

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Andreas Mattner, Barbara Ahrons, Michael Fuchs,
Olaf Ohlsen, Dietrich Rusche, Dittmar Lemke (CDU) und Fraktion vom 27.09.05**

und Antwort des Senats

Betr.: Tourismus und günstige Flugangebote

Durch das Flugangebot von günstigen Fluggesellschaften hat sich das Flugangebot des Hamburger Flughafens deutlich vergrößert. Die Hamburger Wirtschaft profitiert von dem verbesserten Flugangebot. Insbesondere die Hamburger Tourismusbranche wird durch die zunehmende Zahl an in- und ausländischen Gästen positiv stimuliert und wächst durch das erhöhte Luftverkehrsaufkommen. Zu prüfen ist, inwiefern man den günstigen Fluggesellschaften noch bessere Rahmenbedingungen bieten könnte, um ggf. Anreize für die Ansiedlung weiterer Anbieter und/oder für die Eröffnung weiterer Flugstrecken zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Aufgrund von Informationen der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) und der Hamburg Tourismus GmbH (HHT) beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. Luftverkehrsaufkommen im Marktsegment der günstigen Fluggesellschaften

1.1 Wie hat sich Luftverkehrsaufkommen insgesamt am Hamburger Flughafen in den letzten Jahren verändert?

	2000	2001	2002	2003	2004
Passagiere	9.949.269	9.490.432	8.946.505	9.529.830	9.893.703
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	+ 5,2	- 4,6	- 5,7	+ 6,5	+ 3,8
Flugbewegungen	164.932	158.569	150.271	149.365	151.434
Veränderung gegenüber Vorjahr in %	+ 5,4	- 3,9	- 5,2	- 0,6	+ 1,4

1.2 Welchen Anteil an dem Passagieraufkommen haben günstige Fluggesellschaften heute im Vergleich zu dem Jahr 2000?

1.3 Wie viele und welche günstigen Fluggesellschaften gibt es am Hamburger Flughafen heute im Vergleich zu dem Jahr 2000?

Das so genannte Low-Cost-Segment bestand in Deutschland im Jahr 2000 noch nicht. Einzelne heute als Low-Cost-Carrier (LCC) operierende Gesellschaften waren

bereits im Jahr 2000 aktiv. Sie agierten als traditionelle Charter- oder Linienfluggesellschaften und können daher nicht zum Vergleich herangezogen werden.

Im ersten Halbjahr 2005 hatten so genannte LCC gemessen an der Zahl der Fluggäste einen Anteil von 19 % am Flughafen Hamburg.

Dem Low-Cost-Segment werden folgende zehn derzeit Hamburg anfliegende Gesellschaften zugerechnet: Hapag-Lloyd Expresss, Air Baltic, Air Berlin (mit ihrem Euro-Shuttle), Aer Lingus, dba, Easyjet, Estonian Air, Germanwings, InterSky und Norwegian Air Shuttle.

Auch klassische Airlines bieten Low-Cost-Angebote an.

1.4 Welche Strecken werden von diesen günstigen Fluggesellschaften heute bedient? Welche Strecken wurde bis 2000 bedient?

Typische LCC fliegen ab Hamburg zu den folgenden Zielen (Stand Winterflugplan 1. Dezember 2005):

Barcelona, Basel, Bristol, Budapest, Dresden, Dublin, Edinburgh, Friedrichshafen, Istanbul, Klagenfurt, Köln/Bonn, Krakau, London-Gatwick, Mailand/Bergamo, Manchester, München, Nizza, Nürnberg, Oslo, Palma de Mallorca, Riga, Rom, Salzburg, Stockholm, Stuttgart, Tallinn, Toulouse, Venedig, Vilnius, Warschau, Wien, Zagreb, Zürich.

Klassische Linienfluggesellschaften bieten vergleichbare Angebote zu den meisten zuvor genannten sowie zu den nachfolgenden Zielen an: Amsterdam, Birmingham, Brüssel, Düsseldorf, Göteborg, Helsinki, London-Heathrow, Madrid, Mailand/Malpensa, Paris, Prag.

Angebote klassischer Charterairlines für so genannte „Warmwasser-Ziele“ können ebenfalls in dieses Segment fallen.

1.5 Wie viele und welche günstigen Fluggesellschaften gibt es im erweiterten Hamburger Einzugsgebiet (z. B. Hannover, Lübeck)? Welche Strecken werden von diesen bedient?

Von Hannover, Bremen und Lübeck aus fliegen sechs LCC.

