

Antrag der Fraktion der CDU**Den Flughafen Bremen jetzt zukunftsfest aufstellen!**

Der Bremer Flughafen ist für Unternehmen, Wissenschaftseinrichtungen und den Tourismus in „Bremen und umzu“ ein unverzichtbarer Standortfaktor. Ganz besonders gilt das für die Luft- und Raumfahrtindustrie im Land Bremen. Rund 30 000 Arbeitsplätze, eine Bruttowertschöpfung von rund 2,3 Milliarden Euro und ein Steueraufkommen von knapp 600,0 Millionen Euro hängen von ihm ab. Damit ist der Flughafen für rund 8 Prozent der Gesamtbeschäftigung und knapp 9 Prozent der Bruttowertschöpfung in der Stadtgemeinde Bremen verantwortlich. Wer die Zukunft des Bremer Flughafens als Verkehrsflughafen in Frage stellt, legt hieran die Axt an.

Die Flughafengesellschaft hat in den letzten Jahren mit Unterstützung der Stadt als Alleingeschafterin einen erfolgreichen Sanierungsprozess durchlaufen, um eine drohende Insolvenz abzuwenden. Der Flughafen Bremen hat im vergangenen Jahr mit rund 1,8 Millionen Passagieren wieder 79 Prozent des Vor-Corona-Aufkommens erreicht und liegt damit im Durchschnitt der „Peer Group“ an Wettbewerbsflughäfen (Dortmund, Dresden, Hamburg, Hannover, Leipzig/Halle, Münster/Osnabrück und Nürnberg). Das vergangene Jahr beendete die Flughafengesellschaft wieder mit einem positiven Jahresergebnis. Im vergangenen Jahr belegte der Flughafen Bremen noch Platz 13 der größten Verkehrsflughäfen in Deutschland, hat damit aber in den letzten Jahren zwei Plätze einbüßen müssen und droht mittelfristig weiter abzurutschen. Daher stellen sich die strategischen Herausforderungen, insbesondere die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Bremer Flughafens gegenüber seinen direkten Konkurrenten und damit die Sicherung seiner Profitabilität und Zukunftsfähigkeit, mit erhöhter Dringlichkeit. Der Luftverkehrsmarkt befindet sich derzeit im Umbruch. Inflation, eine unsichere wirtschaftliche Entwicklung, steigende Steuern, Unternehmenskonsolidierungen aufseiten der Airlines und Lieferschwierigkeiten bei Flugzeugherstellern erzeugen ein höchst volatiles Umfeld.

Die Herausforderungen für den Flughafen Bremen beziehen sich zum einen auf das operative Geschäft. Im aktuellen Sommerflugplan konnten im

Vergleich zum Vorjahr insgesamt 13 Flugverbindungen (insbesondere von Turkish Airlines, Austrian Airlines, SWISS und Aegan Airlines) mit vergleichsweise kleineren Flugzeugen hinzugewonnen werden. Gleichzeitig gingen 15 Flugverbindungen (insbesondere von Sundair und Ryanair) mit vergleichsweise größeren Flugzeugen verloren. Air France hat seit der Pandemie die Strecke nach Paris nicht wiederaufgenommen und Ryanair reduziert seine Flugverbindungen ab Bremen seit Jahren kontinuierlich. Die direkte Flughafenkonkurrenz wächst überproportional im Charter- und Low Cost-Bereich, wohingegen diese Bereiche am Flughafen Bremen seit Jahren schrumpfen. Die Abhängigkeit von Linienverbindungen zu Drehkreuzen, insbesondere von Airlines der Lufthansa Group, wird hingegen immer stärker. Im Jahr 2018 konnten noch über 50 Destinationen von Bremen aus direkt angeflogen werden, aktuell sind es noch 22. Hier gilt es, ein besseres Gleichgewicht im Sinne des Drei-Säulen-Modells (Linie, Charter, Low Cost) anzustreben und dafür auch die richtigen Anreize für neue Fluggesellschaften beziehungsweise Destinationen (zum Beispiel Rabatte im Rahmen der Entgeltordnung sowie ein auf relevante Zielgruppen, Zielgebiete und Anlässe abgestimmtes Standort- und Tourismusmarketing) zu setzen.

Darüber hinaus muss der Flughafen Bremen in die Lage versetzt werden, alle im Mittelfristzeitraum von 2024 bis 2028 geplanten, betriebsnotwendigen Investitionen in Höhe von rund 73,3 Millionen Euro und Instandhaltungsmaßnahmen in Höhe von rund 41,4 Millionen Euro planmäßig umzusetzen sowie neue Geschäftsfelder, auch im Bereich Non Aviation, zu erschließen. Dabei sollten auch die möglichen positiven Ergebnisbeiträge durch ein General Aviation Terminal (GT) für Geschäftsflieger realisiert werden, über das die meisten Konkurrenzflughäfen verfügen. Die Hereinnahme einer professionellen, privaten Flughafenbeteiligungs- beziehungsweise Infrastrukturgesellschaft böte zudem die Chance, hierfür nicht nur privates Kapital zu mobilisieren, sondern auch von externer Flughafen-Expertise und Kundenbindung zu profitieren – ähnlich, wie es die Flughäfen Hamburg, Hannover und Düsseldorf seit Jahren erfolgreich praktizieren.

Die Herausforderungen beziehen sich weiter auf die von der Flughafengesellschaft selbst nicht oder nur in sehr begrenztem Maße beeinflussbaren rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen. Wettbewerbsnachteile gegenüber seinen wichtigsten Wettbewerbsflughäfen im 200-km-Umkreis erwachsen dem Flughafen Bremen unter anderem durch das ausgedehnte Nachtflugverbot, das aber vor dem Hintergrund der derzeit eingesetzten Flugzeugtypen und der besonderen Stadtnähe des Flughafens alternativlos erscheint (siehe dazu Dringlichkeitsantrag der Fraktion der CDU, Drucksache 21/91 S, vom 12. Dezember 2023) sowie durch die kurze, effektiv nutzbare Länge der Start- und Landebahn von nur 2 040 m. Von den 25 größten deutschen Verkehrsflughäfen haben nur Dortmund und Saarbrücken eine noch kürzere nutzbare Start- und

Landebahn. Da diese beiden Flughäfen südlicher liegen als Bremen, benötigen von dort startende Flugzeuge für beliebte Destinationen im Mittelmeerraum jedoch weniger Kerosin, was das Startgewicht senkt und so den Nachteil der kurzen Startbahn teilweise ausgleicht. Zwar verfügt der Flughafen Bremen über zwei Sonderstartbahnen von 294 m und 300 m Länge an jedem Ende der Hauptstartbahn, diese dürfen aber aufgrund des damals unter hohem zeitlichem Druck geschaffenen rechtlichen Umfelds (öffentlich-rechtlicher Vertrag, Planfeststellungsbeschlüsse und private Grunddienstbarkeit) nicht für den allgemeinen Luftverkehr genutzt werden. Auch die Nutzung für den Werksflugverkehr von Airbus zum Transport von Erzeugnissen der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie (insbesondere Tragflächen und Rumpfteile für Flugzeuge) ist stark beschränkt (siehe dazu die Antwort des Senats, Drucksache 21/137 S vom 5. März 2024 auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU).

Letzteres Thema ist schwierig und komplex, darf aber zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens nicht weiter ausgesessen werden. Denn die eingesetzten Flugzeugtypen werden immer größer und schwerer. Die Fluggesellschaften setzen inzwischen bei ihren Bestellungen fast ausschließlich auf die neuen Airbus-Modelle A320neo und A321neo sowie die Boeing 737 MAX, die die heute in Bremen noch dominierenden kleineren Flugzeugtypen der A319- und A320-Reihe von Airbus sowie der 737-Reihe von Boeing schrittweise verdrängen werden. Die kurze Startbahn wird für die neuen Flugzeugtypen zunehmend zum Problem, weil dadurch Reichweite und Nutzlast beschränkt werden. Bei ungünstigen Wetterbedingungen können beliebte Flugziele wie die Kanaren und Ägypten bereits heute ab Bremen nur mit einem Zwischenstopp angefliegen werden. Das macht viele Destinationen unrentabel und somit den Flughafen für interessierte Fluggesellschaften unattraktiv. Air Cairo würde beispielsweise gerne ab Bremen eine Verbindung nach Hurghada in Ägypten anbieten, kann dies jedoch aufgrund der beschriebenen Reichweiten- und Nutzlastbeschränkungen nicht realisieren (siehe dazu die Antwort des Senats, Drucksache 21/137 S vom 5. März 2024). Umsatzeinbußen und eine Stärkung der direkten Flughafenkonkurrenz sind die Folge.

Ein positiver Nebeneffekt der Entwicklung zu größeren Flugzeugen sowie einer kontinuierlich steigenden Sitzplatzauslastung ist, dass die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Bremen, auch unter Herausrechnung der Sondereffekte durch die Coronapandemie, bei konstantem beziehungsweise steigenden Passagieraufkommen kontinuierlich gesunken ist (siehe dazu die Antwort des Senats, Drucksache 21/137 S vom 5. März 2024). Insbesondere kleinere Flugzeuge müssten bei einer längeren, effektiv nutzbaren Startbahnlänge beim Start zudem weniger Schub geben und würden schneller an Höhe gewinnen. Beides führt tendenziell zu einer geringeren Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner. Der Aufsetzpunkt der Runway für landende Flugzeuge müsste hingegen nicht

verschoben werden. Die heutige Länge der Landebahn reicht auch für die neueren, schwereren Flugzeugtypen vollkommen aus.

