BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 21/174 S**
Stadtbürgerschaft **(zu Drs. 21/124 S)**
21. Wahlperiode **9. April 2024**

Mitteilung des Senats

Flughafen der Zukunft – Modern, innovativ und nachhaltig

Mitteilung des Senats
an die Bremische Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft)
vom 09.04.2024

Die Fraktion der FDP hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

Die Rolle des Flughafens Bremen erstreckt sich über verschiedene Aspekte, die von großer Bedeutung für die wirtschaftliche, strategische und nachhaltige Entwicklung des Landes Bremen und der umliegenden Region sind. Ein umfassender Einblick in die aktuelle ökonomische Bedeutung des Flughafens ist dabei unerlässlich, um die strategische Ausrichtung und Ziele des Senats zu verstehen.

In wirtschaftlicher Hinsicht spielt der Flughafen eine Schlüsselrolle als Motor für die regionale Wertschöpfung. Es ist von besonderer Relevanz, die bestehenden und potenziellen wirtschaftlichen Auswirkungen auf lokale Unternehmen, Arbeitsplätze und Dienstleistungen zu analysieren. Dazu gehören Aspekte wie die Diversifizierung der Geschäftsfelder, die Flächenentwicklung und die Nutzung vorhandener Gebäude.

Die strategische Ausrichtung und Ziele des Senats für den Flughafen Bremen sind entscheidend, um langfristigen Erfolg sicherzustellen. Ein Überblick über die geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kerngeschäfts, sowie die Zusammenarbeit mit regionalen Partnern, ermöglicht es, die Weichen für eine nachhaltige Entwicklung zu stellen.

Finanziell betrachtet ist es essenziell, die Wertschöpfungspotenziale des Flughafens zu maximieren und gleichzeitig eine diversifizierte Einnahmenbasis zu schaffen. Hierbei spielen auch die Tochtergesellschaften eine wichtige Rolle, und ihre Funktionen sowie ihre Beiträge zur Gesamtleistung sollten beleuchtet werden.

Die Infrastrukturplanung, Finanzierung und Integration outgesourcter Bereiche sind kritische Faktoren für den langfristigen Erfolg des Flughafens. Die Sicherstellung einer effizienten und modernen Infrastruktur, einschließlich der Flughafenfeuerwehr und des Bereichs der General Aviation, ist unerlässlich. Dies kann durch gezielte Investitionen und eine klare Finanzierungsstrategie erreicht werden.

Nachhaltigkeitsinitiativen, Fördermittelakquise und Umweltmanagement sind ebenfalls integraler Bestandteil der ganzheitlichen Betrachtung des Flughafens. Die Attraktivitätssteigerung des Flughafenareals durch Umweltschutzmaßnahmen und innovative Konzepte trägt nicht nur

zur Umweltverträglichkeit bei, sondern kann auch positive Auswirkungen auf die Wahrnehmung des Flughafens haben.

Insgesamt ist es unser Ziel als FDP-Fraktion, ein umfassendes Bild der aktuellen Lage, der strategischen Pläne und der getroffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Flughafen Bremen und dem Senat zu zeichnen. Dies umfasst eine detaillierte Analyse der wirtschaftlichen, strategischen und nachhaltigen Aspekte, um den Flughafen finanziell perspektivisch auf die richtige Bahn zu bringen und seine positive Rolle in der Region zu stärken.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Ökonomische Bedeutung des Flughafens

1. Welche ökonomische Bedeutung hat der Flughafen aktuell für das Land Bremen, für die Stadtgemeinden und die Region aus Sicht des Senats?
2. Gibt es Gutachten zur (regional-) ökonomischen Bedeutung und Zukunftsfähigkeit des Flughafens für den Standort Bremen, und sind diese öffentlich zugänglich?
3. Plant der Senat Aktualisierungen dieser Gutachten?
4. Wenn keine aktuellen Gutachten vorliegen, plant der Senat oder der Flughafen hierhingehend ein Gutachten in Auftrag zu geben?

Ausbau des Kerngeschäfts

5. Welche Ziele verfolgt der Senat aktuell hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Flughafens?
6. Wie plant der Flughafen Bremen den Ausbau seines Kerngeschäfts, insbesondere im Hinblick auf Passagier- und Frachtverkehr?
7. Welche konkreten Maßnahmen sind seitens des Senats vorgesehen, um das Kerngeschäft des Flughafens zu erweitern?
8. Welche Marketingstrategien verfolgt der Flughafen Bremen, um neue Flugstrecken und Fluggesellschaften zu gewinnen? Welche Ziele verfolgt der Senat hierhingehend?
9. Gibt es spezifische Initiativen zur Anwerbung von neuen Airlines?
10. Welche (bestehenden und neuen) innerdeutschen, innereuropäischen und internationalen Strecken sind aus Sicht des Senates für den Bremer Flughafen im Direktflug von besonderer Bedeutung (Linien,- Charter-, Frachtverbindungen)? Welche Pläne verfolgt der Senat hinsichtlich des Ausbaus der bestehenden und neuen Streckenverbindungen?

Zusammenarbeit mit regionalen Partnern

11. Inwiefern kooperiert der Flughafen Bremen mit regionalen Partnern, um das Angebot an Flugstrecken und Fluggesellschaften zu erweitern?

Wertschöpfung des Flughafens

12. Welche grundsätzlichen Möglichkeiten sieht der Senat zur Erhöhung der Wertschöpfung des Bremer Flughafens?

13. Gibt es seitens des Flughafens ein Konzept zur Erhöhung der Wertschöpfung?

Diversifizierung des Flughafenbetriebs

14. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Tätigkeiten des Flughafens außerhalb des Kerngeschäfts zu erweitern und somit für bessere Diversifizierung und finanzielle Stabilität zu sorgen?
15. Welche Voraussetzung müssten hier geschaffen werden und inwieweit gibt es hierfür eine aktuelle Strategie oder ein Konzept?
16. Existiert ein Konzept für den Ausbau des Non-Aviation Bereich des Flughafens, und welche Pläne gibt es hier seitens des Flughafens und seitens des Senats?

Flächenentwicklung und Gebäudebestand der Flughafen GmbH

17. Wie ist die Auslastung der aktuellen Betriebsflächen, und gibt es Pläne zur Optimierung?
18. Wie sollen die Betriebsflächen für erneuerbare Energien genutzt werden?
19. Welche weiteren Nutzungspotenziale gibt es für ungenutzte Flächen der Flughafen GmbH
20. Wie erfolgt die Vermarktung der Gewerbeflächen der Flughafen GmbH?
21. Wie ist die aktuelle Auslastung/Nutzung der Gebäude der Flughafen GmbH?
22. Welche Gebäude außerhalb des Terminals gehören der Flughafen GmbH, und wie werden sie aktuell genutzt?
23. In welchem energetischen Zustand befinden sich die Gebäude des Flughafen Bremens?

Airport-Stadt-Süd

24. Welche Erkenntnisse gibt es aus der Machbarkeitsstudie zur infrastrukturellen Anbindung der Airport-Stadt-Süd?
25. Wie ist der aktuelle Stand und welche weiteren Planungen gibt es?

Sanierungsfahrplan, Ergebnisverbesserungsprogramm und Liquidität

26. Wie sieht der aktuelle Stand des Sanierungsfahrplans, Ergebnisverbesserungsprogramms und der Liquidität aus?
27. Welche Ziele verfolgt der Senat den Flughafen insbesondere mittel-, bis langfristig finanziell tragfähig aufzustellen? Wo sieht der Senat Handlungsbedarfe und wo sind aus sich des Senats die Stellschrauben?

Tochtergesellschaften des Flughafens

28. Welche aktuellen Pläne verfolgt der Senat zur Restrukturierung der Tochtergesellschaften der Flughafen GmbH mit dem Ziel der Ergebnisverbesserung?
29. Welche Maßnahmen plant der Senat, um sicherzustellen, dass die Personalstruktur der Tochtergesellschaften den restrukturierten Geschäftszielen entspricht?

30. Inwiefern wird die Personalentwicklung in die Gesamtstrategie der Restrukturierung eingebunden, um sicherzustellen, dass das Personal den zukünftigen Herausforderungen gewachsen ist und gleichzeitig die Unternehmensziele unterstützt?

Integration outgesourcter Bereiche

31. Gibt es seitens des Flughafens Überlegungen, bestimmte outgesourcte Bereiche wieder in den Flughafen zu integrieren?
32. Welche Pläne verfolgt der Senat diesbezüglich und welche Abwägungen sind hier zu treffen?

