



Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt Wirtschaftsförderung, Außenwirtschaft, Agrarwirtschaft
Abteilung Wirtschaftsförderung
Referat für wirtschaftsbezogene Stadt- und Regionalplanung
Tel. 040 42841 1491

Gutachten

Ermittlung von künftigen Flächenbedarfen für Luftfahrtzulieferer in Hamburg

Werkvertrag vom 23.06.2015 zwischen

der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Wirtschaft,

Verkehr und Innovation, als Auftraggeberin sowie

B:MC2 Walter Birkhan – Management+Concepts+Consulting als Auftragnehmerin

Walter Birkhan
B : MC2 - Management+Concepts+Consulting

[REDACTED]

[REDACTED]

Tel: 030 4700 40 70

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|---|----------|
| I | Aufgabenstellung | Seite 4 |
| II | Umfang des Gutachtens | Seite 4 |
| III | Methodik | Seite 4 |
| IV | Ergebnisse der Befragung | Seite 5 |
| | 1. Wirtschaftliche Entwicklung in der Luftfahrtindustrie in Hamburg aus der Sicht von Airbus Operations | Seite 5 |
| | 2. Wirtschaftliche Entwicklung in der Luftfahrtindustrie In Hamburg aus der Sicht der Unternehmensverbände der Zulieferer, der Luftfahrtcluster und des DLR | Seite 7 |
| | 3. Ergebnisse der Firmen-Interviews | Seite 9 |
| | 3.1. Wirtschaftliche Perspektiven und Folgerungen | Seite 9 |
| | 3.2. Standortbeurteilung und Flächenbedarfe | Seite 10 |
| | 3.3. Standortpräferenzen | Seite 12 |
| | 3.4. Unterstützung durch Wirtschaftsförderung | Seite 13 |
| | 3.5. Empfehlungen der Unternehmen | Seite 13 |
| V | Resümee und Empfehlungen | Seite 13 |

I. Aufgabenstellung

Airbus ist der größte private Arbeitgeber in Hamburg. Die Stärkung des Luftfahrtclusters ist ausdrückliches Ziel in den Koalitionsvereinbarungen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg. Vor diesem Hintergrund und der zunehmenden Gewerbeflächenknappheit am Standort Hamburg war es die Aufgabe, im Lichte der Strategien des Anker-Unternehmens Airbus sowie seiner Zulieferer durch Interviews zu klären, welche künftigen Flächenbedarfe für diesen Industriezweig entstehen bzw. prognostiziert werden können.

Zur Erfüllung der Aufgabe sollte ein Abgleich mit Potentialen öffentlicher Gewerbeflächen in Hamburg unter Berücksichtigung ihrer Entwicklungshorizonte vorgenommen werden. Der besondere Focus sollte dabei auf der Ermittlung von Bedarfen für die künftige Gewerbefläche Neugraben-Fischbek (Sandbek) liegen. In die Betrachtung sollten aber auch andere geeignete Flächen-Potentiale in Hamburg sowie der Metropolregion Hamburg (MRH) einbezogen werden.

II. Umfang des Gutachtens

Das Gutachten umfasst folgende Teile:

- **Wirtschaftliche Entwicklung der Luftfahrtindustrie in der MRH**
Für die Ermittlung der Flächenbedarfe ist die von den Akteuren prognostizierte wirtschaftliche Entwicklung der Luftfahrtindustrie in der MRH von Bedeutung. Hierzu wurden in Gesprächen mit Airbus, den Unternehmensverbänden der Luftfahrtzulieferer, den Luftfahrtclustern „Hamburg Aviation“ und „Niedersachsen Aviation“ und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) Hintergrundinformationen gesammelt über die erwartete wirtschaftliche Entwicklung und Ihre Auswirkungen für die Flächenvorsorge und -bereitstellung.
- **Flächenbedarfsermittlung**
Aktuelle und künftige Bedarfe für Gewerbeflächen für Luftfahrtunternehmen unter besonderer Berücksichtigung der Flächenentwicklung im Gewerbegebiet Neugraben-Fischbek (Sandbek) wurden durch Interviews ermittelt. Für die Interviews wurde vorab ein Leitfaden erstellt, der mit der Auftraggeberin abgestimmt wurde (s. Anlage 1). Die Ergebnisse aus der Befragung wurden nach einzelnen Fragestellungen geordnet, in einem Gesamt-Ergebnisbogen erfasst und anonymisiert. Die geäußerten Flächenwünsche werden in tabellarischer Form dargelegt.
- **Resümee und Empfehlungen**
Die Ergebnisse werden abschließend zusammengefasst mit Empfehlungen der Auftraggeberin vorgelegt.

III. Methodik

Die auf der Basis eines Interviewleitfadens (siehe Anlage 1) befragten Luftfahrtzulieferer wurden nach ihrer Stellung in der Wertschöpfungskette eingeteilt. Außerdem wurde Bezug genommen auf die in der Studie „Spezifikation und Typologie der Gewerbeflächennachfrage bis 2025 in Hamburg“ (Bräuninger, Michael, Hamburgisches Welt-Wirtschaftsinstitut, Georg,

Achim, Georg Consulting, Spezifikation und Typologie der Gewerbeflächennachfrage bis 2025 in Hamburg: Hamburg 2013) vorgenommene Standort-Typologisierung, womit sie dem „Hamburger Modell der Standorttypologie der Gewerbeflächennachfrage“ zugeordnet wurden.

