

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter und
der Fraktion der PDS**

Verlagerung von Luftverkehr auf die Bahn

Der Luftverkehr weist unter allen Verkehrsarten das größte Wachstum auf. Grob gerechnet hat sich der Luftverkehr in den vergangenen zehn Jahren international verdoppelt. Er soll sich in den kommenden 15 Jahren hinsichtlich der zurückgelegten Flugkilometer ein weiteres Mal verdoppeln (Verkehr in Zahlen 1999). Der Regionalluftverkehr stellt im Binnenluftverkehr den dynamischsten Wachstumsbereich dar. Dieses Segment soll sich in den nächsten zehn Jahren verdoppeln. Bis 2010 ist eine (weitere) Verdopplung der Luftfrachtmenge und bis 2020 eine Vervierfachung (bezogen auf das Jahr 1995) geplant (DIW-Wochenbericht 37/2000).

Der Luftverkehr weist eine besondere hohe ökologisch zerstörerische Qualität auf. Die besondere zerstörerische Qualität liegt

- in den Schadstoff-Emissionen, vor allem durch Kohlendioxid-(CO₂)-Emissionen. Diese haben sich – bezogen auf von der Bundesrepublik Deutschland ausgehende Flüge – in den letzten zwei Jahrzehnten bereits verdoppelt. 1980 wurden von Flugzeugen, die von der Bundesrepublik Deutschland ausgingen, 9,5 Mio. Tonnen CO₂ emittiert, im Jahr 2000 betrug diese Emissionen bereits 20 Mio. Tonnen (DIW-Wochenbericht 37/2000).
- in der besonderen Klimaschädlichkeit, die diesen Schadstoffemissionen dann zugesprochen wird, wenn sie – wie grundsätzlich beim Flugverkehr der Fall – in großer Höhe stattfinden.
- in der Lärmentwicklung: Die Zahl der Personen, die sich vom Fluglärm belästigt fühlen, hat sich im Zeitraum 1980 bis 2000 verdoppelt (Umweltbundesamt: Was Sie schon immer über Lärm wissen wollten).
- im Flächenverbrauch: Flughafenbau und der Bau neuer Landebahnen finden zu einem Zeitpunkt statt, wo – siehe als Beispiel die neuen Landebahnen in Frankfurt/Main-Airport – die entsprechenden Regionen bereits dicht besiedelt und meist bereits mit einem erheblichen „Lärmteppich“ belastet sind. Zusätzliche Emissionen von Lärm und Abgasen und der zusätzliche Flächenverbrauch treffen damit meist sensiblere oder stärker belastete Menschen als zu früheren Zeiten.

Im Inlandsluftverkehr gab es 1980 eine Leistung von rund 4 Mrd. Personenkilometern (Pkm), 1990 lag diese bei 6 Mrd. Pkm und 1999 bei 9 Mrd. Pkm (Verkehr in Zahlen 2000). Das heißt: ausgerechnet in dem Bereich, in dem die Bahn eine echte Alternative darstellen könnte, liegt das Wachstum des Luftverkehrs in den zwei vergangenen Jahrzehnten jeweils bei 50 %.

Gemessen an der Verkehrsleistung der geflogenen „Personenkilometer“, machte der Binnenluftverkehr 1995 rund 5 % der gesamten von der Bundesrepublik Deutschland ausgehenden Luftverkehrsleistung aus (5,8 Mrd. Pkm von 112 Mrd. Pkm). Hinsichtlich der Belastungen von Umwelt und Menschen ist jedoch das Luftverkehrsaufkommen – die Zahl der in der Bundesrepublik Deutschland zu- oder aussteigenden Fluggäste – der wichtigere Indikator, weil jeder Flug mit einem Start und Landevorgang in der Bundesrepublik Deutschland verbunden ist. Hier nimmt das innerdeutsche Luftverkehrsaufkommen einen Anteil von gut 30 % am gesamten Luftverkehrsaufkommen ein (20,2 Millionen Fluggäste im Jahr 1999 waren „innerdeutsche“; die Gesamtzahl aller Luftverkehrs-Passagiere lag im selben Jahr bei 66,2 Millionen Einsteigern). Bei den Flugbewegungen entfallen rund 40 % auf Flüge mit innerdeutschem Ziel (Statistisches Bundesamt: Luftverkehr Reihe 6, Fachserie 8, 1999). Ganz offensichtlich könnte ein erheblicher Teil des bisherigen Luftverkehrs und vor allem der Binnenluftverkehr und dessen weiteres Wachstum auf die Schiene verlagert werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), dass der innerdeutsche Luftverkehr bis 2020 um weitere 80 % steigen wird?
2. Welchen Anteil am modal split nimmt dann der Luftverkehr voraussichtlich ein?
3. Welches Ziel hat die Bundesregierung bei der Verlagerung von innerdeutschem Luftverkehr auf die Schiene bis 2020 (in von Hundert an einem künftigen modal split oder absolut in verlagerungsfähigen Personenkilometern)?
4. Welchen Anteil bei den Flugbewegungen, die von internationalen Verkehrsflughäfen der neuen Bundesländer ausgehen, hat der innerdeutsche Luftverkehr (Entwicklung ab 1995)?
5. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass aufgrund dieser Entwicklung besondere Maßnahmen erforderlich sind, um eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu erreichen?
Wenn ja, welche spezifischen Maßnahmen sind hier realisiert oder geplant, um innerdeutschen Luftverkehr durch die Bahn zu ersetzen (bitte konkretisieren für die genannten Flughäfen)?
6. Sind Groß- und Hochgeschwindigkeitsprojekte der Deutsche Bahn AG (DB AG) geeignet, Luftverkehr auf die Bahn zu verlagern?
7. Teilt die Bundesregierung die Erkenntnis der Luftverkehrsanalyse 1998 „Umstieg vom Flug zum Zug“, dass bei weniger als drei Stunden Bahnreisezeit auf Bahn-Konkurrenz-Strecken im Inland die Passagiere des Linienluftverkehrs massiv zur Bahn abwandern?
8. Welche Ergebnisse und Erfahrungen gibt es für das Kooperationsprojekt von DB AG und Lufthansa AiRail Service auf der Verbindung Frankfurt – Stuttgart, welches seit dem 1. März 2001 betrieben wird, und liegen Erkenntnisse darüber vor, inwieweit die DB AG den entsprechenden Service kostendeckend oder gewinnbringend betreibt?
9. Welche Regionalflugplätze gibt es zurzeit in den neuen Bundesländern und welche sind in Planung?
10. Wie hat sich der Regionalflugverkehr in den neuen Bundesländern in den Jahren 1992 bis 2000 entwickelt?
11. Wie lässt sich der innerdeutsche Luftverkehr von und zu den Regionalflughäfen insbesondere in den neuen Ländern durch den Schienenverkehr ersetzen?

