

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Janine Wissler, Jörg Cezanne, Doris Achelwilm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/271 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Reishöhe 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 Flugbewegun-

gen 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.).

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,

Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt/Main bis zu einer Distanz von 1 000 km

2022: 163 672,

2023: 195 858,

2024: 197 608.

b) in Prozent aller Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main (bitte auch Gesamtzahl der Passagierflüge angeben), und

Anteil der Passagierflüge bis zu einer Distanz von 1 000 km

2022: 47,3 Prozent (Gesamtzahl der Passagierflüge: 345 727),

2023: 49,1 Prozent (Gesamtzahl der Passagierflüge: 399 015),

2024: 48, Prozent (Gesamtzahl der Passagierflüge: 408 712).

c) wie sind diese Flüge strukturiert nach Entfernung (in Schritten von jeweils 100 km) sowie unterteilt nach Inlands- und Auslandsflügen?

Anzahl der Flüge nach Entfernungen

	2022		2023		2024	
	Inland	Ausland	Inland	Ausland	Inland	Ausland
0–100 km	7	0	23	0	20	0
101–200 km	6 538	2 395	8 535	2 911	9 263	3 159
201–300 km	12 261	7 034	15 225	8 740	13 403	8 903
301–400 km	8 166	11 744	10 119	14 894	9 812	14 078
401–500 km	14 674	16 485	16 551	19 795	17 268	22 325
501–600 km	294	17 414	289	18 741	249	17 628
601–700 km	0	31 484	0	39 064	0	39 211
701–800 km	0	13 133	0	16 108	0	18 660
801–900 km	0	16 119	0	18 880	0	18 882
901–1 000 km	0	7 409	0	7 943	0	6 706

Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), Statistisches Bundesamt (Destatis).

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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)?

Im Jahr 2024 waren insgesamt 1,1 Millionen Fluggäste vor bzw. nach ihrem Flug im Rahmen von Kooperationsangeboten zwischen Fluggesellschaften und DB Fernverkehr AG in ICE- und Intercity-Zügen der Deutschen Bahn AG unterwegs. Dies entsprach einer Steigerung um 4 Prozent gegenüber 2023. Die genannten Zahlen umfassen neben Rail&Fly insbesondere auch die weitreichende Kooperation mit der Deutschen Lufthansa AG und beziehen sich auf alle deutschen Flughäfen, zu bzw. von denen die entsprechenden Angebote bestehen. Darüberhinausgehende Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

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 aufzuführen)?

Hauptverkehrsflughäfen sind nach Definition des Statistischen Bundesamtes Flughäfen mit mehr als 150 000 Fluggasteinheiten (Ein- und Aussteiger bzw. 100 kg Fracht oder Post) im Jahr. Dieser Definition folgt auch die Bundesregierung. In der nachfolgenden Tabelle sind die Entfernungen sowie die schnellstmögliche Zugfahrt von Frankfurt am Main Hauptbahnhof zum jeweiligen (Haupt-)Bahnhof der deutschen Städte mit einem Hauptverkehrsflughafen mit den Zügen der DB Fernverkehr AG aufgelistet.

		Durchschnittliche Entfernung Flug in km	Entfernung Bahn in km¹	Dauer Flug (h)	Dauer Bahn (h)²
Frankfurt/Main	Berlin	431	645	01:05	03:54
Frankfurt/Main	Bremen	335	331	01:10	03:46

		Durchschnittliche Entfernung Flug in km	Entfernung Bahn in km ¹	Dauer Flug (h)	Dauer Bahn (h) ²
Frankfurt/Main	Dortmund	178	326	01:00	02:17
Frankfurt/Main	Dresden	387	373	01:00	04:18
Frankfurt/Main	Düsseldorf	189	266	00:45	01:26
Frankfurt/Main	Erfurt	199	193	00:55	02:05
Frankfurt/Main	Friedrichshafen	272	376	00:45	03:31
Frankfurt/Main	Hamburg	412	533	01:05	03:32
Frankfurt/Main	Frankfurt-Hahn	94	101	x	02:02
Frankfurt/Main	Hannover	281	353	00:50	02:14
Frankfurt/Main	Karlsruhe/Baden-Baden	144	125/150	00:50	0:52/01:22
Frankfurt/Main	Köln/Bonn	137	225	00:50	01:06
Frankfurt/Main	Leipzig/Halle	301	381	01:00	02:56
Frankfurt/Main	Memmingen ³	257	366	00:55	02:45
Frankfurt/Main	München	299	440	00:55	03:11
Frankfurt/Main	Münster/Osnabrück	242	218/244	00:45	03:08/03:35
Frankfurt/Main	Niederrhein	244	242	x	02:46
Frankfurt/Main	Nürnberg	190	241	00:45	02:01
Frankfurt/Main	Paderborn/Lippstadt	176	179/175	00:40	02:51/03:10
Frankfurt/Main	Saarbrücken	139	154	x	02:03
Frankfurt/Main	Stuttgart	157	220	00:40	01:18

¹ schnellste Zugfahrt

² schnellste Zugfahrt mit DB Fernverkehr ab Frankfurt Main, Regel-Fahrplan 2025

³ nur mit Umstieg erreichbar

Quelle: BALM, DB AG.

