



HESSISCHER LANDTAG

21. 07. 2020

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 19.05.2020

Kurzstreckenflüge

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Kurzstreckenflüge nahmen bislang am Flughafen Frankfurt einen erheblichen Anteil des Luftverkehrs ein. Mehr als die Hälfte aller Flüge liegt im Bereich von unter 1.000 Kilometer, etwa 30 % im Bereich unter 500 Kilometer. Die meisten dieser Destinationen lassen sich heute mit der Bahn in einer Fahrtzeit von unter 4 Stunden zurücklegen, z.B. Hamburg, Berlin, München, Dresden, Zürich, Amsterdam oder Brüssel. Insofern war der Zeitvorteil beim Flug bereits in der Vergangenheit auf diesen Strecken beschränkt. Zukünftig dürfte dieser auf null reduziert werden, da an den Flughäfen infolge der Corona-Pandemie noch längere Vorlaufzeiten erforderlich sein werden. Insofern ist zu erwarten, dass zukünftig Kurzstreckenflüge keine Vorteile mehr gegenüber dem Bahnverkehr bieten, weder finanziell noch unter dem Aspekt der Zeitersparnis.

Hinzu kommt die erheblich höhere Belastung durch Luftschadstoffe beim Luftverkehr – insbesondere im Vergleich zur Bahn. So liegen die Emissionen im Personenverkehr für das Flugzeug für NO_x bei 1,01 g/Pkm, bei der Bahn (Fernverkehr) bei 0,04 g/Pkm (Auslastung Flugzeug 71 %, Bahn 56 %). Für CO betragen die entsprechenden Werte 0,48 vs. 0,02 g/Pkm, für Partikel 0,014 vs. 0,001 g/Pkm und für flüchtige Kohlenwasserstoffe bei 0,13 vs. 0,00 g/Pkm. Die Emissionen der wesentlichen pathogenen Luftschadstoffe liegen somit beim Luftverkehr im Vergleich zum Bahnverkehr um den Faktor 15 bis über 25 höher:

→ <https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0>

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Der Anteil an Inlandsflügen betrug am Flughafen Frankfurt im Jahr 2019 14,5 %. Deutschlandweit hat sich seit der Jahrtausendwende der Anteil an Inlandsflügen – bei steigender Sitzplatzauslastung – nahezu halbiert¹. Ein Teil des innerdeutschen Verkehrs konnte auf die Bahn verlagert werden. In der Folge wurden innerdeutsche Flugstrecken eingestellt. Eine erfolgreiche Verlagerung hat immer dann stattgefunden, wenn ein attraktives Angebot der Bahn bestand, die entsprechende Infrastruktur vorhanden war und die Reisezeit bei der Bahn nicht länger als drei Stunden war.

Viele Luftverkehrsunternehmen bieten ihren Kunden im Buchungsprozess die Bahnreise als alternativen Zubringer für ihre internationalen Flüge an. Unter anderem bieten die Lufthansa AG und die Deutsche Bahn AG in Kooperation für Reisende die Programme „Rail and Fly“ und „Lufthansa Express Rail“ an. Hierbei waren die intensiven Gespräche des HMWEVW in der vorangegangenen Legislaturperiode der Impuls für eine verstärkte Kooperation zwischen Lufthansa AG und Deutsche Bahn AG. Diese hat dazu beigetragen, dass die Schnittstellen in den Buchungssystemen beider Partner teilweise optimiert werden konnten, um den Reisenden komfortablere Buchungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen und das Angebot „Lufthansa Express Rail“ attraktiver zu machen.

Wo mittels attraktiver Schnellbahnverbindungen die Kunden überwiegend auf eine Verbindung mit der Bahn umsteigen, wird auch der Luftverkehr, wie zum Beispiel zuletzt auf der Strecke Berlin-Nürnberg, eingestellt². Es kann davon ausgegangen werden, dass sich durch weitere attraktive Angebote der Bahn und eine mögliche Reisezeitverlängerung im Luftverkehr weitere Verlagerungen von Kurzstreckenflügen auf die Bahn erreichen lassen, wenn entsprechende Kapazitäten zur verstärkten Nutzung der Bahn vorhanden sind bzw. neu geschaffen werden.

Eingegangen am 21. Juli 2020 · Bearbeitet am 21. Juli 2020 · Ausgegeben am 24. Juli 2020

Herstellung: Kanzlei des Hessischen Landtags · Postfach 3240 · 65022 Wiesbaden · www.Hessischer-Landtag.de

¹ Deutsche Flugsicherung: „Luftverkehr in Deutschland - Mobilitätsbericht 2018“

² Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft: „Wie wir morgen fliegen wollen: verantwortungsbewusst und nachhaltig“ vom 2. August 2019

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Sind der Landesregierung Prognosen bekannt, die sich mit der zukünftigen Entwicklung von Kurzstreckenflügen – insbesondere vom Flughafen Frankfurt aus – befassen?

In der Regel erstellt die Fraport AG eine Prognose nach EU/Non-EU Originär-Passagieren, aus der die Entwicklung der Kurzstreckenflüge abgeleitet werden kann. Derzeit sind jedoch alle vorliegenden Prognosen nicht mehr valide und müssen aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr vollkommen neu bewertet werden. Neue Prognosen sind kurzfristig aufgrund der besonderen Situation der Weltwirtschaft und des Weltluftverkehrs in Folge der Corona-Pandemie nicht sinnvoll zu erstellen. Das gängige Prognoseinstrumentarium (so z.B. die Quelle-Ziel-Matrix) ist auf globale Zusammenbrüche von Wirtschaftsbeziehungen und Verkehrsbeziehungen nicht sachgerecht anwendbar. Auch (ungenauere) mehrjährige Trendfortschreibungen sind aufgrund der Einmaligkeit der Situation in diesem frühen Stadium nicht belastbar möglich.