Damit ergeben sich für die Betriebe des Luftfahrtclusters in Hamburg folgende Standorttypen:

- Produktionsunternehmen und Logistik (Standorttyp 1)
- wissensbasierte Dienstleistungen (Standorttyp 2)
- Handwerk und Kleingewerbe (Standorttyp 3)

Nicht alle Betriebe ließen sich eindeutig den Standorttypen aus dem o. g. Gutachten zu ordnen. Um eine differenziertere Betrachtungsweise zu ermöglichen, wurde beim Standorttyp 1 untergliedert in Unternehmen der Produktion sowie der Logistik und Services (unter Services werden hier produktionsnahe Dienstleistungen wie z. B. Eingangskontrollen, Nacharbeiten oder Montagen verstanden). Bei den Handwerksleistungen wurde unterschieden nach solchen für Flugzeugausrüstung und Produktionsmittel; diese wurden dem Standorttyp 1 zugeteilt, da die Unternehmen im Wesentlichen industrielle Fertigungsmethoden einsetzen. Handwerksleistungen für den Werksbedarf bzw. für die Werksinstandhaltung wurden dem Standorttyp 3 zugerechnet.

- Flächenbedarfe für die o.a. Standorttypen wurden ermittelt für
 - das künftige Gewerbegebiet Neugraben-Fischbek (Sandbek),
 - weitere für die Luftfahrtindustrie geeignete und verfügbare Gewerbeflächen in Hamburg (z. B. Hausbruch),
 - künftig zu entwickelnde Flächen-Reserven in Airbus-Nähe z. B. Altenwerder West (Vollhöfner Weiden) und für
 - Flächenreserven in der MRH, insbesondere Rade, Tötensen und Luhdorf

IV. Ergebnisse der Befragung

1. Wirtschaftliche Entwicklung in der Luftfahrtindustrie in Hamburg aus der Sicht von Airbus Operations

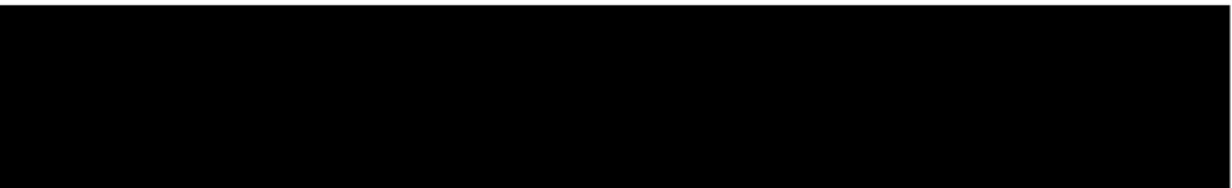
Aufgrund des derzeit sehr hohen Auftragsbestandes plant Airbus Operations GmbH eine Produktionsausweitung für die A 320 Flugzeug-Familie in Hamburg. Diese Expansion soll durch Reorganisation und Umstrukturierung ohne zusätzliche Flächenbedarfe auf eigenem Werksgelände am Standort bewältigt werden.

Die geplante Produktionsausweitung soll durch den Bau einer vierten Endmontagelinie (FAL Final Assembly Line) in Hamburg umgesetzt werden. Dabei werden neueste Erkenntnisse der Produktionstechnik eingesetzt, d.h. das Produktionswachstum am Standort Hamburg wird durch ein hohes Maß an Produktivität gekennzeichnet sein. Die Ausrüstungs- und Endmontage soll durch „Just in Sequence“-Lieferungen passgenau versorgt werden. Dies erfordert eine Anlieferzeit in einer fest kalkulierbaren Zeitgröße, die eine entsprechende Nähe der Logistik zum Werksgelände bedingt.

Die optimale Nähe von Zulieferer-Standorten zum Airbuswerk wird von Airbus - grob gesehen - durch eine Distanz markiert, die durch die A 7 im Osten, die A 1 im Süden und die Elbe im Norden eingegrenzt wird. Obwohl der Standort Neugraben-Fischbek (Sandbek) innerhalb dieser Zone liegt, sieht Airbus für Luftfahrtzulieferer, bzw. -logistiker aufgrund der vom Bezirk Harburg geforderten Benutzung der Verkehrsumgehung Finkenwerder (d. h. derzeit über die Cuxhavener Str. – zu einem späteren Zeitpunkt über die noch zu bauende BAB - A 26 - Waltershofer Kreuz, Umgehung Finkenwerder) diese Fläche als ungeeignet an.

Favorisiert wird demgegenüber die Fläche Altenwerder West (Vollhöfner Weiden), die von der Hamburg Port Authority (HPA) möglichst zügig entwickelt werden sollte. Die gegenwärtig vorgesehene Unterbringung von Luftfahrtzulieferern bei Logistikern auf Hafenterrassen, die dem Werkgelände nahe liegen, wird begrüßt. Die für die Nutzung von Hafenterrassen erforderliche Hafenkonformität für den Ein- und Ausgang von Warenströmen für die Luftfahrtzulieferer wird im Einzelfall zu klären sein.

Unternehmen der Kontraktlogistik könnten künftig mehr Leistungen erbringen wie auch Service-Dienstleister und werden so mehr mit den Produktionsprozessen verzahnt. Insgesamt sind aus Sicht von Airbus aufgrund des höheren Materialzulaufs für die Zulieferer zusätzliche Flächenbedarfe (Standorttyp 1) zu erwarten.



Für werksnahe Serviceleistungen (z.B. Werksbesuche, Gesundheitsdienstleistungen, Services für Firmenangehörige, Boarding House etc.) ist jedoch ein erheblicher zusätzlicher Bedarf vorhanden. Diese Dienstleistungsangebote will Airbus künftig unter einem Dach konzentrieren. Der dafür geplante Neubau soll nahe des Osttors (Neßdeich, westlich des Kreetlag) mit einem Investor in einer Größenordnung von ca. 17.500 qm BGF realisiert werden.

In Bezug auf die Anbindung mit schnellen Datenleitungen werden nach Ansicht von Airbus künftig nicht nur Flächen für wissensbasierte Unternehmen (wie z.B. auf der Rüsshalbinsel) diese Anforderung benötigen, sondern aufgrund der Verzahnung mit der Produktion künftig vermehrt auch Logistik-Unternehmen auf Flächen des Standorttyps 1.

Airbus sieht sich nicht in der Verantwortung, die Flächenvorsorge der Zulieferfirmen zu übernehmen, sondern hält sie für ihre Beschaffung künftiger Erweiterungsflächen selbst verantwortlich. Airbus geht allerdings davon aus, dass bei diesem Prozess die ansässigen Luftfahrtzulieferer durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaften in Hamburg und der Metropolregion Hamburg unterstützt werden.

Bei Airbus besteht darüber hinaus die Vorstellung, gemeinsam mit diesen Organisationen und den Partnern der Luftfahrtcluster Hamburg Aviation, Niedersachsen Aviation und dem Zentrum für angewandte Luftfahrtforschung (ZAL) noch nicht ansässige Luftfahrtzulieferer für eine Ansiedlung gewinnen zu können. Dies wird auch von der Attraktivität der Standorte

bzw. den qualitativen Eigenschaften der Flächen abhängen, die Hamburg bzw. die betreffenden Gemeinden der Metropolregion anbieten können.

Aufgrund des hohen Anteils der Flugzeugbestellungen aus Südost Asien, dem Mittleren Osten und den USA sind diese häufig mit Offset Verpflichtungen verknüpft, d.h. mit der Auftragsvergabe von Produktions- und Serviceleistungen in diese Länder. In China (Tianjin) und den USA (Mobile, Alabama) wurden daher Endmontagelinien für die A320 Familie errichtet. Dort ist weiteres Wachstum zu erwarten. Da das Werk Hamburg jedoch durch Bauteil-Lieferungen auch eine Leit- und Versorgungsfunktion für diese Standorte hat, nutzt die Produktionsausweitung in diesen Ländern auch dem Standort Hamburg.

In der Gesamtübersicht wird aufgrund der derzeitigen Flächenknappheit und des zu erwartenden Flächenbedarfs wegen des geplanten Produktionshochlaufs eine Flächenversorgung für Luftfahrtzulieferer als notwendig erachtet. Die prozessbedingten Kriterien für die optimale Produktionsversorgung erfordern Standorte in Werksnähe, die fest planbare Belieferungszeiten ermöglichen.

Eine wichtige Bestimmungsgröße für die Betriebsfähigkeit des Airbus-Werkes ist ein optimaler Verkehrsfluss. Die Erreichbarkeit des Werkes über alle derzeitigen Verkehrswege, d. h. alle Zu - und Abflüsse, muss aus Sicht von Airbus unbedingt gewährleistet sein. Jedoch wird die bestehende Eisenbahntrasse zum Airbuswerk in Finkenwerder in Zukunft nicht mehr benötigt. Deren Flächen sollten anderweitig genutzt werden.

2. Wirtschaftliche Entwicklung in der Luftfahrtindustrie in Hamburg aus der Sicht der Unternehmensverbände der Zulieferer, der Luftfahrtcluster und des DLR

Die befragten Organisationen gehen aufgrund der Ankündigungen von Airbus während der Paris Air Show 2015 (siehe auch Hamburger Abendblatt vom 31.10.2015) davon aus, daß Hamburg eine weitere Endmontagelinie (FAL) für die A 320 Familie erhalten und sie nach den neuesten Erkenntnissen der Produktionstechnik ausgelegt sein soll. Damit steige die monatliche Produktionsrate im Werk Hamburg und es könne eine Spitzenstellung in der Produktionstechnik und damit auch in der Produktionsoptimierung einnehmen.

Die höhere Produktionsrate in Hamburg würde mehr Material-Zulieferungen und eine Intensivierung logistischer Prozesse nach sich ziehen und entsprechend zusätzliche Flächenbedarfe (z.B. auch zur Schaffung von Pufferflächen für Logistik) auslösen. Darüber hinaus würde auch in Zukunft eine Belieferung der bestehenden FAL's in Tianjin, China und Mobile, USA mit Bauteilen per Schiff von Airbus aus Hamburg erfolgen. Aufgrund der hohen Investitionen in die Produktion an den Airbus Standorten Hamburg, Stade, Varel und Nordenham und den daraus folgenden Skalen-Effekten könnte auch eine Ausweitung der Produktion nach dem Hamburger Muster an den Standorten in Tianjin und Mobile erfolgen.

Es wird allerdings auch darauf hingewiesen, dass Wachstumserwartungen an das Absatzpotential von Flugzeugen in den Schwellenländern zurückhaltend angesetzt werden sollten und dass in einer Langfristbetrachtung auch Risiken durch ökonomische Einbrüche, z.B. bei einer weiteren Finanzkrise bestünden.

Einige der Befragten waren der Meinung, daß die bei Airbus geplante Produktionsausweitung auch von den finanziellen und zeitlichen Fähigkeiten der Zulieferer abhängen, zusätzliche Produktionskapazitäten zu schaffen; dies gelte insbesondere für die großen Direkt-Lieferanten (1stier Supplier) wie auch für kleine und mittelständische (KMU) Lieferanten in der MRH. Diese seien allerdings weniger stark betroffen und könnten bei Bedarf flexibel reagieren.

Die Anforderungen bzw. Bedingungen für eine effiziente Produktion und die Beschaffung, die auch in die Wertschöpfungsketten weitergereicht werden, erfordern von den Lieferanten ein Höchstmaß an Anpassung und können damit auch zu einer Auslagerung von Teileproduktionen in Niedriglohn-Länder (Low Cost) Länder führen.

Die Bedeutung der Kontrakt-Logistik und Servicedienstleister für die A 320 Endmontagelinien in Hamburg dürfte steigen und diese Unternehmen könnten darüber hinaus künftig noch weitere Dienstleistungen für eine optimale FAL Versorgung übernehmen.

Auf die Kabinen-Zulieferer dürften neue Herausforderungen z. B. für das Kabinen-Upgrade der Typen A 321, A 330 Neo [REDACTED] zu kommen. Die 1stier Kabinenausstatter könnten künftig möglicherweise auch höher integrierte Baugruppen anbieten, die in Einzelkomponenten zerlegt (Pre-Kitts) nach Hamburg geliefert und nahe der Endmontagelinien zusammengesetzt werden.

