

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Karin Binder, Christine Buchholz, Annette Groth, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

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

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/9274 führt die Bundesregierung aus, dass im Jahr 2011 etwa 16 Prozent aller Passagierflüge am Flughafen Frankfurt am Main 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 Fahrzeit) und über 33 Prozent (sechs Stunden Fahrzeit) erhöhen (Antwort zu den Fragen 2 bis 5).

Demgemäß bestand am Flughafen Frankfurt am Main in den Jahren 2010 und 2011 ein großes Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn. Wie sich das Verlagerungspotenzial in den Jahren 2012 und 2013 entwickelt hat, und welches Potenzial der Verlagerung von Flügen auf die Bahn in den Nacht- bzw. Nachtrandstunden besteht, ist Gegenstand dieser Anfrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie groß war die Zahl der Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main bis zu einer Distanz von 1 000 Kilometern jeweils in den Jahren 2012 und 2013
 - a) absolut,
 - b) in Prozent aller Passagierflüge (bitte auch 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 Frankfurt am Main fanden jeweils in den Jahren 2012 und 2013 von und zu Zielen statt, die mit der Bahn ab Frankfurt am Main 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 Frankfurt am Main fanden jeweils in den Jahren 2012 und 2013 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 Frankfurt am Main Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar wären, und wie viele wären in höchstens sechs Stunden erreichbar?

4. Wie viele Passagierflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden jeweils in den Jahren 2010, 2011, 2012 und 2013 in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr statt (bitte in Intervallen von je einer Stunde angeben, sowie getrennt nach Starts und Landungen)?
 - a) Wie viele dieser Passagierflüge fanden von und zu Zielen statt, die mit der Bahn ab Frankfurt am Main Hauptbahnhof schon jetzt in höchstens vier Stunden erreichbar sind, und wie viele waren in höchstens sechs Stunden erreichbar (bitte in Intervallen von je einer Stunde angeben sowie getrennt nach Starts und Landungen)?
 - b) Wie viele dieser Passagierflüge fanden 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 Frankfurt am Main Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar wären, und wie viele wären in höchstens sechs Stunden erreichbar (bitte in Intervallen von je einer Stunde angeben sowie getrennt nach Starts und Landungen)?
5. Wie viele reine Frachtflüge fanden jeweils in den Jahren 2012 und 2013 von und zum Flughafen Frankfurt am Main statt, und wie viele waren dies in Prozent aller Flüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main (bitte Gesamtzahl der Flüge ebenfalls angeben)?
6. Wie viele reine Frachtflüge von und zum Flughafen Frankfurt am Main fanden jeweils in den Jahren 2010, 2011, 2012 und 2013 in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr statt (bitte in Intervallen von je einer Stunde angeben, sowie getrennt nach Inlands- und Auslandsflügen)?
7. Wie groß ist der Anteil der Flüge am gesamten Flugaufkommen am Flughafen Frankfurt am Main, die in der amtlichen Statistik nicht namentlich aufgeführt werden („sonstige“, vgl. Vorbemerkung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/9274) und dementsprechend bei der Berechnung nicht berücksichtigt wurden (bitte absolute Zahl und in Prozent aller Flüge angeben)?
8. Welche Gründe liegen dafür vor, in der amtlichen Statistik einige Flugziele nicht namentlich aufzuführen, sondern unter „sonstige“ zu subsumieren?

Berlin, den 8. April 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion