

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,  
Dr. Christopher Gohl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/30423 –**

### Innerdeutscher Luftverkehr und Kurzstreckenflüge

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Trotz kontroverser öffentlicher Debatten zu einer möglichen Klimaschädlichkeit von Kurzstreckenflügen sind die Passagierzahlen bis zum Beginn der Corona-Pandemie stetig gestiegen ([https://www.dfs.de/dfs\\_homepage/de/Presse/Publicationen/Mobilitaetsbericht2019\\_Web.pdf](https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Presse/Publicationen/Mobilitaetsbericht2019_Web.pdf)).

In der erneut entbrannten Debatte zur Besteuerung des Luftverkehrs wird häufig darauf verwiesen, dass der Luftverkehr keine Steuern auf Kerosin zahlt und dadurch einen Wettbewerbsvorteil gegenüber beispielsweise der Bahn besitzt. Dabei wird allerdings ausgeblendet, dass in Deutschland seit 2011 eine Luftverkehrsteuer erhoben wird, die im Frühjahr 2020 stark angehoben wurde, um die Mehrwertsteuersenkung der Bahn mitzufinanzieren (<https://www.bdl.aero/de/presse/pressemitteilungen/aussagen-der-gruenen-vorsitzenden-annalena-baerbock-zum-luftverkehr-sind-unzutreffend-klimaschutz-im-luftverkehr-laesst-sich-aber-nur-auf-basis-sachgerechter-analysen-und-zutreffender-fakten/>).

Darüber hinaus wird der Grund für Inlandsflüge nicht hinterfragt. Ungefähr ein Drittel sind Zubringerflüge, die Reisende zu den großen Hubs Frankfurt und München bringen. Sollten diese Verbindungen eingestellt werden, so werden künftige Interkontinentalreisen im benachbarten Ausland (Amsterdam, Brüssel, London etc.) fortgesetzt. Durch die teilweise weiteren Strecken in entgegengesetzte Richtungen entstehen mehr Emissionen, die eigentlich eingespart werden sollten. Dem Klima ist also nicht geholfen (<https://www.bdl.aero/de/presse/pressemitteilungen/aussagen-der-gruenen-vorsitzenden-annalena-baerbock-zum-luftverkehr-sind-unzutreffend-klimaschutz-im-luftverkehr-laesst-sich-aber-nur-auf-basis-sachgerechter-analysen-und-zutreffender-fakten/>).

Des Weiteren trägt der innerdeutsche Luftverkehr nur mit 4 Prozent zum Verkehrsmittelmix in Deutschland bei. Bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen verhält es sich ähnlich. Lediglich 0,3 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub> Emissionen gehen auf Kurzstreckenflüge innerhalb Deutschlands zurück (<https://www.bdl.aero/de/presse/pressemitteilungen/aussagen-der-gruenen-vorsitzenden-annalena-baerbock-zum-luftverkehr-sind-unzutreffend-klimaschutz-im-luftverkehr-laesst-sich-aber-nur-auf-basis-sachgerechter-analysen-und-zutreffender-fakten/>). Da sich der innerdeutsche Luftverkehr darüber hinaus bereits im Europäischen Emissionshandelssystem befindet, wird jede hier eingesparte Tonne CO<sub>2</sub> von einem an-

deren Emittenten verbraucht. Ein Verbot von Inlandsflügen würde daher nach Ansicht der Fragesteller keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Mit den nachfolgenden Fragen soll ein Beitrag zu einer informierten Debatte über den Luftverkehr geleistet werden, die sich auf die aktuellen Erkenntnisse in Bezug auf Inlands- und Kurzstreckenflüge stützt.

1. Wie bewertet die Bundesregierung Inlandsflüge?
2. Wie bewertet die Bundesregierung Kurzstreckenflüge?
5. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung dazu gebildet, ob Kurzstreckenflüge perspektivisch nicht mehr stattfinden sollten?
  - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
6. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung dazu gebildet, ob Inlandsflüge perspektivisch nicht mehr stattfinden sollten?
  - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 und 2, sowie 5 bis 6b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ob Kurzstrecken- oder Inlandsflüge perspektivisch stattfinden, richtet sich nach Angebot und Nachfrage. Sie werden jedenfalls auch dort weiterhin stattfinden, wo im Hinblick auf die Reisezeit und die Umsteigequalität keine entsprechenden Alternativangebote verfügbar sind.

