

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 12.11.15**

**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 Freien und Hansestadt Hamburg 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.*

*Ich frage den Senat:*

- 1. Wie hat sich gegenüber der Drs. 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.)*
- 2. Hat sich, nach nunmehr mehr als acht Jahren, die Klassifizierung der Flugangebote (zum Beispiel die Preisgrenze von 100 Euro für Low-Fare-Angebote) geändert?*
- 3. Wie hat sich in dieser Zeit das Flugverkehrsaufkommen am Flughafen Hamburg geändert – in den innerdeutschen und innereuropäischen Bereichen sowie anderer Flugziele beziehungsweise Ursprungsorte?*
- 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 aufführen.*
- 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?*
- 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 entgegengesetzte 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?*

*Wenn ja:*

- a. Wie ordnet der Senat diese Einschätzung in das Reporting des Fortschrittsberichts 2012 zur Nachhaltigkeitsstrategie (Energiever-*

*brauch, Reduzierung des Passagiertransports und der Flugbewegungen) ein?*

- 7. Wie hat sich der durchschnittliche Kilometerpreis je Flugkilometer in den letzten zehn Jahren verändert?*
- 8. Welche Kilometerpreise pro Flugverbindung erachtet der Senat als „sittenwidrig“?*
- 9. Bestehen die in der Drs. 18/5544 genannten Anreizsysteme „City Pairs“ und „SWP“ (Streckenbezogenes Wachstumsprogramm) fort beziehungsweise bis wann haben sie bestanden, und welche Anreizsysteme für den Luftverkehr gibt es heute beziehungsweise gab es seitdem (und bis wann)?*
- 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?*