

Vorlage Nr. 19/392-S
für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 30.08.2017

Entwicklung des Passagieraufkommens am Bremer Flughafen

A. Problem

Die CDU-Bürgerschaftsfraktion bat mit Schreiben vom 12.07.2017 den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen um einen schriftlichen Bericht zur Entwicklung des Passagieraufkommens am Flughafen Bremen in den letzten drei Jahren (2014-2016) sowie, falls möglich, um eine Prognose für 2017 auf Basis der Zahlen des ersten Halbjahres 2017 im Vergleich mit relevanten Vergleichsflughäfen in Norddeutschland (insb. Hamburg und Hannover) sowie bundesweit (insb. Dortmund, Dresden, Leipzig/Halle und Nürnberg). Es wird darum gebeten, das jeweilige jährliche Passagieraufkommen und dessen Veränderung insgesamt sowie getrennt nach An- und Abflug aufzulisten, die vergleichende Entwicklung zu bewerten und darzulegen, bis wann und mit welcher Strategie der Flughafen Bremen das selbstgesteckte Ziel von drei Millionen Passagieren jährlich erreichen will.

B. Lösung

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen legt den anliegenden Bericht vom 14.08.2017 vor.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Der Bericht des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat keine finanziellen und personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Da es sowohl männliche als auch weibliche Fluggäste gibt, hat der Bericht keine Gender-Relevanz.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den Bericht des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 14.08.2017 zur Kenntnis.

Bericht des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Entwicklung des Passagieraufkommens am Bremer Flughafen.

Hinweis: Sämtliche Angaben wurden den forlaufenden statistischen Berichten der Flughafen Bremen GmbH entnommen.

Die nachgefragten Leistungsdaten lauten wie folgt:

Gesamtpassagieraufkommen										
IATA	Flughafen	Plan 2017	1-6 2017*	Veränderung in % zum Vjz. (Ist-Zahlen)	Jahr 2016	Veränderung in % zum Vjz. (Ist-Zahlen)	Jahr 2015	Veränderung in % zum Vjz. (Ist-Zahlen)	Jahr 2014	Veränderung in % zum Vjz. (Ist-Zahlen)
BRE	Bremen	2.600.000	1.150.704	-4,5	2.573.502	-3,3	2.660.754	-4,1	2.773.127	6,1
DTM	Dortmund		930.099	2,3	1.918.845	-3,4	1.985.379	1,0	1.965.723	2,1
DRS	Dresden		808.866	7,0	1.664.676	-3,4	1.722.863	-1,9	1.756.459	0,1
HAM	Hamburg		8.234.594	9,9	16.223.968	3,9	15.610.054	5,8	14.760.267	9,3
HAJ	Hannover		2.561.598	4,9	5.408.814	-0,8	5.452.669	3,0	5.291.981	1,1
LEJ	Leipzig		1.027.744	6,2	2.189.804	-5,5	2.317.255	-0,5	2.328.341	4,2
FMO	Münster/Osnabrück		380.894	12,5	781.753	-4,3	817.049	-8,6	894.390	4,7
NUE	Nürnberg		1.843.543	23,4	3.484.825	3,1	3.384.925	3,8	3.270.712	-1,6

IATA	Flughafen	Plan 2017	1. Hj. 2017	Jahr 2016	Jahr 2014	Entwicklung 36 Monate	
BRE	Bremen	2.600.000	1.150.704	2.573.502	2.773.127	-199.625	-7%
DTM	Dortmund		930.099	1.918.845	1.965.723	-46.878	-2%
DRS	Dresden		808.866	1.664.676	1.756.459	-91.783	-5%
HAM	Hamburg		8.234.594	16.223.968	14.760.267	1.463.701	10%
HAJ	Hannover		2.561.598	5.408.814	5.291.981	116.833	2%
LEJ	Leipzig		1.027.744	2.189.804	2.328.341	-138.537	-6%
FMO	Münster/Osnabrück		380.894	781.753	894.390	-112.637	-13%
NUE	Nürnberg		1.843.543	3.484.825	3.270.712	214.113	7%

Die Prognose für das Jahr 2017 entspricht dem Plan für das Jahr 2017 (Vgl. hierzu auch die Angaben im MMR Q2 2017).