Die Ansiedlung neuer bedeutender global agierender und noch nicht in Hamburg ansässiger Luftfahrtkonzerne oder Konzern-Einheiten wird von Teilen dieser befragten Gruppe eher skeptisch beurteilt. Allerdings wird (ähnlich wie bei Airbus) ein viel versprechender Ansatz darin gesehen, wichtige Zulieferer über gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Zentrum für angewandte Luftfahrtforschung (ZAL) längerfristig mit neuen Aktivitäten an Hamburg bzw. die MRH binden zu können. Insgesamt sollte Hamburg sein Forschungspotential in der Luftfahrt und angrenzenden Disziplinen unter Mitwirkung der Lieferanten deutlich ausbauen. Gute Möglichkeiten werden hier gesehen z.B. bei der Flugzeug-Innenausstattung (Cabin Interiors), in der Optimierung der Materialflüsse, bzw. der Logistikplanung für die FAL's oder in der Verkehrsökonomie, z.B. der Organisation nahtloser Transportströme (Seamless Transport).

Aus diesen Annahmen ergäben sich nach Ansicht der befragten Organisationen entsprechende Flächenbedarfe für die industrielle Logistik im Airbus-Umfeld, für die Hamburg Vorsorge treffen sollte. Der Standort Sandbek wird aufgrund der umständlichen Verkehrsanbindung für Luftfahrtzulieferer eher skeptisch beurteilt und für wissensbasierte Dienstleister als gar nicht geeignet angesehen. Es wird allerdings auch die Meinung vertreten, dass auch weiter vom Werk entfernte Standorte in der MRH aufgrund günstiger Grundstückskosten für bestimmte Zulieferer attraktiv sein könnten, wenn entsprechend die Logistik richtig organisiert sei.

Die wissensbasierten Dienstleister hätten [REDACTED] Viele Unternehmen hätten sich neue Betätigungsfelder gesucht und ihren Kundenstamm erweitert. Mehr als 1.500 Stellen im Luftfahrtbereich wurden in den vergangenen 3 Jahren bereits abgebaut und damit einhergehend auch entsprechende Büroflächen.

Insgesamt wird die wirtschaftliche Entwicklung in der Luftfahrtindustrie Hamburgs und seiner Metropolregion von den befragten Organisationen aufgrund der hohen Auftragslage positiv bis sehr positiv bewertet.

3. Ergebnisse der Firmen-Interviews

Zur Ermittlung der Flächenbedarfe wurden Interviews geführt mit insgesamt 33 Luftfahrtzuliefer-Unternehmen, davon

- 11 Produktionsbetriebe,
- 11 Betriebe des Bereichs Logistik und Services und
- 10 Betriebe aus dem Bereich wissensbasierter Dienstleistungen
- 1 Handwerkszentrum (ca. 30 ansässige Betriebe)

3.1. Wirtschaftliche Perspektiven und Folgerungen

Die wirtschaftlichen Perspektiven bis 2020 am Standort Hamburg vor dem Hintergrund einer geplanten Produktionsaufstockung bei Airbus (A 320 Modelle) wurden von den einzelnen Produktions- und Logistik-Unternehmen mit deutlicher Mehrheit optimistisch, zum Teil sehr optimistisch eingeschätzt, jedoch auch von einigen skeptisch, vor allem von den wissensbasierten Unternehmen.

Folgende generelle Folgerungen werden daraus gezogen von den

- Produktionsunternehmen
 - Ständige Weiterentwicklung der Produktpalette und Entwicklung neuer Produkte ist notwendig,
 - Diversifizierung durch Gewinnung neuer Kunden in der Luftfahrt .
- Logistik und Service-Unternehmen
 - mehr Materialbewegungen,
 - der Logistik- und Serviceaufwand steigt,
 - mehr Aufgaben fallen für Logistiker an (z.B. Kommissionierung, Direktlieferung an die FAL) und
 - endliniennahe Service Dienstleister (z.B. Pre-Assembly, Montagen, Late Changes)
- wissensbasierten Unternehmen
 - Nachfrage nach luftfahrttechnischen Entwicklungsleistungen nimmt ab
 - [REDACTED]
 - Bedarf für produktionsnahe (Entwicklungs-) Dienstleistungen steigt zwar, jedoch ohne nennenswerten Kompensationseffekt für das bisherige Arbeitsvolumen

Die für die Unternehmen bestehenden vorrangigen Handlungsoptionen werden wie folgt skizziert von den

- Produktionsunternehmen
 - Modernisierung der Produktion
 - Höhere Produktivität erzielen
 - Effizienzsteigerung durch Prozessverbesserungen
 - Produktionsverlagerung von Standardteilen in Low Cost Länder und spezielles Customizing in Hamburg
 - Investitionen in die Entwicklung neuer Produkte

- Logistik und Service-Unternehmen
 - Hohe Servicequalität bereitstellen
 - Ausbau des Service Angebots; Added Value anbieten
 - Optimierung der Logistikprozesse

- Wissensbasierten Unternehmen
 - Diversifizierung von Dienstleistungsangeboten
 - neue Kunden in anderen Branchen gewinnen
 - Spezialisierung und Nischenstrategie

3.2. Auswertung der Standortbeurteilung mit Flächenbedarfen

In der Bewertung der Vorteile des gegenwärtigen Standorts wird bei allen Unternehmen die Nähe zum Airbuswerk hervorgehoben und dass eine gute Erreichbarkeit des Standorts unabdingbar ist, sowohl für Zulieferungen als auch die Sicherung qualifizierten Personals. Bei den wissensbasierten Unternehmen ist das Vorhandensein einer schnellen Datenleitung zu Airbus von ausschlaggebender Bedeutung; bei den Logistikern gewinnt dies zunehmend an Gewicht (vgl. Kap. IV Nr.1 S. 6).

