

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU**Wie zukunftsfest ist der Flughafen Bremen aufgestellt?**

Der in städtischem Besitz befindliche Bremer Flughafen ist ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen, Wissenschaftseinrichtungen und den Tourismus im Land Bremen und seinem Umland. Bis zur Coronakrise kam er ohne Zuschüsse aus. Allerdings sorgten nicht getätigte Investitionen in der Vergangenheit für einen hohen Investitionsstau. Der massive Einbruch der Passagierzahlen in der Coronakrise hat die Liquidität stark belastet. Dem wurde durch die Flughafen Bremen GmbH (FBG) durch ein ambitioniertes Sanierungsprogramm begegnet. Die Stadtgemeinde Bremen hat die FBG in dieser Phase durch Rekapitalisierungsmaßnahmen, die Aufnahme in das bremische Cash Management, die Übernahme der Kosten für die Flughafenfeuerwehr sowie befristete Investitionszuschüsse unterstützt. Darüber hinaus wurde im Frühjahr 2023 ein Verkauf der wesentlichen Flughafengrundstücke an die Stadt bei gleichzeitiger Bestellung eines Erbbaurechts zugunsten der FBG beschlossen, die dem Flughafen die Liquidität verschaffen soll, um in den nächsten Jahren zusätzliche Sanierungs- beziehungsweise Ertragssteigerungspotenziale zu heben. Gleichzeitig muss die Entwicklung zum „grünen“ Fliegen bewerkstelligt werden.

Die einschränkenden Bedingungen in der Betriebsgenehmigung vom 11. September 2000 – insbesondere die kurze, nutzbare Startbahnlänge von 2 040 m – stellen für den Flughafen Bremen gegenüber seinen wichtigsten Wettbewerbsflughäfen im 200 km Umkreis einen Nachteil dar. Eine längere nutzbare Startbahnlänge würde den Flughafen Bremen für größere Flugzeugtypen attraktiv machen und Potenziale für mehr Wirtschaftlichkeit, weniger Flugbewegungen und weniger Fluglärm eröffnen. Die Neuregelung der Nutzungserlaubnis für die Sonderstartbahnen ist auch für zukünftige Transportflugzeuge der in Bremen produzierten Airbus-Muster relevant. Insgesamt muss es das Ziel bremischer Wirtschaftspolitik sein, den Flughafen langfristig wettbewerbsfähig und ohne Zuschussbedarf aufzustellen. Dabei darf es keine Denkverbote geben.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Themenblöcke des im August 2020 vom Aufsichtsrat der Flughafen Bremen GmbH beschlossenen Sanierungsprogramms sind aktuell
 - a) vollständig umgesetzt,
 - b) teilweise umgesetzt,
 - c) nicht umgesetzt (bitte Gründe nennen)?
2. Wie stellt sich aktuell der Gesamtbedarf an Investitionen und Instandhaltungsaufwendungen („Investitionsrückstand“) gemäß Wirtschaftsplan der Flughafen Bremen GmbH dar? Welche „Themenblöcke“ haben daran welchen Anteil (bitte zu geeigneten Kategorien zusammenfassen)?
 - a) Welcher Teil des in der Wirtschaftsplanung 2019 bis 2023 ausgewiesenen „Investitionsrückstands“ in Höhe von 82 Millionen Euro wurde beziehungsweise wird seitdem abgebaut (bitte insgesamt sowie getrennt nach beauftragten, laufenden und abgeschlossenen Investitionsmaßnahmen ausweisen)?
 - b) In welcher Höhe bezuschusst die Stadtgemeinde Bremen diese Investitionsmaßnahmen beziehungsweise hat sie bezuschusst?
3. Wie ist aktuell der Planungsstand für Errichtung und Betrieb einer Ladeinfrastruktur (einschließlich Energieerzeugung, Speicher und sonstiger Infrastruktur) für elektrisch beziehungsweise mit Wasserstoff betriebene Flugzeuge?
4. Wie ist aktuell der Sachstand bei der Umsetzung des im Frühjahr 2023 beschlossenen Erbbaurechtsmodells am Flughafen Bremen?
 - a) Inwiefern ist die steuerrechtliche Prüfung des Erbbaurechtsmodells inzwischen abgeschlossen, und welche wesentlichen Ergebnisse ergab die Prüfung?
 - b) Inwiefern wurde der Kaufvertrag inzwischen abgeschlossen beziehungsweise wann ist der Abschluss geplant?
 - c) Inwiefern wurde der Erbbaurechtsvertrag inzwischen abgeschlossen beziehungsweise wann ist der Abschluss geplant?
 - d) Inwiefern muss für die Umsetzung des Erbbaurechtsmodells das Ortsgesetz zur Errichtung eines sonstigen Sondervermögens Hafen geändert werden? Wann soll das gegebenenfalls notwendige Gesetzgebungsverfahren eingeleitet werden?

