

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Dr. Diether Dehm, Heidrun Dittrich, Jutta Krellmann, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Dorothee Menzner, Johanna Voß und der Fraktion DIE LINKE.

Potenzial der Verlagerung von Flügen auf die Bahn am Flughafen Hannover

In einer Großen Anfrage zum Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) sowie in mehreren Kleinen Anfragen zu den Flughäfen Frankfurt am Main, Bremen und Köln/Bonn hat die Fraktion DIE LINKE. jeweils das Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn abgefragt. In der Kleinen Anfrage zum Flughafen Frankfurt am Main hat die Fraktion DIE LINKE. gefragt, wie viel Prozent der Ziel- bzw. Abflughäfen aller Passagierflüge von und nach Frankfurt am Main jeweils in vier und sechs Stunden mit der Bahn erreichbar wären, einerseits jetzt, andererseits nach Realisierung aller politisch beschlossenen Schienenprojekte.

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage zum Flughafen Frankfurt am Main auf Bundestagsdrucksache 17/9274 führt die Bundesregierung aus, dass im Jahr 2011 etwa 16 Prozent aller Passagierflüge von und zu Orten stattfanden, die in vier Stunden, und fast 30 Prozent von und zu Orten stattfanden, die in sechs Stunden mit der Bahn erreichbar wären. Nach Realisierung aller politisch beschlossenen Schienenprojekte würde sich dies auf 25 Prozent (vier Stunden Fahrtzeit) und über 33 Prozent (sechs Stunden Fahrtzeit) erhöhen (Antworten zu den Fragen 2 bis 5 auf Bundestagsdrucksache 17/9274).

Insgesamt besteht an allen Flughäfen ein großes Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn. Wie sich das Verlagerungspotenzial am Flughafen Hannover darstellt, soll mit dieser Anfrage ermittelt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie groß war die Zahl der Passagierflüge von und zum Flughafen Hannover bis zu einer Distanz von 1 000 Kilometern jeweils in den Jahren 2010 und 2011
 - a) absolut,
 - b) in Prozent aller Passagierflüge (bitte Gesamtzahl der Passagierflüge angeben),
 - c) und wie sind diese Flüge strukturiert nach Entfernung (in Schritten von jeweils 100 km) und unterteilt nach Inlands- und Auslandsflügen?
2. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Hannover fanden jeweils in den Jahren 2010 und 2011 von und zu Zielen statt, die mit der Bahn ab Hannover Hauptbahnhof schon jetzt in höchstens vier Stunden erreichbar sind, und wie viele waren in höchstens sechs Stunden erreichbar?

3. Wie viele der Passagierflüge von und zum Flughafen Hannover fanden jeweils in den Jahren 2010 und 2011 von und zu Zielen statt, die mit der Bahn nach Realisierung aller Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene und der vertraglich von der Bundesregierung vereinbarten Internationalen Schienenprojekte ab Hannover Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar wären, und wie viele wären in höchstens sechs Stunden erreichbar?
4. Wie viele reine Frachtflüge fanden jeweils in den Jahren 2010 und 2011 von und zum Flughafen Hannover statt, und wie viele waren dies in Prozent aller Flüge von und zum Flughafen Hannover (bitte Gesamtzahl der Flüge ebenfalls angeben)?
5. Wie viele reine Frachtflüge gingen in den Jahren 2010 und 2011 jeweils von und zu nationalen, europäischen, und außereuropäischen Zielen (bitte jeweils getrennt die absoluten Zahlen sowie in Prozent aller Frachtflüge angeben)?
6. Welche Betriebsbeschränkungen gelten am Flughafen Hannover in der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr?
 - a) Wann wurden diese zuletzt wie angepasst?
 - b) Sind Änderungen geplant, und wenn ja, welche, und warum jeweils?
7. Welchen Anteil (in Prozent der Gesamteinnahmen aus Landeentgelten) machen die anteiligen Einnahmen aus den lärmabhängigen Landeentgelten aus?
8. Ist die Einführung schadstoffbasierter Landeentgelte – wie es mit dem Vierzehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes als Kann-Bestimmung eingeführt wurde – auf dem Flughafen Hannover geplant?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wann und wie?

Berlin, den 22. August 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion