

EFRE-Projekt
„Forschungsflughafen“:
Entwicklungsmöglichkeiten am
Forschungsflughafen
Braunschweig



INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorbemerkung	2
2	Ausgangssituation des Forschungsflughafens	2
2.1	Stärken verkehrsträgerübergreifender Kompetenz	2
2.2	Herausforderungen für den Forschungsflughafen	3
2.3	Chancen durch Galileo	4
2.4	Risiken für den Forschungsflughafen	4
3	Handlungsempfehlung professionelle Organisation	5
3.1	Struktur und Aufgabe	5
3.2	Geschäftsbereich Kooperationsprojekte	6
3.3	Geschäftsbereich Standortentwicklung	6
3.4	Geschäftsbereich Flughafenbetrieb	7
4	Handlungsempfehlung spezielle Themen	8
4.1	Kooperationsprojekte im Bereich Galileo	8
4.2	Konferenz zu Galileo	8
4.3	Konferenz zu Air Traffic Management	8
4.4	Summer Camp	9
5	Nächste Schritte	9

1 Vorbemerkung

Die folgenden Seiten stellen eine Zusammenfassung der Ergebnisse der ersten Phase des EFRE-Projekts „Forschungsflughafen“ dar. Das Projekt wurde im Rahmen der Innovativen Maßnahmen des EFRE (2000-2006) beantragt und verfolgt das Ziel, Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Stärkung des Wissenschafts- und Wirtschaftsklusters Forschungsflughafen Braunschweig zu definieren.

Die Phase der Maßnahmendefinition wurde gemeinsam mit den Mitgliedern des "Forschungsflughafen e. V." sowie in enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig, insbesondere der Braunschweig Zukunft GmbH - Wirtschaftsförderung - sowie dem Land Niedersachsen durchgeführt.

Die aus Interviews und Workshops der ersten Projektphase resultierenden Ergebnisse werden im Folgenden in drei Teilen dargestellt.

Im Abschnitt "Ausgangssituation des Forschungsflughafens" wird die derzeitige Situation des Standortes entlang der Dimensionen Stärken, Herausforderungen, Chancen und Risiken charakterisiert. Aufgrund der verkehrsträgerübergreifenden Kompetenzen des Standortes im Bereich sicherheitskritischer Systeme sowie der europäischen Bestrebungen, bis 2008 mit einem Budget von 3,6 Mrd. EUR das zivil betriebene Satellitennavigationssystem Galileo aufzubauen, wird eine Positionierung des Forschungsflughafens insbesondere in der Erprobung sicherheitskritischer Applikationen der Ortung im Verkehr als besondere Chance gesehen.

Im Abschnitt "Handlungsempfehlung professionelle Organisation" wird die vorgeschlagene professionelle Organisation des Forschungsflughafens mit den Geschäftsfeldern "Kooperationsprojekte", "Standortentwicklung" und "Flughafenbetrieb" dargestellt. Sie wird als Voraussetzung für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Standortes gesehen und stellt den Übergang von den ehrenamtlichen Tätigkeiten des Forschungsflughafen e. V. zu einer professionellen Organisation des Standortes unter enger Einbindung der Forschungsaktivitäten und des Flughafenbetriebes dar.

Im Abschnitt "Handlungsempfehlung spezielle Themen" wird auf einzelne Ideen und Inhalte zu Projekten, Gründungen und Konferenzen eingegangen.

2 Ausgangssituation des Forschungsflughafens

2.1 Stärken verkehrsträgerübergreifender Kompetenz

Am Forschungsflughafen Braunschweig arbeiten ca. 1660 Voll- und Teilzeitbeschäftigte in überwiegend verkehrs- und verkehrssicherheitsbezogenen Feldern. Mit ca. 890 Beschäftigten entfallen 50% auf die Forschungseinrichtungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie die am Forschungsflughafen angesiedelten Institute der Technischen Universität Braunschweig.

Weitere 410 Mitarbeiter verteilen sich auf Behörden wie das Luftfahrtbundesamt (LBA) und die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), sowie Vereine wie etwa den Deutschen Aeroclub e.V., die Akademische Fliegergruppe e. V., das Gesamtzentrum für Verkehr Braunschweig e. V. (GZVB) sowie den Forschungsflughafen e. V.

Schließlich sind ca. 360 Mitarbeiter in 17 Unternehmen am Standort beschäftigt. Etwa 50% der Mitarbeiter arbeiten im Bereich Verkehrssicherheits- und Leitsysteme. Allerdings arbeiten alleine 140 Mitarbeiter in der Firma Aerodata, so dass die überwiegende Anzahl der Unternehmen weniger als 20 Mitarbeiter beschäftigt.

Ein besonderes Alleinstellungsmerkmal des Standortes ist die verkehrsträgerübergreifende Konzentration an Großforschungseinrichtungen. Ein Schwerpunkt liegt hierbei in der Luftfahrt. Die speziell für Forschungsvorhaben ausgerüsteten Flugzeuge und Hubschrauber sowie weitere Einrichtungen im Labor erlauben Simulation und Erprobung von Applikationen im Luftverkehr sowohl unter virtuellen Bedingungen als auch am realen Verkehrsträger. Durch das Luftfahrtbundesamt und die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung sind zwei wichtige Behörden für Sicherheit im Luftverkehr direkt am Standort vertreten.

Auch der Bereich Schiene ist am Standort durch Institute des DLR und der TU-Braunschweig vertreten. In Kooperation mit dem ebenfalls in Braunschweig ansässigen Marktführer für Bahnautomatisierung, Siemens Rail Automation, sowie weiteren Unternehmen in der Region Braunschweig können verkehrssicherheitsrelevante Erprobungen sowohl virtuell als auch an Originalteilen durchgeführt werden.

Schließlich wird durch Aktivitäten einiger Institute in DLR und TU-Braunschweig auch die Kompetenz sicherheitskritischer Applikationen für Fahrzeuge auf der Straße am Standort gesichert. Kooperation mit Volkswagen und weiteren Unternehmen in der Region stellt auch hier das Know-how marktführender Industrieunternehmen sicher.

Das Profil des Forschungsflughafens und seiner unmittelbaren Umgebung stellt eine besondere Konzentration verkehrsmittelübergreifender Kompetenz insbesondere im sicherheitskritischen Bereich dar und sollte zur Etablierung des Standortes als internationales Test- und Erprobungszentrum sicherheitskritischer Applikationen im Verkehr genutzt werden.

2.2 Herausforderungen für den Forschungsflughafen

Die zentrale Herausforderung des Forschungsflughafens liegt in der Professionalisierung standortübergreifender Aktivitäten. Diese beinhalten die Realisierung von Kooperationsprojekten, intensive Arbeiten zu Ansiedlung, Gründung und Standortvermarktung sowie den Ausbau des Forschungsflugbetriebes (Landebahnverlängerung).

Die hiermit verbundenen Arbeiten bedürfen eines zeitintensiven und abgestimmten Vorgehens, welches in der derzeitigen Struktur mit überwiegend ehrenamtlichen Tätigkeiten und mangelnder Koordination am Forschungsflughafen sowie fehlenden großen profitablen Unternehmen nicht in professioneller Weise gewährleistet ist.

Durch die Gründung des Forschungsflughafen e. V. 1997 wurde versucht eine Institution zur Weiterentwicklung des Standortes aufzubauen. Insbesondere die Etablierung der Marke "Forschungsflughafen Braunschweig" in Politik und Industrie ist ein Erfolg des Vereines. Jedoch kann auf ehrenamtlicher Basis eine professionelle Standortentwicklung nicht realisiert werden.

Parallel zum Forschungsflughafen e. V. besteht die Flughafengesellschaft Braunschweig mbH mit der Verantwortung für Flughafenbetrieb und Grundstücksverwaltung. Die defizitäre Situation sowie die Konstellation und Vorgaben der derzeitigen Gesellschafter- und Aufsichtsratsstruktur fokussieren die Aktivitäten auf kurzfristige Optimierung des Betriebsergebnisses und lassen Arbeiten zur übergreifenden Standortentwicklung ausbleiben. Damit stellt die einzige standortübergreifende Institution in ihrer derzeitigen Konstellation ein wesentliches Hindernis zur Standortentwicklung dar.