Wie in Tabelle 1 dargelegt, sind die befragten Unternehmen derzeit in großer Mehrzahl auf Mietflächen tätig.

| | Standorttyp 1 | | Standorttyp 2 | Standorttyp 3 |
|----------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| | Produktion | Logistik Services | Wissensbas. Dienstleister | Handwerk |
| Miete | 7 | 10 | 10 | 1 |
| Eigentum | 4 | 1 | | |
| | | | | |

*Tabelle 1: Verteilung Miet- und Eigentumsflächen

Die aus den oben dargelegten Perspektiven von den Unternehmen abgeleiteten Konsequenzen für die eigene Flächenvorsorge zeigt in der Tabelle 2, dass die große Mehrheit der Zuliefer-Unternehmen derzeit keine zusätzlichen Flächenbedarfe haben. Bei den kurzfristigen Flächenexpansionen handelt es sich um neue Flächen, die die derzeit belegten Flächen ersetzen und ein nur geringfügig zusätzliches Flächenvolumen beinhalten.

In den Interviews wurde vielfach hervorgehoben, dass aus unternehmerischer Sicht ein kurzfristiger Zeitraum (1-3 Jahre) gut abschätzbar, jedoch Flächenbedarfe über einen

längerfristigen Zeitraum von 4-7 Jahren derzeit nur vage zu bestimmen seien. Entsprechend wurde eine Kategorisierung in Tabelle 2 vorgenommen.

Danach wird bei einigen Produktions- und Logistik-Unternehmen in kurzfristiger Sicht Erweiterungsbedarf gesehen. Die längerfristigen Expansionsüberlegungen sind eher vage. Bei Handwerksleistungen (Werksbedarf) sind keine zusätzlichen Flächenbedarfe erkennbar. Die wissensbasierten Unternehmen reduzieren teilweise ihre Büroräume.

| | Standorttyp 1 | | Standorttyp 2 | Standorttyp 3 |
|------------------------------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| | Produktion | Logistik Services | Wissensbas. Dienstleister | Handwerk |
| Flächenreduktion | | | 3 | |
| Keine Bedarfe | 5 | 8 | 6 | 1 |
| Flächenexpansion Kurzfristig 1-3 J | 3 | 2 | 2 | |
| Flächenexpansion Langfristig 4-7 J | 3 | 1 | | |

*Tabelle 2: Befragungsergebnisse zu geplanten Flächenreduktionen, Bestandserhaltungen und Bestandserweiterungen

Der von den Unternehmen geschätzte konkrete Flächenbedarf ist in der nachfolgenden Tabelle 3 dargelegt.

| | | Nein | ja | evt. | Zeitraum | qm | Miete | Eigentum |
|----------------|-----------------|----------------|------|------|----------|--------|-------|----------|
| | | Standort Typ 1 | Prod | 5 | | | | |
| | | | 2 | | 1 - 3 J | 17.000 | 2 | |
| | | | 1 | | 1 - 3 J | 10.800 | | 1 |
| | | | | 3 | 4 - 7 J | kA | 3 | |
| LogServ | 8 | | | | | | | |
| | | | 2 | | 1 - 3 J | 45.000 | 2 | |
| Standort Typ 2 | | | | 1 | 4 - 7 J | kA | 1 | |
| | Wissensbasierte | 8 | | | | | | |
| | Dienstl. | | | 2 | 1 - 3 J | kA | | 2 |
| Standort Typ 3 | Handwerk | 1 | | | | | | |
| | | | | | | | | |

*Tabelle 3: Befragungsergebnisse zu konkreten Flächenbedarfen

Hier ist bei Produktionsunternehmen kurzfristiger Flächenbedarf (1-3 Jahre) erkennbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für einen Teil davon (ca. 13.000 qm) bereits Mietverträge abgeschlossen wurde (Pressemitteilung Fa. Diehl vom 20.9.2015).

In diese Übersicht wurden im Übrigen nicht die Flächen aufgenommen, die Airbus zusätzlich für die weltweite Ersatzteilversorgung (Airbus Material, Logistics and Suppliers) auf Hafengebiet am Genter Ufer bei dem Immobilienunternehmen Goodman angemietet (ca.

10.500 qm) und Mitte 2015 in Betrieb genommen hat. (Pressemitteilung Fa. Goodman Interlink Hamburg vom 29.4.2015). Ferner sind Flächen für einen Luftfahrtzulieferer in Hausbruch (ca. 20.000 qm) nicht enthalten, dessen neue Betriebsstätte 2016 in Betrieb gehen soll.

Der restliche prognostizierte Flächenbedarf (1-3 Jahre) des Standorttyps 1 könnte nach Ansicht der Befragten nach derzeitigem Stand auf noch vorhandenen Potentialen in Hausbruch, Finkenwerder und der nördlichen MRH befriedigt werden.

Kurzfristige Flächenbedarfe des Standorttyps 1 wurden auch bei Logistik-Unternehmen registriert. Einige davon bevorzugen einen Standort südlich der Elbe in Airbusnähe, bzw. auch Flächen im Hafengebiet in Airbusnähe. Für andere ist die Nähe zum Flughafen und zu Lufthansa Technik von Bedeutung. Zum längerfristigen Flächenbedarf (4-7 Jahre) konnten die Unternehmen keine Angaben machen.

Für viele Unternehmen ist die gute Erreichbarkeit, d.h. eine gute Verkehrsverbindung zu einem neuen Standort von zentraler Bedeutung, z. B. die Nähe zu einer Autobahn oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Von einigen wird auch die Nähe zum ZAL hervor gehoben. Bei den wissensbasierten Unternehmen wird das jetzige und in absehbarer Zeit bestehende Volumen an Büroflächen (Standorttyp 2) in Airbusnähe als ausreichend angesehen.

