

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE)

und Antwort des Senats

- Drucksache 22/12096 -

Betr.: Privatjets am Hamburger Flughafen – subventionierte Klimaungerechtigkeit?

Einleitung für die Fragen:

Zum Jahresbeginn 2023 erschienen verschiedene Beiträge in Presse und Funk zum Anstieg der Flugbewegungen von Privatjets in Deutschland. Zugrunde gelegt wurden dabei Zahlen der europäischen Flugsicherheitsorganisation Eurocontrol, die deutschlandweit für das Jahr 2022 von mehr als 94.000 Starts von Businessflugzeugen und damit einer Steigerung von mehr als 9 Prozent gegenüber 2021 sprach.

Privatjets, d. h. Flugzeuge mit einem oder mehreren Strahltriebwerken, die nicht im Linien- oder Charterverkehr eingesetzt werden und mit wenigen Ausnahmen ein kleines Sitzplatzangebot haben, verursachen eine extrem hohe CO₂-Belastung. Wie der Deutschlandfunk am 16. Januar 2023 unter Berufung auf die britische Firma „Real World Visuals“ berichtete, verursacht ein Passagier bei einem (fiktiven) regulären Flug zwischen 313 kg CO₂ in der Economy-Class und 2.835 kg CO₂ in der First Class. Ein Privatjet emittiert für denselben fiktiven Flug 25.056 kg CO₂, d. h. es wären mindestens neun Passagiere in einem Privatjet nötig, um eine, zumindest verglichen mit einem reinen First Class-Flug, gleiche CO₂-Bilanz zu erzielen. Verglichen mit der Economy-Class wären es sogar 80 Passagiere.

Nobel geht das Klima zugrunde. Dennoch sind Privatjets vom Emissionshandel der EU ausgenommen und auch zukünftig soll das Kerosin für die meisten Privatjets nicht besteuert werden – im Gegensatz dazu soll für innereuropäische Flüge die Steuerbefreiung schrittweise abgeschafft werden.

Ausnahmen von der Befreiung von der Kerosinsteuer für Privatjets soll es nur für Privatjets geben, die allgemeinen öffentlich vermietet werden oder für Flüge, die persönlichen oder Freizeitwecken dienen.

Laut verschiedener Medien ist neben der Route München-Berlin (mit der Bahn knapp vier Stunden Fahrzeit, 505 Kilometer Luftlinie) die Strecke zwischen Hamburg und Sylt (mit der Bahn ca. drei Stunden Fahrzeit, 174 Kilometer Luftlinie) eine der meistgeflogenen innerdeutschen Privatjetstrecken. Das häufigste Auslandsziel von Privatjets aus Deutschland war hingegen Mallorca. Ziele wie Sylt und Mallorca, beide nicht bekannt für ihre große Wirtschaftsbedeutung und der Notwendigkeit, dorthin Geschäftsflüge durchzuführen, lassen den Missbrauch von mittlerweile überkommenen Privilegien wahrscheinlich wirken.

Neben der Frage der Klimagerechtigkeit, d.h. vor allem, ob sich Inhaber und Inhaberinnen (direkt oder mittelbar über Firmenkonstrukte) von der gesellschaftlichen Verantwortung zum Klimaschutz freikaufen können und dafür auch steuerlich subventioniert werden, stellt sich auch die Frage, inwieweit ein Privatjetverkehr ab und nach Hamburg, angesichts der besonderen Situation eines innerstädtischen Flughafens und dessen Auswirkungen auf Klima und Lärm, politisch gewollt sein kann.

Mit Zustimmung der EU wurden in Frankreich Kurzstreckenflüge verboten, wenn das jeweilige Ziel in weniger als 150 Minuten mit der Bahn zu erreichen ist. Am Amsterdamer Flughafen Schiphol sollen neben anderen Maßnahmen ebenfalls Privatjets verboten werden.

Ich frage den Senat:

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

Frage 1: *Wie viele Privatjets sind am Flughafen Hamburg stationiert? Bitte nach der Kategorisierung von Rolls-Royce in die Klassen Microjet, Entry Level, Light, Light Medium, Medium, Long range, Very long range und Bizliner unterteilen.*

Frage 2: *Wie viele dieser in Hamburg stationierten Privatjets werden gewerblich zur Vermietung angeboten? Bitte ebenfalls nach den Kategorien von Rolls-Royce unterteilen.*

Dem Senat liegen hierzu keine Angaben vor. Seitens der Eigentümer gibt es hierzu keine Berichtspflicht. Daher wird hierüber keine Statistik geführt.

Frage 3: *Welche Flugziele wurden seit dem 1. Januar 2022 wie oft durch vom Flughafen Hamburg startende Privatjets angefliegen? Bitte quartalsweise aufführen.*

Frage 4: *Von welchen Abflughäfen kamen Privatjets in Hamburg seit dem 1. Januar 2022 jeweils wie oft an? Bitte quartalsweise aufführen.*

Siehe Anlage. In den dort angegebenen Zahlen sind auch Ambulanzflüge enthalten. Diese können im Rahmen der kurzen Fristen bei der Bearbeitung einer schriftlichen kleinen Anfrage nicht ausgewiesen werden, da hierzu die Daten von mehreren Tausend Flügen manuell ausgewertet werden müssten.

Frage 5: *Wie viele der ankommenden Privatjets sind zu Wartungszwecken in Hamburg gelandet? Bitte quartalsweise aufführen.*

Hierzu liegen der zuständigen Behörde keine Angaben vor. Am Flughafen Hamburg sind mehrere Wartungsunternehmen tätig, deren Überwachung nicht Aufgabe der Landesluftfahrtbehörde Hamburg ist.

Frage 6: *Wie lange war die Aufenthaltsdauer der in Hamburg ankommenden Privatjets, die nicht in Hamburg stationiert waren? Bitte die Anzahl in die Gruppen unter einem Tag, ein bis drei Tage und länger als drei Tage aufteilen.*

Hierzu kann die zuständige Behörde keine Angaben machen. Im Übrigen siehe Antwort zu 3 und 4.

Frage 7: *Wie hoch war die in die Verursacher- und Quellenbilanz zu CO₂-Emissionen eingeflossen Belastung durch Privatjets in den letzten fünf reporteten Jahren und wie hoch war demgegenüber die Gesamtbelastung durch den Flugverkehr am Flughafen Hamburg? Bitte jahrweise aufführen.*

Verursacher- und Quellenbilanzen werden vom Statistikamt Nord erstellt. Hierin wird allerdings nur der Luftverkehr insgesamt mit und ohne internationale Flüge abgebildet. Eine Auswertung bezogen auf Privatjets liegt nicht vor.

Frage 8: *Welche Gebühren werden für Privatjets am Flughafen Hamburg erhoben?*

Der Flughafen erhebt Lande- und Abfertigungsgebühren nach der von der Landesluftfahrtbehörde im ordentlichen Verfahren genehmigten Entgeltordnung. Die Entgeltordnung ist auf der Internetseite des Flughafens veröffentlicht: [Allgemeine Geschäftsbedingungen \(AGB\) - Hamburg Airport \(hamburg-airport.de\)](https://www.hamburg-airport.de). Darüber hinaus erhebt die Deutsche Flugsicherung An- und Abfluggebühren.

Frage 9: *Wie oft sind Privatjets in Hamburg zwischen 22 und 6 Uhr gestartet bzw. gelandet (außerhalb von medizinischen Flügen)? Bitte quartalsweise und getrennt nach Starts und Landungen aufführen.*

	2022	2022	2022	2022	2023
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
Landungen	15	25	27	13	16
Starts	9	12	14	5	8

Auch in diesen Zahlen sind die Ambulanzflüge enthalten, siehe Antwort zu 3 und 4.

Frage 10: *Welchen Nutzen misst der Senat dem Flugverkehr mit Privatjets von und nach Hamburg zu?*

Privatjets werden häufig für Geschäftsreisen von und nach Hamburg genutzt – besonders dann, wenn andere Verkehrsträger (inklusive der Großluftfahrt) kein vergleichbares Mobilitätsangebot anbieten können. Ebenso werden Privatjets häufig für diplomatische und andere politische Reisezwecke genutzt, wie z.B. Staatsbesuche. Weiterhin sind sie eine wichtige Säule der medizinischen Versorgung in der Metropolregion, u.a. für den Transport von Schwerverletzten und Organen.

Im Übrigen verfügt der Flughafen Hamburg über eine gültige und rechtskräftige Betriebsgenehmigung und unterliegt einer entsprechenden Betriebspflicht.

Frage 11: *Wie viele der Privatjetstarts und -landungen sind geschäftlich verursacht und wie viele Personen sind dabei seit dem 1.1.2022 befördert worden?*

Hierzu liegen der zuständigen Behörde keine Angaben vor.