- e) Inwiefern wurde die FBG inzwischen in das reguläre Cash Management der Freien Hansestadt Bremen aufgenommen?
5. Wie hat sich das jährliche Passagieraufkommen (Gesamtaufkommen) am Flughafen Bremen seit der Jahrtausendwende im Vergleich zu der „Peer Group“ an Wettbewerbsflughäfen (Dortmund, Dresden, Hamburg, Hannover, Leipzig/Halle, Münster/Osnabrück und Nürnberg) in absoluten Zahlen sowie prozentual entwickelt (bitte für Gesamtzeitraum – auch graphisch – darstellen sowie getrennt nach den Intervallen 2000 bis 2019 und 2022 bis 2023)?
- a) Wie beurteilt der Senat das Abschneiden des Bremer Flughafens beim Vergleich – insbesondere zu seinen direkten Mitbewerbern im 200-km-Umkreis Hamburg, Hannover und Münster/Osnabrück? Worin sieht er die Ursachen für gegebenenfalls unterschiedliche Entwicklungen?
- b) Wie stellen sich relevante Wettbewerbsfaktoren (Betriebszeiten, nutzbare Startbahnlänge, Anzahl der HUB-Verbindungen sowie – sofern öffentlich verfügbar – aktuelle Umsatzerlöse und Jahresergebnisse) an den einzelnen Flughäfen dar und wie beurteilt der Senat diese Zahlen?
- c) Wann wird der Flughafen nach den Prognosen des Senats wieder eine Passagierzahl (Gesamtaufkommen) von mindestens zwei Millionen pro anno erreichen? Welche Passagierzahl strebt der Senat langfristig an?
- d) Wie wird sich nach den Prognosen des Senats die von der Bundesregierung beschlossene Anhebung der Luftverkehrsabgabe auf die zukünftige Passagierentwicklung sowie die Erlössituation des Flughafens Bremen auswirken?
6. Wie haben sich das jährliche Passagieraufkommen (Gesamtaufkommen) und die jährlichen Flugbewegungen am Flughafen Bremen von der Jahrtausendwende bis vor Beginn der Coronapandemie entwickelt (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
- a) Wie hat sich dementsprechend die durchschnittliche Passagieranzahl pro Flug sowie die durchschnittliche Sitzplatzauslastung pro Flug in diesem Zeitraum entwickelt?
- b) Wie interpretiert der Senat diese Entwicklungen?
7. Wie hat sich der durchschnittliche Kerosinverbrauch pro Passagier und 100 km am Flughafen Bremen seit der Jahrtausendwende entwickelt (hilfsweise anderen geeigneten Bezugspunkt beziehungsweise anderes geeignetes Startjahr wählen, bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?

- a) Wie interpretiert der Senat diese Entwicklungen?
8. Wie haben sich die Lärmwerte in den verschiedenen Lärmschutzzonen um den Flughafen Bremen (Tag-Schutzzone 1, Tag-Schutzzone 2, Nachtschutzzone-L) im langjährigen Vergleich und Durchschnitt entwickelt (bitte hierfür geeignete Parameter, wie energieäquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel, Tag-Abend-Nacht-Lärmindex gemäß 34. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) und Einzelschallpegel in Dezibel verwenden)?
- a) Wie interpretiert der Senat diese Entwicklung?
9. Welche Flugzeugtypen von welchen Herstellern, mit welcher maximaler Sitzplatzkapazität, welcher maximaler Reichweite, welchem maximalen Startgewicht und welchen zertifizierten Lärmwerten kommen derzeit am Flughafen Bremen überwiegend zum Einsatz, und in welchem Umfang geschieht dies (bitte nach Bedarf geeignete Kategorien bilden)?
- a) Welche Flugzeugtypen (bitte nach den in der Hauptfrage verwendeten Parametern kategorisieren), die die Flughäfen der in Frage Nummer 5 genannten „Peer Group“ derzeit regelmäßig anfliegen, fliegen den Flughafen Bremen derzeit nicht an?
- b) Für welche dieser Flugzeugtypen stellen die in der Antwort auf Frage Nummer 11 und 12 erwähnten Nutzungseinschränkungen für die Sonderstartbahnen ein rechtliches oder faktisches Hindernis dar (zum Beispiel weil sie nicht voll beladen starten und dadurch nicht wirtschaftlich betrieben werden können)? Worin bestehen ansonsten die Hindernisse?
10. Welche Anreize bietet die derzeitige Entgeltordnung für den Flughafen Bremen für den Einsatz besonders kraftstoffsparender und leiser Flugzeuge der neusten Generation (zum Beispiel der NEO-Reihe von Airbus und der MAX-Reihe von Boeing)?
- a) Inwiefern hält der Senat diese Anreize für ausreichend?
- b) Inwiefern planen FBG und Senat in naher Zukunft eine Novelle der Entgeltordnung? Falls ja, wann soll diese erfolgen und welche Ziele werden damit verfolgt?
11. Worin unterscheiden sich die Regelungen in den Planfeststellungsbeschlüssen vom 8. November 1989 und 31. Januar 1990 für die Anlegung und Nutzbarkeit der Sonderstartbahnen vor den Schwellen 09 und 27 mit 294 m beziehungsweise 300 m Länge auf dem Verkehrsflughafen Bremen von den Regelungen für die Sonderstartbahnen unter Buchstabe H der Betriebsgenehmigung vom 11. September 2000?

- a) Was ist der Grund für mögliche inhaltliche Abweichungen zwischen den beiden Rechtsquellen?
 - b) Welche rechtliche und faktische Bindewirkung entfalten die Regelungen in den oben genannten Rechtsquellen im Einzelnen?
12. Welche Grunddienstbarkeiten seitens eines privaten Anliegers bestehen an der östlichen Sonderstartbahn nach Schwelle 27 aus welchem Grund, seit wann mit welchem Inhalt?
- a) Welche zusätzlichen rechtlichen und faktischen Beschränkungen für den Flugbetrieb am Flughafen Bremen werden durch diese Grunddienstbarkeiten ausgelöst?
 - b) Wie bewertet der Senat den (rechtlichen) Charakter dieser Grunddienstbarkeiten?
 - c) Welche Möglichkeiten sieht der Senat und inwiefern ist er bestrebt, diese Grunddienstbarkeiten aufzuheben beziehungsweise abzukaufen?
13. Was würde sich an den Hindernissen, für die in der Antwort auf Frage Nummer 9 a) genannten Flugzeugtypen ändern, würden die Nutzungseinschränkungen für die Sonderstartbahnen vor den Schwellen 09 und 27 des Verkehrsflughafens Bremen jeweils einzeln oder insgesamt entfallen?
14. Welche Folgen hätte der teilweise oder komplette Entfall der Nutzungseinschränkungen für die Sonderstartbahnen für
- a) die Ermöglichung weitere Lärmschutzmaßnahmen (zum Beispiel die Festschreibung früherer Abdrehpunkte und flacherer Startwinkel, die keinen vollen Schub notwendig machen),
 - b) die Reduzierung der durchschnittlichen CO₂ und NO_x-Emissionen pro Passagier durch den Einsatz größerer Flugzeuge,
 - c) die Reduzierung der absoluten CO₂ und NO_x-Emissionen durch flachere, treibstoffsparende Startwinkel,
 - d) den möglichen Einsatz von Frachtmaschinen,
 - e) die Attraktivität, Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit des Flughafens Bremen?
15. Was müsste geschehen, wollte man Änderungen an der rechtlichen und faktischen Nutzbarkeit der Sonderstartbahnen erzielen?
- a) Welches Verfahren käme dafür in Frage?

- b) Wer wären die wesentlichen Verfahrensbeteiligten in einem solchen Verfahren?
- c) Worin lägen aus Sicht des Senats die größten Hindernisse in einem solchen Verfahren, und welche Möglichkeiten sieht er, diese zu überwinden?
- d) Inwiefern gedenkt der Senat, entsprechende Initiativen zu ergreifen, und wie begründet er seine Entscheidung?

Susanne Grobien, Theresa Gröninger, Michael Jonitz, Frank Imhoff und
Fraktion der CDU