Die Bundesregierung fördert eine Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene. Die Ziele zur Stärkung der Schiene werden auch im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 aufgegriffen. Die Entwicklung des deutschen und europäischen Schienen-Hochgeschwindigkeitsnetzes hat es ermöglicht, dass bereits viele Passagiere auf die Bahn umgestiegen sind. Mit dem Deutschlandtakt wird die Bundesregierung mit weiteren Reisezeitverkürzungen diesen Weg konsequent weitergehen.

3. Wie viele Flüge innerhalb der letzten zehn Jahre hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH registriert (bitte nach Bundesländern und/oder Startflughafen sowie Jahren aufschlüsseln)?
  - a) Wie viele waren davon Inlandsflüge (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben und nach Bundesländern und/oder Startflughafen sowie Jahren aufschlüsseln)?
  - b) Wie viele waren davon Kurzstreckenflüge (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben und nach Bundesländern und/oder Startflughafen sowie Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

In der nachfolgenden Tabelle werden die von der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) registrierten Flüge in den letzten zehn Jahren dargestellt. Es wurden alle Flüge erfasst, die an deutschen Zivilflughäfen nach Instrumentenflugregeln gestartet oder gelandet sind. Es wurden Linienflüge und Nicht-Linienflüge betrachtet. Ein Flug wurde in das Jahr gezählt, in dem er zum ers-

ten Mal vom System erfasst wurde (bei Flügen um den Jahreswechsel relevant).

<b>Jahr</b>	<b>Registrierte Flüge</b>	<b>davon innerdeutsch</b>	<b>Anteil in Prozent</b>
2011	1.797.493	305.263	16,98
2012	1.759.226	283.194	16,10
2013	1.707.985	260.214	15,24
2014	1.716.662	260.176	15,16
2015	1.742.944	258.222	14,82
2016	1.780.543	260.703	14,64
2017	1.822.028	252.937	13,88
2018	1.895.671	260.395	13,74
2019	1.894.796	261.017	13,78
2020	763.322	102.739	13,46

Eine Aufschlüsselung der Flüge nach Jahr und Startflughafen ist als Anlage beigefügt.

Eine Beantwortung hinsichtlich Kurzstreckenflügen ist in dieser Form nicht möglich, da hier Kurzstreckenflüge nicht weiter definiert werden. Mit Blick auf eine Differenzierung nach Strecke und Reisezeit wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/30670 verwiesen.

4. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Flugreisen durchschnittlich günstiger als Bahnreisen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erhebungen vor.

7. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung dazu gebildet, ob Flugreisen teurer sein sollten als Bahnreisen?
  - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
8. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung dazu gebildet, ob der Verkehrsträger Bahn gegenüber dem Luftverkehr hinsichtlich der Besteuerung benachteiligt ist?
  - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
9. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung dazu gebildet, ob der Verkehrsträger Bahn gegenüber dem Luftverkehr im Wettbewerb benachteiligt ist?
  - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
10. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung dazu gebildet, ob der Luftverkehr gegenüber dem Verkehrsträger Bahn hinsichtlich der Besteuerung benachteiligt ist?
  - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

11. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung dazu gebildet, ob der Luftverkehr gegenüber dem Verkehrsträger Bahn im Wettbewerb benachteiligt ist?
  - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
12. Setzt sich die Bundesregierung für die Besteuerung von Kerosin ein?
  - a) Wenn ja, wie?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 bis 12b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Preissetzung ist Aufgabe der Unternehmen. Im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 hat die Bundesregierung mit einer Erhöhung der Luftverkehrsteuer sowie der Senkung der Umsatzsteuer für Bahnfahrkarten im Fernverkehr auf 7 Prozent Anreize zur verstärkten Nutzung des Schienenverkehrs gesetzt. Innerdeutsche Flüge unterliegen einem Umsatzsteuersatz von 19 Prozent.

Die Bundesregierung überprüft und bewertet alle zwei Jahre nationale Steuerergünstigungen. Die Ergebnisse werden im Subventionsbericht veröffentlicht. Der nächste Subventionsbericht wird im Laufe des Jahres 2021 veröffentlicht.

Der Einführung einer Kerosinbesteuerung für andere als innerdeutsche Flüge stehen in der gewerblichen Luftfahrt derzeit EU-rechtliche und internationale Vorgaben, insbesondere die Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG) sowie eine Vielzahl von internationalen Luftverkehrsabkommen, die Steuerbefreiungen für Kraftstoffe in der Luftfahrt vorsehen, entgegen. Die Europäische Kommission hat hierzu als Teil ihres „Fit-for-55-Pakets“ einen Vorschlag zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie vorgelegt, den die Bundesregierung mit Blick auf die zu erreichenden nationalen, europäischen und internationalen Klimaschutzziele und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Fluggesellschaften prüfen wird.

13. Wie viele Flughäfen sind nach Kenntnis der Bundesregierung direkt an eine ICE-Relation angebunden?

Gegenwärtig verfügen die Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Köln/Bonn und Leipzig/Halle über einen Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr. Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird auch der Flughafen Stuttgart direkt an den Schienenpersonenfernverkehr angebunden sein.

Anlage

ICAO-Code	Flugplatz	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EDAB	BAUTZEN	69	60	57	58	78	70	71	86	77	84
EDAC	LEIPZIG ALTENBURG	107	69	48	65	49	59	49	67	70	45
EDAH	HERINGSDORF	239	298	218	240	173	231	143	137	157	61
EDBC	MAGDEBURG COCHSTEDT	333	383	246	66	185	50	0	0	0	0
EDBH	BARTH	8	11	7	11	11	13	9	14	23	8
EDBM	MAGDEBURG CITY	52	66	147	119	138	175	72	35	20	15
EDCD	COTTBUS-DREWITZ	20	24	42	15	3	0	0	0	0	0
EDDB	BRANDENBURG	32.496	31.585	28.468	30.089	33.924	44.452	46.975	47.153	42.287	19.173
EDDC	DRESDEN	12.764	11.701	10.044	10.627	10.320	10.353	9.716	10.012	9.050	3.168
EDDE	ERFURT WEIMAR	2.186	1.285	1.508	1.628	1.676	1.674	1.929	1.867	1.156	735
EDDF	FRANKFURT MAIN	241.896	239.468	234.514	232.686	231.973	229.582	235.925	254.155	255.081	104.475
EDDG	MUENSTER OSNABRUECK	9.264	7.032	5.471	6.332	5.873	5.622	6.137	6.470	6.243	2.354
EDDH	HAMBURG	71.442	69.210	65.252	70.219	72.122	73.033	73.962	71.264	71.283	26.886
EDDK	KOELN BONN	60.830	58.290	55.580	57.269	59.957	63.889	66.141	67.671	66.922	35.641
EDDL	DUESSELDORF	108.300	106.203	102.705	102.766	102.454	105.998	107.963	106.580	110.180	36.950
EDDM	MUENCHEN	199.368	193.649	185.640	183.612	184.855	192.027	197.180	201.653	203.680	69.604
EDDN	MUERNBERG	25.574	24.055	23.119	22.281	21.510	21.956	23.869	24.316	21.982	7.732
EDDP	LEIPZIG HALLE	30.055	29.228	28.801	29.232	30.071	29.795	31.930	35.939	36.232	29.460
EDDR	SAARBRUECKEN	4.403	4.016	3.868	3.403	3.765	3.440	3.367	3.539	3.051	1.200
EDDS	STUTTGART	56.758	54.269	50.838	50.850	54.330	54.401	54.058	59.542	62.005	21.519
EDDT	TEGEL	81.816	82.815	84.917	88.620	89.804	90.768	84.815	91.446	94.902	28.979
EDDV	HAMNOVER	32.208	30.606	29.159	29.056	29.059	28.882	29.248	30.782	30.116	11.504
EDDW	BREMEN	15.426	14.649	14.123	15.080	14.044	13.759	12.627	12.836	12.007	4.892
EDFE	FRANKFURT EGELSBACH	6	0	3	0	0	0	0	1	0	0
EDFH	FRANKFURT HAHN	13.706	12.651	11.339	9.785	9.799	9.549	9.516	8.588	6.931	4.243
EDFM	MANNHEIM CITY	1.235	280	288	728	1.180	1.237	1.210	1.254	1.209	505
EDFQ	ALLENDORF EDER	7	10	10	7	10	15	19	5	15	4
EDGS	SIEGERLAND	262	287	256	281	262	164	126	147	141	112
EDHI	HAMBURG FINKENWERDER	1.334	1.474	1.489	1.459	1.489	1.638	1.628	1.410	1.376	873
EDHK	KIEL HOLTENAU	102	96	76	98	78	99	79	97	84	92
EDHL	LUEBECK BLANKENSEE	1.349	1.399	1.420	777	590	326	165	172	210	397
EDIA	MEMMINGEN	3.172	4.123	3.245	2.996	4.052	3.571	4.140	5.043	5.689	3.202
EDLN	MOENCHENGLADBACH	325	237	251	255	389	347	475	509	517	517