Neben diesen grundsätzlichen Erwägungen gilt es, bereits angeschobene Themen, wie das Erbbaurechtsmodell zur Verbesserung der Liquiditätssituation der Flughafengesellschaft bis zum Ende des Jahrzehnts, die Entwicklung zum „Grünen Fliegen“ sowie die damit zusammenhängenden Planungen, Verträge, Investitionen und Transaktionen zügig und gewissenhaft abzuarbeiten und umzusetzen.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. im Aufsichtsrat der Flughafen Bremen GmbH auf mehr Ausgewogenheit bei der Anzahl der Verbindungen sowie den Passagierzahlen im Sinne des Drei-Säulen-Modells (Linie, Charter, Low Cost) zu drängen und die dafür erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen;
2. in diesem Zusammenhang die Pläne zur Errichtung eines General Aviation Terminal in unmittelbarer Nähe zum Tor 1 durch private Investoren zu unterstützen und zu beschleunigen;
3. für betriebsnotwendige Investitionen und Instandhaltungsaufwendungen weiter, solange dies EU-rechtlich möglich ist, anteilige Investitionszuschüsse des Gesellschafters Stadtgemeinde Bremen vorzusehen und diese bei der Haushaltsaufstellung und in der mittelfristigen Finanzplanung zu berücksichtigen;
4. gemeinsam mit der Geschäftsführung der Flughafen Bremen GmbH eine Minderheitsbeteiligung durch eine professionelle, private Flughafenbeteiligungs- beziehungsweise Infrastrukturgesellschaft an der Flughafen Bremen GmbH anzustreben und die Marktgegebenheiten und -möglichkeiten dafür auszuloten;
5. gemeinsam mit der Geschäftsführung der Flughafen Bremen GmbH die Außerbetriebnahme der zweiten Sonderstartbahn 23 für Kleinflugzeuge ergebnisoffen zu prüfen, um die Unterhaltskosten dafür gegebenenfalls einsparen zu können;
6. zügig die für die Realisierung des Erbbaurechtsmodells am Bremer Flughafen erforderlichen Verträge (Grundstückskauf- und Erbbaurechtsvertrag) abzuschließen, die dafür erforderlichen Rechtsgrundlagen (Anpassung des Ortsgesetzes zum Sondervermögen Hafen) unter Beteiligung der dafür zuständigen parlamentarischen Gremien zu schaffen sowie die mit dem Erbbaurechtsmodell zusammenhängenden Transaktionen vorzunehmen;

7. gemeinsam mit den zu beteiligenden „Stakeholdern“ in Gespräche und in einen Prozess zur Änderung des rechtlichen Status Quo der Sonderstartbahnnutzung einzutreten mit dem Ziel, eine oder beide Sonderstartbahnen unter bestimmten Bedingungen auch für den allgemeinen Flugverkehr nutzen zu können;
8. in diesem Zusammenhang eine Änderung des öffentlich-rechtlichen Vertrags vom 25. Mai 1989 mit der Gemeinde Stuhr, ein neues Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Bremen sowie ein Genehmigungsänderungsverfahren zur Änderung der Flughafengenehmigung vom 21. August 2000 anzustreben und entscheidungsreif vorzubereiten;
9. alle vorhandenen Möglichkeiten zu nutzen, um die auf der Sonderstartbahn (Ost) ab Schwelle 27 lastende Grunddienstbarkeit zugunsten eines privaten Grundstückseigentümers im gegenseitigen Einvernehmen aufzulösen beziehungsweise abzulösen;
10. bei der laufenden Überarbeitung der Entgeltordnung für den Flughafen Bremen stärkere Anreize, zum Beispiel über anfängliche Rabatte, für die Aufnahme neuer beziehungsweise die Ausweitung bestehender Verbindungen zu schaffen, die Anreize für den Einsatz verbrauchs- und emissionsärmerer Flugzeugtypen der neusten Generation zu erhöhen sowie die „Strafzuschläge“ für verspätete Landungen auf ein marktübliches Niveau abzusenken;
11. die Aufnahme neuer und die Stärkung bestehender, überwiegend touristischer Verbindungen durch ein auf relevante Zielgruppen, Zielgebiete und Anlässe abgestimmtes Standort- und Tourismusmarketing zur Gewinnung von Tourismuskästen stärker zu unterstützen;
12. gemeinsam mit der Geschäftsführung der Flughafen Bremen GmbH die Anforderungen an eine Infrastruktur für die Aufladung von Elektroflugzeugen beziehungsweise die Betankung von mit Wasserstoff betriebenen Flugzeugen am Flughafen Bremen weiter zu untersuchen und, wenn dafür ein „Business Case“ existiert, deren Realisierung, gegebenenfalls gemeinsamen mit externen Partnern, zu planen;
13. der städtischen Deputation für Wirtschaft und Häfen spätestens sechs Monate nach Beschlussfassung und danach halbjährlich über die eingeleiteten Aktivitäten, ergriffenen Maßnahmen und erzielten Ergebnisse zu berichten.

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