Flughafenfeuerwehr

33. Plant der Senat die Integration der Flughafenfeuerwehr in die städtische Feuerwehr, und welche rechtlichen Voraussetzungen sind dafür nötig?

General Aviation

34. Welchen Stellenwert bemisst der Senat dem Bereich General Aviation in Bremen ein?
35. Welche ökonomische Bedeutung hat der Bereich General Aviation am Bremer Flughafen und welche Perspektiven ergeben sich hier für den Flughafen?
36. Gibt es Ambitionen seitens des Senats, den Bereich der General Aviation auszubauen, und welche Position wird dabei verfolgt?
37. Wie könnten Möglichkeiten für den Aufbau eines Terminals für General Aviation aussehen?
38. Gibt es hier Interessenbekundungen von Investoren sich in dem Bereich zu engagieren?

Nachhaltiger und Innovativer Flughafen

39. Wie ist der aktuelle Stand bezüglich eines CO2 neutralen Flughafens?
40. Welche Maßnahmen sind kurz und mittelfristig geplant, und welche wurden in den letzten fünf Jahren umgesetzt?
41. Gibt es ein aktuelles Transformationskonzept zum nachhaltigen Umbau des Flughafens Bremen?
42. Gibt es aktuell Pilotprojekte hinsichtlich innovativer Flugkonzepte und welche weiteren Projekte bzw. Visionen sind für den Bremer Flughafen geplant?
43. Welche Rolle spielt die Elektrofliegerei am Bremer Flughafen?
44. Welche Strategie verfolgt der Flughafen und der Senat bezüglich Wasserstoffanlagen und -fliegerei mittel- bis langfristig? Wie ist hier de Stand und inwieweit gibt es seitens des Senats ein Konzept?
45. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Flughafen im rechtlich zulässigen Rahmen finanziell mehr zu unterstützen bei der Transformation zu einem nachhaltigen und CO2 neutralen Flughafen?

Fördermittel

46. Welche Fördermittelprogramme gibt es für den Bereich Flughafen (Aviation und non-Aviation): z.B. für die Bereich Flughafeninfrastruktur, Innovation, Nachhaltigkeit oder Transformation auf EU- und Bundesebene? An welchen Fördermittelprogrammen beteiligt sich der Flughafen aktuell und ist hier ein Ausbau der Förderaktivitäten geplant?

Attraktivität des Flughafengeländes

47. Welche Pläne verfolgt der Flughafen zur Attraktivitätssteigerung des Flughafenareals und wie sehen die Pläne des Senats hierhingehend aus? Gibt es hier aus Sicht des Senats Handlungsbedarf?

48. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Park am Flughafen Bremen zu attraktiveren, und welche Ziele werden verfolgt?

Umweltmanagement am Bremer Flughafen

49. Wie ist der Flughafen Bremen hinsichtlich des Umweltmanagement aufgestellt und gibt es hier Handlungsbedarfe?

50. Gibt es seitens des Senats oder des Plans den Umweltbericht von 2014 zu aktualisieren und jährlich zu publizieren? Welches Monitoring und welche Berichterstattung gibt es hier aktuell?

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Ökonomische Bedeutung des Flughafens

1. Welche ökonomische Bedeutung hat der Flughafen aktuell für das Land Bremen, für die Stadtgemeinden und die Region aus Sicht des Senats?

Um den Standort des Flughafens Bremen hat sich die Airport-Stadt auf einer Gesamtfläche von ca. 200 Hektar als Gewerbegebiet mit einem starken Schwerpunkt Luft- und Raumfahrt entwickelt. Dementsprechend gibt es heute zahlreiche wirtschaftliche Verflechtungen zwischen Betrieben in der Airport-Stadt und den Betrieben auf dem Flughafengelände (einschließlich des Geländes der Airbus Group).

Darüber hinaus ist der Flughafen aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtungen der Unternehmen und wegen des hohen Exportanteils der Bremer Wirtschaft von zentraler Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Bremen insgesamt.

Nach dem Gutachten des Zentrums für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL), Prof. Dr. Klophaus, Worms war der Flughafen Bremen im Jahr 2019 in der Summe der direkten, indirekten und induzierten Effekte mit 29.552 Erwerbstätigen sowie einer Bruttowertschöpfung von 2.264 Mio. € verbunden. Das entspricht 7,9 % der für die Stadtgemeinde Bremen in der amtlichen Statistik für das Jahr 2018 ausgewiesenen Gesamtbeschäftigung von 372 Tsd. Erwerbstätigen bzw. 8,6 % der Bruttowertschöpfung von 26.274 Mio. €. Der Bremer Flughafen ist unbestritten ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor. Die Wertschöpfung am Flughafen Bremen führte im Jahr 2019 zu einem Steueraufkommen von rd. 593 Mio. €. Nach Abzug der Abführungen an die EU fließen davon dem Bund rd. 244 Mio. € zu, den Ländern

Bremen und Niedersachen rd. 241 Mio. € und der Stadtgemeinde Bremen und den Umlandgemeinden rd. 85 Mio. €.

2. Gibt es Gutachten zur (regional-) ökonomischen Bedeutung und Zukunftsfähigkeit des Flughafens für den Standort Bremen, und sind diese öffentlich zugänglich?

Im Oktober 2020 wurde seitens des Flughafens Bremen eine Studie zur Untersuchung der regionalökonomischen Bedeutung und der Klimakosten des Bremen Airport durch das ZFL, Prof. Dr. Klophaus, Worms in Auftrag gegeben. Der Bericht wurde im März 2021 im Aufsichtsrat der Gesellschaft und am 21. April 2021 im Ausschuss für die Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen mit anschließender Pressekonferenz vorgestellt.

Diese Untersuchung beinhaltet eine Bestandsaufnahme der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte und der Klimakosten des Flughafens Bremen für das Jahr 2019 sowie ergänzend einen Ausblick auf das Jahr 2025.

Die regionalökonomischen Kennzahlen für den Flughafen Bremen sind im Rahmen einer vorangegangenen Studie ebenfalls durch das ZLF für das Jahr 2010 ermittelt und dargestellt worden.

3. Plant der Senat Aktualisierungen dieser Gutachten?

Nein, der Senat plant aktuell keine Aktualisierung des drei Jahre alten Gutachtens.

4. Wenn keine aktuellen Gutachten vorliegen, plant der Senat oder der Flughafen hierhingehend ein Gutachten in Auftrag zu geben?

Siehe hierzu Antworten zu 2 und 3.

Ausbau des Kerngeschäfts

5. Welche Ziele verfolgt der Senat aktuell hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Flughafens?

Die strategischen Ziele sind die Sicherstellung eines der Nachfrage des Einzugsgebietes entsprechenden Flugangebotes und der wirtschaftlichen Überlebensfähigkeit des Unternehmens, die Gewinnung von Personal, Prozessoptimierung sowie die Erreichung der CO2-Neutralität des Flughafenbetriebes. Das Metaziel ist ein moderner, attraktiver und leistungsfähiger Flughafen.

6. Wie plant der Flughafen Bremen den Ausbau seines Kerngeschäfts, insbesondere im Hinblick auf Passagier- und Frachtverkehr?

<u>Passagierverkehr:</u>

HUB-Verkehre: Stabilisierung und Ausbau der bestehenden HUB-Verbindungen. Beim Ausbau der Verbindungen wurden aktuell bereits Erfolge bei der Strecke Bremen - Istanbul erzielt, diese wird ab Sommerflugplan mit 14 Flügen pro Woche angeboten. Amsterdam ist weiterhin sehr stabil, München und Frankfurt werden im Sommer unter fehlenden Flug-

zeugen bei der Lufthansa und Problemen an den Drehkreuzen in der operativen Perfomance leiden - diese sind heute schon absehbar und seitens Lufthansa kommuniziert und geplant. Diese Einschränkungen sind nicht durch die Nachfrage von und nach Bremen bedingt.

Neu hinzugewonnen wurden in den letzten Monaten die Swiss mit einer mehrfach wöchentlichen Direktverbindung nach Zürich sowie ab Mai eine Direktverbindung mehrfach wöchentlich nach Wien mit der Austrian (beide LH Gruppe und Star Alliance).

Wichtige strategische Ziele: Rückgewinnung des Hubs Paris (Charles de Gaulle), sowie ein Hub der One World Gruppe, d.h. London Heathrow oder Madrid. Gespräche sowie Interesse am Standort Bremen sind vorhanden, jedoch werden zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreten Aussagen/Vereinbarungen über Zeitpunkte zur möglichen Aufnahme dieser Verbindungen in Aussicht gestellt.