Bezüglich der Anforderungen an die Flächen wird von den Produktionsunternehmen hervor gehoben, dass an neuen Standorten keine oder nur geringe Restriktionen für eine Industrieproduktion bestehen sollten. Gleiches gilt für Logistiker, die oft im 24-Stundenbetrieb arbeiten und die eine für den LKW-Verkehr geeignete Erschließung möglichst fernab von Wohngebieten benötigen. Die Anforderungen an einen Standort entsprechen demzufolge ganz dem Standorttyp 1 (restriktionsfreie GE-/GI-Flächen, die Nähe zum Hafen ist von Bedeutung, ein guter Verkehrsfluss muss gewährleistet sein). Bei der Anmietung von Flächen spielt auch ein günstiger Mietpreis eine wichtige Rolle.

3.3. Standortpräferenzen

Ein Standort in dem zu entwickelnden Gewerbegebiet Neugraben-Fischbek (Sandbek) wurde von keinem der befragten Unternehmen aktiv in Betracht gezogen. Zumindest für drei Unternehmen des Standorttyps 1 wäre dieser Standort auf Nachfrage nicht komplett ausgeschlossen. Als Grund für die geringe Präferenz für diese Fläche wird überwiegend der zu große Umweg zu Airbus aufgrund der gebotenen Verkehrsführung über Cuxhavener Straße, Waltershofer Kreuz und Umgehung Finkenwerder genannt. Die Einrichtung einer Schnellstraße von Neugraben-Fischbek (Sandbek) zu der geplanten Autobahn A 26 bis zum Airbuswerk (ehemalige sog. Fluchttrasse) wird als nicht wahrscheinlich angesehen. Darüber hinaus bestehen Befürchtungen, dass das Personal bei einem Umzug nur zu einem geringen Teil folgen würde.

Für einige Produktions- und Logistikunternehmen käme auch ein Standort im jetzigen Industriegebiet Hausbruch in Frage. In längerfristiger Perspektive, d.h. in einem Zeitraum 4-7 Jahren, wäre vor allem für Logistikunternehmen ein Standort auf den zu entwickelnden Hafengebieten Altenwerder West (Vollhöfner Weiden) attraktiv .

Flächen in der südlichen Metropolregion (z.B. Rade, Tötensen, Lohdorf) werden aufgrund ihrer zu großen Entfernung zum Airbuswerk als Standort kaum in Betracht gezogen.

3.4. Unterstützung durch Wirtschaftsförderung

Etwa die Hälfte der befragten Produktions- und Logistikunternehmen würde zur Unterstützung bei der Flächenbeschaffung den Service von Wirtschaftsförderungs-Einrichtungen in Hamburg oder der MRH in Anspruch nehmen, z.B. Hamburg: HWF und Wirtschaftsbeauftragte der Bezirke; südliche MRH: Süder-Elbe AG, nördliche MRH: EGNO. Auf entsprechende Anfragen wurden Kontaktadressen übergeben.

3.5. Empfehlungen der Unternehmen

Auf die Frage nach Anregungen, Empfehlungen oder Wünschen für die künftige gewerbliche Flächenvorsorge und die Verkehrsanbindung antworteten die überwiegende Mehrzahl der Unternehmen, dass die Stadt Hamburg sich auch künftig um die Entwicklung von Flächen für Luftfahrtzulieferer nahe Airbus kümmern sollte. Nur die Stadt könne als Akteur „das große Ganze“ im Auge haben. Des Weiteren sollte die Stadt bei den zu erwartenden Verkehrszuwächsen dringend für eine hindernisfreie Verkehrsverbindung zum Airbuswerk sorgen; dabei wird das Waltershofer Kreuz als neuralgischer Punkt angesehen. [REDACTED]

[REDACTED] Weiterhin sollte die Stadt bei der HPA ihren Einfluss geltend machen, damit bei einer künftigen Grundstücksvergabe von Altenwerder West (Vollhöfner Weiden) auch die Vergabe an Luftfahrtlogistiker bzw. Luftfahrtzulieferer berücksichtigt werden kann.

V. Resümee und gutachterliche Empfehlungen

Nach Aussagen von Airbus Operations ist ein Produktionshochlauf durch Errichtung einer weiteren Endmontagelinie für die A 320 Familie im Werk Hamburg vorgesehen. Dies führt jedoch zu keinen neuen Flächenbedarfen auf dem Airbus Werksgelände. Die Befragung einer Auswahl von Zulieferfirmen hat gezeigt, dass Flächenbedarfe bei einigen Zulieferern, die der Produktion und Logistik zu ordnen sind, in den kommenden 1-3 Jahren zu decken sind (Standorttyp 1). Teilweise wurden darüber bereits vertragliche Vereinbarungen getroffen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens war eine Inanspruchnahme von Flächen durch Luftfahrtbetriebe in Hausbruch und im Hafen am Genter Ufer in einer Größenordnung von gesamt ca. 43.500 qm zu registrieren. Auslöser waren eine Neuansiedlung, die örtliche Zusammenlegung verstreuter Flächen sowie erweiterter Materialzulauf.

Ein Vergleich der Antworten der drei Befragungs-Gruppen Airbus, Luftfahrtcluster, Luftfahrt-Zulieferverbände und DLR sowie Zuliefer-Firmen zeigt, dass zwar alle die nahe Zukunft wirtschaftlich positiv bewerten, es findet aber keine dementsprechende direkte Übersetzung in die Nachfrage nach Erweiterungsflächen statt. Ein zusätzlicher Flächenbedarf wird bei den Zuliefer-Betrieben vorsichtiger beurteilt, da man hier zunächst alle Möglichkeiten der effizienten Nutzung vorhandener Flächen ausschöpfen will. [REDACTED]

[REDACTED] bei Anmietung neuer Flächen werden bisher verstreut liegende Einheiten zusammen gefasst.

Die verhältnismäßig zurückhaltende Nachfrage nach zusätzlichen Gewerbeflächen mag auch darin begründet liegen, dass die Freie und Hansestadt Hamburg seit dem Jahr 2000 bereits ca. 42 ha Gewerbeflächen für Luftfahrt-Zulieferfirmen und -institutionen vergeben hat (s. Anlage 2).

Betreffs der Lage der Flächen steht für die Zulieferbetriebe der Bedarf in Werksnähe im Vordergrund. In diesem Zusammenhang stehen daher auch die Anmietungen von Logistikflächen für Luftfahrtbedarfe in Werksnähe im Hafen. Dagegen werden die zu entwickelnden Flächen im Gewerbegebiet Hamburg Neugraben-Fischbek (Sandbek) wegen der Distanz zum Werk aufgrund der weiträumigen Verkehrsführung (Umgehung Finkenwerder) als nicht attraktiv angesehen. Zudem zeigt die neuere Entwicklung für Sandbek durch einen vorgesehenen hohen Anteil an Wohnungsbau für die Fläche, dass Betriebe des Standorttyps 1 hier ohnehin ihren Flächenbedarf aufgrund von Nutzungsrestriktionen nicht werden decken können.

Als ebenfalls wenig attraktiv werden Flächenpotentiale in der südlichen MRH wegen der zu großen Entfernung zum Airbuswerk empfunden. Im nördlichen Teil Hamburgs bzw. der nördlichen MRH dürften jedoch Flächenbedarfe bestehen, bedingt durch den Wunsch der Nachfrager nach Nähe auch zur Lufthansa Technik (LHT) und zum Flughafen. Ein Teil der aktuell bestehenden Flächen-Bedarfe (1-3 Jahre) kann nach derzeitigem Stand vermutlich durch letzte noch vorhandene Flächenpotentiale in Hausbruch, Finkenwerder und der nördlichen MRH aufgefangen werden. Es verbleiben jedoch Flächenbedarfe an noch nicht spezifizierten Standorten. Insgesamt bestätigt die Untersuchung bisherige Annahmen nach zusätzlichen Flächenbedarfen für die Luftfahrtzulieferer, die aus dem Wachstum bei Airbus und bei LHT resultieren werden.

Aufgrund der günstigen Prognosen erscheint daher eine weitere Flächenvorsorge für Luftfahrt-Zulieferer durch die Stadt Hamburg notwendig. Aufgrund der steigenden Bedeutung der Kontraktlogistik für die Luftfahrt sollten künftig beispielsweise in dem zu entwickelnden Gebiet Altenwerder West (Vollhöfner Weiden) entsprechende Flächenwünsche berücksichtigt werden.

Zwischen der langfristigen Entwicklung von Gewerbegebieten (Planungshorizont 4-7 Jahre und mehr bis zur Nutzungsreife) und aktuell aufkommenden Flächenbedarfen für Zuliefer-Unternehmen (Planungshorizont 1-3 Jahre Jahre, maximal 5 Jahre) besteht eine zeitliche Lücke, die zu Fehlentwicklungen führen kann, d.h. in der Bedarfe und Verfügbarkeit von öffentlichen Flächen auseinander klaffen können. Hier sollte ein ständiger Dialog der Stadt Hamburg und den betreffenden Kommunen der MRH mit Airbus unter Einbeziehung der Wirtschaftsförderungseinrichtungen, der Luftfahrtcluster und -verbände die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen des Luftfahrtclusters mit den daraus resultierenden Flächenbedarfen in regelmäßigen Abständen verfolgen. Daraus können sich Empfehlungen für bestimmte Handlungsoptionen ableiten lassen. Eine Aktualisierung dieser Untersuchung in einem Zeitraum von 2-3 Jahren wäre deshalb angebracht. Zielführend wäre auch der Weg, eine Flächen-Vorratsplanung durchzuführen, so dass vorausschauend Flächen, insbesondere des Standorttyps 1, für den Bedarfsfall vorgehalten werden können.

Für den Produktionsbetrieb im Airbuswerk Finkenwerder ist es von essentieller Bedeutung, dass ein reibungsloser Verkehrsfluss von und zum Werk gewährleistet wird. Bei der Auswahl künftiger Gewerbeflächen sollten Zulieferer unter Berücksichtigung der aktuellen und prognostizierten Belastungen der Verkehrsverbindungen über die Straße alternative Transportmöglichkeiten zum Airbuswerk [REDACTED] prüfen. [REDACTED]
[REDACTED]

Anlage 1: Interviewleitfaden

Anlage 2: Gewerbeflächenentwicklung für die Luftfahrtindustrie durch die Freie und Hamburg; Flächenvergaben seit 2000



ANLAGE 1

(zum Gutachten „Ermittlung von künftigen Flächenbedarfen für Luftfahrtzulieferer in Hamburg“)

Interviewleitfaden

1. Wie beurteilen Sie die Perspektiven für die Luftfahrtzulieferer vor dem Hintergrund einer geplanten Produktionsausweitung bei Airbus (A 320 Modelle) in Hamburg kurzfristig d.h. bis 2018 und mittelfristig, d.h. bis 2022 (z.B. Investitionen in die Produktentwicklung, mehr F&E, Erneuerung der Betriebsausstattung, verbesserte Logistik)?

2. Welche Konsequenzen leiten Sie daraus für die eigene Flächenvorsorge ab (z.B. Betriebs- bzw. Flächenexpansion) ?

3. Wie ist ihre derzeitige Gewerbeflächennutzung?
 - a. Miete / Volumen: BGF

 - b. Eigentum: qm gesamt / BGF: Büro/Produktion/Logistik

4. Sehen Sie einen zusätzliche Bedarf für Gewerbeflächen und welche Anforderungen stellen Sie bez. der nachfolgenden Kriterien
 - Typ:
 - Produktions- und Logistikstandort
 - Standort für Wissensorientiertes Gewerbe (nur Büro; Büro mit Gewerbefläche? Technologiepark?)
 - Standort für Handwerk und Kleingewerbe

 - Zeitlich:
 - in den nächsten 1 - 3 Jahren
 - in den nächsten 3-5 Jahren
 - in 5 – 8 Jahren



- Örtlich
 - Erweiterung in Hamburg
 - am selben Standort
 - in der Nähe des jetzigen Standorts
 - in der Nähe
 - * des Flughafens
 - * von Airbus
 - * von LHT
 - * einer Autobahn
 - * einer wissenschaftlich/technischen Einrichtung (TUHH; HAW; HSU; ZAL)
 - * des Hafens
 - im Umland von Hamburg

