

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Janine Wissler, Jörg Cezanne, Doris Achelwilm, Dr. Dietmar Bartsch, Lorenz Gösta Beutin, Agnes Conrad, Mirze Edis, Dr. Fabian Fahl, Uwe Foullong, Christian Görke, Cem Ince, Cansin Köktürk, Tamara Mazzi, Pascal Meiser, Sahra Mirow, Luigi Pantisano, Aaron Valent, Sarah Vollath, Sascha. Wagner, Anne Zerr und der Fraktion Die Linke

Potenzial der Verlagerung von Kurzstreckenflügen am Flughafen Frankfurt am Main auf die Bahn

Die von der Koalition der Fraktionen von CDU, CSU und SPD gestellte Bundesregierung hat im Jahr 2020 in ihrem „Klimaschutzprogramm 2030“ angekündigt, die CO₂-Minderung im Luftverkehr insbesondere bei kürzeren Entfernungen durch die Verlagerung auf den Verkehrsträger Schiene voranzutreiben. Gerade Kurzstreckenflüge sind geprägt durch die höheren Anteile von Start- und Landephase, geringe Reisehöhe bzw. geringere Treibstoffeffizienz und kleine Flugzeuge mit einer geringeren Effizienz je Sitzplatz und haben somit höhere Emissionen als Mittel- und Langstreckenflüge. Damals wies die Bundesregierung darauf hin, dass es eine falsche Anreizwirkung sei, wenn Flugtickets kostengünstiger als Bahnfahrten zum gleichen Ziel seien (Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/_Landwirtschaft/Klimaschutz/Klimaschutzprogramm2030.pdf, S. 67), und kündigte daher eine Erhöhung der Luftverkehrsabgabe, Verschärfungen im Luftverkehrssteuergesetz gegen „Dumpingpreise bei Flugtickets“ und die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets an. Diese Maßnahmen wurden auch umgesetzt. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, der aktuellen schwarz-roten Bundesregierung, schlägt im Bereich Luftverkehr nun genau den entgegengesetzten Weg ein: „Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen“ (www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag2025_bf.pdf, S. 27).

Nach Antworten der von CDU, CSU und SPD gestellten Bundesregierung auf Anfragen der Fraktion DIE LINKE. im Jahr 2018 auf Bundestagsdrucksache 19/5267 und 2021 auf Bundestagsdrucksache 19/30670 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 führte die damalige 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 hätte die Anzahl der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen um 14 Prozent reduziert werden können. Das Verlagerungspotenzial dürfte sogar noch erheblich größer sein, weil auch Kurzstreckenflüge ins Ausland prinzipiell auf die Schiene verlagert werden könnten. Im Jahr 2017

fanden in Frankfurt am Main 144 130 Flüge statt, deren Distanz weniger als 600 Kilometer (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 lagen damals im Entfernungsbereich zwischen 600 und 1 000 Kilometer Flugstrecke (ebd.).

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 in den Jahren 2022, 2023 und 2024
 - a) absolut,
 - b) in Prozent aller Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main (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. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main unter 1 000 Kilometern Entfernung waren nach Kenntnis der Bundesregierung Zubringerflüge im Rahmen von Drehkreuz-Verbindungen, d. h., die Flüge dienten zum Umsteigen von oder zu einem im Vergleich dazu längeren Flug
 - a) im Inland oder
 - b) aus dem oder ins Ausland?
3. Von wie vielen Passagieren und bei wie vielen Passagierflügen von und zum Flughafen Frankfurt am Main wurde in den Jahren 2022, 2023 und 2024 nach Kenntnis der Bundesregierung zur Anreise zum oder zur Rückreise vom Flughafen das Programm Rail&Fly genutzt, das ca. 50 Fluggesellschaften in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG anbieten, und in wie vielen Fällen davon wurde durch Rail&Fly ein Zubringerflug zum Drehkreuz Frankfurt am Main vermieden (wenn die zweite Teilfrage nicht beantwortet werden kann, dann bitte die Rail&Fly-Hin- und -Rückfahrten nach Entfernung in 100-km-Entfernungsschritten vom Flughafen Frankfurt am Main aufschlüsseln)?
4. 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 dem Frankfurter Hauptbahnhof), und
 - c) wie lange dauert jeweils derzeit ein Flug sowie die schnellstmögliche Zugfahrt (bitte die Antworten zu Buchstabe a bis c in einer Tabelle aufführen)?
5. Wie viele Passagiere verkehrten nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2022, 2023 und 2024 jeweils zwischen den deutschen Hauptverkehrsflughäfen und dem Flughafen Frankfurt am Main mit dem Flugzeug, und auf wie viele Flüge verteilten sich diese Passagiere im jeweiligen Jahr (bitte Angaben in die Tabelle zur Antwort zu Frage 4 integrieren)?

