

**Kleine Anfrage****des Abg. Schaus (DIE LINKE) vom 12.11.2012****betreffend Verlagerungspotential von Kurzstreckenflügen am  
Frankfurter Flughafen auf den Bahnverkehr muss geklärt werden -  
Lärmaktionsplanung in der Kritik****und****Antwort****des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung****Vorbemerkung des Fragestellers:**

Anfang dieses Jahres stellte die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag eine Anfrage an die Bundesregierung, um das *Potenzial der Verlagerung von Flügen auf die Bahn am Flughafen Frankfurt am Main* zu erfahren, (Bundestagsdrucksache 17/9016). Die Antwort der Bundesregierung vom 05.04.2012 (Bundestagsdrucksache 17/9274) brachte ganz erstaunliches zu Tage:

"Im Jahr 2010 betrug die Gesamtzahl aller Passagierflüge vom und zum Flughafen Frankfurt am Main 455.982, davon waren 52,73 v.H. kürzer als 1.000 km. Im Jahr 2011 waren es insgesamt 457.447 Flüge, davon 55,63 v.H. unter 1.000 km." (Bundestagsdrucksache 17/9274,2).

Über die Hälfte der Flüge am Frankfurter Flughafen sind demnach kürzer als 1000 km und nach der Fluggastrechteverordnung der Europäischen Union als Kurzstreckenflüge zu klassifizieren.

Weiterhin erbrachte die Antwort der Bundesregierung, dass im Jahr 2010 65.893 Passagierflüge (14,45 v.H.) 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. Im Jahr 2011 waren es 72.876 Passagierflüge (15,92 v.H.)." (ebd.)

Bei Berücksichtigung der auf Bundesebene vereinbarten Ausbaumaßnahmen für das Schienennetz ("Bedarfsplan Schiene") und bei Berücksichtigung der vertraglich durch die Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte steigen diese Anteile auf 25 v.H. im Fall von Bahnfahrten mit bis zu vier Stunden Fahrzeit bzw. auf knapp 34 v.H. bei Bahnfahrten mit maximal sechs Stunden Fahrzeit. (ebd.2 f.)

Trotz dieser Ausführungen der Bundesregierung vom April 2012 wird im Entwurf des *Lärmaktionsplans - Teilplan Flughafen Frankfurt Main* vom 3. September 2012 (i.w. Lärmaktionsplan) das "Lärminderungspotential" durch eine Verlagerung von Flügen auf die Schiene als "eher gering" bezeichnet. (Regierungspräsidium Darmstadt 2012: 94). Siehe hierzu auch die Stellungnahme der Fraktion DIE LINKE im Hessischen Landtag zum Lärmaktionsplan.

Die stark unterschiedlichen Angaben von Bundesregierung und der Hessischen Landesregierung - vermittelt durch das Regierungspräsidium Darmstadt - zum Verlagerungspotential von Flügen am Frankfurter Flughafen auf den Zugverkehr bedürfen einer Klärung.

**Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Für den Begriff Kurzstreckenflüge gibt es keine Legaldefinition. Die Fraport AG zum Beispiel bewertet statistisch Flugstrecken bis 2500 km als Kurzstrecke. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über Fluggastrechte enthält den Begriff überhaupt nicht. Sie geht lediglich bei der Gewährung gewisser Leistungen und Zahlungen von einem Schwellenwert von 1500 km aus. Auch die Bundesregierung hat sich in ihrer Antwort vom 05.04.2012 (Drs. 17/9274) nicht dazu geäußert, ab welcher Entfernung von einem "Kurzstreckenflug" auszugehen ist.

Für die Abschätzung eines Verlagerungspotentials von Flügen auf die Bahn können nicht nur Entfernungen vom Verkehrsflughafen Frankfurt/Main mit den Fahrzeiten der Deutschen Bahn AG berücksichtigt werden. Es sind vielmehr auch die Aspekte der vorhandenen Streckenkapazitäten, des zur Ver-

fügung stehenden Zugmaterials und der Qualität der Umsteigemöglichkeiten sowie die individuelle Umsteigebereitschaft der Reisenden zu betrachten.

