

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Christine Buchholz, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Dr. Achim Kessler, Caren Lay, Sabine Leidig, 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 Inlandsflügen 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 18/1324 führt die Bundesregierung aus, dass im Jahr 2013 etwa 15 Prozent aller Passagierflüge am Flughafen Frankfurt am Main von und zu Orten stattfanden, die in vier Stunden, und fast 30 Prozent von und zu Orten stattfanden, die in sechs Stunden mit der Bahn erreichbar wären. Nach Realisierung aller politisch beschlossenen Schienenprojekte würde sich dies auf 24 Prozent (vier Stunden Fahrtzeit) und 34 Prozent (sechs Stunden Fahrtzeit) erhöhen (Antwort zu den Fragen 2 bis 5).

Demgemäß bestand auch am Flughafen Frankfurt am Main im Jahr ein großes Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn, welches es auszuschöpfen gilt. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass zum Erreichen der Klimaschutzziele des Bundes alle Potenziale für eine Emissionsminderung im Verkehr erschlossen werden müssen. Der Luftverkehrssektor hat bisher keinen Beitrag zur Reduktion von Kohlendioxid beigetragen, vielmehr sind hier die Emissionen in den letzten drei Jahrzehnten rasant gewachsen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/8748).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie groß war nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main bis zu einer Distanz von 1 000 Kilometern im Jahr 2017
 - a) absolut,
 - b) in Prozent aller Passagierflüge (bitte auch Gesamtzahl der Passagierflüge angeben), und
 - c) wie sind diese Flüge strukturiert nach Entfernung (in Schritten von jeweils 100 km) sowie unterteilt nach Inlands- und Auslandsflügen?

2. Welche deutschen Flughäfen zählen nach Kenntnis der Bundesregierung zu den sogenannten Hauptverkehrsflughäfen, und wie groß ist die Entfernung jeweils nach Frankfurt am Main
 - a) per Flugzeug (zum Flughafen Frankfurt am Main) und
 - b) mit der Bahn (zwischen dem jeweiligen Hauptbahnhof und Frankfurter Hauptbahnhof), und
 - c) wie lange dauert jeweils derzeit ein Flug sowie die schnellstmögliche Zugfahrt (bitte die Antworten zu a bis c in einer Tabelle aufführen)?
3. Wie viele Passagiere verkehrten im Jahr 2017 jeweils zwischen den deutschen Hauptverkehrsflughäfen und dem Flughafen Frankfurt am Main mit dem Flugzeug, und auf wie viele Flüge verteilten sich diese Passagiere jeweils im Jahr 2017 (bitte Angaben in die Tabelle zu Antwort zu Frage 2 integrieren)?
4. Wie viele Reisende verkehrten nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2017 jeweils zwischen Städten mit angeschlossenem Hauptverkehrsflughafen und Frankfurt am Main mit der Fernbahn (jeweils von Hauptbahn zum Frankfurter Hauptbahnhof), und auf wie viele Bahnfahrten verteilten sich diese Passagiere jeweils im Jahr 2017 (bitte Angaben in die Tabelle zu Antwort zu Frage 2 integrieren)?
5. Wie viel Kohlendioxid (CO₂) wird nach Kenntnis der Bundesregierung pro 100 km Inlandsflug ausgestoßen, und wie hoch ist die Klimabelastung dabei inklusive aller weiteren klimarelevanten Faktoren der Luftfahrtemissionen gemessen in CO₂-Äquivalenten (bitte unter Angabe der weiteren einbezogenen klimarelevanten Faktoren und deren jeweiligen „Beitrag“ aufführen)?
6. Wie stellen sich diese Emissionswerte nach Kenntnis der Bundesregierung für 100 km Bahnfahrtstrecke (ICE) bei dem aktuell verwendeten Strommix dar und wie unter der Bedingung einer Ökostromquote von 100 Prozent (bitte unter Angabe des aktuellen Strommixes der Deutschen Bahn AG aufführen)?
7. Wie viel CO₂ „verursacht“ ein Flugpassagier nach Kenntnis der Bundesregierung pro 100 km Inlandsflug im Durchschnitt (bitte auch den um andere Klimafaktoren erweiterten Wert angeben) und wie viel ein Zugreisender auf einer ICE-Fahrt über 100 km?
8. Wie viel CO₂ wurde demnach im Jahr 2017 durch Inlandsflüge zwischen den deutschen Hauptverkehrsflughäfen und dem Flughafen Frankfurt am Main emittiert (bitte für alle betreffenden Relationen einzeln in einer Tabelle aufführen), und wie stellt sich diese Klimabilanz nach Einbezug der weiteren klimarelevanten Faktoren der Luftfahrtemissionen gemessen in CO₂-Äquivalenten dar (bitte für alle betreffenden Relationen einzeln aufführen und in die Tabelle integrieren)?
9. 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 angeschlossenem Hauptverkehrsflughafen statt, die mit der Bahn ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof (bis zum Hauptbahnhof der Zielstadt) schon jetzt in höchstens vier Stunden erreichbar sind, und wie viele waren in höchstens sechs Stunden erreichbar?
10. Wie hoch war demnach im Jahr 2017 das CO₂-Einsparpotenzial bei vollständiger Verlagerung der gemäß Frage 9 erfassten Flüge auf die Bahn (bitte neben dem „reinen“ Einsparpotenzial jeweils auch das Einsparpotenzial unter Einbezug der weiteren klimarelevanten Faktoren angeben)?

11. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden im Jahr 2017 von und zu deutschen Städten mit angeschlossenem Hauptverkehrsflughafen statt, die mit der Bahn nach Realisierung aller 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?
12. Wie hoch wäre demnach im Jahr 2017 das CO₂-Einsparpotenzial bei vollständiger Verlagerung der gemäß Frage 11 erfassten Flüge auf die Bahn gewesen (bitte neben dem „reinen“ Einsparpotenzial jeweils auch das Einsparpotenzial unter Einbezug der weiteren klimarelevanten Faktoren angeben)?

Berlin, den 1. Oktober 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