6. Wie viele Reisende verkehrten nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2022, 2023 und 2024 jeweils zwischen Städten mit angeschlossenen Hauptverkehrsflughafen und Frankfurt am Main mit der Fernbahn (jeweils vom Hauptbahnhof zum Frankfurter Hauptbahnhof; bitte Angaben in die Tabelle zu Frage 4 integrieren)?
7. 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)?
8. 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)?
9. Wie viel CO₂ bzw. CO₂-Äquivalente „verursacht“ ein Flugpassagier nach Kenntnis der Bundesregierung pro 100 km Inlandsflug im Durchschnitt (bitte auch den um die sogenannten Nicht-CO₂-Effekte erweiterten Wert angeben) und wie viel ein Zugreisender auf einer ICE-Fahrt über 100 km?
10. Wie viel CO₂ wurde demnach in den Jahren 2022, 2023 und 2024 unmittelbar 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 sogenannten Nicht-CO₂-Effekte der Luftfahrtemissionen gemessen in CO₂-Äquivalenten dar (bitte für alle betreffenden Relationen einzeln aufführen und in die Tabelle integrieren)?
11. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2022, 2023 und 2024 von und zu deutschen Städten mit angeschlossenem Hauptverkehrsflughafen statt, die mit der Bahn ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof (bis zum Hauptbahnhof der Zielstadt) im jeweiligen Jahr nach Fahrplan in höchstens vier Stunden erreichbar waren, und wie viele waren in höchstens sechs Stunden erreichbar?
12. Wie hoch war demnach in den Jahren 2022, 2023 und 2024 das CO₂-Einsparpotenzial bei vollständiger Verlagerung der in Frage 11 erfassten Flüge auf die Bahn (bitte neben dem unmittelbaren Einsparpotenzial jeweils auch das Einsparpotenzial unter Einbezug der sogenannten Nicht-CO₂-Effekte des Fliegens angeben)?
13. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2022, 2023 und 2024 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?
14. Wie hoch wäre demnach in den Jahren 2022, 2023 und 2024 das CO₂-Einsparpotenzial bei vollständiger Verlagerung der in Frage 13 erfassten Flüge auf die Bahn gewesen (bitte neben dem unmittelbaren Einsparpotenzial jeweils auch das Einsparpotenzial unter Einbezug der weiteren klimarelevanten Faktoren angeben)?

15. Wie bewertet die Bundesregierung die zahlenmäßige Entwicklung des Verhältnisses zwischen Kurzstreckenflügen zwischen den deutschen Hauptverkehrsflughäfen einerseits und den auf gleichen Reiserouten erfolgten Bahnreisen, und wurden die im Jahr 2020 im „Klimaschutzplan 2030“ genannten Ziele der Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene nach Auffassung der Bundesregierung erreicht (bitte begründen)?
16. Inwieweit waren die getroffenen Maßnahmen einer Erhöhung der Luftverkehrsabgabe und der Verschärfungen des Luftverkehrssteuergesetzes gegen „Dumpingpreise bei Flugtickets“ im Sinne des „Klimaschutzprogramms 2030“ nach Auffassung der Bundesregierung wirksam?
17. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass die sie tragenden Parteien CDU, CSU und SPD in ihrem aktuellen Koalitionsvertrag genau diese Maßnahmen (Erhöhung der Luftverkehrsabgabe und der Verschärfungen des Luftverkehrssteuergesetzes) rückgängig machen will, und welche Maßnahmen plant ihrerseits die Bundesregierung (bitte begründen)?
18. Verfolgt die Bundesregierung Pläne, die Verlagerung von inländischen Drehkreuz-Flugverbindungen nach Frankfurt am Main auf die Schiene (z. B. durch Programme wie z. B. Rail&Fly) stärker zu fördern, wenn ja, wie könnte eine solche Förderung aussehen (bitte begründen), und wie viele Inlandsflüge könnten nach Auffassung der Bundesregierung dadurch zusätzlich auf die Schiene verlagert werden?
19. Wie viele der in Frage 1 erfragten Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2022, 2023 und 2024 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 heute in höchstens vier Stunden erreichbar sind, auf wie viele trifft dies bei einer maximalen Fahrtzeit von sechs Stunden zu, und auf welche Höhe summieren sich dabei jeweils die Flugkilometer, die durch Verlagerung dieser Flüge auf die Bahn „gespart“ worden wären (bitte nach vier und sechs Stunden Fahrtzeit differenziert angeben)?
20. Wie viele der in Frage 1 erfragten Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden insgesamt nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2022, 2023 und 2024 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 heute in höchstens vier Stunden erreichbar sind, auf wie viele trifft dies bei einer maximalen Fahrtzeit von sechs Stunden zu, und auf welche Höhe summieren sich dabei jeweils die Flugkilometer, die durch Verlagerung dieser Flüge auf die Bahn „gespart“ worden wären (bitte nach vier und sechs Stunden Fahrtzeit differenziert angeben)?
21. Wie viele der Passagierflüge vom und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2022, 2023 und 2024 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), und welchen Anteil hatten diese Flüge jeweils am gesamten Passagierflugaufkommen des Frankfurter Flughafens?

22. Wie viele Flüge und wie viele Flugkilometer hätten demnach in den Jahren 2022, 2023 und 2024 prinzipiell durch (Nacht-)Zugfahrten auf die Schiene verlagert werden können (bitte Werte entsprechend den Fragen 21a bis 21d getrennt aufführen)?
23. Wie hat sich das Gesamtflugverkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt am Main in den Jahren 2022, 2023 und 2024 entwickelt (bitte tabellarisch nach Anzahl der Passagier- und Frachtflüge aufgliedern und diese jeweils differenziert nach Anzahl der Inlands- bzw. Auslandsflüge sowie der Anzahl der Passagiere im Inlands- bzw. Auslandsverkehr und des Luftfrachtvolumens im Inlands- bzw. Auslandsverkehr aufführen)?

Berlin, den 23. Mai 2025

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion

