

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 12.11.15

## und Antwort des Senats

### - Drucksache 21/2234 -

#### Betr.: Geiz ist geil - Hamburger Flughafen als Flugdiscounter?

*Hamburg entwickelt sich nach aktuellen Pressemeldungen zum ‚Billigen Jakob‘ unter den deutschen Flughäfen. Der jahrelange Kurs der FHH scheint nun ‚Früchte‘ zu tragen. Die Passagierzahlen und Flugverbindungen am Hamburger Flughafen entwickeln sich kontinuierlich nach oben – mit allen Belastungen, die das für die Hamburgerinnen und Hamburger bedeutet. Dies ist eine Entwicklung, bei der keine Trendwende festzustellen ist. Ebenfalls eine deutliche Zunahme zu verzeichnen ist aber auch bei den Beschwerden aus der vom Flugverkehr betroffenen Bevölkerung.*

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Flughafen Hamburg GmbH wie folgt:

*Ich frage den Senat:*

- 1. Wie hat sich gegenüber der Drucksache 18/5544 die Verteilung der Flüge von und zum Flughafen Hamburg in den Bereichen Low-Cost und Low-Fare sowie dem sonstigen Angebot entwickelt? (Bitte nach Jahren aufschlüsseln)*

<b>Marktanteil auf Basis der Passagiere</b>			
	<b>2007</b>	<b>2011</b>	<b>2015 (Jan.-Okt.)</b>
easyJet	1,8%	3,2%	9,2%
Vueling	0,0%	0,0%	0,9%
Norwegian	0,0%	0,0%	1,8%
Ryanair	0,0%	0,0%	1,1%
<b>Summe Low Cost</b>	<b>1,8%</b>	<b>3,2%</b>	<b>13,0%</b>

Die dargestellte Eingruppierung einzelner Fluglinien als Low-Cost Airlines basiert auf der aktuellen eigenen Definition durch die Flughafen Hamburg GmbH. In der Drucksache 18/5544 wurden Air Berlin und Hapag Lloyd Express (Vorgänger der Tufly) noch als Low-Cost Airlines eingeordnet, welches zu dem hohen Anteil dieses Segments führte. Aus heutiger Sicht sind beide Airlines jedoch nicht mehr hierzu zu zählen. Die Marktanteile der Low-Cost Airlines aus der Drucksache sind daher nicht direkt mit dieser Darstellung vergleichbar. Der zwischen 2007 und 2015 gestiegene Marktanteil der Low-Cost Airlines (gemäß der heutigen Definition) ist in Hamburg im europaweiten Vergleich nicht überdurchschnittlich.

- 2. Hat sich, nach nunmehr mehr als acht Jahren, die Klassifizierung der Flugangebote (z.B. die Preisgrenze von 100 Euro für Low-Fare-Angebote) geändert?*

Es gibt keine verbindliche, einheitliche und offizielle Klassifizierung von Low-Cost oder Low-Fare Fluggesellschaften. Auch die Airlineverbände definieren dies nicht einheitlich. Ticketpreise hängen,

neben den Produktionskosten der Airline, von sehr vielen Faktoren ab (u.a. Nachfrage, Wettbewerber, Anteil der Geschäftsreisenden, Saison, Buchungsvorlauf, Tageszeit des Fluges, usw.). Sowohl klassische Airlines als auch die sogenannte Low-Cost oder Low-Fare Fluggesellschaften bieten Ticketpreise von ca. 100 EUR an. Grundsätzlich sind die durchschnittlichen Ticketpreise aller Airlines – aufgrund des wachsenden Wettbewerbsdruckes – in den letzten 15 Jahren gesunken.

3. *Wie hat sich in dieser Zeit das Flugverkehrsaufkommen am Flughafen Hamburg geändert - in den innerdeutschen und innereuropäischen Bereichen sowie anderer Flugziele bzw. Ursprungsorte?*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Deutschland	100%	109%	118%	122%	119%	123%	124%	118%	113%	116%
Europa	100%	113%	117%	116%	109%	116%	125%	131%	131%	150%
Außereuropa	100%	156%	207%	196%	206%	233%	225%	276%	285%	301%
* Die jeweiligen Prozentangaben beziehen sich immer auf die Veränderung zum Basisjahr 2005										
Aufk. Linie+Chart. Deutschld.	4,5 Mio.	4,9 Mio.	5,4 Mio.	5,5 Mio.	5,3 Mio.	5,6 Mio.	5,6 Mio.	5,3 Mio.	5,1 Mio.	5,2 Mio.
Aufk. Linie+Chart. Europa	5,8 Mio.	6,6 Mio.	6,8 Mio.	6,8 Mio.	6,3 Mio.	6,8 Mio.	7,3 Mio.	7,7 Mio.	7,7 Mio.	8,8 Mio.
Aufk. Linie+Chart. Außereur.	0,2 Mio.	0,3 Mio.	0,5 Mio.	0,5 Mio.	0,5 Mio.	0,6 Mio.	0,5 Mio.	0,7 Mio.	0,7 Mio.	0,7 Mio.

Der Großteil des Flugverkehrs vom Flughafen Hamburg konzentriert sich auf Deutschland und Europa. Der innerdeutsche Verkehr entwickelte sich in dem Zeitraum von 2005 bis 2014 unterproportional, was ein Indiz dafür ist, dass andere Verkehrsmittel häufiger genutzt werden. Außereuropäische Verbindungen stellen den geringsten Anteil der Verbindungen dar, verzeichneten jedoch im Zeitraum 2005 bis 2014 das stärkste Wachstum.

4. *Wie haben sich die Flugverbindungen von und nach Zielen innerhalb von 500 Kilometern und innerhalb von 1.000 Kilometern in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte die Anzahl der Verbindungen, die Passagierzahlen und die Entfernungskilometer sowie den Anteil gegenüber der Gesamtzahl der Flugverbindungen aufzuführen.*

Siehe Antwort zu Frage 3 ergibt, ist der Anteil der innerdeutschen Verbindungen, die zumeist rund 500 bis 1.000 km entfernt liegen, in den letzten zehn Jahren unterproportional gewachsen. Eine weiterführende Statistik, mit den hier gefragten Details, wird von der Flughafen Hamburg GmbH nicht geführt und kann in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht händisch erstellt werden.

5. *Wie groß ist das Flugaufkommen zu Flughäfen, die im norddeutschen Bereich, in NRW und in Hessen liegen und somit auch in vergleichbaren Reisezeiten mit der Bahn zu erreichen wären?*

Düsseldorf:	Ca. 605.000 Passagiere Reisezeitbahn (ICE): 3h 39min Reisezeit Flugzeug: 55min
Köln:	Ca. 400.000 Passagiere Reisezeitbahn (ICE): 4h 04min Reisezeit Flugzeug: 1h 05min
Frankfurt:	Ca. 1.340.000 Passagiere Reisezeitbahn (ICE): 3h 44min Reisezeit Flugzeug: 1h 15min

Im Hinblick auf die vergleichbaren Reisezeiten ist folgendes Beispiel zu nennen: Um an einem Termin um 9:00 Uhr in Frankfurt teilnehmen zu können, kann man den ICE um 03:46 Uhr nehmen und erreicht Frankfurt um 07:45 Uhr. Der nächste ICE startet erst um 5:16 Uhr und erreicht den Frankfurter Hauptbahnhof um 09:00 Uhr. Im Vergleich hierzu stehen den Passagieren per Flugzeug mehrere Optionen zur Verfügung, um rechtzeitig nach Frankfurt zu kommen, so beispielsweise um 07:00 Uhr Abflug in Hamburg und um 08:15 Uhr Ankunft in Frankfurt. Zu Flughäfen in den norddeutschen Ländern

Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern sowie nach Berlin bestehen aufgrund der guten Straßen- und Bahnverbindungen keine regelmäßigen Linien- und Touristikverbindungen. Nach Sylt und Helgoland bestehen Taxi-Flugverkehrsverbindungen.

6. *Die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung -und insbesondere der letzte vorliegende Fortschrittsbericht von 2012- weisen lediglich für den Flugverkehr Energieverbrauchssteigerungen in signifikanter Höhe von mehr als 20 Prozent aus. Dies ist eine der Strategie klar entgegenstehende Entwicklung. Sieht der Senat vor diesem Hintergrund die Stärkung des Low-Cost und Low-Fare-Bereichs nach wie vor als positiven Faktor für die Entwicklung des Tourismus in Hamburg?*

Der wachsende Anteil des Low-Cost und Low-Fare Bereiches wird weder vom Senat noch von der Flughafen Hamburg GmbH gefördert. Es gibt in diesem Bereich keine Subventionen und keine Unterschiede in den von den Fluggesellschaften zu zahlenden Entgelten. Die Passagiere „klassischer“ Airlines und die Passagiere der Low-Cost Airlines nutzen am Hamburger Flughafen dieselben Terminals und Infrastruktureinrichtungen. Das aktuell zu verzeichnende Passagierwachstum ist u.a. auf die Nachfrage aus der Metropolregion Hamburg zu den vielfältigen Flugzielen, die aus Hamburg direkt angeflogen werden, sowie auf die im Vergleich zu anderen Flughäfen wettbewerbsfähigen Kosten zurückzuführen. Die Kosten sind ein Ergebnis des bedarfsgerechten Ausbaus und des effizienten Betriebs des Flughafens. Insgesamt sieht der Senat die positive Entwicklung des Flughafens in allen Preis-Segmenten der Airlines als positiven Standortfaktor für Touristik, Wirtschaft und Arbeitsplätze.

*Wenn ja:*

- a. *Wie ordnet der Senat diese Einschätzung in das Reporting des Fortschrittsberichts 2012 zur Nachhaltigkeitsstrategie (Energieverbrauch, Reduzierung des Passagiertransports und der Flugbewegungen) ein?*

Die Energieverbrauchssteigerungen im Fortschrittsbericht der Bundesregierung lassen sich nicht unmittelbar auf Hamburg übertragen. Durch den Einsatz moderner, größerer und energieeffizienterer Flugzeuge, die immer besser ausgelastet sind (Verhältnis der Passagiere im Flugzeug zur Anzahl der bereitgestellten Sitzplätze), sinkt der Energieverbrauch pro Passagier-Kilometer. So sind die Flugbewegungen am Hamburger Flughafen vom Jahr 2007 (173.499) bis zum Jahr 2014 (153.876) um 11,3% gesunken, während im selben Zeitraum die Anzahl der Passagiere von 12,8 Mio. auf 14,8 Mio. (+15,6%) gestiegen ist. Dies entspricht einem moderaten Passagierwachstum von durchschnittlich 2,1% pro Jahr. Insbesondere die Low-Cost Anbieter setzen moderne Flugzeuge ein und achten auf eine sehr hohe, überdurchschnittliche Auslastung, so dass diese Anbieter den Transport der Passagiere effizient gestalten.

7. *Wie hat sich der durchschnittliche Kilometerpreis je Flugkilometer in den letzten 10 Jahren verändert?*

Die Preise auf Flugverbindungen werden von den Airlines variabel festgesetzt. Es gibt dabei keine einheitlichen festen Preise (wie z.B. bei der Deutschen Bahn). Der individuelle Preis hängt u.a. davon ab, zu welchem Zeitpunkt ein Flug gebucht wird.

Vom Hamburger Flughafen fliegen rund 60 Airlines, die sich teilweise auf einzelnen Strecken gegenseitig Konkurrenz machen. Die realisierten Durchschnittspreise der Airlines werden als Betriebsgeheimnis behandelt und sind weder der Flughafen Hamburg GmbH noch dem Senat bekannt.

8. *Welche Kilometerpreise pro Flugverbindung erachtet der Senat als 'sittenwidrig'?*

Die Preise der Flugverbindungen am Hamburger Flughafen bilden sich aus der Kundennachfrage und dem Angebot der Airlines, welche sich im Wettbewerb untereinander befinden. Der Flugverkehr steht darüber hinaus im intermodalen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern wie Bahn, Fernbussen oder Pkw.

Der Senat sieht insgesamt keine Anhaltspunkte für sittenwidrige Flugpreise am Hamburger Flughafen.

9. *Bestehen die in der Drucksache 18/5544 genannten Anreizsysteme 'City Pairs' und 'SWP' (Streckenbezogenes Wachstumsprogramm) fort bzw. bis wann haben sie bestanden, und welche Anreizsysteme für den Luftverkehr gibt es heute bzw. gab es seitdem (und bis wann)?*

Der Flughafen verfügt seit vielen Jahren unverändert über die beiden Anreizsysteme „Rabattierung neuer Strecken (City Pairs)“ sowie das „Streckenbezogene Wachstumsprogramm (SWP)“. Andere Anreizsysteme hat es in den letzten 15 Jahren nicht gegeben.

*10. Welche Maßnahmen in Bezug auf den Flugverkehr wurden seitens des Senats bisher gefasst, um die Luftverkehrsentwicklung in Hamburg in die Ziele der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie einzuordnen?*

Am Hamburger Flughafen gibt es ein Entgeltsystem, das u.a. Preise pro Flugbewegung (gewichts-, lärm- und emissionsabhängig) und pro Passagier vorsieht. Dadurch haben die Airlines einen Anreiz, größere und modernere Flugzeuge einzusetzen und diese möglichst stark auszulasten. Hierdurch fallen der Treibstoffverbrauch und die Lärmbelastung insgesamt geringer aus, als wenn mehrere kleinere Flugzeuge mit vielen Starts und Landungen eingesetzt werden würden, um dieselbe Anzahl an Passagieren zu befördern. Zudem hat der Hamburger Flughafen bislang neun Lärmschutzprogramme aufgesetzt, mit denen passive Schallschutzmaßnahmen an den Häusern finanziert werden, die sich in den definierten Lärmzonen rund um den Hamburger Flughafen befinden.