Hannover:

- Hapag-Lloyd-Express nach Bilbao, Dubrovnik, Klagenfurt, Mailand/Bergamo, Mailand/Malpensa, Palma de Mallorca, Manchester, Neapel, Newcastle, Olbia, Palermo, Paris/Orly, Pisa, Rijeka, Rom/Ciampino, Salzburg, Stockholm, Stuttgart, Sylt, Valencia, Venedig
- Air Berlin nach Budapest, London-Stansted, Nürnberg, Palma, Wien, Zürich
- Centralwings nach Kattowitz, Warschau
- Dba nach München, Stuttgart

Lübeck:

- Ryanair nach Glasgow-Prestwick, London-Stansted, Mailand-Bergamo, Pisa, Shannon und Stockholm-Skavsta

Bremen:

- Easyjet: London-Luton ab Winterflugplan (Stand 30. Oktober 2005)
- dba nach München.

Für alle Flughäfen in der Umgebung Hamburgs gilt, dass auch klassische Linien- und Chartergesellschaften einzelne Flüge auf vergleichbarem Preisniveau verkaufen.

- 1.6 *Besitzt der Hamburger Flughafen weitere Kapazitäten, um den bereits ansässigen oder evtl. neuen günstigen Fluggesellschaften Start- und Landezeiten einzuräumen? Wenn ja, welche? Welche Möglichkeiten bestehen, um den Hamburger Flughafen noch attraktiver für günstige Fluggesellschaften zu machen? Könnte das bestehende Rabattsystem im Bereich der Landegebühren (bisher nur für Strecken, die von keiner anderen Airline bedient werden) noch erweitert werden?*

Der Flughafen Hamburg besitzt sowohl land- als auch luftseitig ausreichend Kapazitäten, um in den Betriebszeiten weitere Starts und Landungen zu ermöglichen. Die Start- und Landebahn, sowie die Terminals stellen keinen begrenzenden Faktor dar.

Neben dem bestehenden Rabattsystem für Verbindungen zu neuen Destinationen wird ab 1. Januar 2006 ein streckenbezogenes Wachstums-Programm eingeführt: Je nach Anteil der Airlines am Wachstum auf bestehenden Strecken werden ab einer Mindesthöhe Entgelte zurückgezahlt werden.

- 1.7 *Wie wirkt sich das zunehmende Angebot von günstigen Fluggesellschaften auf die Preise der anderen Fluggesellschaften aus?*

Angebote im Low-Cost-Segment haben zu Preissenkungen bei klassischen Luftverkehrsgesellschaften geführt.

Hamburg dient seit dem 15. Oktober 2005 als Modellmarkt für eine neue Preisstrategie der Deutschen Lufthansa AG.

- 1.8 *Welche Strecken werden noch nicht bedient, wären aber für Hamburg besonders attraktiv?*

Für LCC aufgrund der mittleren Entfernung realisierbar und aufgrund Hamburger Nachfrage besonders attraktive Ziele wären Athen, Genf, Lissabon, Luxemburg und Moskau.

2. Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der günstigen Fluggesellschaften

- 2.1 *Welche wirtschaftlichen Vorteile hat das Angebot von günstigen Fluggesellschaften für regionale Unternehmen?*

2.1.1 *Inwiefern profitieren am Flughafen angesiedelte Unternehmen von den günstigen Fluggesellschaften?*

2.1.2 *Welche Unternehmensbereiche außerhalb des Flughafens profitieren von dem Angebot der günstigen Fluggesellschaften?*

- 2.2 *Wie wirkt sich das Angebot der günstigen Fluggesellschaften auf die Beschäftigung aus? Sind durch erhöhte Beschäftigung Wertschöpfungseffekte zu verzeichnen?*

Mit dem durch LCC generierten Passagierwachstum werden mehr Dienstleistungen nachgefragt, die direkt oder indirekt mit dem Flugverkehr verbunden sind (z. B. Bodenverkehrsdienste, Wartung, Restaurants, Einzelhandel, Autovermietungen, Konferenzraumvermietung, Dienstleistungen bei der FHG, usw.).

Incoming-Markt (nach Hamburg): durch LCC ist ein Anstieg an Incoming-Passagieren zu verzeichnen. Davon können sämtliche touristische Leistungsträger profitieren (z. B. Beherbergungsbetriebe, Gastronomie, Museen, ÖPNV, Taxis). Messen und Kongresse können durch das verbesserte Flugangebot neue Besucher generieren.

Outgoing-Markt: Unternehmen können Kosteneinsparungen bei Dienstreisen erreichen. Vorteilhaft ist zudem der räumlich wachsende Absatz- und Beschaffungsmarkt, der sich für hier ansässige Unternehmen aus dem Streckenwachstum in Hamburg ergibt. Die vermehrten Frequenzen und Direktverbindungen stärken den Wirtschaftsstandort durch Zeitersparnis für Reisende.