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)?

		Anzahl Passagiere (Starts und Landungen) Frankfurt/Main			Starts und Landungen in Frankfurt/Main		
		2022	2023	2024	2022	2023	2024
Frankfurt/Main	Berlin	1 018 348	1 180 243	1 168 513	7 759	8 836	9 221
Frankfurt/Main	Bremen	189 590	270 554	283 349	2 395	3 002	3 084
Frankfurt/Main	Dortmund	201	76	40	13	23	15
Frankfurt/Main	Dresden	171 428	251 684	243 334	2 308	2 881	2 548
Frankfurt/Main	Düsseldorf	178 769	266 383	291 597	2 274	2 889	3 223
Frankfurt/Main	Erfurt	20	108	255	4	5	12
Frankfurt/Main	Friedrichshafen	60 247	97 329	21 026	1 509	2 123	461
Frankfurt/Main	Hamburg	873 627	1 065 590	1 084 699	7 229	7 986	8 337
Frankfurt/Main	Frankfurt-Hahn	308	1 267	1 399	2	6	10
Frankfurt/Main	Hannover	213 739	288 987	299 921	2 327	2 996	3 138
Frankfurt/Main	Karlsruhe/Baden-Baden	15	269	170	7	6	5
Frankfurt/Main	Köln/Bonn	866	4 396	5 745	30	44	50
Frankfurt/Main	Leipzig/Halle	137 860	204 421	254 325	2 197	2 827	2 862
Frankfurt/Main	Memmingen	32	12	41	8	4	13
Frankfurt/Main	München	799 064	967 638	1 020 796	7 389	8 166	8 362
Frankfurt/Main	Münster/Osnabrück	46 412	98 205	90 801	1 241	2 150	1 696
Frankfurt/Main	Niederrhein	10	11	-	2	4	-

		Anzahl Passagiere (Starts und Landungen) Frankfurt/Main			Starts und Landungen in Frankfurt/Main		
		2022	2023	2024	2022	2023	2024
Frankfurt/Main	Nürnberg	144 379	212 431	242 277	2 163	2 858	2 965
Frankfurt/Main	Paderborn/Lippstadt	249	23	95	17	8	24
Frankfurt/Main	Saarbrücken	-	7		-	2	-
Frankfurt/Main	Stuttgart	189 944	251 793	279 237	2 149	2 832	3 134

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis).

6. Wie viele Reisende verkehrten nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2022, 2023 und 2024 jeweils zwischen Städten mit abgeschlossenem Hauptverkehrsflughafen und Frankfurt am Main mit der Fernbahn (jeweils vom Hauptbahnhof zum Frankfurter Hauptbahnhof; bitte Angaben in die Tabelle zu Frage 4 integrieren)?

Informationen zur Anzahl der Bahnreisenden auf den genannten Relationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

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)?

Gemäß dem Transport Emission Model, welches die Grundlage für die nationale Berichterstattung von Klimagasen darstellt, wurden im Jahr 2023 von mit Kerosin betriebenen Flugzeugen 1,4 t CO₂ pro 100 km Inlandsflug direkt ausgestoßen. Emissionen aus der Kraftstoffbereitstellung sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

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)?

Der DB Konzern berichtet über die Treibhausgasbilanz des Fernverkehrs in den öffentlichen jährlich erscheinenden Integrierten Berichten. Hierbei werden die spezifischen CO₂-Emissionen in Gramm pro Personenkilometer (Pkm) ausgewiesen. Im Jahr 2024 betragen diese 0,5 g/Pkm im Fernverkehr der DB (ICE, IC, EC). Bezogen auf 100 km würde dies CO₂-Emissionen von 50 Gramm pro Person bedeuten.

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?

Gemäß Transport Emission Model lagen die direkten CO₂-Emissionen pro Passagier und 100 km Inlandsflug im Jahr 2023 bei 16,9 kg CO₂. Seit dem 1. Januar 2025 sind Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet, ihre Nicht-CO₂-Effekte im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems zu überwachen und zu melden, da-

runter Rußpartikel, Wasserdampf, Stickoxide (NO_x) und Schwefelverbindungen. Nicht-CO₂-Effekte sind von vielen atmosphärischen Faktoren sowie der Kraftstoffzusammensetzung abhängig und demzufolge einzelflugabhängig. Eine fluggenaue Ermittlung erfolgt im Rahmen des EU ETS erst seit dem 1. Januar 2025, womit entsprechende Berichte und Durchschnittswerte noch nicht vorliegen. Zu den CO₂-Emissionen pro Zugreisender wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

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)?
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)?

Die Fragen 10 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Als Datengrundlage für Frage 10 wurden alle berichteten Treibstoffverbräuche und CO₂-Emissionen von gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern mit einer EU-ETS-Berichtspflicht in Deutschland zwischen Frankfurt und den gegenwärtig 21 deutschen Hauptverkehrsflughäfen herangezogen.

