

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katja Hessel, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/17089 –

Wechselpotenzial von Flügen auf andere Verkehrsmittel

Vorbemerkung der Fragesteller

Angesichts der Klima-Debatte stehen Flugreisen und daher Airlines und Flughäfen unter öffentlichem Druck. Die Hauptkritik liegt hierbei auf den Inlandsflügen. Dabei standen die Flugverbindungen von Nürnberg nach Berlin, München und Frankfurt im besonderen Fokus. Die Flugstrecke Nürnberg–Berlin wurde nach der Etablierung der ICE-Sprinter-Verbindung (Reisezeit Nürnberg–Berlin unter 3 Stunden) eingestellt. Die Flüge Nürnberg–München bzw. Nürnberg–Frankfurt sind reine Transitstrecken für Passagiere, die am Drehkreuz München bzw. Frankfurt auf internationale Flüge umsteigen.

Die Klimabewegung „Fridays for Future“ erregt öffentlich jede Menge Aufmerksamkeit und erhöht so den Druck auf die gesamte Verkehrsbranche. So stellten der Flughafenverband ADV und der Luftfahrtverband BDL ihre Bereitschaft in Aussicht, kurze Inlandsflüge komplett abzuschaffen (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/flugreisen-klimaschutz-klimawandel-inlandsfluege-1.4580293). Die Bedingung wäre allerdings, dass diese sogenannten Zubringerflüge adäquat durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden können. Am Beispiel der Bahn wurden hierfür folgende Forderungen aufgestellt: Anbindung der Flughäfen an das ICE-Netz, Pünktlichkeit, Ausbau der Kapazitäten, Erhöhung der Taktung der ICE-Verbindungen.

1. Wie viele innerdeutsche Flugbewegungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen Winter- bzw. Sommerflugplänen 2018/2019 (bitte nach Flughäfen, Personen bzw. Fracht und Linie bzw. Charter aufschlüsseln)?
2. Wie viele Flugbewegungen von deutschen Flughäfen zu Flughäfen in EU-Staaten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen Winter- bzw. Sommerflugplänen 2018/2019 (bitte nach Flughäfen, Personen bzw. Fracht und Linie bzw. Charter aufschlüsseln)?
3. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse dazu, welche dieser Flugbewegungen durch alternative Verkehrsmittel ersetzt werden könnten, ohne

dass die Reisenden Abstriche bei den Faktoren Zeit, Qualität und Preis hinnehmen müssen?

Wenn ja, welche?

4. Durch welches Verkehrsmittel könnten nach Erkenntnissen der Bundesregierung die genannten Flugverbindungen ersetzt werden?
5. Wie viele Passagiere der in den Fragen 1 und 2 erfragten Flugbewegungen, nutzen den Flug nach Kenntnis der Bundesregierung als sogenannten Zubringerflug (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent aller Passagierflüge – Gesamtzahl bitte angeben – darstellen)?
7. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Albrecht Dürer Airport Nürnberg innerhalb Deutschlands und der EU in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Albrecht Dürer Airport Nürnberg (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?
8. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Albrecht Dürer Airport Nürnberg mit einer Entfernung bis zu 6.000 km in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Albrecht Dürer Airport Nürnberg (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?
9. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Albrecht Dürer Airport Nürnberg mit einer Entfernung ab 6.000 km in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Albrecht Dürer Airport Nürnberg (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?
10. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Flughafen München innerhalb Deutschlands und der EU in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Flughafen München (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?
11. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Flughafen München mit einer Entfernung bis zu 6.000 km in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Flughafen München (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?
12. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Flughafen München mit einer Entfernung ab 6.000 km in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Flughafen München (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?
13. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Flughafen Frankfurt innerhalb Deutschlands und der EU in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Flughafen Frankfurt (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?
14. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Flughafen Frankfurt mit einer Entfernung bis zu 6.000 km in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Flughafen Frankfurt (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?

15. Wie viele Fluggäste und Passagierflüge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vom und zum Flughafen Frankfurt mit einer Entfernung ab 6.000 km in den Jahren 2018 und 2019 absolut sowie prozentual zu allen Fluggästen und Passagierflügen vom und zum Flughafen Frankfurt (Gesamtzahlen bitte mit angeben)?
16. Wie viele Menschen sind in den Jahren 2017, 2018 und 2019 von den deutschen Verkehrsflughäfen insgesamt abgeflogen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 5 sowie 7 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die frei zugängliche Luftverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes verwiesen (vgl. www.destatis.de). Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

6. Erwägt die Bundesregierung technische und bauliche Maßnahmen, um die Anzahl der Inlandsflugverbindungen in Zukunft zu verringern?
Wenn ja, welche, und ab wann?

Die Bundesregierung fördert eine Verlagerung von Kurzstreckenverkehren auf die Schiene. Das Potenzial der Verlagerung von Inlandsflügen auf die Bahn wird sich mit der Umsetzung von Bahninfrastrukturprojekten weiter erhöhen. Die baulichen Maßnahmen für die Bundesschienenwege ergeben sich aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030.

17. Welche Lenkungswirkung erwartet die Bundesregierung grundsätzlich von der angepassten Luftverkehrsteuer?
18. Welche Lenkungswirkung für Drehkreuzverkehre erwartet die Bundesregierung von der angepassten Luftverkehrsteuer?
19. Welche Erwartungen hegt die Bundesregierung von der angepassten Luftverkehrsteuer bezüglich der Verminderung der CO₂-Emissionen?
20. Welche Wechselwirkungen erwartet die Bundesregierung von der angepassten Luftverkehrsteuer mit dem bestehenden Emissionshandelssystem für die innereuropäische Luftfahrt?

Die Fragen 17 bis 20 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anhebung der Luftverkehrsteuer ist Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Gleiches gilt für die Umsatzsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr, die bereits von 19 Prozent auf den ermäßigten Umsatzsteuersatz von 7 Prozent gesenkt wurde. Es werden unter anderem durch diese beiden Maßnahmen lenkende Anreize geschaffen, um den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu verringern. Die Bundesregierung unterstützt zudem das bestehende Emissionshandelssystem für die innereuropäische Luftfahrt und die damit verbundenen Ziele.

