

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Dr. Achim Kessler, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Potenzial der Verlagerung von internationalen Flügen auf die Bahn am Flughafen Frankfurt

Wie aus Anfragen der Fraktion DIE LINKE. hervorgeht, besteht an vielen Flughäfen in Deutschland ein großes Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn.

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/5267 führt die Bundesregierung aus, dass im Jahr 2017 60 259 Inlandsflüge vom und zum Flughafen Frankfurt am Main von und zu Zielen stattfanden, die mit der Bahn ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar wären. Bei voller Ausschöpfung dieses Verlagerungspotenzials könnte die Anzahl der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen um 14 Prozent reduziert werden.

Das Verlagerungspotenzial dürfte jedoch erheblich sein, da auch Kurzstreckenflüge ins Ausland prinzipiell verlagerbar sind. Im Jahr 2017 fanden in Frankfurt am Main 144 130 Flüge statt, deren Distanz weniger als 600 km betrug. Davon waren mit einer Gesamtzahl von 77 450 Flügen mehr als die Hälfte Flüge ins Ausland (ebd.).

Ein leistungsfähiges Nachtzugsystem würde jenseits von Kurzstreckenflügen weiteres Verlagerungspotenzial erschließen, denn ca. 90 000 Auslandsflüge vom Flughafen Frankfurt liegen im Entfernungsbereich zwischen 600 und 1 000 Kilometer Flugstrecke (ebd.). Da die Bundesregierung aufgefordert ist, Nachtzugverbindungen zu stärken (siehe Bundestagsdrucksache 18/12363), muss auch das Verlagerungspotenzial von Mittelstreckenflügen (jenseits 1 500 km Flugdistanz) in den Blick genommen werden.

In der eingangs genannten Antwort hat die Bundesregierung mit Verweis auf fehlende Projektbewertungen nationaler Schienenprojekte die Frage unbeantwortet gelassen, wie sich das Verlagerungspotenzial nach Umsetzung aller Maßnahmen des Bedarfsplanes Schiene sowie international vereinbarter Schienenprojekte darstellen würde. Diese Bewertungen sind inzwischen abgeschlossen, wodurch 29 Projekte des „Potenziellen Bedarfes“ nunmehr Bestandteil des „Vordringlichen Bedarfes“ im Bundesschienenwegeausbaugesetz sind (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/086-zusaetzliche-schienenprojekte.html). Dadurch kann, wie bereits in Antworten auf frühere Anfragen (u. a. Bundestagsdrucksache 17/9274), die Frage nach dem potenziellen Verlagerungspotenzial nunmehr beantwortet werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche im Ausland gelegenen Flugziele wurden im Jahr 2017 nach Kenntnis der Bundesregierung vom Frankfurter Flughafen im Passagierverkehr angefliegen, welche im Entfernungsbereich von
 - a) 101 bis 200 km,
 - b) 201 bis 300 km,
 - c) 301 bis 400 km,
 - d) 401 bis 500 km,
 - e) 501 bis 600 km,
 - f) 601 bis 700 km,
 - g) 701 bis 800 km,
 - h) 801 bis 900 km und
 - i) 901 bis 1000 km liegen

(bitte unter Angabe der jeweiligen Flugstrecke tabellarisch darstellen und neben dem jeweiligen Zielflughafen auch die Städte aufführen, denen diese Zielflughäfen angeschlossen sind)?

2. Wie viele Passagiere verkehrten nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2017 jeweils zwischen den Flugzielen gemäß Frage 1 und dem Flughafen Frankfurt am Main mit dem Flugzeug, und auf wie viele Flüge verteilten sich diese Passagiere jeweils im Jahr 2017 (Angaben bitte in die Tabelle zu Frage 1 integrieren)?

Wie viele Flugkilometer wurden demnach im Jahr 2017 nach Kenntnis der Bundesregierung auf diesen Relationen zurückgelegt, und wie gestaltete sich die Beförderungsleistung in Millionen Personenkilometern im Jahr 2017 auf diesen Relationen (Angaben bitte in die Tabelle zu Frage 1 integrieren)?

3. Welche dieser Flugziele sind nach Kenntnis der Bundesregierung von Frankfurt am Main aus nicht mit der Bahn erreichbar, und wie lange dauert eine Fahrt mit der aktuell schnellsten Zugverbindung vom Frankfurter Hauptbahnhof bis zum Hauptbahnhof des jeweiligen Reisezieles (d. h. der Städte, denen die Flughäfen angeschlossen sind) im Falle einer bestehenden Bahnverbindung (Angaben bitte in die Tabelle zu Frage 1 integrieren)?
4. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2017 von und zu Flugzielen im Ausland statt, die mit der Bahn ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof (bis zu den Hauptbahnhöfen der Zielstädte, denen die jeweiligen Flughäfen angeschlossen sind) dementsprechend schon heute in höchstens vier Stunden erreichbar sind, und auf wie viele trifft dies bei einer maximalen Fahrtzeit von sechs Stunden zu?

Auf welche Höhe summieren sich die Flugkilometer im Jahr 2017, die durch Verlagerung dieser Flüge auf die Bahn „gespart“ worden wären (bitte nach vier und sechs Stunden Fahrtzeit differenziert angeben)?

5. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2017 von und zu Flugzielen im Ausland statt, die mit der Bahn ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof (bis zu den Hauptbahnhöfen der Zielstädte, denen die jeweiligen Flughäfen angeschlossen sind) schon jetzt in höchstens
- a) acht Stunden,
 - b) zehn Stunden,
 - c) zwölf Stunden und
 - d) 14 Stunden erreichbar sind und daher aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller prinzipiell für die Verlagerung auf Nachtzüge geeignet sind (bitte jeweils unter Nennung aller Flugziele aufführen, die in das jeweilige Intervall fallen)?