Eine grobe Abschätzung ist daher nur für das laufende Jahr 2020 möglich: Bisherige Entwicklungen und die jüngsten Rahmenbedingungen, z.B. in Bezug auf die Lockerung von Reisebeschränkungen, deuten darauf hin, dass am Flughafen Frankfurt in diesem Jahr aufgrund der Corona-Pandemie ein Rückgang im Passagierverkehr in einer Größenordnung von 60 % oder mehr realistisch erscheint.

Noch unsicherer als die Gesamtpassagierprognose ist derzeit die destinationsbezogene beziehungsweise regionenbezogene Passagierprognose. In diesem Zusammenhang ist zusätzlich von Bedeutung, welches Vertrauen Passagiere dem Luftverkehr im Hinblick auf den Infektionsschutz im Vergleich zu alternativen Verkehrsmitteln, die im Kurzstreckenverkehr vor allem bei Bahn, Bus und PKW vorhanden sind, einräumen werden. Hierzu liegen der Landesregierung noch keine Erkenntnisse vor.

Frage 2. Falls erstens unzutreffend: Wird die Landesregierung bzw. der Flughafenbetreiber entsprechende Prognosen erstellen lassen, die die aktuelle Entwicklung berücksichtigen?

Für die Zeit nach Corona ist es derzeit mit dem anerkannten prognostischen Instrumentarium schwierig, die Entwicklung im nationalen und internationalen Passagierverkehr belastbar abzuschätzen. Diesbezüglich wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Die Erstellung entsprechender Prognosen zum jetzigen Zeitpunkt wäre daher nicht sachgerecht.

Nach Angaben der Fraport AG wird voraussichtlich erst wieder in den Jahren 2022/2023 eine „neue Normalität“ eingetreten sein, die nach heutiger Einschätzung etwa 15 % bis 20 % unter dem Niveau von 2019 liegen wird. „Post-Corona“ erwartet die Fraport AG einen nachhaltig veränderten Luftverkehr. Ein Teil der Geschäftskunden wird Geschäftsreisen durch virtuelle Konferenzen ersetzen. Es werden absehbar weniger Airlines und höhere Ticketpreise erwartet. Welche Mengeneffekte dies insgesamt beziehungsweise mit spezifischem Blick auf den Kurzstreckenverkehr haben wird, kann derzeit von der Landesregierung nicht seriös abgeschätzt werden.

Frage 3. Gibt es Planungen der Landesregierung, darauf hinzuwirken, dass zukünftig der Bahnverkehr zu Destinationen innerhalb der Bundesrepublik – alleine aus Gründen der Belastung mit Luftschadstoffen – zulasten des Luftverkehrs gefördert wird?

Frage 4. Falls drittens zutreffend: Welche Maßnahmen plant die Landesregierung zur Umsetzung dieses Ziels

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Entsprechend den Vorgaben der Bahnreform wird der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland eigenwirtschaftlich erbracht. Dies erfolgt zum ganz überwiegenden Teil durch die bundeseigene DB Fernverkehr AG. Das Streckennetz befindet sich ebenfalls im Eigentum des Bundes.

Zur Stärkung und Ausweitung insbesondere auch des Schienenpersonenfernverkehrs erarbeitet der Bund derzeit das Konzept des Deutschlandtaktes. Durch ein deutschlandweit vernetztes, schnelles, zuverlässiges, häufig und im Takt verkehrendes Angebot mit gut abgestimmten und schnellen Umstiegsmöglichkeiten soll eine erhebliche Verkürzung der Reisezeiten und damit eine deutliche Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene erreicht werden, dies insbesondere auch aus Gründen des Umweltschutzes und Klimaschutzes. Das Konzept des Deutschlandtaktes soll die Basis für die Planung, den Neubau und Ausbau und die effiziente Nutzung der Schieneninfrastruktur bilden. Derzeit wird dazu ein Zielfahrplan erarbeitet und die benötigte Infrastruktur bestimmt. Das Land Hessen wirkt daran in einer Arbeitsgruppe mit.

Frage 5. Falls drittens zutreffend: Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung von ihren unter viertens genannten Maßnahmen auf die wirtschaftliche Situation des Flughafens?

Nach Angaben der Fraport AG betrug der Anteil des Segments Luftverkehr am Umsatz des Fraport-Gesamtkonzerns im vergangenen Jahr 29 %. Der Anteil an Kurzstreckenflügen am Flughafen Frankfurt ist seit vielen Jahren rückläufig. Damit haben Kurzstreckenflüge nur einen relativ geringen Anteil am Gesamtumsatz. Messbare Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation des Flughafens aufgrund des Deutschlandtaktes werden sich daher vermutlich höchstens marginal ergeben.

Unabhängig von einer Verlagerung von Kurzstreckenflugverkehren auf die Bahn wird grundsätzlich damit gerechnet, dass sich angesichts des allgemeinen Passagierrückgangs in Folge der Corona-Pandemie alle finanziellen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2020 deutlich negativ entwickeln werden.

Frage 6. Falls drittens zutreffend: Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung von ihren unter viertens genannten Maßnahmen auf die Immissionen der genannten Luftschadstoffe?

Da derzeit aufgrund der Corona-Pandemie eine seriöse Verkehrsprognose für den Luftverkehr nicht erstellt werden kann und das Konzept des Deutschlandtaktes noch nicht so weit gediehen ist, dass sich Aussagen über mögliche Verlagerungen des Luftverkehrs auf die Schiene treffen lassen, können Auswirkungen auf die Immissionen der Luftschadstoffe aktuell nicht beziffert werden.

Wiesbaden, 9. Juli 2020

In Vertretung:
Dr. Philipp Nimmermann