Eine Berechnung des Lärminderungspotentials aufgrund einer pauschalen Abnahme der Fluganzahl ist aus Sicht der Lärmaktionsplanung (LAP) nicht möglich, da eine Verlagerung der Verkehre keinesfalls zu einer proportionalen Verringerung des Lärms führt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Hält die Hessische Landesregierung die statistische Auswertung der Bundesregierung bezüglich des *Potenzial der Verlagerung von Flügen auf die Bahn am Flughafen Frankfurt am Main* (Bundestagsdrucksache 17/9274) für sachlich richtig? Falls nein, bitten wir um eine Begründung.

Eine statistische Auswertung bezüglich des "Potenzials der Verlagerung von Flügen auf die Bahn am Flughafen Frankfurt am Main" ist in der Antwort der Bundesregierung nicht enthalten. Die dieser Auswertung zugrunde liegende Methodik liegt der Landesregierung nicht vor. Die Drucksache enthält lediglich statistische Angaben über die Zahl der Flüge bezogen auf die Entfernung oder der Dauer einer Bahnverbindung zu einzelnen Zielen

Frage 2. Im Kapitel 7.6.2 Verlagerung von Flügen auf die Schiene des Lärmaktionsplans vom 3. September 2012 werden die statistischen Berechnungen des Verlagerungspotentials für den Frankfurter Flughafen der Bundestagsdrucksache 17/9274 vom 5. April 2012 nicht berücksichtigt. Warum war es dem Regierungspräsidium Darmstadt in dem Zeitraum von vier Monaten noch nicht einmal möglich wenigstens den Sachstand aus der Bundestagsdrucksache in den Lärmaktionsplan aufzunehmen?

Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung zur Unmöglichkeit der Berechnung einer Lärminderung aus einem fiktiven Verlagerungspotential wird verwiesen.

Frage 3. Nach der Fluggastrechteverordnung der Europäischen Union (Nr. 261/2004) werden Flüge mit Strecken bis 1.500 km als Kurzstreckenflüge klassifiziert. Schließt sich die Hessische Landesregierung der Auswertung der Bundesregierung an, dass in 2010 und 2011 über die Hälfte aller Flüge am Frankfurter Flughafen kürzer als 1.000 km und damit eindeutig Kurzstreckenflüge waren? Falls nein, bitten wir um eine Begründung.

Es wird auf die Antwort zur Frage 1 und zur Definition des Begriffs Kurzstreckenflüge auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 4. Aufgrund welcher Daten kommt die Hessische Landesregierung zu der Feststellung, dass "überwiegend Mittel- und Langstreckenverkehre" für den Frankfurter Flughafen charakteristisch seien und deshalb das Lärminderungspotential eher gering bliebe? (Rp. Darmstadt 2012: 94)

Die Feststellung basiert auf der Funktion des Frankfurter Flughafens als eines der wichtigsten weltweit operierenden Luftverkehrsdrehkreuze. In Frankfurt Main werden die durch Zubringerflüge - überwiegend über kürzere Strecken - ankommenden Passagierströme zusammengeführt und von dort aus mit großen und sehr großen Flugzeugen zu weltweiten Zielorten geleitet.

Frage 5. Welches Lärminderungspotential hält die Hessische Landesregierung durch die Verlagerung von 14 bis 16 v.H. der Flüge vom Frankfurter Flughafen auf die Bahn für möglich? (Im Jahr 2011 waren dies ca. 72.000 Passagierflüge die ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar gewesen wären.)

Es wird auf die Ausführungen in der Vorbemerkung zum Verlagerungs- und Lärminderungspotential verwiesen.

Frage 6. Teilt die Hessische Landesregierung die Auffassung, dass maximal vier Stunden Zugfahrt als Ersatz für einen stark klimaschädlichen Kurzstreckenflug, der zudem noch ganze Regionen verlärm und mit Schadstoffen belastet, auch Flugreisenden verstärkt angeboten werden sollte? Falls nein, bitten wir um eine Begründung.

Bereits heute gibt es attraktive Bahnangebote in alle deutschen Ballungsräume und viele europäische Metropolen. Zum verstärkten Angebot der Bahn wird auf die Antwort zur Frage 9 verwiesen.

Frage 7. Welches Lärminderungspotential hält die Hessische Landesregierung durch die Verlagerung von 25 bis 34 v.H. der Flüge vom Frankfurter Flughafen auf die Bahn - im Jahr 2011 waren dies zwischen 114.000 und 153.000 Passagierflüge - für möglich?

Es wird auf die Ausführungen in der Vorbemerkung zum Verlagerungs- und Lärminderungspotential verwiesen.

Frage 8. Hält die Hessische Landesregierung diese Lärminderungspotentiale (Fragen 5 u. 7) für "eher gering"? Falls ja, bitten wir um eine Begründung.

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 18.12.2007 bzw. die dem Beschluss zugrundeliegende Verkehrsprognose für das Jahr 2020 berücksichtigt umfassend, dass der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs der Bahn auf bestimmten, vor allem kürzeren Strecken eine attraktive Alternative zum Luftverkehr darstellen wird oder sich zu einer solchen entwickeln kann. Die für das Jahr 2020 prognostizierte Luftverkehrsnachfrage berücksichtigt dies.

Frage 9. Gibt es nach Ansicht der Hessischen Landesregierung andere Maßnahmen als die Verlagerung möglichst vieler Kurzstreckenflügen auf den Bahnverkehr - ohne die frei werdenden Kapazitäten durch neue Lang- und Mittelstreckenflüge zu nutzen -, die zu einer ähnlich großen Verminderung des Fluglärms führen würden?  
Falls ja, welche?  
Falls nein: Warum setzt sich die Hessische Landesregierung nicht massiv für eine Verlagerung von Flügen auf den Bahnverkehr, z.B. entsprechend des Antrags der Fraktion DIE LINKE, im Hessischen Landtag *Fluglärm vermindern, Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern* ein? (Landtagsdrucksache 18/5586)

Mit dem Angebot AIRail, einer Kooperation der Deutschen Lufthansa mit der Deutschen Bahn, werden auf der Verbindung Frankfurt - Köln schon jetzt alle Flüge auf die Bahn in "Flughöhe Null" verlagert. Auch auf der Strecke Frankfurt - Stuttgart wird die Hälfte der Flug-Verbindungen mit der Bahn angeboten.

Voraussetzung dafür ist ein komfortabler Umsteigevorgang mit abgestimmten Zugfahrten zum Flugplan. Die Reisezeit auf der Schiene muss dazu attraktiv sein.

Weiterer Reiseverkehr aus der Fläche wird bereits mit dem Programm Rail & Fly (Bahn und Flug) auf die Schiene verlagert. Dies ist ein Angebot der Luftverkehrsgesellschaften, um mit der Bahn zum Flughafen zu gelangen und wieder zurückzukehren.

Eine kurzfristige Kompensation sehr vieler Flüge durch zusätzliche Bahnangebote ist nicht realistisch. Auf vielen Hauptstrecken und in vielen Knoten ist das deutsche Schienennetz an seiner Kapazitätsgrenze. Dies betrifft insbesondere den Knoten Frankfurt am Main und wesentliche Zulaufstrecken von Fulda und Mannheim. Die Landesregierung setzt sich deshalb seit langem gegenüber dem nach dem Grundgesetz zuständigen Bund für dringende Neu- und Ausbaumaßnahmen ein, um zusätzliche Verkehrsangebote zu ermöglichen.

Seit langem beteiligt sich das Land Hessen mit ganz erheblichen Landesmitteln am Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur im Ballungsraum und trägt damit direkt dazu bei, dass die Engpässe der Infrastruktur abgebaut werden.

Die Landesregierung begrüßt, dass die Deutsche Bahn AG diesen Lagevorteil nutzt und attraktive Verkehre in alle deutschen Ballungsräume und viele europäische Metropolen anbietet und weitere Ziele direkt erschließen will.

Aufgrund der Lage der Bahnhöfe in den Zentren der Städte hat der Schienenverkehr zu vielen Zielen Vorteile, die die kürzere Flugzeit im Luftverkehr kompensieren können. Ein klarer Vorsprung für die Bahn im Vergleich zum Flugzeug und allen anderen Beförderungsmitteln ist für Geschäftsreisende produktives Arbeiten im Zug.

Die Landesregierung begrüßt nachdrücklich, dass die Deutsche Lufthansa und andere Fluggesellschaften mit der Deutschen Bahn AG und anderen Bahngesellschaften wie z.B. Thalys im engen Dialog und in beiderseitigem Interesse Kooperationsangebote entwickelt haben und weiter entwickeln wollen.

Wiesbaden, 30. Dezember 2012

**Florian Rentsch**