

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 01.12.15

**Betr.: Nachfrage zu Drs. 21/2234 „Geiz ist geil – Hamburger Flughafen als Flugdiscounter?“**

*Trotz seiner innerstädtischen Lage inmitten der dicht besiedelten Metropolregion – verbunden mit den unbestrittenen gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen für mindestens 100.000 Bürgerinnen und Bürger in Hamburg und Schleswig-Holstein durch die startenden und landenden Flugzeuge – generiert die Flughafen Hamburg GmbH, mit ausdrücklicher Billigung durch den Hamburger Senat, den Flughafen als die deutsche Hauptstadt der Billigfliegerei. Bei der Beantwortung der Drs. 21/2234 antwortet der Senat allein auf der Grundlage von Auskünften der Flughafen Hamburg GmbH. In seiner Antwort auf meine Anfrage hat der Senat beziehungsweise die Flughafen Hamburg GmbH in einigen Antworten leider die Grundlage für die bewertenden Aussagen nicht weiter dargelegt.*

*Aus diesem Grund frage ich den Senat:*

1. *Die Beantwortung der Frage nach den Low-Cost und Low-Fare-Anteilen am Flugverkehr des Flughafens Fuhsbüttel erfolgte nach einer Eigendefinition der Fluggesellschaften durch die Flughafen Hamburg GmbH.*
  - a. *Wie lautet die Definition für Low-Cost- und Low-Fare-Fluggesellschaften, auf deren Basis die Antwort auf die Drs. 21/2234 erfolgte?*
  - b. *Seit wann gilt diese Definition?*
  - c. *Welche Unterschiede bestehen zu der davor gültigen Definition, und seit wann war diese Definition gültig?*
  - d. *Inwiefern unterscheidet sich die neue Definition von der des Low-Cost-Monitors des Instituts für Flughafenwesen und Luftverkehr (FW) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt?*
  - e. *Warum nutzt die Flughafen Hamburg GmbH nicht die allgemein anerkannte Low-Cost-Definition des Instituts für Flughafenwesen und Luftverkehr (FW) des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt?*
  - f. *Wie stellt sich die Beantwortung der Frage 1. der Drs. 21/2234 auf Basis der Low-Cost-Definition des Instituts für Flughafenwesen und Luftverkehr (FW) des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt dar?*
  - g. *Ändert sich die Bewertung des Senats im Hinblick auf den Low-Cost-Anteil am Hamburger Flughafen auf Basis der Antwort auf die Frage 1. f.?*
    - i. *Wenn ja, wie?*
    - ii. *Wenn nein, warum nicht?*

- h. *Welche Low-Cost-Definition wird der Senat zukünftig nutzen? Bitte inhaltlich und formal begründen.*
2. *Laut Antwort auf die Frage 7. der Drs. 21/2234 verfügt der Senat über keine Erkenntnisse zu durchschnittlich erzielten Kilometerpreisen je Flugkilometer. Dabei wird in der Antwort auf die starken Schwankungen bei den Preise verwiesen. Da die Preise pro Flugticket bekannt sein müssen, erscheint es mehr als unwahrscheinlich, dass ein Durchschnittspreis nicht zu ermitteln ist. Im Seeschiffscontainerverkehr stellen die erzielten Preise je transportiertem Standardcontainer (TEU) eine grundlegende Maßeinheit dar und unterliegen ebenfalls stark unterschiedlichen Konditionen.*
- a. *Beabsichtigt der Senat eigene Erhebungen anzustellen, um die durchschnittlich erzielten Kilometerpreise je Flugkilometer zu ermitteln?*
- i. *Wenn ja, bis wann?*
- ii. *Wenn nein, warum nicht?*
- b. *Sieht der Senat ein Versäumnis seiner Eigentümerpflichten, wenn er über keine Erkenntnisse zu den durchschnittlich erzielten Kilometerpreisen je Flugkilometer verfügt?*
- i. *Wenn ja, welches?*
- ii. *Wenn nein, warum nicht?*
3. *Laut der Antwort auf die Frage 8. der Drs. 21/2234 sieht der Senat insgesamt keine Anhaltspunkte für sittenwidrige Flugpreise am Hamburger Flughafen.*
- a. *Auf welcher Informationsbasis hat der Senat diese Einschätzung getätigt? Bitte einzeln auführen und erläutern.*
- b. *Sieht der Senat im Detail, das heißt bei einzelnen Flügen, Anhaltspunkte für sittenwidrige Flugpreise am Hamburger Flughafen?*
- i. *Wenn ja, welche?*
- ii. *Wenn nein, warum nicht?*
- c. *Welchen durchschnittlichen Kilometerpreis je Flugkilometer erachtet der Senat als sittenwidrig?*
4. *In der Antwort auf Frage 9. (Anreizsysteme) führt der Senat den Fortbestand zweier Anreizsysteme („City Pairs“ und „SWP“) auf.*
- a. *Welche Einnahmen sind dem Flughafen Hamburg durch die Nutzung dieser Anreizsysteme – unter der Voraussetzung, dass die Flugverbindungen auch ohne diese Anreizsysteme bestanden hätten – entgangen? Bitte nach Einnahmenart und Jahr aufschlüsseln.*
- b. *Wie lange bestanden die jeweils durch die Anreizsysteme geförderten Flugverbindungen? Bitte nach Flugstrecke und Dauer des Angebots aufschlüsseln.*