

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 01.12.15

und Antwort des Senats

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:

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

1. *Die Beantwortung der Frage nach den Low-Cost und Low-Fare-Anteilen am Flugverkehr des Flughafens Fuhlsbüttel 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?*

Die Definition in Drs. 21/2234 basiert auf der aktuellen Abgrenzung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV), die folgende Fluggesellschaften als Low-Cost definiert: Ryanair, Easyjet, Wizzair, bmibaby, Air Arabia, Vueling, Air One, Volotea, Iceland Express, Norwegian, WOW Air, Iberia Express.

In Drs. 21/2234 wurden für Hamburg nur die hier tatsächlich fliegenden Fluggesellschaften ausgewertet.

- b. *Seit wann gilt diese Definition?*

Die Definition wird von der ADV regelmäßig an die Marktentwicklungen angepasst. Der zuständigen Behörde ist nicht bekannt, seit wann die derzeitige Definition verwendet wird.

- c. *Welche Unterschiede bestehen zu der davor gültigen Definition, und seit wann war diese Definition gültig?*

Im Jahr 2007 (Erstellung der Drs. 18/5544) wurden Air Berlin und TUIfly gemäß ADV-Definition noch zu den Low-Cost-Carriern gezählt. Bereits damals gehörten die Fluggesellschaften Ryanair, Vueling und Norwegian zur Low-Cost-Definition der ADV,

waren aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht am Hamburg Airport aktiv. In der Drs. 21/2234 hat der Hamburg Airport diese Fluggesellschaften im Vergleich zu 2007 ergänzend hinzugefügt.

- 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 GmbH nicht die allgemein anerkannte Low-Cost-Definition des Instituts für Flughafenwesen und Luftverkehr (FW) des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt?*

Es gibt keine allgemein anerkannte Low-Cost-Definition. Auch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gibt in jedem seiner erscheinenden „Low Cost Monitore“ im Vortext folgende Hinweise:

„Die (vorwiegend oder teilweise) im Low-Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low-Cost definieren, wie z.B. niedrige Preise, ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum Low-Cost Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low-Cost Markt zusätzlich erschwert.“

Um eine Vergleichbarkeit mit anderen Flughäfen der ADV zu gewährleisten, wird die ADV-Definition als Grundlage verwendet.

- 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?*

Die Beantwortung ist auf Basis des Maßstabes des FW nicht möglich. Der dort verwendete Maßstab ist nicht hinreichend klar und ausdifferenziert; eine eindeutige Zuordnung der in Hamburg verkehrenden Fluggesellschaften ist danach nicht möglich. Überdies ist auch bei der Drs. 18/5544 nicht der Maßstab des FW verwendet worden. Eine belastbare Aussage zur Entwicklung des Marktanteils seit 2007 könnte bei Verwendung eines anderen Maßstabes daher gerade nicht getroffen werden.

- 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?*

Nein, die zuständige Behörde sieht unverändert die von der FHG verwendete Definition der ADV als hilfreich an.

- h. *Welche Low-Cost-Definition wird der Senat zukünftig nutzen? Bitte inhaltlich und formal begründen.*

Die zuständige Behörde wird auch zukünftig die Definition der ADV verwenden, da diese aktuelle Marktentwicklungen regelhaft aufgreift und eine klare Einordnung der Airlines ermöglicht.

- 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 Preisen 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?*

Nein, die zuständige Behörde strebt keine eigenen Erhebungen an. Sie führt in diesem Bereich keine Marktaufsicht und hat auch nicht die Aufgabe einer Regulierungsbehörde.

- b. *Sieht der Senat ein Versäumnis seiner Eigentümergepflichten, wenn er über keine Erkenntnisse zu den durchschnittlich erzielten Kilometerpreisen je Flugkilometer verfügt?*
- i. *Wenn ja, welches?*
- ii. *Wenn nein, warum nicht?*

Nein, die Erhebung von durchschnittlich erzielten Kilometerpreisen je Flugkilometer gehört weder zu den Aufgaben der zuständigen Behörde noch zu denen des Flughafenbetreibers.

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 aufzuführen 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?*

Der zuständigen Behörde sind keine Beschwerden über sittenwidrige Flugpreise am Hamburger Flughafen bekannt.

- c. *Welchen durchschnittlichen Kilometerpreis je Flugkilometer erachtet der Senat als sittenwidrig?*

Aus § 138 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) folgt, unter welchen Voraussetzungen ein Rechtsgeschäft als sittenwidrig zu betrachten ist. Inwieweit diese Voraussetzungen bei einzelnen Flugpreisen tatsächlich vorliegen, wäre in einem zivilrechtlichen Gerichtsverfahren zu überprüfen. Dieses kann nur von einer der Vertragsparteien betrieben werden. Die zuständige Behörde ist nicht dazu befugt, einzelne Flugpreise am Hamburger Flughafen zu überprüfen.

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.*

Die FHG hat in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt rund 2 Prozent aller eingenommenen Aviation-Entgelte über die beiden Fördersysteme ausgeschüttet.

- b. *Wie lange bestanden die jeweils durch die Anreizsysteme geförderten Flugverbindungen? Bitte nach Flugstrecke und Dauer des Angebots aufschlüsseln.*

Die geforderte Auflistung unterliegt dem Betriebsgeheimnis der FHG, da es sich bei den Angaben um vertrauliche Kundendaten handelt.