Low Cost (LLC) Verkehr:

Ziel ab Herbst 2024 ist der Ausbau mit den Partnern Ryanair und Wizzair. Ryanair hat für den Sommerflugplan aus politischen Erwägungen (Luftverkehrssteuer, Sicherheitsgebühren etc.) sowie generell aufgrund der gebührenbetriebenen hohen Standortkosten an etlichen deutschen Flughäfen Streckenreduzierungen durchgeführt, hiervon war auch Bremen betroffen. Wizzair hat trotz der Avisierung von neuen Strecken diese nicht aufnehmen können, da die Wizzair massive Probleme mit ihrer Flugzeugflotte hat. Diese muss wegen Triebwerksproblemen am Boden bleiben. Aktuell finden weiterhin Gespräche mit anderen LCC (Low Cost Carriern) statt, um idealweise einen weiteren Player vor Ort zu haben (u.a. Norwegian, EasyJet).

Charter:

Ausbau des touristischen Programms mit den bestehenden Partnern (Eurowings, Sundair, Aegean) sowie Zielgebiets-Carrier (XQ SunExpress, XC Corendon Airlines, Pegasus Airlines, Ägyptische Airlines).

VFR-Verkehr (Visiting Friends and Relatives):

Ausbau der bestehenden Verbindungen vor allem in Richtung Osteuropa (Polen, Rumänien, Bulgarien, Albanien und perspektivisch Ukraine).

Frachtverkehr:

Im Frachtverkehr bewegt sich der Flughafen Bremen fast ausschließlich im sog. Road Feeder-Service. Dies bedeutet, dass Luftfracht am Standort Bremen für die Luftfracht vorbereitet wird (Sicherheitsprüfung u.a. durch Röntgenanlage und ggf. Zollabfertigung) und dann per LKW zwecks Konsolidierung u.a. nach Frankfurt/Main verbracht wird. Die Beauftragung und die örtliche Abwicklung von Luftfracht obliegen den Speditionen. Da diese in der Regel große Kontingente in Frankfurt vorhalten, wird dies genutzt, um Frachtmengen zu bündeln (konsolidieren). In der Branche spricht man vom sog. Konsolidierungszwang der Speditionen. Der Versender selbst bestimmt in der Regel nicht, an welchem Airport seine Sendung in Flugzeuge verbracht wird.

Anders verhält sich dies bei großen Mengen von Luftfracht, die es rechtfertigen ganze Flugzeuge zu füllen. Hier kann es immer wieder zu Ad-hoc Flügen am Standort kommen. Dies ist jedoch nicht gezielt förderbar oder vertrieblich maßgeblich zu beeinflussen.

7. Welche konkreten Maßnahmen sind seitens des Senats vorgesehen, um das Kerngeschäft des Flughafens zu erweitern?

Die Erweiterung des Kerngeschäftes ist sinnvoll, wenn hierdurch zusätzliche Deckungsbeiträge erwirtschaftet werden oder die Qualität wichtiger kundenrelevanter Prozesse gesichert oder verbessert werden können. Die Umsetzung konkreter Projekte, wie z.B. die Optimierung der Park- und Mieterlöse, Aufbau eines Elektroladeparks sowie Ausbau von Erbbaupachten, werden derzeit geprüft.

Darüber hinaus ist eine weitere Erweiterung der Geschäftsfelder aufgrund der Teilnahme an der Stabilisierungsmaßnahme in Form einer Rekapitalisierung gemäß der „Bundesregelung für Rekapitalisierungsmaßnahmen und nachrangiges Fremdkapital 2020 vom 11.12.2020“ nicht möglich.

8. Welche Marketingstrategien verfolgt der Flughafen Bremen, um neue Flugstrecken und Fluggesellschaften zu gewinnen? Welche Ziele verfolgt der Senat hierhingehend?

Der Flughafen verfolgt mehrere Ansätze für die erfolgreiche Vermarktung:

1. Direkte Marketing Kooperationen mit den Airlines: Hierzu werden Marketing-Vereinbarungen zur Erhöhung der Auslastung der bedienten Strecken oder ggf. ganzer Zielregionen geschlossen. Diese Vereinbarungen nutzten die Marketing Instrumente der Airlines und helfen die Ertragssituation des Flughafens zu verbessern (Ertrag ist an die Anzahl der Passagier:innen pro Flug gekoppelt). Diese Vermarktung findet unter anderem auch in den Zielgebieten der Strecken statt.
2. Direktes Marketing zur Förderung des Luftverkehrs durch den Flughafen selbst: Hierbei bewirbt der Flughafen die angebotenen Flugverbindungen eigenständig. Dies sind klassische Maßnahmen wie Zeitungsbeilagen, Plakatkampagnen, Radiospots in der Region, Newsletter, Social Media Kampagnen etc. Dies führt zu einer erhöhten Standortrelevanz und führt zu einem Wettbewerbsvorteil bei der Akquisition von neuen Airlines/Strecken bzw. Festigung bestehender Strecken. Die Teilnahme an wichtigen Konferenzen (Route-Development Konferenzen: Connect, Routes Europe, World Routes) und der enge Kontakt mit potenziellen neuen Airlines sowie Bestands-Airlines während dieser Konferenzen, Messen oder durch direkten, regelmäßigen Besuch ist elementar zur Akquise weiterer Airlines und Strecken. Ebenso ist eine verstärkte Social Media Präsenz geplant.

9. Gibt es spezifische Initiativen zur Anwerbung von neuen Airlines?

Neben den unter Punkt 6 genannten Punkten treibt der Flughafen intensiv die datengetriebene Analyse von Strecken voran. Hierzu wird auch intern Know-How für Data Analytics aufgebaut, um noch nicht genutzte Streckenpotentiale zu identifizieren und in der Akquisition von Airlines einzusetzen. Ferner wird der Flughafen Kooperationen mit der Wirtschaft suchen, um bestimmte benötigte Strecken gemeinschaftlich zu akquirieren.

10. Welche (bestehenden und neuen) innerdeutschen, innereuropäischen und internationalen Strecken sind aus Sicht des Senates für den Bremer Flughafen im Direktflug von besonderer Bedeutung (Linien,- Charter-, Frachtverbindungen)?

Welche Pläne verfolgt der Senat hinsichtlich des Ausbaus der bestehenden und neuen Streckenverbindungen?

Die Aufnahme neuer Strecken und Ausweitung bestehender Strecken werden von der Flughafen Bremen GmbH verhandelt.

Aus Sicht des Senats ist die Sicherstellung eines hinreichenden Angebotes zum wirtschaftlichen Betriebs des Flughafens erforderlich. Insbesondere werden HUB-Verbindungen im Zusammenhang mit ihrer Funktion für die Abwicklung der Business-Verkehre (insbesondere Linienverbindungen) als relevant für den Wirtschaftsstandort Bremen erachtet.

Zu den bestehenden Verbindungen und aktuellen Planungen oder Verhandlungen kann wie folgt geantwortet werden:

Innerdeutsche Strecken sind auch nach Auffassung der Flughafenverbandes ADV in Deutschland ein Segment, welches nach der Corona-Pandemie nur in geringem Umfang wiederaufgenommen werden wird. Neben den Drehkreuzverbindungen München und Frankfurt bedient die Eurowings noch die Destination Stuttgart. Weitere Verbindungen innerhalb Deutschlands sind nicht im Scope.

<u>Bestehende wichtige Strecken:</u>

HUB-Anbindungen nach Frankfurt, München, Amsterdam und Istanbul mit mindestens 2 täglichen Flügen. Hier ist es wichtig, dass die Strecken stabilisiert (Frankfurt und Amsterdam), bzw. ausgebaut werden (Istanbul und München), siehe auch Punkt 6.

Zürich und Wien als HUB-Anbindung sowie als wichtige Direktverbindung für die Bremer Wirtschaft und touristische Inbound-Strecken für den Tourismus in Bremen und dem Nordwesten.

Wichtige bestehende touristische Strecken sind Spanien (Malaga, Mallorca, Alicante, Kanarische Inseln), Griechenland (Kreta, Rhodos) und die Türkei (Antalya).

Wichtige bestehende Verbindungen für den sogenannten VFR-Verkehr („ethnischer Verkehr“) sind Skopje, Pristina und Izmir.

London mit mindestens einem täglichen Flug im Angebot.