Wie bei allen Nicht-HUB-Flughäfen ist auch am Flughafen Bremen die Verteilung nach ankommenden und abfliegenden Fluggästen hälftig.

Der Luftverkehr (Fluggastzahlen) in Bremen entwickelte sich im Jahr 2015 im Vergleich zu 2014 wie folgt:

Das Fluggastaufkommen von Ryanair in Bremen – der gemessen an der Passagierzahl größten Airline am Platz – verminderte sich um ca. 56 Tsd. auf 1 Mio. Hintergrund für diese Reduktion war das Engagement der Ryanair am Flughafen Hamburg. Um größere Marktanteile in Deutschland zu erreichen, versuchte Ryanair insbesondere an den großen Flughäfen in Deutschland Fuß zu fassen.

Einen Rückgang mit ca. 17 Tsd. Fluggästen gab es ferner bei der Air France. Auslösender Faktor war die Streichung des täglichen dritten Umlaufs nach Paris im Winterflugplan.

Eingestellt wurde der Flugbetrieb ferner bei der Gesellschaft Air Via (-16 Tsd. Fluggäste) und – aufgrund einer Insolvenz - bei Hamburg Airways (- 9 Tsd. Fluggäste).

Den in Bezug auf die Passagierzahlen stärksten Rückgang mit 128 Tsd. Fluggästen gab es bei Air Berlin. Dieser Carrier strich Bremen 2015 aus dem Flugplan. Die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft hatte sich ein strammes Sparprogramm verordnet.

Der Gesamtrückgang bei den vorstehend angeführten Fluggesellschaften mit insgesamt 226 Tsd. Fluggästen konnte nicht vollständig durch Steigerungen bei den anderen Fluggesellschaften resp. die Anwerbung neuer Liniencarrier aufgefangen werden, so dass ein Gesamtrückgang von 112 Tsd. Fluggästen zu verzeichnen war.

Der Luftverkehr (Fluggastzahlen) in Bremen entwickelte sich im Jahr 2016 im Vergleich zu 2015 wie folgt:

Das Fluggastaufkommen von Ryanair in Bremen – welche gemessen an der Passagierzahl immer noch größten Airline am Platz – verminderte sich um ca. 166 Tsd. auf 834 Tsd. Hintergrund für diese Reduktion war weiterhin das Engagement der Ryanair am Flughafen Hamburg.

Einen erneuten Rückgang mit ca. 13 Tsd. Fluggästen gab es ferner bei der Air France. Ein Faktor für den Buchungsrückgang war in den Anschlägen in Paris im November 2015 zu sehen.

Die Scandinavian Airlines Systems (SAS) verfehlte den Vorjahreswert um 4 Tsd. Fluggäste. Ursache hierfür war 2016 die Einstellung der Flugverbindung von Bremen nach Kopenhagen.

Zuletzt gab es in diesem Zusammenhang einen stärkeren Rückgang mit 16 Tsd. Fluggästen bei Tailwind Airlines. Dieser Carrier führt Charterflüge für Reiseveranstalter durch und konnte sich bei Ausschreibungen nicht durchsetzen.

Auch in 2016 konnte der Gesamtrückgang bei den vorstehend angeführten Fluggesellschaften in Höhe von insgesamt 199 Tsd. Fluggästen nicht vollständig durch Steigerungen bei den anderen Fluggesellschaften (sowie die Anwerbung neuer Liniencarrier) aufgefangen werden, so dass im Saldo ein Gesamtrückgang von 87 Tsd. Fluggästen zu verzeichnen war.

Aufgrund der Aktualität wird auf die bisherige Entwicklung im Jahr 2017 ausführlicher eingegangen.

Der Luftverkehr in Bremen entwickelte sich im ersten Halbjahr 2017 wie folgt:

Ryanair ist per 30. Juni 2017 mit einem Anteil von 29,3 % nicht mehr größter Kunde, bezogen auf das Passagieraufkommen. Das Fluggastaufkommen reduzierte sich gemessen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 18,4 %.