12. Trifft es zu, dass der Luftverkehr von und zur Insel Sylt weit über dem Durchschnitt des Luftverkehrs der Regionalflughäfen in den letzten 10 Jahren gewachsen ist?
13. Trifft es zu, dass der Bahndamm zur Insel Sylt nicht ausreichend instand gehalten wurde, so dass sich schon das Eisenbahn-Bundesamt einschalten musste?
Wenn ja, hatte diese mangelhafte Instandhaltung negative Auswirkungen auf das Angebot der Bahn auf dieser Strecke?
14. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung der Einstellung von vielen InterRegio-Verbindungen auf den innerdeutschen Luftverkehr insbesondere von und zu den Flughäfen in den neuen Ländern ein?
15. Gibt es im Güterverkehr der Bahn Angebote zur Verlagerung von Luftfracht auf die Schiene oder sind diese geplant?
16. Wie hoch ist der Anteil des innerdeutschen Luftverkehrs von und zu den drei Berliner Flughäfen und welcher Anteil müsste davon auf die Bahn verlagert werden, damit ausreichende Kapazitäten für den kontinentalen und interkontinentalen Luftverkehr bei einer Optimierung Schönefelds ohne Ausbau zum Großflughafen bei gleichzeitiger Schließung von Tegel und Tempelhof zur Verfügung stehen?
17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein als Alternative zum Großflughafen Berlin in die Diskussion gebrachter Flughafen bei Stendal den Berliner Bedürfnissen nicht entspricht und nur bei einer Funktion als Drehkreuz, die in Gutachten selbst längerfristig nicht gesehen wird, kostendeckend zu betreiben ist?
18. Ist die Neueröffnung und der Ausbau von Regionalflughäfen in den neuen Bundesländern unter der Maßgabe einer weitgehenden Verlagerung von Luftverkehr auf die Bahn sachgerecht?
19. Welche Schienenanbindungen von Flughäfen sind geplant?
20. Ist die gesetzliche Verpflichtung im Schienenausbaugesetz, wonach die DB AG die Kosten für die Anbindung von Flughäfen trägt, mit der betriebswirtschaftlichen Eigenständigkeit der DB AG vereinbar?
21. Trifft es zu, dass durch Flughafen-Halte der Bahn Reisezeit-Einsparungen wieder verloren gehen und als Ausgleich andere Halte entfallen, wie sich dies zum Beispiel an der ICE-Strecke Frankfurt/M. – Frankfurt/M.-Airport – Stuttgart – Stuttgart-Echterdingen (Flughafen) bei Wegfall vieler Halte in der Großstadt Mannheim darstellt?
22. Welche anderen Maßnahmen im nationalen und EU-Rahmen wie Kerosinbesteuerung, Emissionsabgabe, Nachtflugverbote oder Fluglärm-Kontingentierungen strebt die Bundesregierung an, um Luftverkehr auf die Bahn zu verlagern?
23. Welche Auswirkungen auf den Luftverkehr sind durch die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes zu erwarten?
 - a) Wird erwartet, dass die Novellierung zur Begrenzung des Luftverkehr führt?
 - b) Wenn ja, wo wird diese Begrenzung liegen?

Berlin, den 16. August 2001

Dr. Winfried Wolf
Eva-Maria Bulling-Schröter
Roland Claus und Fraktion