<u>Ausbau / fehlende Strecken:</u>

Paris: Wiedereinführung als HUB-Verbindung sowie eine wichtige Verbindung für die Bremer Wirtschaft. Weitere Anbindung an ein internationales HUB, bestenfalls der „One World Alliance“: Madrid, London Heathrow.

Im Bereich Cargo gibt es keine Linien, sondern nur ad hoc Verkehre. Aufgrund der Öffnungszeiten (07:00 – 22:30) dürfte kein aktiver Ausbau möglich sein.

Die für den Herbst 2024 angestrebte neue Gebührenordnung soll bestehende und neue Strecken über definierte Incentives ermöglichen: Aus Umweltsicht ist es sinnvoll, hohe Auslastungen zu unterstützen, da sich der Kerosinverbrauch bei voller Auslastung pro Passagier:in am günstigsten zeigt.

Für Airlines kann es verschiedene Anreizschemata geben: Neue Strecken, Passagiervolumen, Anzahl verschiedener Zielorte, Einsatz moderner und effizienter Flugzeuge sowie andere Incentives.

Zusammenarbeit mit regionalen Partnern

11. Inwiefern kooperiert der Flughafen Bremen mit regionalen Partnern, um das Angebot an Flugstrecken und Fluggesellschaften zu erweitern?

Bisher gibt es hierzu noch keine Kooperationen. Diese wären dann sinnvoll, wenn sie zu einer beihilferechtlich zulässigen finanziellen Unterstützung des Flugangebotes führen oder eine verbindliche Abnahme von Flugtickets beinhalten würden. Die Flughafengesellschaft strebt beispielsweise Kooperationen mit Tourismusverbänden und Kreuzfahrtunternehmen an.

Wertschöpfung des Flughafens

12. Welche grundsätzlichen Möglichkeiten sieht der Senat zur Erhöhung der Wertschöpfung des Bremer Flughafens?

Es werden aktuell Gespräche zur gewerblichen Entwicklung von Flächen mit Anbindung an das Flugfeld geführt, mit dem Ziel insbesondere Unternehmen anzusiedeln, die auf die Anbindung des Flugfeldes angewiesen sind und damit die Infrastruktur des Flughafens entgeltlich nutzen.

Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Wertschöpfung, durch die Erweiterung bzw. Entwicklung neuer Geschäftsfelder, sind derzeit aufgrund der Teilnahme an der Stabilisierungsmaßnahme in Form einer Rekapitalisierung gemäß der „Bundesregelung für Rekapitalisierungsmaßnahmen und nachrangiges Fremdkapital 2020 vom 11.12.2020“ nicht möglich.

13. Gibt es seitens des Flughafens ein Konzept zur Erhöhung der Wertschöpfung?

Die Steigerung der Wertschöpfung in dem vorgenannten Rahmen ist eine dauerhafte Aufgabe, die von der Geschäftsführung verantwortet wird. Aktuell werden folgende Maßnahmen geplant bzw. umgesetzt:

- Weitere Steigerung der Passagier:innenzahlen
- Ergebnisverbesserungsmaßnahmen auf der Erlösseite, z.B.
  - neue Entgeltordnung
  - Vermarktung von derzeit ungenutzten Flächen und Gebäuden
  - Steigerung der Parkerlöse
- Optimierung von Prozessen im Rahmen eines Effizienzprogramms
- Übernahme von rentierlichen Dienstleistungen (z.B. Flugzeug-Enteisung)
- Investitionen in Photovoltaik auf dem Flugbetriebsgelände.

Diversifizierung des Flughafenbetriebs

14. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Tätigkeiten des Flughafens außerhalb des Kerngeschäfts zu erweitern und somit für bessere Diversifizierung und finanzielle Stabilität zu sorgen?

Schon derzeit bietet der Flughafen Dienstleistungen an, die nicht zum Kerngeschäft zählen. Beispiele hierfür sind Reinigungs- und Schulungsleistungen. Insbesondere das Angebot von Ausbildungs- und Schulungsleistungen, z.B. für das Sicherheitsgewerbe, soll deutlich ausgebaut werden.

Zur finanziellen Stabilisierung wird der Flughafen bei der Vermarktung bzw. Vermietung seiner Gewerbeflächen unterstützt. Die Hauptaufgabe ist hier in der Sicher- und Bereitstellung von Kontakten zwischen den betroffenen Parteien zu sehen.

15. Welche Voraussetzung müssten hier geschaffen werden und inwieweit gibt es hierfür eine aktuelle Strategie oder ein Konzept?

Voraussetzung für das Angebot solcher Leistungen ist das Vorhandensein spezieller Kenntnisse und Qualifikationen. So muss beispielsweise das am Flughafen eingesetzte Personal regelmäßig geschult werden. Eine Erweiterung des Schulungsangebotes kann sowohl zu Stückkostensenkungen als auch zu zusätzlichen Deckungsbeiträgen führen. Die Wirtschaftlichkeit des zusätzlichen Angebotes ist somit eine weitere Voraussetzung für dieses Vorgehen.

16. Existiert ein Konzept für den Ausbau des Non-Aviation Bereich des Flughafens, und welche Pläne gibt es hier seitens des Flughafens und seitens des Senats?

In den kommenden Jahren werden die Konzessionen der Betreiber im Abflugbereich des Terminals auslaufen (ab September 2026). Der Flughafen erstellt aktuell ein Konzept zur gesamtheitlichen Vermietung der Flächen auf der Luftseite für ein integriertes Konzept, welches den Anforderungen der Passagier:innen und den neuen Bedürfnissen des Konsums an Flughäfen gerecht wird. Insbesondere die Herausforderungen durch fehlende Personalkapazitäten müssen Rechnung getragen werden, da es wirtschaftlich belastend ist, vollen Personalbestand entlang der Öffnungszeiten über mehrere Geschäfte hinweg sicherzustellen (sofern Personal überhaupt verfügbar ist).

Aus diesem Grunde sollen Gastronomie und Retail in einem integrierten Konzept stattfinden. Ferner sollen alle verfügbaren Flächen optimal für ein Passagier:innenerlebnis integriert werden und für alle Zielgruppen und Kund:innen optimiert werden. Nach aktueller Einschätzung könnte der pro Kopf Umsatz von Non-Aviation signifikant durch ein optimiertes Angebot erhöht werden, wie vergleichbare Konzepte an anderen europäischen Flughäfen zeigen. Die Schaffung von ästhetisch gestalteten Flächen am Flughafen und ein zeitgemäßeres Angebot würden die Passagier:innenzufriedenheit und das Passagier:innenerlebnis und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens deutlich verbessern. Die Entgelte für das Parkhaus und die Parkplatzvermietung werden regelmäßig auf Basis der allgemeinen Preissteigerung überprüft und angepasst. Ferner wird der Flughafen prüfen, inwiefern eine dynamische Preisgestaltung sinnvoll umgesetzt werden kann, und ob ggf. zusätzliche Services für Parkkund:innen wirtschaftlich sinnvoll sind (Autowäsche, Autopflege etc.).

Eine aktive Parkraumbewirtschaftung der Airport Stadt und eine Reduzierung des Angebotes an Parkflächen für Dienstleister durch bauleitplanerische Festlegungen könnte eine bessere Regulierung des Parkens in der Umgebung ermöglichen und damit nachrangig zu weiteren Einnahmen für den Flughafen führen.

Flächenentwicklung und Gebäudebestand der Flughafen GmbH

17. Wie ist die Auslastung der aktuellen Betriebsflächen, und gibt es Pläne zur Optimierung?

Die Betriebsflächen des Verkehrsflughafen Bremen werden zum überwiegenden Teil als Flugbetriebsflächen genutzt und stehen damit dem Luftverkehr zur Verfügung. Weitere wesentliche Flächen sind die daran anschließenden Betriebsflächen, die für luftverkehrsaffine Nutzungen vorgesehen sind (Terminals, Luftfahrzeughangar, Betriebsdienstgebäude, Luftfahrtgewerbe, usw.). Diese werden in ihrer Nutzung stetig weiterentwickelt und wenn möglich nachverdichtet. Derzeit befinden sich in diesem Bereich folgende Projekte in Bearbeitung:

1. Erweiterung eines ansässigen Luftfahrzeuginstandhaltungsbetriebes inkl. Bau eines weiteren Luftfahrzeugwartungshangars und dazugehöriger Flugbetriebsfläche.
2. Neubau eines General Aviation Terminals (GAT) inkl. Luftsicherheitskontrollstelle und neuer Hauptzufahrt für den Sicherheitsbereich, siehe Antwort zu Frage 37.
3. Auf dem ungenutzten südlichen Teil des Betriebsgeländes soll die Airport-Stadt-Süd entstehen, siehe Antwort zu Frage 24. Darüber hinaus werden Gewerbeflächen mit einem Flughafenbezug aktuell im in der Planung befindlichen Gewerbegebiet Hannah-Kunath-Straße entwickelt (s.u.).
4. Die aufgrund von Hindernisbegrenzungen und Sendeschutzbereichen nicht für die Airport-Stadt-Süd nutzbaren Flächen werden für die energetische Transformation des Verkehrsflughafen Bremen genutzt, siehe Antwort zu Frage 18.

Um den wachsenden Bedarfen der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie gerecht zu werden, wird im Rahmen des Verfahrens zum Bebauungsplan 2514 zur Entwicklung des ehemaligen Kleingartengebietes Hanna-Kunath-Straße ein an die heutigen Flächen des Flughafens anschließendes Sondergebiet Flughafen (SO Flughafen) geschaffen. Hierzu finden regelmäßig Sitzungen der Steuerungsgruppe BP2514 unter Beteiligung der FBG statt. Der aktuelle Koalitionsvertrag führt hierzu aus „die Koalition wird: im Sinne eines Sofortprogrammes (…) folgende Flächen unverzüglich aktivieren (…) Hanna-Kunath-Straße“.

18. Wie sollen die Betriebsflächen für erneuerbare Energien genutzt werden?

Für 2024 ist die Installation einer Freiflächen-Photovoltaik-Anlage auf den Grünflächen südlich der Start- und Landebahn, mit einer Kapazität von 550 kWP, geplant. Gutachten bezüglich der Auswirkungen einer solchen Anlage auf Flora und Fauna, Blendwirkungen und möglicher Beeinflussungen auf die Navigationsanlagen wurden erstellt. Die Errichtung einer Freiflächen-Photovoltaik-Anlage scheint grundsätzlich machbar. Die Realisierung des Vorhabens ist jedoch abhängig von noch ausstehenden Genehmigungen.

19. Welche weiteren Nutzungspotenziale gibt es für ungenutzte Flächen der Flughafen GmbH

Vordringlich sollen drei Grundstücke in der Airport Stadt durch die WFB vermarktet werden.

Die Flächen mit direkter Anbindung zum Vorfeld verbleiben in der Vermarktung des Flughafens. Hierbei finden intensive Gespräche über die Vermietung des ehemaligen LSG Gebäudes (Lufthansa Service GmbH) an ein Bremer Unternehmen statt. Die Verhandlungen sind weit fortgeschritten.

Ferner gibt es erste Gespräche für die Umnutzung der Fläche des Parkplatzes 3, die ggf. eine Erweiterung der Logistikflächen am Flughafen ermöglichen würden. Dies würde im Rahmen einer Projektentwicklung durch einen Dritten in Form von Erbbaurecht ermöglicht werden. Die Gespräche sind in einem frühen Stadium.

20. Wie erfolgt die Vermarktung der Gewerbeflächen der Flughafen GmbH?

Siehe hierzu die Antwort der vorangegangenen Frage.

21. Wie ist die aktuelle Auslastung/Nutzung der Gebäude der Flughafen GmbH?

Die aktuelle Auslastung bzw. Nutzung der Flughafengebäude stellt sich wie folgt dar:

Terminal 1: Nahezu komplett vermietet oder in Eigennutzung

Terminal 2: Komplett vermietet

ACT: Rund 370 qm Bürofläche frei

Bau B: ca. 50 qm frei

Bau K: Komplett vermietet oder in Eigennutzung

Bau I: Komplett vermietet

Bau C: Komplett vermietet

Bau H: Eigennutzung

Mantelbau P1: Komplett vermietet oder in Eigennutzung

Pavillon: Komplett vermietet oder in Eigennutzung

Halle F: Komplett vermietet

OL6: Komplett vermietet

Winterdiensthalle: Komplette Eigennutzung

LSG: Nahezu komplett frei

Technikzentrum: Komplette Vermietung oder Eigennutzung

Feuerwache: Komplette Eigennutzung

Muna: Komplette Eigennutzung.

22. Welche Gebäude außerhalb des Terminals gehören der Flughafen GmbH, und wie werden sie aktuell genutzt?

Siehe hierzu die Antwort der vorangegangenen Frage.

23. In welchem energetischen Zustand befinden sich die Gebäude des Flughafen Bremens?

Eine allgemeine Aussage zum energetischen Zustand der Gebäude kann so nicht getroffen werden. Die Errichtung der Gebäude erstreckt sich über einen langen Zeitraum und die Nutzung der Gebäude ist sehr unterschiedlich. Die spezifischen Wärmeverbräuche in W/m^2 lassen jedoch darauf schließen, dass hier kein dringender Handlungsbedarf besteht. Dennoch kann durch Sanierungsmaßnahmen, wie beispielsweise der Austausch der Fenster, der energetische Zustand verbessert werden.

Airport-Stadt-Süd

24. Welche Erkenntnisse gibt es aus der Machbarkeitsstudie zur infrastrukturellen Anbindung der Airport-Stadt-Süd?

Mit der „Machbarkeitsstudie zur infrastrukturellen Anbindung der Fläche südlich Flughafen“ werden verschiedene Varianten möglicher verkehrlicher Anbindungen an das übergeordnete Verkehrsnetz vor dem Hintergrund der bestehenden Situation im IST-Zustand sowie Möglichkeiten einer Entwässerung erarbeitet und bewertet. Für eine Bewertung der betrachteten Varianten waren Randbedingungen für die Art der Flächennutzung, vor allem hinsichtlich des zu erwartenden Fahrzeugaufkommens, zugrunde zu legen. Der Flächennutzungsplan lässt für die Fläche flughafenaffines Gewerbe zu, d. h. Gewerbe mit direktem Bezug zum Rollfeld. In der diesbezüglichen Bewertung der Varianten wurde auf der Basis naheliegender Nutzungskonzepte von einer primären Nutzung mit Montagehallen o. ä. ausgegangen, die weder personal- noch materialintensiv sein würden und insofern nur ein sehr geringes Fahrzeugaufkommen generieren würden. Eine Klärung der Art einer möglichen gewerblichen Nutzung und Betrachtung sicherheitstechnischer Aspekte bei der Nutzung der Fläche waren bislang nicht Gegenstand der Machbarkeitsstudie zur infrastrukturellen Anbindung und sind im Nachgang auf Basis der Bestätigung der technischen Machbarkeit zu prüfen.

Das Ergebnis der beauftragten Machbarkeitsstudie zur Erschließung der Flächen in der „Airport-Stadt-Süd“ wird voraussichtlich in der 1. Jahreshälfte 2024 vorliegen.

25. Wie ist der aktuelle Stand und welche weiteren Planungen gibt es?

Zunächst gilt es die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie abzuwarten. Erst wenn die Machbarkeit der infrastrukturellen Variante aufgezeigt und eine Vorzugsvariante bestimmt werden konnte, lassen sich die weiteren Prüf- und Planungsschritte bestimmen.

Sanierungsfahrplan, Ergebnisverbesserungsprogramm und Liquidität

26. Wie sieht der aktuelle Stand des Sanierungsfahrplans, Ergebnisverbesserungsprogramms und der Liquidität aus?

Folgend ist der aktuelle Stand der Sanierungsmaßnahmen, die im August 2020 vom Aufsichtsrat der Flughafen Bremen GmbH beschlossen und dem Senat am 1. Dezember 2020 vorgestellt worden sind:

1. Steigerung der Umsatzerlöse durch PAX-Steigerung

Eine Überarbeitung der Entgeltordnung befindet sich derzeit in Entwicklung und wird voraussichtlich ab dem 1. November 2024 in Kraft treten. Diese Aktualisierung zielt darauf ab, die Entgelte zu erhöhen, um eine Steigerung der Umsatzerlöse zu erzielen. Darüber hinaus werden Anreize für Fluggesellschaften geschaffen, um den Standort Bremen als attraktive Destination zu positionieren, was zu einem Wachstum der Passagier:innenzahlen führen soll.

2. Erzielung eines nachhaltig ausgeglichenen Jahresergebnisses

   Zusätzlich zu dem unten aufgeführten Ergebnisverbesserungsprogramm wird ein Programm zur Prozessoptimierung eingeführt. Dabei sollen alle relevanten Unternehmensprozesse hinterfragt, untersucht und optimiert werden.

3. Sozialverträglicher Personalabbau und Wettbewerbsfähige und angemessene Personalkosten einschließlich der Personal- und Organisationsstrukturen
   - Das Ziel, die Personalkapazität mittelfristig von 440 Full-time equivalents (FTE = Vollzeitäquivalente) im Jahr 2020 auf 340 FTE im Jahr 2025 (die ursprünglich anvisierten 330 FTE wurden im Laufe des Jahres 2020 um 10 FTE korrigiert) zu senken, wurde erreicht. Im Rahmen eines Freiwilligenprogramms hatte die Geschäftsführung bis Mitte 2022 in dem erforderlichen Umfang Mitarbeitende sozialverträglich abbauen oder bis dahin vertragliche Vereinbarungen über deren späteres Ausscheiden in die Altersteilzeit schließen können.
   - Im Rahmen der Anpassung der Leitungsstruktur wurden die Geschäftsführungsstellen der beiden Tochtergesellschaften Bremen Airport Handling GmbH (BAH) und Bremen Airport Service GmbH (BAS) zusammengelegt sowie Leitungsfunktionen innerhalb der Flughafen Bremen GmbH (FBG) reduziert.
   - Im März 2021 wurde ein bis Ende 2023 befristeter Notlagentarifvertrag geschlossen, der eine erhebliche Verschiebung von TVöD-Tarifsteigerungen eine Reduzierung der Arbeitszeit um bis zu 6 % ohne Lohnausgleich und Entlastungen der Unternehmen bei der Alterszusatzversorgung vorsah.

4. Klimaneutralität des Flughafenbetriebs

   Die Flughafen Bremen GmbH hat die von ihr direkt beeinflussbaren Treibhausgasemissionen bezogen auf das CO2-Äquivalent im Zeitraum 2010 bis 2022 um 39 % gesenkt. Nicht berücksichtigt ist bei dieser Bewertung, dass ausschließlich Öko-Strom mit Herkunftsnachweis bezogen wird. Rechnerisch könnten diese (Scope2-) Emissionen auf null gesetzt werden. Die CO2-Emissionen würden sich dadurch um weitere 32 % reduzieren.

   Um das Ziel der Treibhausgasneutralität zu erreichen, wird derzeit ein Transformationskonzept erstellt. Die Fertigstellung des Transformationskonzeptes ist für den Sommer 2024 geplant.

   Des Weiteren werden zusätzliche Anreize in der neuen Entgeltordnung entwickelt, um die Fluggesellschaften zur Reduzierung ihrer CO2- und NOx-Emissionen zu motivieren.

   Mit dem Senatsbeschluss vom 21. Februar 2023 zur Umsetzung des Erbbaurechtsmodells wurde ein weiteres Ergebnisverbesserungsprogramm auf den Weg gebracht.

Viele Maßnahmen wurden verifiziert und sind teilweise bereits in 2023 umgesetzt worden. Aktuell beläuft sich das Ergebnisverbesserungspotenzial auf insgesamt 5,6 Mio. € im Jahr 2026. Dies bedeutet eine Steigerung um 1,2 Mio. € im Vergleich zum Stand des Senatsbeschlusses.

Durch das Erbbaurechtsmodell und die Aufnahme in das Cashpooling der FHB ist die Liquidität der Flughafen Bremen Gruppe sichergestellt.

27. Welche Ziele verfolgt der Senat den Flughafen insbesondere mittel-, bis langfristig finanziell tragfähig aufzustellen? Wo sieht der Senat Handlungsbedarfe und wo sind aus sich des Senats die Stellschrauben?

Zur langfristigen Liquiditätssicherung der Flughafen GmbH wird aktuell die Umsetzung des sogenannten Erbbaurechtsmodells verfolgt. Mit dem Verkauf der sogenannten betriebsnotwendigen Flächen an die Stadtgemeinde Bremen mit Kaufpreiszahlung von insgesamt ca. 24.652 T€, ist die Liquidität der Flughafen Gruppe langfristig gesichert.

Weitere beihilfekonforme monetäre Unterstützung erfährt der Flughafen durch die anteilige Übernahme der Kosten zur Beseitigung der Boden- und Grundwasserverunreinigungen durch den Einsatz von PFT (perfluorierte Tenside), die Bezuschussung von förderfähigen Investitionsvorhaben sowie die Übernahme der Kosten für den Brandschutz. Grundsätzlich werden alle Beihilfemöglichkeiten, ob staatlich oder regional, auf ihre Anwendung geprüft und genutzt.

Tochtergesellschaften des Flughafens

28. Welche aktuellen Pläne verfolgt der Senat zur Restrukturierung der Tochtergesellschaften der Flughafen GmbH mit dem Ziel der Ergebnisverbesserung?

Die Tochtergesellschaften Bremen Airport Service GmbH (BAS) und Bremen Airport Handling GmbH (BAH) sind erst vor Kurzem zusammengeführt worden, indem die Beauftragung der Flugzeugabfertigungs-/Bodenverkehrsdienstleistungen sowie das Fracht-Handling von der BAH auf die BAS übertagen wurde und das BAH-Personal mittels Personalgestellung der BAS zugeführt wurde. Dadurch sind eine einheitliche Geschäftsführung und Steuerung möglich geworden. Die aus der Zusammenlegung entstandenen Synergien sind in großen Teilen gehoben und werden weiter optimiert. Insgesamt sollen vorhandene Abgrenzungen zwischen der FBG und den beiden Tochtergesellschaften weiter abgebaut werden.

Die AHS Bremen Aviation Handlings Services GmbH (AHS) wird durch eine noch intensivere Abstimmung auf operativer Ebene in die Optimierung der Zusammenarbeit einbezogen.

29. Welche Maßnahmen plant der Senat, um sicherzustellen, dass die Personalstruktur der Tochtergesellschaften den restrukturierten Geschäftszielen entspricht?

Die Geschäftsführung von BAS und BAH ist seit Oktober 2020 in Personalunion besetzt. Nach Weggang des ordentlich bestellten letzten Geschäftsführers Mitte 2022 wird im Frühjahr 2024 eine neue Geschäftsführerin die Tätigkeit aufnehmen und dem Interims-Geschäftsführer nachfolgen.

30. Inwiefern wird die Personalentwicklung in die Gesamtstrategie der Restrukturierung eingebunden, um sicherzustellen, dass das Personal den zukünftigen Herausforderungen gewachsen ist und gleichzeitig die Unternehmensziele unterstützt?

Das Personalmanagement von FBG, BAH und BAS wird ebenfalls weiter zusammenwachsen und die Verfahren und Prozesse weiter zusammenführen. Außerdem legt die GF der FBG zurzeit ein Projekt zur Erneuerung der Personalentwicklung auf, welches auch beide Töchter gleichwertig mitberücksichtigt. Das Entwicklungskonzept soll einen Leitfaden zu den Themen Bedarfsanalyse, Fähigkeiten-Inventar, Ableitung von Schulungs- und Entwicklungsmaßnahmen und Engagement der Mitarbeitenden enthalten, um zukünftig benötigtes Personal frühzeitig an das Unternehmen zu binden und zu entwickeln. Führungskräfte sollen mit dem Konzept in die Lage versetzt werden, die Mitarbeitenden bei der Entfaltung ihrer Talente und Ihrer Motivation zu unterstützen. Auf Initiative des Aufsichtsrates soll hierbei ein großes Augenmerk auf die Rolle der Frauen im Unternehmen gelegt werden. Grundsätzlich soll eine diskriminierungsfreie Arbeitsbewertung erfolgen, um ein Bewusstsein für vorhandene patriarchalische Strukturen zu schaffen und diese abzubauen. Mit der Entwicklung eines Nachwuchsführungskräfteprogramms sollen strukturelle Probleme angepackt werden, welches auch Teilzeitarbeitende, die mehrheitlich Frauen sind, berücksichtigt sowie Entwicklungsangebote speziell für Frauen in Führung beinhaltet. Entgelt- und Chancengleichheit sind unverzichtbar, um das Potenzial aller Mitarbeitenden zu nutzen und zukunftssicher aufgestellt zu sein. Der Aufsichtsrat unterstützt die Erstellung und Implementierung eines Personalentwicklungskonzepts aktiv und hat hierfür bereits in 2023 Mittel bewilligt.

