Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 8. Wahlperiode, 1971-75

(5.6.1973) Drucksache 8/544

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 8 / 544**
Landtag 05. 06. 73
8. Wahlperiode

Mitteilung des Senats

Flughafen Bremen

A Bericht

Seit Anfang der 60er Jahre werden Überlegungen darüber angestellt, ob und in welchem Umfang es zweckmäßig oder notwendig ist, den Bremer Flughafen zu einem Zubringer- bzw. kontinentalen Flughafen auszubauen oder ihn zumindest den technischen Entwicklungen anzupassen. Ausgelöst wurden diese Überlegungen durch eine Verfügung des Bundesverkehrsministeriums vom Juli 1960, wonach — bedingt durch den Ochtumdeich — die nutzbare Länge der vorhandenen Start- und Landebahn von 2034 auf 1740 m für Starts nach Westen und Landungen nach Osten und auf 1909 m für Landungen nach Westen eingeschränkt wurde.

Neben Ausbauplanungen aus den Jahren 1962 und 1969 wurden Kontakte zu den anderen Küstenländern mit dem Ziel aufgenommen, sich über den Bau eines gemeinsamen interkontinentalen Flughafens im norddeutschen Raum zu einigen. Eine gemeinsame Lösung konnte jedoch nicht gefunden werden, da sich Schleswig-Holstein und Hamburg zwischenzeitlich auf den Ausbau eines Großflughafens in Kaltenkirchen geeinigt hatten.

Am 14. August 1969 stellte die Flughafen Bremen GmbH den Antrag auf Ausbau des Flughafens. Dieser Antrag sah den Bau einer Parallel-Start- und Landebahn mit einer Länge von 2500 m und einer größeren Belastbarkeit vor. Mit diesem Ausbau sollte der Flughafen in seinen Ausnutzungsmöglichkeiten erweitert und gleichzeitig in die sogenannte Kategorie II eingeordnet werden, wodurch eine größere Unabhängigkeit von den klimatischen Bedingungen beim Start- und Landevorgang erreicht wird.

Mit Beschluß vom 3. September 1969 (Nr. 193) forderte die Bürgerschaft (Landtag) den Senat auf, „in erneute Verhandlungen mit den Regierungen der norddeutschen Küstenländer, insbesondere mit Niedersachsen, einzutreten, um die Frage der Errichtung eines gemeinsamen norddeutschen Großflughafens zu prüfen". Hamburg und Schleswig-Holstein ließen alsbald wissen, daß sie an einer Teilnahme nicht mehr interessiert seien, weil sich beide Länder für die Anlegung eines Verkehrsflughafens in Kaltenkirchen entschieden hätten. Daraufhin konzentrierten sich die Verhandlungen auf Niedersachsen. Der niedersächsische Minister empfahl schließlich die Einsetzung einer aus Vertretern der beiden Länder bestehenden Kommission, die den Auftrag erhielt, im Raum zwischen Bremen, Oldenburg, Wilhelmshaven und Bremerhaven den Standort für einen neuen Flughafen zu finden, „der zu dem ganzen Entwicklungsraum Unterweser möglichst günstig liegt". „Hauptaufgabe dieses Flughafens soll der kontinentale Passagier- und Frachtverkehr sein, daneben sollte aber auch interkontinentaler Verkehr möglich sein", wobei auf einen „möglichst uneingeschränkten Nachtflugverkehr" Wert gelegt werde.

Die Kommission trat am 18. Juni 1970 zu ihrer ersten Sitzung zusammen; nach sieben weiteren Sitzungen legte sie Ende 1972 einen als Vorstudie gekennzeichneten Bericht mit Empfehlungen zum Bau eines Flughafens in dem oben umrissenen Planungsraum vor. In der Öffentlichkeit wurde hierfür die auch von der Kommission übernommene Kurzbezeichnung „Bremen II" geprägt.

Parallel zur bremisch-niedersächsischen Kommission „Bremen II" wurde im Januar 1972 in Durchführung des Regierungsprogramms ein aus Mitarbeitern des Ressorts Häfen, Schiffahrt und Verkehr und dem bremischen Flughafendirektor bestehender „Arbeitskreis Flughafen Bremen" eingesetzt, der die Aufgabe erhielt, sämtliche bisherigen Ausbauplanungen für den Flughafen Bremen mit dem Ziele zu überprüfen, Empfehlungen für die weitere Entwicklung des Flughafens zu geben. Bericht und Empfehlungen dieser Kommission „Bremen I" wurden im März 1973 vorgelegt.

Im einzelnen haben die Kommissionen folgende Empfehlungen ausgesprochen:

1. **„Bremen II"**

„In dem vorgegebenen Raum im Viereck der Städte Wilhelmshaven — Oldenburg — Bremerhaven — Bremen zeichnen sich zwei Gebiete — Standort 1, nordwestlich Hude, und Standort 2, nordöstlich Rastede — ab, die für die Anlage eines Flughafens in Frage kommen können.