Die Verlagerung von Kapazitäten von Ryanair in Richtung Flughafen Hamburg hat in Hamburg nun bereits zu ersten Konsequenzen geführt. EasyJet, bislang seit Jahren größter Low Cost Carrier in Hamburg, wird in 2018 seine Basis in Hamburg schließen und sein Aufkommen von derzeit 1,5 Mio. Passagieren auf 0,5 Mio. Passagiere drastisch reduzieren. Begründet wird dieser Schritt damit, dass auf vielen Strecken Überkapazitäten vorhanden sind, die zu einem Preisverfall geführt haben. Damit ist die Erwartung des Flughafen Bremen, der diese Entwicklung vorausgesagt hat, eingetreten.

Das Verkehrsaufkommen bei der Deutschen Lufthansa und deren Tochter Eurowings betrug per 30. Juni 2017 433.546 Passagiere und lag damit um 2,3 % über Plan und um 5,2 % über dem Vorjahresniveau. Wachstumstreiber ist Lufthansa Classic mit einem Anstieg von 4,3 % gegenüber dem Plan (4,0 % gegenüber dem Vorjahresniveau).

Bei der Eurowings konnten die Erwartungen in Bezug auf den Plan für 2017 mit minus 5 % nicht ganz erfüllt werden, hingegen fiel das Eurowings-Aufkommen gegenüber dem Vorjahr um 10,3 % höher aus. Auslösender Faktor ist die Implementierung einer Mallorca Verbindung, die neu angeboten wird. Ab dem 23. Dezember 2017 bis zum Ende des Winterflugplanes 2017/18 wird Eurowings eine Verbindung nach Salzburg aufnehmen; damit betreibt Eurowings insgesamt drei Verbindungen ab Bremen.

Mit Beginn des Winterflugplanes 2017/18 wird von Lufthansa eine zusätzliche Verbindung nach München geschaffen. Mit Beginn des Winterflugplanes 2017/18 wird die Kapazität von 34/7 auf 38/7 nach München aufgestockt. Damit wird das Streckenaufkommen Bremen-München weiter ausgebaut und festigt München als aufkommen- stärkste Verbindung.

Das Skyteam (KLM/AF) liegt beim Passagieraufkommen (Marktanteil: 10,2 %) nahezu auf dem Planwert (10,1 %). Es liegen innerhalb des Skyteams -wie bereits in der Vergangenheit- unterschiedliche Entwicklungen vor.

Während die KLM gegenüber dem Plan mit 5,4 % und gegenüber dem zeitanteiligen Ist 2016 um 8,7 % zulegte, musste bei Air France ein Minus bei den Passagierzahlen gegenüber dem Plan von 15,3 % und gegenüber dem zeitanteiligen Ist des Vorjahres ein Rückgang von -10,9 % verzeichnet werden. Die Streichung der mittäglichen Verbindung nach Paris (Charles de Gaulle) sollte im Jahr 2017 rückgängig gemacht werden, jedoch ist diese Planung von Air France nicht umgesetzt worden.

Turkish Airlines hat mit einem Marktanteil von 4,4 % gegenüber dem Plan seine Passagierzahl um 13,7 % steigern können. Gegenüber dem zeitanteiligen Ist des Vorjahres fiel das Aufkommen um 14,1 % geringer aus. Deutschlandweit hat Turkish Airlines seine Kapazitäten ausgedünnt, so auch in Bremen.

BMI Regional betreibt die Verbindung nach Toulouse und erreichte ein Aufkommen von 4.854 Passagieren. Damit liegen die Fluggastzahlen um 10,1 % unter Plan und um -18,0 % unter dem Vorjahreswert. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die Toulouse-Verbindung eine reine Airbus-Werksstrecke darstellt. Konzerninterne Veränderungen schlagen sich unmittelbar auf das Fluggastaufkommen dieser Verbindung nieder.

Brussels Airlines, die die Verbindung von Bremen nach Brüssel betreibt, erreichte im ersten Halbjahr ein Aufkommen von 8.415 Fluggästen. Sie konnte damit die Planzahlen um 32,5 % deutlich verbessern, ebenfalls fielen die Fluggastzahlen gegenüber dem zeitanteiligen Vorjahreswert um 27,6 % höher aus.

Zum 1.11.2016 hatte die Sun-Air of Scandinavia, die unter der Marke und der Buchungsnummer von British Airways flog, ihren Flugverkehr von Bremen nach Manchester und zum London City Airport aufgenommen. Der Flughafen Bremen hatte sehr stark auf weiteres Engagement der Sun-Air of Scandinavia in Bremen gesetzt, die vorher von Hamburg flog. Leider hat die Sun-Air mangels Aufkommen zu Jahresbeginn die Verbindungen wieder eingestellt. Sun-Air war im hochpreisigen Businessverkehr unterwegs. Teilweise wurden Flugtickets von EUR 800,- nach Manchester verkauft. Eine derartige Preishöhe ist auch für Businessflieger nicht mehr akzeptabel. Eine Aktivierung der Zürich-Verbindung konnte bisher noch nicht realisiert werden.

Drittgrößte Einzelairline ist Germania mit 164.593 Fluggästen. Germania lag mit dieser Anzahl um -13,5 % hinter den selbst gesteckten Planungen, aber mit 22,1 % über dem zeitanteiligen Vorjahreswert. Mit vier stationierten Flugzeugen in Bremen ist Bremen mittlerweile der größte Standort für die Germania.

Die deutsch-türkische Sun Express, deren Kernmarkt die klassischen Urlaubsziele in der Türkei sind, blieb im 1. Halbjahr deutlich unter den eigenen Planungen zurück. Die Abweichung beträgt im 1. Halbjahr -57,8 % und gegenüber dem zeitanteiligen Ist 2016 -52,2 %.

Insgesamt sind in Bremen die Passagiermengen in die touristischen Zielgebiete Türkei, Ägypten und Tunesien signifikant rückläufig. Diese Ziele sind Mengengeschäft. Nach jüngsten Veröffentlichungen des Tourismusministeriums in Ankara reisten in diesem Jahr bis Mai 864.000 Deutsche in die Türkei. Im Vergleichs-Zeitraum 2016 waren es noch 1,16 Millionen Deutsche, in 2015 im selben Zeitraum sogar 1,55 Millionen Deutsche.

Eine vergleichende Bewertung der unterschiedlichen Entwicklung zu den nachgefragten Wettbewerbsflughäfen ist wegen grundsätzlich anderer Randbedingungen nicht möglich. So gilt beispielsweise für die Flughäfen Hannover, Leipzig/Halle, Münster-Osnabrück und Nürnberg, dass diese Flughäfen einen 24-Stunden-Betrieb ganzjährig an sieben Wochentagen anbieten können. Der Flughafen Bremen hat hier aufgrund der begrenzten Betriebszeiten einen Wettbewerbsnachteil.

Für die Flughäfen Dortmund, Dresden, Leipzig/Halle, Münster-Osnabrück und Nürnberg gilt, dass diese Flughäfen nicht vollkostendeckend arbeiten und nicht subventionsfrei sind. Darüber hinaus haben die Flughäfen Münster-Osnabrück und Nürnberg kürzlich hohe Einlagen in die Kapitalausstattung durch die jeweiligen Gesellschafter erhalten. Die Flughafen Bremen GmbH hingegen ist subventionsfrei und refinanziert ihre gesamten Investitionen am freien Kapitalmarkt ohne Unterstützung Dritter. Auch insoweit ist eine vergleichende Bewertung nicht eindeutig möglich.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und die Flughafen Bremen GmbH werden aus Wettbewerbsgründen Marktstrategien nicht in öffentlichen Sitzungen darlegen, bieten aber an, diese im Rahmen einer vertraulichen Sitzung im Controlling-Ausschuss der Bremischen Bürgerschaft zu erörtern.

./.