Institute, Unternehmen und Behörden können standortübergreifende Arbeiten kaum wahrnehmen. Personelle Ressourcen müssen auf das jeweilige Geschäft konzentriert werden und Einzelaktivitäten können nicht in professioneller bzw. koordinierter Form durchgeführt werden.

Eine zentrale Empfehlung der ersten Projektphase ist daher der Aufbau einer professionellen Organisation am Standort.

2.3 Chancen durch Galileo

Eine Besondere Chance für eine internationale Positionierung des Forschungsflughafens im Bereich sicherheitskritischer Verkehrsapplikationen bieten derzeit europäischen Aktivitäten im Rahmen des Galileo-Projektes.

Ortung und Navigation spielen eine zentrale Rolle auf allen Verkehrsträgern (Luft, Straße, Schiene). Derzeit wird dieser Markt revolutioniert durch die immer stärkere Einbindung der Satellitennavigation: Durch Laufzeitmessung mit den Satelliten können Anwender ihre Position auf der Erde je nach System auf Meter oder Zentimeter genau bestimmen. Zurzeit wird das hierfür nötige System aus Satelliten und Bodenstationen durch den Amerikanischen Staat zur Verfügung gestellt (GPS). Um sich hiervon unabhängig zu machen, läuft unter dem Namen Galileo derzeit in Europa der Aufbau eines eigenen zivilen Systems aus 30 Satelliten und einem Budget von 3,6 Mrd. EUR.

Die geplante Realisierung des Galileo-Systems in 2008 wird aufgrund des zivilen Betriebes und des Angebotes von Service-Garantien insbesondere im Bereich sicherheitskritischer Applikationen im Verkehr neue Möglichkeiten eröffnen.

Abschätzungen des gesamten Marktes für Satellitennavigation ergeben Umsätze von 0,5 Mrd. EUR in 2010 zur Bereitstellung der Infrastruktur. Deutlich größere Umsätze werden im Markt der Hardware und Applikationen mit 9 Mrd. EUR bzw. 24 Mrd. EUR in 2010 erwartet.

Durch die Kompetenzen des Forschungsflughafens erscheint es daher als eine besondere Gelegenheit, den Standort im Bereich der Entwicklung und Erprobung sicherheitskritischer Applikationen im Verkehr zu positionieren. Insbesondere Fragen der Zertifizierung sicherheitskritischer Applikationen in Luft Straße und Schiene sind noch ungeklärt. Durch die oben dargestellte verkehrsmittelübergreifende Forschungsinfrastruktur können insbesondere Untersuchungen zu Machbarkeit, Verifikation und Validierung von Applikationen durchgeführt werden.

Die in Europa hauptsächlich konkurrierenden Standorte München, Toulouse und Göteborg positionieren sich zwar bereits heute aktiv im Bereich der Satellitennavigation, lassen jedoch Raum für Braunschweig im Bereich der Erprobung sicherheitskritischer Verkehrsapplikationen: Göteborg arbeitet mit klarem Fokus auf Automobilanwendungen ohne sicherheitskritischen Schwerpunkt. Toulouse hat den Fokus in der Luftfahrt sowie dem Aufbau der Satelliteninfrastruktur. München arbeitet ebenfalls an der Infrastruktur und stellt sich aktiv im Bereich Applikationen auf, jedoch ebenfalls ohne Fokus auf sicherheitskritische Bereiche des Verkehrs. Der Forschungsflughafen sollte kurzfristig auf diese Standorte, insbesondere München, zugehen, um Möglichkeiten der Kooperation zu erörtern.

Gelingt es dem Forschungsflughafen hier in den folgenden Jahren das Know-how weiter auszubauen, kann der Standort bei Inbetriebnahme von Galileo europaweit die Expertise für Fragen zur Entwicklung und Erprobung sicherheitskritischer Applikationen darstellen. Insbesondere die geplante Service-Garantie für Galileo wird im Schadensfall für alle Verkehrsträger einen erheblichen Umfang an Untersuchungen nach sich ziehen, wie sie heute bereits durch die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung am Forschungsflughafen durchgeführt werden.

2.4 Risiken für den Forschungsflughafen

Als Hauptrisiko für den Standort wird das Ausbleiben des Aufbaus einer professionellen Organisation am Forschungsflughafen gesehen. Die ehrenamtlichen Tätigkeiten werden als nicht ausreichend eingeschätzt, um die Aufgaben der Standortentwicklung in Bezug auf Ansiedlung, Gründung und Vermarktung zu gewährleisten.