Die Berechnung der CO₂-Emissionen erfolgt über die Multiplikation des Treibstoffverbrauchs eines Flugs mit einem Emissionsfaktor für den verwendeten Treibstoff (Kerosin). Der Standardemissionsfaktor für Kerosin für die Emissionsberichterstattung entsprechend der Emissionshandelsrichtlinie beträgt 3,15 t CO₂ je t Kerosin für die Berichtsjahre 2022 und 2023 sowie 3,16 t CO₂ je t Kerosin für das Berichtsjahr 2024.

In den Tabellen sind ausschließlich die CO₂-Emissionen enthalten. Für Nicht-CO₂-Effekte wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

CO ₂ -Emissionen* [t]	Frankfurt/Main		
	2022	2023	2024
Berlin	60 509	70 649	71 194
Bremen	13 720	17 636	18 152
Dortmund	4	9	9
Dresden	13 793	14 518	14 354
Düsseldorf	12 119	16 085	18 624
Erfurt	8	348	10
Friedrichshafen	5 721	8 211	1 748
Hamburg	55 144	63 295	65 613
Frankfurt-Hahn	278	706	673
Hannover	13 248	16 797	17 269
Karlsruhe/Baden-Baden	108	72	70
Köln/Bonn	236	364	469
Leipzig/Halle	28 858	33 972	33 716
Memmingen	0	16	0
München	48 431	56 384	55 725

CO ₂ -Emissionen* [t]	Frankfurt/Main		
	2022	2023	2024
Münster/Osnabrück	4 525	7 857	6 361
Niederrhein	0	0	0
Nürnberg	8 455	11 310	11 737
Paderborn/Lippstadt	34	20	19
Saarbrücken	0	5	4
Stuttgart	9 025	12 074	12 440

Quelle: Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt

* Der Emissionsfaktor beträgt für die Jahre 2022, 2023 3,15 t CO₂/t Jet A1.

Für das Jahr 2024 beträgt der Emissionsfaktor 3,16 t CO₂/t Jet A1.

Die Emissionsfaktoren für Kerosin (JET-A1) entnehmen wir für den Emissionshandel der Monitoring-Verordnung. Dabei handelt es sich um die Verordnung (EU) 2018/2066, die bereits fünf Mal geändert wurde. Die Änderung des Emissionsfaktors von 3,15 auf 3,16 t CO₂/t erfolgte mit der Durchführungsverordnung 2023/2122 vom 18. Oktober 2023.

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?

Die Fragen 11 bis 13 werden gemeinsam beantwortet.

Alle deutschen Städte mit angeschlossenem Hauptverkehrsflughafen können mit den Zügen der DB Fernverkehr AG ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof innerhalb von höchstens vier Stunden erreicht werden (jeweils kürzeste Reisedauer im baufreien Regel-Fahrplan 2025).

Im Übrigen würden die Maßnahmen des Bedarfsplans verschiedene der hier genannten Relationen weiter beschleunigen.

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)?

Die Fragen 15 bis 17 werden gemeinsam beantwortet.

Die Zahl der Kurzstreckenflüge zwischen den deutschen Hauptverkehrsflughäfen ist in den Jahren 2022 bis 2024 im Vergleich zum Vorkrisenniveau 2019 nachweislich, d. h. etwa um die Hälfte, gesunken. Zu den Fahrgastzahlen der Bahn auf den genannten Relationen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode wurde unter Finanzierungsvorbehalt vereinbart, u. a. eine Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrsteuer vornehmen zu wollen.

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?

Die Verlagerung von inländischen Drehkreuz-Flugverbindungen nach Frankfurt am Main auf die Schiene ist eine unternehmerische Entscheidung, die sowohl von den Fluggesellschaften als auch von den Eisenbahnunternehmen getroffen wird. Kooperationsangebote wie Rail & Fly von der DB und Fluggesellschaften haben zu einem Rückgang der Passagierzahlen auf Inlandsflügen in Deutschland beigetragen. Die Bundesregierung unterstützt eine Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene allgemein durch die Bereitstellung eines leistungsstarken Schienennetzes.

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
- acht Stunden,
 - zehn Stunden,
 - zwölf Stunden und
 - 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)?

Die Fragen 19 bis 22 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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)?

Eine differenzierte Aufteilung nach Passagier- und Frachtflügen ist nicht möglich, da ein Großteil der Fracht als sogenannte Belly-Load auf normalen Passagierflügen mittransportiert wird. Nachfolgend die Aufstellung für den Fracht- und Passagierverkehr.

2022			
Fracht		Passagiere	
Inland	Ausland	Inland	Ausland
33 909 t	1 933 352 t	4 021 120	44 771 199

2023			
Fracht		Passagiere	
Inland	Ausland	Inland	Ausland
34 759 t	1 834 297 t	5 156 547	54 103 936

2024			
Fracht		Passagiere	
Inland	Ausland	Inland	Ausland
34 632 t	1 956 211 t	5 275 759	56 199 900

Quelle: BALM, Destatis.