Es wird davon ausgegangen, dass ca. 1000 Arbeitsplätze pro 1 000 000 zusätzliche Fluggäste direkt im Luftverkehr entstehen. Durch den Zuwachs an Arbeitsplätzen sowie durch die steigende Bedeutung des Tourismus im Incoming-Bereich entstehen weitere positive Wertschöpfungseffekte.

2.3 Gibt es Kosteneinsparungen und Produktivitätssteigerungen durch das verbesserte Luftverkehrsangebot bei den Unternehmen selbst?

Reisekosteneinsparungen und Produktivitätsgewinne durch verkürzte Reisezeiten.

2.4 Gibt es Erkenntnisse aus 2. aus anderen Städten, z. B. aus Berlin? Wenn ja, welche?

Es gibt hierzu eine wissenschaftliche Studie, die sich auf den Raum Köln/Bonn bezieht („Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Low-Cost-Marktes im Raum Köln/Bonn“ Universität Köln, Prof. Baum, Köln 2004). Die Erhöhung der regionalen Wertschöpfung inklusive der Umsätze der Luftverkehrsdienstleister, Vorteile für den Standort durch Reisekostensenkung und Kaufkrafteffekte, wird mit 772 Mio. Euro beziffert.

Dieses Ergebnis ist nach Auffassung der FGH nur bedingt auf Hamburg übertragbar, da sich die klassischen Liniengesellschaften nach dem Wegzug der Bundesregierung aus Bonn weitgehend vom Flughafen Köln/Bonn zurückgezogen hatten. Das Low-Cost-Segment hat damit für die Region Köln/Bonn eine erheblich größere Bedeutung. Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

3. Tourismusbbranche

3.1 Welche Auswirkungen hat das steigende Angebot von günstigen Fluggesellschaften auf die Hamburger Tourismusbbranche?

Wichtigster Effekt ist die Aktivierung bestehender ausländischer Quellmärkte; so wiesen im 1. Halbjahr 2005 (gegenüber 1. Halbjahr 2004) z. B. Irland (+ 55 % bei den Übernachtungen), Österreich (+ 34 %), aber auch Großbritannien (+ 15 %) – nach rückläufigen Zahlen bzw. einer Stagnation seit 2000 – beachtliche Wachstumsraten auf, sowie die Schaffung neuer Quellmärkte, zu denen bisher keine Direktverbindungen bestanden bzw. nicht zu Tarifen, die LCC anbieten.

3.2 In welchen Tourismussparten gibt es Zuwächse durch Touristen (Tagesbesucher, Pauschaltouristen etc.), die mit günstigen Fluggesellschaften Hamburg besuchen?

Bei den Quellmärkten mit guter LCC-Anbindung ist nach Aussage der HHT eine überdurchschnittlich hohe Aufenthaltsdauer festzustellen. Weiterhin wird durch die LCC der allgemeine Trend zu Kurzurlaubsreisen – von denen städtische Destinationen wie Hamburg besonders profitieren – verstärkt.

3.3 Inwieweit können in Zusammenarbeit zwischen den Fluggesellschaften und der Hamburg Tourismus GmbH zusätzliche Anreize für Touristen geschaffen werden, Hamburg zu besuchen? Zu denken wäre dabei an Pauschalpakete, die die Airlines in Zusammenarbeit mit der Hamburg Tourismus GmbH anbieten könnten.

Die bereits bestehende Kooperation zwischen der HHT und Air Berlin wird von beiden Seiten als Erfolg bewertet und zukünftig noch intensiviert. Neben gemeinsamen Werbekampagnen wird das neue Destination Management System der HHT die Buchung von LCC-Flügen ermöglichen „Dynamic Packaging“, sodass die Buchung sämtlicher Bausteine von An- und Abreise über die Unterbringung bis hin zu Tickets aus einer Hand möglich ist.

3.4 Welche Auswirkungen hat das Angebot von günstigen Fluggesellschaften auf die Beschäftigungssituation im Bereich Tourismus?

Eine wachsende touristische Nachfrage nach der Destination Hamburg wird sich positiv auf die Beschäftigungssituation der mittelbar und unmittelbar mit dem Tourismus im Zusammenhang stehenden Unternehmen auswirken.

3.5 Gibt es Erkenntnisse zu 3. aus anderen Städten, z. B. aus Berlin? Wenn ja, welche?

Folgende Erkenntnisse einzelner Quellmärkte mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten des 1. Halbjahres 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 in Bezug auf die Übernachtungszahlen liegen der HHT vor:

Berlin: Spanien (+ 68 %), Irland (+ 74 %), Griechenland (+ 76 %) und Baltikum (+ 57 %)

Köln: Ungarn (+ 99 %), Türkei (+ 50 %), Österreich (+ 30 %) und Großbritannien (+ 30 %)

Stuttgart: Ungarn (+ 35 %) und Portugal (+ 23 %)