Anlage

ICAO-Code	Flugplatz	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EDLP	PADERBORN LIPPSTADT	5.275	4.601	4.470	4.235	4.132	4.171	4.309	4.672	4.419	1.218
EDLV	NIEDERRHEIN	8.454	7.894	8.918	6.165	6.031	5.745	5.922	5.285	3.956	1.284
EDLW	DORTMUND	7.583	7.645	7.676	7.705	7.606	7.375	7.586	8.482	9.708	5.873
EDMA	AUGSBURG	979	1.020	1.048	958	840	742	807	775	844	535
EDME	EGGENFELDEN	6	9	10	1	6	2	3	1	0	11
EDMO	OBERPFAFFENHOFEN	651	702	602	615	573	680	775	863	1.176	1.147
EDMS	STRAUBING	95	63	69	52	83	80	80	93	79	71
EDNY	FRIEDRICHSHAFEN	6.048	4.982	4.192	4.135	4.230	2.920	2.688	2.911	3.336	858
EDOP	SCHWERIN PARCHIM	100	46	38	50	60	77	54	43	0	0
EDQC	COBURG-BRANDENSTEINSEBENE	4	3	4	1	0	0	2	0	0	0
EDQD	BAYREUTH	41	25	34	12	28	5	15	9	12	2
EDQM	HOF PLAUEN	603	76	79	159	96	79	106	153	161	100
EDRZ	ZWEIBRUECKEN	1.402	1.265	1.209	1.090	62	153	255	297	326	326
EDSB	KARLSRUHE BADEN BADEN	6.579	6.601	5.291	5.040	5.291	4.149	4.267	3.946	4.111	2.164
EDTD	DONAUESCHINGEN VILLINGEN	144	174	82	67	64	57	40	33	29	31
EDTL	LAHR	224	124	53	119	134	140	146	159	172	137
EDTM	MENGEN HOHENTENGEN	64	150	159	120	129	144	192	237	181	177
EDTY	SCHWAEBISCH HALL	649	764	769	701	735	831	700	770	768	528
EDVE	BRAUNSCHWEIG WOLFSBURG	2.946	3.317	3.525	3.533	3.288	2.926	2.667	2.970	2.837	1.306
EDVK	KASSEL CALDEN	488	349	545	547	681	588	911	1.024	907	496
EDWB	BREMERHAVEN/AM LUNEOT	20	14	14	42	48	0	0	0	0	0
EDWE	EMDEN	116	47	31	59	123	72	54	37	54	78
EDWI	WILHELMSHAVEN JADEWESER AIRPORT	174	165	158	85	85	21	38	147	36	21
EDXW	SYLT	1.822	1.536	1.581	1.590	1.743	1.686	1.743	1.845	1.879	1.481
EDQG	GIEBELSTADT	0	278	304	350	325	344	372	447	340	202
EDQT	HASSFURT SCHWEINFURT	0	0	47	171	176	207	167	51	17	6
EDBN	NEUBRANDENBURG	0	0	0	0	22	34	37	32	45	26
EDPR	DONAUWORTH HEL	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
EDAZ	SCHOENHAGEN	0	0	0	0	0	0	0	12	50	72
EDMX	OBERSCHLEISSHEIM BGS HEL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1