Auch der Aufbau von Kooperationsprojekten zur Positionierung im Umfeld um die Galileo-Aktivitäten kann nur durch eine professionelle Organisation gewährleistet werden.

Schließlich ist für die Sicherung des Forschungsbetriebes am Flughafen der Ausbau der Landebahn von zentraler Bedeutung. Die erfolgreiche Realisierung dieses Vorhabens hängt entscheidend von einer professionellen Begleitung des Prozesses über die nächsten Jahre ab.

Zur Begegnung der Risiken bedarf es zweier Maßnahmen. Erstens sollte bis zum Beginn 2005 die im Folgenden vorgestellte professionelle Organisation realisiert sein unter Integration der Organisation von Kooperationsprojekten, der Standortentwicklung sowie des Flughafenbetriebes. Hierzu müssen im Laufe des Jahres 2004 alle betroffenen Gesellschafter und Interessensvertreter zu einer Einigung gelangen. Weiter muss die Anschubfinanzierung gestaffelt über die ersten fünf Jahre gesichert werden.

Zweitens muss noch vor der Gründung der professionellen Organisation mit der Akquisition von Kooperationsprojekten im Rahmen des Galileo-Projektes begonnen werden, da ein erheblicher Teil der Fördergelder in 2004 ausgeschrieben ist. Hierzu bedarf es einer entsprechend zu definierenden Übergangfinanzierung vor Gründung der eigentlichen Organisation.

3 Handlungsempfehlung professionelle Organisation

Die zentrale Empfehlung zur Gründung einer professionellen Organisation am Forschungsflughafen soll in den Folgenden Abschnitten dargestellt werden. Als etablierter Arbeitstitel wird der Name "Forschungsflughafen AG" verwendet. Es sollte kurzfristig ein Endgültiger Name (Heinrich Koppe AG, Forschungsflughafen AG,....) gefunden werden, um eine sichere Kommunikation nach außen zu gewährleisten.

3.1 Struktur und Aufgabe

Zentraler Gedanke der "Forschungsflughafen AG" ist die Zusammenführung der ehrenamtlichen Tätigkeiten des Forschungsflughafen e. V. und der Aktivitäten der Flughafengesellschaft Braunschweig mbH unter ein gemeinsames Dach mit gemeinsamer Geschäftsführung. Die Forschungsflughafen AG hat dann die drei Geschäftsbereiche "Kooperationsprojekte", "Standortentwicklung" und "Flughafenbetrieb".

Erst durch die Integration dieser drei Felder wird die Position des Geschäftsführers zur Entwicklung des Standortes attraktiv. Die Standortvermarktung ist sowohl für den Flugbetrieb, als auch den Aufbau von Kooperationsprojekten und die erfolgreiche Ansiedlung und Gründung von Unternehmen am Standort notwendig. Weiter kommen insbesondere Projekte mit Luftfahrtbezug auch dem Betriebsergebnis des Flughafenbetriebes zugute. Die zur Ansiedlung relevanten Grundstücke werden derzeit von der Flughafengesellschaft verwaltet. Schließlich ergeben sich Synergieeffekte aus der Aufgabenteilung zwischen den drei Geschäftsbereichen und einer gemeinsamen Geschäftsführung.

Ziel der "Forschungsflughafen AG" ist nicht primär Profit, sondern die Entwicklung des Standortes. Dennoch sollte es ein Ziel sein, über fünf Jahre den Break-even erreicht zu haben.

Die Geschäftsführung sollte an klar definierten Zielen gemessen werden. Für den Bereich "Kooperationsprojekte" ist dies das erreichte Projektvolumen. Im Bereich "Standortentwicklung" sind es die erfolgten Ansiedlungen und Gründungen. Im Bereich "Flughafenbetrieb" ist es das Betriebsergebnis.

Zur Realisierung der Forschungsflughafen AG ist neben den derzeitigen Angestellten des Flughafenbetriebes und einer gemeinsamen Geschäftsführung die Einstellung je einer hauptamtlich arbeitenden Person für die Geschäftsbereiche "Kooperationsprojekte" und "Standortentwicklung" vorgesehen.

3.2 Geschäftsbereich Kooperationsprojekte

Aufgabe des Geschäftsbereiches "Kooperationsprojekte" ist die erfolgreiche Realisierung von Kooperationsprojekten am Standort. Dies bedeutet eine vollständige Durchführung der drei Prozessschritte Projektidentifikation, Projektrealisation und Projektdurchführung.

Die Projektidentifikation ist abgeschlossen, wenn eine Interessengruppe von Projektpartnern am Standort und überregional bzw. international passend zu einer geeigneten Finanzierung etwa durch Fördergelder auf Landes-, Bundes-, oder EU-Ebene gefunden worden ist. Die hierfür notwendigen Arbeiten werden primär durch die Forschungsflughafen AG geleistet.

Die Projektrealisation ist abgeschlossen wenn die Erarbeitung eines detaillierten Konzeptes sowie aktives Lobbying bei Fördergeldvergabestellen zu unterschriebenen Förder- und Kooperationsverträgen geführt haben. Auch hier ist Treiber die Forschungsflughafen AG mit verstärkter Unterstützung durch die Projektpartner.

Die Durchführung des Kooperationsprojektes schließlich geschieht primär durch die Projektpartner und wird in der Koordination durch die Forschungsflughafen AG unterstützt.

Inhaltlich ist in den ersten Jahren eine starke Fokussierung auf die Realisation von Projekten im Rahmen der Galileo-Aktivitäten vorgesehen. Mittel- und langfristig sollten sich die Aktivitäten der Forschungsflughafen AG jedoch ausweiten auf weitere den Standort betreffende Themen mit sicherheitskritischer Relevanz im Verkehr.

Die bereits gegründete Galileo Projektagentur zur Realisierung von Kooperationsprojekten sollte noch vor Gründung der Forschungsflughafen AG in dem Geschäftsbereich "Kooperationsprojekte" aufgehen. Weiter sollte der Geschäftsbereich eng kooperieren mit EU-Lobby-Büros, sowie dem Telematik-Büro des Landes Niedersachsen.

3.3 Geschäftsbereich Standortentwicklung

Aufgabe des Geschäftsbereiches "Standortentwicklung" ist die professionelle Umsetzung von vier Hebeln zur Stärkung des Standortes

Der erste Hebel "Kooperation KMU-Wachstum" sieht die Etablierung eines Mittelstandszirkels gemäß dem Konzept des "Projektes Region Braunschweig" vor. Kerngedanke ist hierbei die Identifikation von Kooperationsideen der Unternehmen und Institutionen am Forschungsflughafen zur Reduzierung von Kosten bzw. zur Verbesserung der Erlössituation. Erste Ideen reichen hierbei von gemeinsamer Personalverwaltung, Kooperationen im Einkauf und dem Austausch von Best-Practice-Erfahrungen etwa in der Finanzierung bis hin zu gemeinsamer Wartung von Flugzeugen oder dem Austausch von Spezialgeräten und Personal und der Kooperation bei der Auftragsvergabe. In Kooperation mit dem Projekt Region Braunschweig sollten hier durch einen Initiierungsworkshop erste Ideen zur Umsetzung gebracht werden. Entscheidend für den langfristigen Erfolg ist das kontinuierliche Coaching des Prozesses durch die Forschungsflughafen AG.

Der zweite Hebel "Gründungsaktivitäten" sieht die gezielte Identifikation von Gründungsideen und deren Umsetzung am Forschungsflughafen vor. Hierzu gehört die Mobilisierung durch aktive Suche durch die Forschungsflughafen AG nach umsetzbaren Ideen, sowie die Vorbereitung der Gründung durch Unterstützung und Coaching in Zusammenarbeit mit weiteren Institutionen der Region Braunschweig. Erste Ideen, die im Rahmen des EFRE-Projektes identifiziert wurden, umfassen ein Unternehmen zur Validierung von Flugdatenbanken sowie ein Summer Camp für Jugendliche mit Interesse an Bildung und Freizeitvergnügen im Bereich Luftfahrt

Der dritte Hebel "Ansiedlung" gezielte Aktivitäten zur Ansiedlung von Unternehmen am Standort vor. Die Vergangenheit zeigt, dass ein erfolgreicher Prozess zur Ansiedlung bedeutender Unternehmen am Forschungsflughafen ein koordiniertes professionelles Vorgehen einer hauptamtlich tätigen Person voraussetzt. Diese sollte in einem ersten Schritt die relevanten Branchen und Unternehmen identifizieren (etwa Rockwell Collins, Lockheed

Martin ATM oder Raytheon ATM Systems für die Luftfahrt). Nach einer Identifikation von Win-Win-Möglichkeiten für Unternehmen und Standort muss dann durch vereinbarte Kontaktpartner und vorbereitete Kommunikationswege auf das Unternehmen zugegangen werden. Weiter muss die Bereitstellung von Gebäuden sowie der behördlichen Rahmenbedingungen gesichert werden. Insbesondere wurde im Rahmen des Projektes Region Braunschweig ein Konzept für ein Zentrum für Fahrzeugelektronik entwickelt, welches mittelfristig in die Gründung eines Institutes für Fahrzeugelektronik münden sollte. Die Ansiedlung von Zentrum bzw. Institut am Forschungsflughafen Braunschweig würde sich ideal mit den derzeitigen Aktivitäten am Standort ergänzen.

Der vierte Hebel "Standortmarketing" betrifft die Vermarktung des Standortes Forschungsflughafen. Der wesentliche Teil ist hierbei die Ausrichtung von Kongressen. Insbesondere wird hier die jährliche Ausrichtung einer Internationalen Konferenz zu sicherheitskritischen Aspekten der Ortung (Galileo) sowie zu Air Traffic Management vorgeschlagen, um den Standort in diesen Themen stärker zu positionieren und eine ausreichende Netzwerkarbeit zu gewährleisten. Insbesondere wurden im Rahmen des EFRE-Projektes diese beiden Kongresse konzipiert. Sie sollen in 2005 zur Umsetzung kommen. Weiter gehören zum Standortmarketing die Präsentation auf Messen, Lobbying in Entscheidungsgremien, der Internetauftritt, Werbematerialien, Publikumsveranstaltungen (Tag der offenen Tür) sowie die Adressierung von Massenmedien.

Der derzeit existierende Forschungsflughafen e. V. sollte als Förderverein in den Geschäftsbereich "Standortentwicklung" integriert werden. Eng kooperiert werden sollte mit der Braunschweig Zukunft GmbH im Bereich Ansiedlung und Gründung sowie dem Projekt Region Braunschweig im Bereich Gründung sowie insbesondere dem Aufbau des Mittelstandszirkels und der Gründung des Summer Camp. Bei der Ausrichtung von Kongressen sollte das GZVB (Gesamtzentrum für Verkehr Braunschweig e. V.) eingebunden werden.

3.4 Geschäftsbereich Flughafenbetrieb

Der Geschäftsbereich "Flughafenbetrieb" hat mittelfristig drei Aufgaben. An erster Stelle steht der erfolgreiche Ausbau der Landebahn zur Sicherung der Forschungsaktivitäten am Standort. Weiter müssen zur Profitabilisierung Maßnahmen zur Kostensenkung identifiziert und umgesetzt werden. Schließlich müssen, soweit im Rahmen der Forschungszweckbestimmung möglich, Wege der Umsatzsteigerung identifiziert werden.

Der Ausbau der Landebahn ist Voraussetzung für das Fortbestehen der luftbezogenen Forschungsaktivitäten am Flughafen. Der Testflieger ATTAS kann bereits heute nicht uneingeschränkt eingesetzt werden. Für das Nachfolgemodell A-319 / A-321 ist die Landebahn zu kurz. Ein Ausbleiben der Landebahnverlängerung hätte eine Verlagerung des Flugbetriebes an einen anderen Standort zur Folge. Auch die Aerodata AG hängt bei der Annahme von Aufträgen größerer Flugzeuge von der Länge der Landebahn ab. Schließlich können Wirbelschleppenversuche von DLR und TU-Braunschweig derzeit nicht durchgeführt werden. Eine entscheidende Aufgabe des Geschäftsbereiches Flughafenbetrieb ist die aktive Begleitung des Prozesses, um eine erfolgreiche und zeitnahe Umsetzung zu garantieren.