Integration outgesourcter Bereiche

31. Gibt es seitens des Flughafens Überlegungen, bestimmte outgesourcte Bereiche wieder in den Flughafen zu integrieren?

Es wird regelmäßig geprüft, ob fremdvergebene Aufgaben oder derzeit von anderen Dienstleistern erbrachte Leistungen durch das Personal den FBG-Konzern besser und/oder günstiger erbracht werden können.

Im vergangenen Jahr wurde durch den Rückzug der Lufthansa Technik vom Bremer Standort das De-Icing in das Portfolio des Flughafens aufgenommen. Für die Zukunft wird aktuell ein Konzept zur Übernahme der Betankung in Eigenregie erstellt.

32. Welche Pläne verfolgt der Senat diesbezüglich und welche Abwägungen sind hier zu treffen?

Der Senat unterstützt die Pläne des Flughafens und stellt, z.B. für die Schaffung der notwendigen Infrastruktur, entsprechende Fördermittel zur Verfügung.

Flughafenfeuerwehr

33. Plant der Senat die Integration der Flughafenfeuerwehr in die städtische Feuerwehr, und welche rechtlichen Voraussetzungen sind dafür nötig?

Die Möglichkeit zum Heben von Synergien zwischen der Flughafenfeuerwehr und der Feuerwehr Bremen wird aktuell im Rahmen eines Gutachtens geprüft. Hierbei sind vor allem die Anforderungen für Sicherheitsstandards der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) sowie der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zu beachten.

General Aviation

34. Welchen Stellenwert bemisst der Senat dem Bereich General Aviation in Bremen ein?

Die General Aviation kann auch in Zeiten moderner Kommunikationsmittel und Klimaneutralität für bremische Unternehmen nicht völlig außer Acht gelassen werden, denn bei Wirtschaftsbeziehungen oder den Aufbau neuer Kundenstrukturen, zählt oft der persönliche Kontakt. Auch für die Bereiche der Ambulanz-und Rettungsflüge bzw. Flüge mit besonderem Sicherheitsstatus ist diese nicht wegzudenken.

35. Welche ökonomische Bedeutung hat der Bereich General Aviation am Bremer Flughafen und welche Perspektiven ergeben sich hier für den Flughafen?

Die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation) umfasst die nicht kommerzielle Privatfliegerei sowie die zivile Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Bedarfsverkehrs, sie umfasst bestimmte gewerbliche und jegliche privaten Flüge, zum Beispiel Flüge von Leichtflugzeugen, Geschäftsreiseflugzeugen und Rettungshubschraubern. Sie ist damit ein wichtiges Standbein für den Luft- und Raumfahrtstandort Bremen und den Verkehrsflughafen. Dabei stellt der Werksflugverkehr der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie einschließlich des Transportes von luftfahrttechnischen Erzeugnissen einen über den Flughafen herausstrahlenden Punkt von regionalökonomischer Bedeutung dar.

36. Gibt es Ambitionen seitens des Senats, den Bereich der General Aviation auszubauen, und welche Position wird dabei verfolgt?

Das Vorhalten des Bereichs General Aviation ist unabdingbar, Möglichkeiten zur Verbesserung der Prozesse werden stetig geprüft. Ein Ausbau des Bereichs ist durch den Senat nicht beabsichtigt.

37. Wie könnten Möglichkeiten für den Aufbau eines Terminals für General Aviation aussehen?

Es besteht derzeit eine bautechnische Planung für ein General Aviation Terminal (GAT) Gebäude und ein zwischen Bundespolizei, Zoll, Luftsicherheitsbehörde und den Betreibern abgestimmtes Betriebskonzept.

Das Gebäude soll die Funktionen eines General Aviation Terminal und einer Personen- und Warenkontrollstelle als neue Hauptzufahrt für den Verkehrsflughafen abbilden.

38. Gibt es hier Interessenbekundungen von Investoren sich in dem Bereich zu engagieren?

Ja, derzeit laufen Verhandlungen zu einem notariellen Vertrag für den Bau eines GAT-Gebäudes.

Nachhaltiger und Innovativer Flughafen

39. Wie ist der aktuelle Stand bezüglich eines CO2 neutralen Flughafens?

Die Flughafen Bremen GmbH hat die von ihr direkt beeinflussbaren Treibhausgasemissionen bezogen auf das CO2-Äquivalent im Zeitraum 2010 bis 2022 um 39 % gesenkt. Nicht berücksichtigt ist bei dieser Bewertung, dass ausschließlich Öko-Strom mit Herkunftsnachweis bezogen wird. Rechnerisch könnten diese (Scope2-) Emissionen auf null gesetzt werden. Die CO2-Emissionen würden sich dadurch um weitere 32 % reduzieren.

Um das Ziel der Treibhausgasneutralität zu erreichen, wird derzeit ein Transformationskonzept erstellt. Die Fertigstellung des Transformationskonzeptes ist für den Sommer 2024 geplant.

40. Welche Maßnahmen sind kurz und mittelfristig geplant, und welche wurden in den letzten fünf Jahren umgesetzt?

Um die spezifischen Energieverbräuche zu reduzieren ist kurz- und mittelfristig die Optimierung der raumlufttechnischen Anlagen im Terminal 1 und 2, die Optimierung des thermischen Anschlusses der Netzersatzanlage und die weitere Umrüstung der Beleuchtung auf LED-Beleuchtung vorgesehen.

In den letzten Jahren wurden bereits diverse Leuchten auf LED-Beleuchtung umgerüstet. Zur Reduzierung des Energieverbrauchs für Server- und Technikräume wurde das Free-Cooling-Netz weiter ausgebaut und in 2021 wurde das Heizwerk mit der Installation einer Kesselkaskade optimiert. Das Projekt „Heizwerk Kesselkaskade“ wurde über das Landesprogramm „EFRE-Programm Land Bremen“ gefördert.

41. Gibt es ein aktuelles Transformationskonzept zum nachhaltigen Umbau des Flughafens Bremen?

Die Erstellung eines Transformationskonzeptes ist derzeit in Bearbeitung. Die Fertigstellung ist für den Sommer 2024 geplant.

42. Gibt es aktuell Pilotprojekte hinsichtlich innovativer Flugkonzepte und welche weiteren Projekte bzw. Visionen sind für den Bremer Flughafen geplant?

Für die Dekarbonisierung der Luftfahrt (4. Luftfahrtrevolution) werden grundsätzlich drei technologische Ansätze verfolgt:

1. Der Einsatz von synthetischen Flugkraftstoffen (SynFuels), hierbei handelt es sich um synthetisches Kerosin unter Verwendung nachhaltig erzeugter Energie,
2. das elektrische Fliegen, und
3. das Fliegen mit Wasserstoff (direkte Verbrennung von Wasserstoff in Turbinenluftstrahltriebwerken).

Keine dieser Technologien steht derzeit für den Einsatz in der Verkehrsluftfahrt bereit. Airbus beabsichtigt bis 2035 ein erstes mit kryogenem Wasserstoff betriebenes Passagierflugzeug anzubieten, Boeing setzt ausschließlich auf das Konzept der SynFuels und diverse kleinere Hersteller von Passagierflugzeugen forschen an elektrifizierten Flugzeu-

gen für die Ultrakurzstrecke. Als Übergangstechnologie zur starken Reduzierung der Treibhausgasemissionen steht derzeit neben dem Einsatz moderner Verkehrsflugzeuge nur SAF (Sustainable Aviation Fuel) als Technologie zur Verfügung. Der Flughafen Bremen nimmt hier mit seinem SAF Tanklager und SAF Projekten (Airbus, Diamond Aircraft) eine Vorreiterrolle unter den Verkehrsflughäfen ein.

Vom 11. Mai 2022 bis zum 22. November 2023 wurden am Verkehrsflughafen Bremen insgesamt ca. 1.300.000 l SAF ausgeliefert. Im Verhältnis zum konventionellem JET A-1 beträgt der SAF Anteil 2,53 % des Gesamtabsatzes am Bremer Flughafen. Damit hat der Verkehrsflughafen Bremen die höchste SAF Quote aller deutschen Flughäfen. In absoluten Zahlen steht der Flughafen Bremen nach dem Verkehrsflughafen Frankfurt und dem Airbus Werk Finkenwerder an dritter Stelle beim Absatz von SAF. Seit Beginn des SAF Projektes konnte die Beimischrate von 30 % auf zunächst 36 % und später auf 39 % gesteigert werden.

Der Flughafen Bremen steht darüber hinaus im engen Austausch mit dem Airbus Standort Bremen und dem EcoMat zum Fliegen mit Wasserstoff.