- Art/Volumen
 - Mietfläche (auch in Zusammenarbeit mit einem Investor); qm
 - Ankauf Gewerbefläche (öffentlich)
 - Ankauf Gewerbefläche (privat)

- Qualität
 - Ausweisung z. B. GI/GE
 - Flächenzuschnitt
 - Emissionsbeschränkungen
 - Lärmschutz
 - Bebaubarkeit / Bodenbelastbarkeit
 - Baubeschränkungen / Bau- und Nutzungsaufgaben
 - Verkehrliche Erschließung/Verkehrsanbindung



5. Wie gewichten Sie die nachfolgenden Kriterien?

Skala: 1 gering ----- 6 hoch

| Kriterium | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--|---|---|---|---|---|---|
| Standort in Hamburg | | | | | | |
| Standort in der südlichen Metropolregion | | | | | | |
| Gute Verkehrsanbindung | | | | | | |
| Nähe zu Airbus | | | | | | |
| Nähe zu einer Universität bzw. F&E Einrichtung | | | | | | |
| Ankauf Fläche | | | | | | |
| Günstiger Grundstückspreis | | | | | | |
| Anmietung Fläche | | | | | | |
| Günstiger Mietpreis | | | | | | |
| Verfügbarkeit qualifizierten Personals | | | | | | |
| Qualität der Fläche | | | | | | |
| Günstige Gewerbesteuer | | | | | | |
| Fördermittel für Investitionen | | | | | | |
| Unterstützung durch die regionale Wirtschaftsförderung | | | | | | |
| Sonstige (Welche) | | | | | | |

6. Könnte eine Nutzung künftiger Gewerbeflächenangebote in Hamburg Sandbek den kommenden 3-5 Jahren oder später in Frage kommen?

- Wenn ja: Volumen, Typologie und Qualitätsanforderung?
- Mit welchem Verkehrsaufkommen wäre zu rechnen?
- Stellt die Nutzung der Umgehung Finkenwerder ein Hindernis für Sie dar?
- Wenn nein: warum nicht? Hinderungsgründe?



7. Könnte eine Nutzung der derzeitigen Gewerbeflächenangebote an sonstigen in Hamburg verfügbaren Gewerbeflächen den kommenden 3-5 Jahren in Frage kommen (z.B. Hausbruch)?

8. Könnte eine Nutzung der derzeitigen Gewerbeflächenangebote an noch zu entwickelnden Gewerbeflächen in Hamburg den kommenden 5-8 Jahren in Frage kommen (z.B. Vollhöfner Weiden)?

9. Könnte eine Nutzung der derzeitigen Gewerbeflächenangebote an sonstigen in der Metropolregion Hamburg (MRH) verfügbaren Gewerbeflächen den kommenden 3-5 Jahren in Frage kommen (z. Rade)?

10. Nehmen Sie zur Beratung in Sachen Flächenbeschaffung den Service von Wirtschaftsfördereinrichtungen in Hamburg oder der MRH in Anspruch? z.B. Hamburg (BWVI, Bezirk, HWF), Region: Süder-Elbe, EGNO, Wifö Stade, Buxtehude etc.

11. Haben Sie Anregungen, Empfehlung oder Wünsche für die künftige gewerbliche Flächenvorsorge für Luftfahrtzulieferer in Hamburg bzw. der MRH?



ANLAGE 2

(zum Gutachten „Ermittlung von künftigen Flächenbedarfen für Luftfahrtzulieferer in Hamburg“)

Gewerbeflächenentwicklung für die Luftfahrtindustrie durch die Freie und Hansestadt Hamburg

Flächenvergaben seit 2000

| Firma | Lage | Fläche | ha |
|--|----------------|------------|--------------|
| Airbus Materials, Logistics and Suppliers | Weg beim Jäger | GE/Städt | 4,0 |
| ATP I, Airbus Technology Park | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 3,0 |
| AMTC Airbus Maintenance Training Center | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 0,5 |
| PMG Comtas (3 D ICOM) | Hausbruch | GI/Städt | 1,0 |
| Airbus Materialwirtschaftszentrum (MWZ) | Hausbruch | GI/Städt | 5,9 |
| Avionik Design | Wragekamp | GE/Städt | 0,2 |
| CEC Cabin Equipment Centre | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 2,1 |
| High End Engineering (Sogclair) | Hausbruch | GI/Städt | 0,6 |
| Goodrich Aerospace (UTC) | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 1,7 |
| Dasell (Diehl) | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 2,0 |
| Golden Tulip (Rilano) | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 1,7 |
| Mühlenberg Aircraft Interiors (Diehl) | Vierenkamp | GE/Städt | 1,2 |
| Airbus Materials, Logistics and Suppliers | Hausbruch | GI/Städt | 3,0 |
| Bastian (Erweiterung) | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 0,3 |
| ATP II, Airbus Technology Park, Europa Ctr | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 3,4 |
| Airbus Materialwirtschaftszentrum (MWZ) Erweiterung | Hausbruch | GI/Städt | 3,3 |
| Zentrum für angewandte Luftfahrtforschung ZAL (mit ReGe) | Rüschhalbinsel | GE/Städt | 3,0 |
| Safran/Aircelle | Hausbruch | GI/Städt | 2,0 |
| Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR (über Investor) | Harburg | GE/Städt | 0,3 |
| Diehl (über Investor) | Genther Ufer | HPA/Fläche | 1,5 |
| Airbus Materials, Logistics and Suppliers (über Investor) | Genther Ufer | HPA/Fläche | 1,3 |
| Edgar Ritter Holzdesign* | Hein-Saß-Stieg | GE/Städt | 0,25 |
| | | | 42,25 |

*Flächenverkauf für Dez. 2015 vorgesehen (Handwerksunternehmen Werksbedarf)

Liste: Stand Dezember 2015