

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 11.01.16**

**Betr.: Nach-Nachfragen zum Flughafen Hamburg**

*Mit der Antwort auf die Nachfrage mit Drs. 21/2444 ergeben sich verschiedene Fragen zum Geschäftsgebaren der FHG sowie zu der Funktion des Senats im Rahmen einer umweltverträglichen Steuerung des Flugverkehrs unter Berücksichtigung der Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele der Bundesrepublik Deutschland.*

*Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von drei bis vier Litern Kerosin pro 100 km und Passagier würde ein Flug über 1.000 km ohne jede Nebenkosten wie Start- und Landegebühren, Sicherheitsgebühren, Luftfahrtsteuer, Personalkosten, Flugzeugunterhaltung und Abschreibungen zwischen 9,90 und 13,20 Euro kosten (bei einem Kerosinpreis von 33 Cent pro Liter).*

*Es ist im gerade durch den Senat verabschiedeten Klimaplan offensichtlich, dass der Punkt „Flugverkehr“, obwohl als einer der großen Treiber des Klimawandels identifiziert, vollständig ausgespart wird.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

1. *Laut Antwort des Senats auf die Nachfrage mit Drs. 21/2444 zählt zum Beispiel Germanwings nicht zu den Low-Cost-Anbietern nach Definition der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.). Diese Fluglinie bietet Flugreisen nach Barcelona (1.443 km) ab 25 Euro, Madrid (1.783 km) ab 40 Euro oder Rom (1.329 km) ab 33 Euro an. Damit kommen Flugpreise zustande, die sich zwischen 1,70 und 2,50 Euro pro 100 km bewegen, bei Treibstoffkosten zwischen 0,99 und 1,32 Euro (je nach Verbrauchswert). Unter Berücksichtigung der sonstigen Kosten kann man hier davon ausgehen, dass die Flugpreise unterhalb der tatsächlich anfallenden Kosten liegen.*
  - a. *Ist der Senat der Meinung, dass Flugpreise unterhalb der Selbstkostenschwelle sittenwidrig sind?*
  - b. *Ist der Senat der Auffassung, dass eine Flugpreisgestaltung auch den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung und des Senats entsprechen muss?*
  - c. *Welche konkreten Maßnahmen plant der Senat zur Einbeziehung des Flugverkehrs in die Ziele des Hamburgischen Klimaplan?*
2. *In seiner Antwort in der Drs. 21/2444 führt der Senat zwölf Fluggesellschaften auf, die von der ADV als Low-Cost-Carrier klassifiziert werden. In der aktuellsten Aufstellung des DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. in der Helmholtz-Gesellschaft) vom Herbst 2015 werden 21 Fluglinien aufgeführt, von denen zehn (Aer Lingus, Air Baltic, Air Berlin, Corendon, easyJet, Germanwings, Intersky, Norwegian, Ryanair und vueling) ab Hamburg fliegen. Der auf den Seiten der ADV letztverfügba-*

*re Low-Cost-Monitor des ADV (noch zusammen mit dem DLR herausgegeben) bezieht sich auf das Jahr 2010. Die danach ausschließlich vom DLR veröffentlichten Low-Cost-Monitore entsprechen nicht der Antwort des Senats respektive der FHG. Insbesondere wird auch Germanwings nach wie vor als Low-Cost-Anbieter eingestuft.*

- a. *Seit wann erstellt die ADV ein eigenes Low-Cost-Monitoring, unabhängig vom DLR?*
  - b. *Wo ist der Low-Cost-Monitor der ADV einsehbar?*
  - c. *Wann wurde das letzte Low-Cost-Monitoring der ADV veröffentlicht und auf welchen Zeitraum bezog es sich?*
3. *In der Antwort auf meine Frage 4. a. nach den Anreizsystemen „City Pairs“ und „SWP“ zur Einrichtung neuer Flugrouten wird meine Frage nach den durch diese Systeme entgangenen Einnahmen der FHG lediglich dahin gehend beantwortet, dass 2 Prozent aller eingenommenen Aviation-Entgelte für diese Programme ausgeschüttet werden.*

*Ich frage daher erneut nach den durch die Programme entgangenen Einnahmen für den Flughafen.*

4. *In der Antwort auf meine Frage 4. b. nach der Dauer des Bestands der durch die Anreizsysteme eingerichteten Flugrouten verweist der Senat auf das Betriebsgeheimnis der FHG. Dies vorweggeschickt möchte ich stattdessen einige allgemeine Fragen stellen und die Frage 4. b. meiner Schriftlichen Kleinen Anfrage Drs. 21/2444 unter Berücksichtigung der Vertraulichkeit der Kundendaten modifiziert stellen:*
- a. *Ist es richtig, dass die Anreizsysteme „City Pairs“ und „SWP“ Flugverbindungen subventionieren?*
  - b. *Ist es richtig, dass der Mehrheitseigner der Flughafengesellschaft die Freie und Hansestadt Hamburg ist?*
  - c. *Ist es richtig, dass der Erfolg oder Nichterfolg der Anreizsysteme Auswirkungen auf die Finanzen der Freien und Hansestadt Hamburg hat?*
  - d. *Wie viele Flugstrecken wurden mit den Anreizsystemen in den letzten fünf Jahren eingerichtet?*
  - e. *Wie viele dieser eingerichteten Flugstrecken bestehen derzeit noch?*