43. Welche Rolle spielt die Elektrofliegerei am Bremer Flughafen?

Derzeit existiert noch kein für den Passagierverkehr zugelassenes Verkehrsflugzeug mit elektrischem Antrieb in Deutschland und dementsprechend findet kein elektrifizierter Flugverkehr statt. Der Verkehrsflughafen Bremen steht mit seiner Infrastruktur auch dem zukünftigen elektrifizierten Flugverkehr zur Verfügung.

44. Welche Strategie verfolgt der Flughafen und der Senat bezüglich Wasserstoffanlagen und -fliegerei mittel- bis langfristig? Wie ist hier de Stand und inwieweit gibt es seitens des Senats ein Konzept?

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa hat mit Stand August 2022 in Abstimmung mit der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und der Senatorin für Wissenschaft und Häfen die Wasserstoffstrategie Land Bremen verabschiedet und veröffentlicht. Die Handlungsfelder und Strategie umfassen unter anderem die bremische Luft- und Raumfahrt, die Häfen und den Bereich Logistik und Verkehr.

45. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Flughafen im rechtlich zulässigen Rahmen finanziell mehr zu unterstützen bei der Transformation zu einem nachhaltigen und CO2 neutralen Flughafen?

Jeder Projektantrag wird auf Beihilfekonformität und mögliche Förderprogramme der FHB überprüft und im Rahmen der haushälterischen Möglichkeiten gefördert.

Fördermittel

46. Welche Fördermittelprogramme gibt es für den Bereich Flughafen (Aviation und non-Aviation): z.B. für die Bereich Flughafeninfrastruktur, Innovation, Nachhaltigkeit oder Transformation auf EU- und Bundesebene? An welchen Fördermittelprogrammen beteiligt sich der Flughafen aktuell und ist hier ein Ausbau der Förderaktivitäten geplant?

Der Senat hatte am 01.10.2019 die Senatorin für Wissenschaft und Häfen gebeten eine Grundlage für die Förderung von Investitionsprojekten zur Absicherung der perspektivischen Entwicklung und Zukunftsfähigkeit der Flughafen Bremen GmbH zu schaffen.

Die rechtliche Grundlage für eine Förderung von Investitionsprojekten der Flughafen Bremen GmbH wurde 2019 mit der Richtlinie zur Förderung von Investitionsmaßnahmen am Flughafen Bremen bewirkt. Im Jahr 2021 wurden die Fördersätze in der Richtlinie der wirtschaftlichen Situation des Flughafens angepasst. Um der Gesellschaft weiterhin Planungssicherheit zu ermöglichen, wurde die Richtlinie zur Förderung von Investitionsmaßnahmen entsprechend der Überarbeitung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung vom Juli 2023 bis zum 30.06.2027 verlängert. Eine Förderung bis zu 50 % der beihilfefähigen Kosten ist möglich. Förderprogramme für den Non-Aviation-Bereich sind beihilferechtlich nicht zulässig.

Die Möglichkeit der Förderung von Nachhaltigkeits- und Innovationsprojekten werden bei Beantragung beihilferechtlich überprüft, zu Möglichkeiten der Bundes- bzw. EU-Förderung wird die Gesellschaft informiert, da gemäß Zuwendungsrecht Bundesmittel vorrangig zu beantragen sind.

Für die Erstellung des Transformationskonzeptes wurde eine Förderung im Programm „Bundesförderung für Energie- und Ressourceneffizienz in der Wirtschaft (EEW)“ beantragt und bewilligt.

Im Förderprogramm „Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)“ wurde eine Förderung zur Implementierung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001 beantragt. Eine Förderzusage liegt bisher noch nicht vor.

Für die Optimierung der Raumlufttechnischen Anlagen im Terminal 1 und 2 ist die Beantragung von Fördermitteln im Rahmen des Förderprogramms „Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG)“ geplant.

Attraktivität des Flughafengeländes

47. Welche Pläne verfolgt der Flughafen zur Attraktivitätssteigerung des Flughafenareals und wie sehen die Pläne des Senats hierhingehend aus? Gibt es hier aus Sicht des Senats Handlungsbedarf?

Das Flughafengelände und die sich anschließende Airport-Stadt sind ein attraktiver Campus. Die Attraktivität soll weiter gesteigert werden. Hierzu sollen beispielsweise die bisher nicht genutzten Grundstücke vermarktet und bebaut werden, so dass sich weitere Unternehmen ansiedeln können. Attraktivitätssteigernd wäre auch die Ansiedlung eines Nahversorgers in der Airport-Stadt. Ungenutzte Gebäude, wie beispielsweise das ehemalige LSG-Gelände, sollen einer Nutzung zugeführt werden. Hierzu gibt es im konkreten Fall Verhandlungen mit einem Interessenten.

48. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Park am Flughafen Bremen zu attraktiveren, und welche Ziele werden verfolgt?

Der Park ist in geteilten Eigentumsverhältnissen. Der vordere Teil zwischen Terminal 1 und Neuenlander Wasserlöse steht im Eigentum der Flughafen Bremen GmbH, während

der hintere Teil zwischen Neuenlander Wasserlöse und Airbus-Allee der Stadt Bremen zugehörig ist.

Die im Park befindlichen Buchsbäume sind durch das Buchsbaum-Triebsterben und Befall durch den Buchsbaumzünsler größtenteils abgestorben. Unter Einbindung des Bau- und Umweltressorts soll gemeinsam mit der FBG und der WFB der weitere Umgang mit dem Park unter Berücksichtigung des Urheberrechtes an der Planung, der Klimaanpassungsziele sowie dem Leitbild „Schwammstadt“ und den städtebaulichen Anforderungen an diesen Park als Ankunftsort in der Stadt Bremen geprüft werden.

Umweltmanagement am Bremer Flughafen

49. Wie ist der Flughafen Bremen hinsichtlich des Umweltmanagement aufgestellt und gibt es hier Handlungsbedarfe?

Am Flughafen Bremen existiert derzeit kein zentral eingerichteter Bereich im Sinne eines Umweltmanagements. Die vielfältigen Aufgaben zum Klima- und Umweltschutz werden von diversen Mitarbeitenden neben anderen Aufgaben wahrgenommen. So ist beispielsweise der Gewässerschutzbeauftragte im Bereich Operations Aviation angesiedelt, der zugleich u.a. für das Wildlifehazardmanagement und das Biomonitoring mittels Bienen (und ggf. zukünftig wieder Grünkohl) zuständig ist. Der Themenkomplex Fluglärm und Fluglärmkommission wird durch die Bereiche Legal und Technik wahrgenommen. Das Energiemanagement ist mittlerweile in einer Stabsstelle eingerichtet worden. Weitere Kolleg:innen, insbesondere aus den technischen Bereichen, sind mit der Energieeffizienz von Anlagen und dem Winterdienst befasst. Zudem sind Bereiche wie das Safety Office oder der Finanzbereich mit der Überwachung von Umweltschutzvorgaben oder der Darstellung der Maßnahmen im Nachhaltigkeitsbericht befasst.

50. Gibt es seitens des Senats oder des Plans den Umweltbericht von 2014 zu aktualisieren und jährlich zu publizieren? Welches Monitoring und welche Berichterstattung gibt es hier aktuell?

Der Umweltbericht von 2014 wurde bisher nicht aktualisiert. Spätestens im Jahre 2026 wird ein Umweltbericht für das Jahr 2025 aufgrund der europäischen Corporate Sustainability Reporting Directive (Richtlinie zur unternehmerischen Nachhaltigkeitsberichterstattung) im Prüfungsbericht der FBG enthalten sein. In den Folgejahren wird dieser Bericht sodann aktualisiert. Die Vorarbeiten für die Erstellung haben begonnen.

Unabhängig von Vorstehendem finden Beprobungen und Monitorings am Flughafen Bremen laufend statt. So erfolgt jährlich ein Biomonitoring und ein Monitoring ausgewählter Brut- und Gastvögel. 2019 wurde zudem eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Seit Mai 2019 findet ein halbjährliches Monitoring der Grundwasserbelastungssituation auf Grund der bekannten PFAS-Thematik am Flughafen Bremen statt. Jedes Jahr erfolgt im Zeitraum vom 01.11. bis 31.03. ein Monitoring der TOC-Gehalte („total organic carbon“) im Rahmen der Einleitung von Wasser in die Grollander Ochtum. In 2020 wurde eine CO2-Bilanz erstellt.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt die Mitteilung des Senats zur Großen Anfrage der Fraktion der FDP zur Kenntnis.