, welche Erlöspotenziale zum Beispiel durch den Bau von eigenen Hangars perspektivisch erschlossen werden können.

Durch eine engere Verzahnung der „Non-Aviation“-Bereiche am Flughafen (zum Beispiel durch Lebensmitteleinzelhandel) können zudem sowohl die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Airport Stadt gesteigert werden wie auch neue Erlöspotenziale für die Flughafen Bremen GmbH erschlossen werden.