Zur Profitabilisierung des Flughafenbetriebes ist aufgrund der Forschungsbestimmung der größte Hebel die Kostensenkung, weniger die Erlössteigerung. Durch ein gezieltes Kostensenkungsprogramm sollten Hebel wie Optimierung Materialeinsatz, Optimierung interner Abläufe, Kooperation mit anderen Institutionen, Outsourcing und Reduzierung der Einkaufskosten angesetzt werden.

Die derzeitige Flughafengesellschaft Braunschweig mbH sollte im Geschäftsbereich "Flughafenbetrieb" der Forschungsflughafen AG aufgehen. Weiter sollten Kooperationsmöglichkeiten mit der Flughafen Hannover Langenhagen GmbH gesucht werden.

4 Handlungsempfehlung spezielle Themen

Im Folgenden werden einige spezielle Vorschläge aus der ersten EFRE-Projektphase dargestellt

4.1 Kooperationsprojekte im Bereich Galileo

Die derzeit ausgeschriebenen Fördergelder für Forschungsprojekte im Rahmen des europäischen Galileo-Projektes setzen sich zusammen aus 1,1 Mrd. EUR der Galileo-Phase C / D von ESA und EU, 136 Mio. EUR des 6. EU-Rahmenprogrammes und 55 Mio. EUR der ESA GNSS.

Konkret wurden 8 Projektideen identifiziert, für deren Finanzierung Förderprogramme mit einem Ausschreibungsende zwischen August 2004 und März 2005 genutzt werden können.

Die Projektideen betreffen konkret Themen wie "Flight Inspection und Galileo", "Integrity / Interference Monitoring", "Air Traffic Management und Galileo", "Zeitmessung bei Galileo", die "Entwicklung eines Low End Software Receivers" und "SatNav-Applikationen" im Tourismus. Insbesondere die ersten vier Vorschläge haben eine hohe Relevanz für sicherheitskritische Applikationen im Verkehr.

Da die Ausschreibungstermine sehr kurzfristig anstehen, muss schon parallel zum Aufbau der oben beschriebenen "Forschungsflughafen AG" damit begonnen werden, Kooperationspartner zusammenzubringen und die nötigen Lobbyarbeiten auf EU-Ebene zu leisten.

4.2 Konferenz zu Galileo

Um den Standort international im Bereich der Arbeiten zu Galileo sichtbar zu positionieren, wurde mit der Unterstützung der Telematica e. K. im Rahmen des EFRE-Projektes eine internationale Konferenz konzipiert, welche regelmäßig am Forschungsflughafen abgehalten werden soll.

Unter dem Namen CERGAL 2005 (Certification of Galileo) soll die erste Konferenz im April 2005 in den Räumen des LBA mit einer Teilnehmerzahl von 80 bis 100 Personen stattfinden und sich auf Fragen der Zertifizierung von Galileo System und Service konzentrieren.

Einige Sponsoren konnten bereits gewonnen werden. Der Call for Papers steht im Internet zum Download bereit.

4.3 Konferenz zu Air Traffic Management

Die besondere Kompetenz des Forschungsflughafens im Bereich Air Traffic Management führte zur Konzipierung einer zweiten internationalen Konferenz, welche regelmäßig am Standort zur Positionierung im Bereich sicherheitskritischer Verkehrsapplikationen abgehalten werden sollte.

Format und Teilnehmerkreis wurden definiert, die Inhalte reichen von "Veränderten Planungsinstrumentarien" bis hin zur "Einbindung unbemannter Flugkörper in Flugsicherungskonzepte für den kontrollierten Luftraum.

Die Realisierung dieser Konferenz erfolgt entweder durch die "Forschungsflughafen AG" kann, bei entsprechendem Ressourceneinsatz schon parallel zum Aufbau der "Forschungsflughafen AG" vorbereitet werden.

4.4 Summer Camp

In Zusammenarbeit zwischen Mitgliedern des Forschungsflughafens und dem Projekt Region Braunschweig wurde die Idee der Gründung eines Summer Camp ausgearbeitet.

Grundidee ist hierbei das Angebot von Bildung und Freizeitvergnügen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene unter Ausnutzung des Know-hows und der Simulationsinfrastruktur am Forschungsflughafen.

Da eine Großinvestition nicht als finanzierbar erscheint, wurde ein stufenweises Model entwickelt.

Pilotphase: In den niedersächsischen Sommerferien 2005 ist eine Pilotreihe mit 4-6 einwöchigen Ferienkursen zum Thema "Faszination Fliegen" geplant. Die Kurse mit jeweils ca. 20 Teilnehmern dienen dazu, Erfahrungen über das richtige Format und ein zielgruppengerechtes pädagogisches Konzept zu sammeln. Neben einem theoretischen Teil sind praktische Versuche geplant wie etwa Experimente im Windkanal oder Flugversuche im Simulator. Dazu kann auf eine weitgehend vorhandene Infrastruktur am Braunschweiger Forschungsflughafen zurückgegriffen werden. Ein erster Entwurf für einen möglichen Kursverlauf von Montag bis Freitag liegt bereits vor. Die weitere inhaltliche Ausgestaltung und Ablaufplanung sollte in enger Abstimmung mit den Experten am Forschungsflughafen erfolgen.

1. Ausbaustufe: Ab 2006 ist eine deutliche Ausweitung des Themenspektrums und der Zielgruppe geplant. Neben dem Themengebiet Luftfahrt sind beispielsweise zusätzliche Angebote zum Thema Raumfahrt oder Schienenverkehr denkbar, die ebenfalls an die regionalen Leitthemen anschlussfähig sind. Zudem soll die Altersgruppe der Kursteilnehmer auch auf 10-15-jährige und Studenten ausgeweitet werden und eine Ausdehnung des Einzugsgebiets auf andere Regionen erfolgen. Dies erfordert einen Ausbau des Kursprogramms mit Übernachtungsmöglichkeiten, Verpflegung und einem umfangreichen Rahmenprogramm. Im Zielzustand sind nach derzeitiger Schätzung ca. 3.500 Kursteilnehmer p. a. realistisch.

2. Ausbaustufe: Bei erfolgreicher Entwicklung der Summer Camp ist ab ca. 2009 die Errichtung eines Science Parks mit einer Ausdehnung des Angebots auf den Tagestourismus geplant. Trotz eines hohen Erlebnis- und Unerhaltungswerts sollte auch in dieser Ausbaustufe ein Bildungsanteil enthalten sein, beispielsweise die schrittweise Vorbereitung und Durchführung eines Simulatorfluges mit theoretischer Einweisung und Betreuung im Tagesverlauf. Es ist besonders darauf zu achten, dass keine Konkurrenzsituation zu bestehenden Angeboten wie dem Space Park in Bremen oder dem geplanten Phaeno in Wolfsburg entsteht. Um die erforderlichen Investitionen zu rechtfertigen muss das Anspruchsniveau für das jährliche Besucheraufkommen eine kritische Masse von ca. 150-200 Tausend Besuchern erreicht werden.

Die Umsetzung des Piloten sowie der Ausbaustufen wird durch das Projekt Region Braunschweig getrieben. Insbesondere für die Konzipierung und Durchführung des der Pilotphase ist ein intensives Einbringen der Mitglieder des Forschungsflughafens entscheidend.

5 Nächste Schritte

Entscheidend für den weiteren Erfolg der Entwicklung des Forschungsflughafens wird der Aufbau der professionellen Organisation (hier "Forschungsflughafen AG" genannt).

Parallel hierzu sollte sofort mit der Akquisition der Galileo-Projekte begonnen werden, da die Ausschreibungsfristen bis Anfang 2005 auslaufen. Auch die Gespräche zur Kooperation mit anderen Standorten wie etwa München sollten intensiviert werden.

Schließlich kann mit der Umsetzung der im Einzelnen genannten Maßnahmen begonnen werden. Dies sind im Speziellen der Aufbau des Mittelstandszirkels, systematische Arbeiten

zur Ansiedlung von Unternehmen, die Gründung des Science Camp und des Unternehmens für Flugdatenbanken sowie die Vorbereitung der Konferenzen (Galileo und ATM).

Eine Weiterführung der bisherigen Aktivitäten zur Realisierung von Kooperationsprojekten, zur allgemeinen Standortentwicklung sowie des Flugbetriebes wird langfristig in koordinierter und professioneller Form durch die Forschungsflughafen AG gewährleistet.