Diese Standorte liegen günstig bzw. nicht ungünstig zu den wirtschaftlichen Schwerpunkten des Raumes und lassen sich in das noch nicht fertig ausgebaute, zum großen Teil in Planung befindliche Verkehrswegenetz optimal bzw. sinnvoll zu befriedigenden Lösungen einbauen."

Nach Prüfung weiterer Gesichtspunkte hinsichtlich Fluglärm und Luftsicherheit stellt die Kommission fest, „daß die Möglichkeit gegeben ist, einen neuen Flughafen Bremen II in dem umrissenen Planungsraum zu bauen, wenn alle beteiligten Bereiche in Zusammenarbeit bereit sind, verständliche Höchstforderungen zu reduzieren und Kompromisse einzugehen. Das betrifft vordringlich die Abgrenzung der Ansprüche im zivilen/militärischen Luftfahrtbereich".
Die Kommission empfiehlt:

— in die Entwicklungsplanungen beider Länder sollte der Bau eines Flughafens Bremen II einbezogen werden. Bis zur endgültigen Entscheidung über die Standorte 1 oder 2 sollten beide Standorte offengelassen werden.

— Zur Erarbeitung weiterer Einzelfragen sollten Arbeitsstäbe bzw. Arbeitsgruppen eingesetzt werden.

Die Kosten für „Bremen II" werden auf etwa 1 Milliarde DM geschätzt.

2. **„Bremen I"**

Unter den folgenden von der Kommission als „Prämissen" bezeichneten Voraussetzungen, nämlich

— „daß allgemein eine Entwicklung des Flugverkehrs und eine Steigerung der Verkehrsleistung im Luftverkehrssektor auch weiterhin stattfinden wird,

— daß die Seehafen-, Handels- und Industriestadt Bremen als Mittelpunkt des Wirtschaftsraumes Unterweser mit einer Bevölkerung von ca. 2 Millionen Menschen auch in Zukunft einen leistungsfähigen Verkehrsflughafen mit internationalen Anschlüssen besitzen muß",

empfiehlt die Kommission,

„den Verkehrsflughafen entsprechend dem modifizierten Ausbauplan 1969/72 auszubauen". Das bedeutet den Bau einer neuen 2540 m langen Start- und Landebahn, die zu der vorhandenen um 275 m nach Westen und um 210 m nach Süden verschoben ist.

„Zunächst" — so heißt es in dem Bericht weiter — „wird es ausreichen, nur eine erste Baustufe, bestehend aus dem Bau der neuen Start- und Landebahn mit den erforderlichen Nebenarbeiten auszuführen. Die Kosten dafür betragen 191 Millionen DM (Preisstand Mitte 1972) einschließlich eines Betrages von 16 Millionen DM als Anteil der Seehäfen links der Weser an der Ochtumverlegung.*)

Über weitere ergänzende Baustufen wird im Bedarfsfalle später entschieden werden müssen.

Nach Verwirklichung dieser Planung wäre gesichert, daß die heute und ab Ende des Jahrzehnts verkehrenden Flugzeugmuster in Bremen aufgenommen werden können".

* Der Anteil „Ochtumverlegung" erklärt sich daraus, daß durch die Verlegung der Ochtum im Bereich der Neustädter Häfen wegen dann nicht mehr notwendiger Brückenbauwerke erhebliche Beträge eingespart werden können.

B Stellungnahme von Niedersachsen

Nach einer kürzlichen Erklärung des niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und öffentliche Arbeiten ist Niedersachsen nach dem Ausbau des Flughafens Langenhagen an dem Bau eines gemeinsamen Großflughafens nicht mehr interessiert. Diese Erklärung wurde abgegeben, nachdem das Arbeitsergebnis der Niedersächsisch-Bremischen Kommission bekanntgegeben worden war.

C Entscheidung des Senats

Angesichts dieses Sachverhalts hat der Senat unter Würdigung aller relevanten Gesichtspunkte in seiner Sitzung am 8. Mai dieses Jahres folgende Entscheidung getroffen:

Der Senat nimmt von dem Bau eines Großflughafens im Unterweserraum Abstand, nachdem es zu keiner gemeinsamen Lösung zwischen Bremen und Niedersachsen gekommen ist.

Der Senat verzichtet weiterhin auf den Ausbau des Flughafens Bremen zu einem interkontinentalen Flughafen.

Der Senat wird jedoch den Bremer Flughafen der notwendigen technischen Entwicklung anpassen, um die Flugsicherheit weiterhin zu gewährleisten. Das bedeutet, daß die Benutzbarkeit der vorhandenen Start- und Landebahn von zur Zeit 1740 bzw. 1909 m auf 2034 m durch Verlegung der Ochtum mit einem Kostenaufwand von rund 23 Millionen DM wiederhergestellt wird (sogenannte „Kleine Lösung").

Bei dieser Entscheidung ließ sich der Senat von folgenden Erwägungen leiten:

1. **Priorität**

   Auch die Finanzkraft Bremens hat ihre Grenzen. Innerhalb dieser Grenzen sind Schwerpunkte zu setzen. Da es mit Rücksicht auf andere bedeutsame Vorhaben nicht möglich ist, in absehbarer Zeit sowohl weitere notwendige Ausbauten der bremischen Häfen und deren von Jahr zu Jahr wachsende Unterhaltungsmaßnahmen als auch den nach Durchführung der erforderlichen Verfahren sicherlich auf 220 bis 250 Millionen DM gestiegenen Ausbau des vorhandenen Flughafens oder gar den Bau eines rund eine Milliarde DM verschlingenden neuen Flughafens finanzieren zu wollen, war zu entscheiden, ob für Bremen die Sorge um die nassen Häfen wichtiger ist als der Ausbau des „trockenen". Die Entscheidung konnte nur zu Gunsten der nassen Häfen gehen. Denn die wirtschaftliche wie politische Existenz der Freien Hansestadt beruht in Geschichte und Gegenwart im wesentlichen auf der Qualität ihrer Seehäfen; sie laufend dem technischen Fortschritt und den Anforderungen der verladenden Wirtschaft wie der Seeschiffahrt anzupassen, ist für die Stadt und das Land lebenswichtig. Dies läßt sich von dem Flughafen nicht sagen. Auch ohne Ausbau des Flughafens bleibt Bremen durch Eisenbahn und Autobahn relativ gut mit den anderen innerdeutschen Verkehrsknotenpunkten bzw. mit den vorhandenen interkontinentalen Flughäfen verbunden.

2. **Umweltschutz**

   Erklärtes Leitbild aller Regierungen in der Bundesrepublik ist, zur Verbesserung der Lebensqualität schädliche Umwelteinflüsse zu verringern. Diesem Programm würde man eindeutig entgegenwirken, wollte man — wie von der Kommission Bremen I empfohlen — neben die vorhandene Bahn eine weitere, auf 2540 m verlängerte Start- und Landebahn legen. Denn angesichts der dichten Bebauung in der Umgebung des Flughafens wäre damit eine zunehmende Lärmbelästigung weiter Bevölkerungskreise verbunden.

3. **Bremen II ohne Partner**

   Wie bereits oben ausgeführt, ist Niedersachsen nach Ausbau des Flughafens Langenhagen am Bau eines gemeinsamen Großflughafens nicht mehr interessiert. Da die alleinige Finanzierung eines Großflughafens die Finanzkraft Bremens in jedem Fall übersteigen würde, braucht die von der Kommission Bremen II offengelassene Frage nicht mehr überprüft zu werden, ob nämlich die Luftraumstruktur den Betrieb eines Großflughafens im Unterweserraum überhaupt zuläßt.

4. **„Kleine Lösung" notwendig, aber auch ausreichend**

   Die „Kleine Lösung" und die damit verbundene Wiederherstellung der vollen

Benutzbarkeit der vorhandenen Start- und Landebahn wird den dringendsten Anforderungen, die an den Flughafen aus Gründen der Sicherheit zu stellen sind, bis auf weiteres gerecht. Dabei werden allerdings die Luftverkehrsgesellschaften zum Teil geringfügige Nutzlastbeschränkungen in Kauf nehmen müssen. Bestimmte Flugzeugmuster werden auch in Zukunft nicht im vollbeladenen Zustand starten können. Durch eine sinnvolle Anordnung der Betankungsvorgänge und durch verhältnismäßig geringfügige Einschränkungen der Nutzlast wird es jedoch möglich sein, insoweit Abhilfe zu schaffen, zumal von Bremen aus nur zu Kurz- und Mittelstrecken gestartet wird. Abgesehen hiervon würden die Luftverkehrsgesellschaften eine geringe Reduzierung der Zahl der abfliegenden Passagiere sicherlich in Kauf nehmen, da das verbleibende Verkehrsaufkommen in Bremen beachtlich ist. Dieses Verkehrsaufkommen wird für die Luftverkehrsgesellschaften immer ein Anreiz sein und bleiben, den Flughafen Bremen auch unter erschwerenden Umständen zu bedienen.
In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß der Trend bei der Entwicklung der Luftfahrtgeräte sowohl auf eine Minderung des Lärms als auch der Luftverschmutzung ausgerichtet ist. In dieser Richtung sind bereits Erfolge erzielt worden; mit weiteren positiven Ergebnissen kann gerechnet werden.

Bis auf weiteres würde damit der Flughafen Bremen — von geringfügigen Beschränkungen der Nutzlast abgesehen — den Anforderungen genügen können, die an ihn im Interesse der Sicherheit des Flugbetriebs wie auch im Interesse eines bestmöglichen Anschlusses an das innerdeutsche und kontinentale Luftverkehrsnetz zu stellen sind.

Die Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr hat in ihrer Sitzung am 29. Mai 1973 von dieser „Kleinen Lösung" Kenntnis genommen.

Der Senat bittet die Bürgerschaft (Landtag), vom Bericht und der Entscheidung des Senats Kenntnis zu nehmen.

Carl Schünemann Bremen