Welchen Anteil hatten diese Flüge jeweils am gesamten Passagierflugaufkommen des Frankfurter Flughafens?

6. Wie viele Flugkilometer hätten demnach im Jahr 2017 prinzipiell durch (Nacht-)Zugfahrten auf einen Landverkehrsträger verlagert werden können (bitte Werte entsprechend der Fragen 5a bis 5d getrennt aufführen)?
7. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt (Auslandsflüge gemäß Frage 4 sowie Inlandsflüge gemäß der Antwort zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5267) im Jahr 2017 von und zu Flugzielen statt, die mit der Bahn ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof (bis zu den Hauptbahnhöfen der Zielstädte, denen die jeweiligen Flughäfen angeschlossen sind) schon jetzt in höchstens vier Stunden erreichbar sind, und auf wie viele trifft dies bei einer maximalen Fahrtzeit von sechs Stunden zu?

Welchen Anteil hatten diese Flüge jeweils am gesamten Passagierflugaufkommen des Frankfurter Flughafens?

8. Sind der Bundesregierung die potenziellen Reisezeitverkürzungen, die mit der Realisierung der in der Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgeführten Projekte (Bedarfsplan Schiene) jeweils einhergehen, bekannt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Reisezeitverkürzung geht mit den einzelnen Projekten des Bedarfsplans Schiene nach Kenntnis der Bundesregierung einher (bitte tabellarisch die Reisezeitverkürzungen zwischen den Endpunkten der Neu- bzw. Ausbauprojekte aufführen und lediglich diejenigen Projekte außer Acht lassen, die dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet oder nicht vom „Potenziellen Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgestiegen sind)?

9. Auf welchen Wert (in Minuten) beläuft sich die Fahrzeiterparnis demnach bei einer Zugfahrt vom Frankfurter Hauptbahnhof zum Hauptbahnhof einer deutschen Stadt mit angeschlossenem Hauptverkehrsflughafen bei voller Fahrplanwirksamkeit der Realisierung aller mindestens vordringlichen Maßnahmen des Bedarfsplanes Schiene nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte unter Angabe der Dauer der aktuell schnellsten Verbindung sowie der nach Vollendung der mindestens vordringlichen Bedarfsplanprojekte möglichen schnellsten Fahrtzeit aufführen)?
10. Welche Gesamtkosten sind nach derzeitiger Kenntnis der Bundesregierung mit der Realisierung aller mindestens als vordringlich eingestuften Projekte des Bedarfsplanes Schiene verbunden, und welche Kosten mit der Realisierung aller mindestens als vordringlich eingestuften Projekte des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen?

11. Welche internationalen Schienenprojekte hat die Bundesregierung auf welche Weise (Staatsvertrag, Regierungs- oder Verwaltungsvereinbarung, Absichtserklärung etc.) vereinbart (bitte nur nicht abgeschlossene Projekte aufführen), und mit welchen Kosten sind diese Projekte verbunden (falls möglich, zwischen Gesamtkosten und im Bundeshaushalt wirksamen Kosten differenzieren)?

Wie weit ist die Realisierung der einzelnen vereinbarten Projekte bisher fortgeschritten (bitte nach „vereinbart“, „in Planung“ und „im Bau“ differenzieren), und welche Kenntnis hat die Bundesregierung über Reisezeitverkürzungen im Zusammenhang dieser Projekte (bitte tabellarisch aufführen)?

12. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2017 von und zu deutschen Städten mit angeschlossenen Hauptverkehrsflughäfen statt, die mit der Bahn nach (voller) fahrplanwirksamer Realisierung aller mindestens vordringlichen Maßnahmen des Bedarfsplanes Schiene und der vertraglich von der Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof (bis zum Hauptbahnhof der Stadt mit angeschlossenen Hauptverkehrsflughafen) in höchstens vier Stunden erreichbar wären, und wie viele wären in höchstens sechs Stunden erreichbar?

Welchen Anteil hatten diese Flüge jeweils am gesamten Inlandspassagierflugaufkommen sowie am gesamten Passagierflugaufkommen des Frankfurter Flughafens?

13. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2017 von und zu Verkehrsflughäfen im Ausland statt, die mit der Bahn nach (voller) fahrplanwirksamer Realisierung aller mindestens vordringlichen Maßnahmen des Bedarfsplanes Schiene und der vertraglich von der Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof (bis zum Hauptbahnhof der Zielstadt) in höchstens vier Stunden erreichbar wären, und wie viele wären in höchstens sechs Stunden erreichbar (bitte die volle Fahrplanwirksamkeit dieser Maßnahmen unterstellen)?

Welchen Anteil hatten diese Flüge jeweils am gesamten Passagierflugaufkommen des Frankfurter Flughafens?

14. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2017 insgesamt von und zu Städten mit angeschlossenen Verkehrsflughäfen insgesamt statt, die mit der Bahn nach (voller) fahrplanwirksamer Realisierung aller mindestens vordringlichen Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene und der vertraglich von der Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof (bis zum Hauptbahnhof der Zielstadt) in höchstens vier Stunden erreichbar wären, und wie viele wären in höchstens sechs Stunden erreichbar (bitte die volle Fahrplanwirksamkeit dieser Maßnahmen unterstellen)?

Welchen Anteil hatten diese Flüge jeweils am gesamten Passagierflugaufkommen des Frankfurter Flughafens?

Berlin, den 4. Juni 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion