

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
 vom 24.04.2012

Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn am Flughafen München

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie viele der Passagierflüge vom und zum Flughafen München fanden jeweils in den Jahren 2005, 2008 und 2011 von und zu Zielen statt, die mit der Bahn ab München Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar sind?
2. Welche Slots wurden durch diese Flüge jeweils belegt?
3. Welche Schritte hat die Staatsregierung bislang unternommen, um angesichts der angeblich knappen Flughafenkapazitäten dieses Verlagerungspotenzial zu nutzen, und wie erfolgreich waren diese Bemühungen?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**
 vom 04.06.2012

Zu 1.:

Von den vom Flughafen München angeflogenen Zielen sind aufgrund des aktuellen Fahrplans der Deutschen Bahn des Jahres 2012 Frankfurt am Main, Nürnberg und Stuttgart ab München Hauptbahnhof unter vier Stunden Bahnfahrzeit erreichbar. Auch Linz ist unter vier Stunden Bahnfahrzeit erreichbar, wurde jedoch bereits 2011 nicht mehr angeflogen.

Die Flüge im Linien- und Charterverkehr auf den Relationen München – Frankfurt/Stuttgart/Nürnberg stellten sich in den Jahren 2005, 2008 und 2011 wie folgt dar (FBW bedeutet Flugbewegungen):

Zeitraum	Flughafen	Verkehrsart	FBW	Passagiere
2005	FRA	Linie/Charter	10.045	1.312.293
2005	NUE	Linie/Charter	3.435	109.315
2005	STR	Linie/Charter	4.503	157.273
2005	Summe	Linie/Charter	17.983	1.578.881
Jahr 2005 total			398.838	28.619.427
Anteil Summe			4,5 %	5,5 %

Zeitraum	Flughafen	Verkehrsart	FBW	Passagiere
2008	FRA	Linie/Charter	8.856	1.138.111
2008	NUE	Linie/Charter	3.281	99.664
2008	STR	Linie/Charter	4.239	140.216
2008	LNZ	Linie/Charter	2.078	46.173
2008	Summe	Linie/Charter	18.454	1.424.164
Jahr 2008 total			432.296	34.530.593
Anteil Summe			4,3 %	4,1 %

Zeitraum	Flughafen	Verkehrsart	FBW	Passagiere
2011	FRA	Linie/Charter	9.495	1.083.644
2011	NUE	Linie/Charter	3.342	120.830
2011	STR	Linie/Charter	3.617	168.138
2011	Summe	Linie/Charter	16.454	1.372.612
Jahr 2011 total			409.956	37.763.701
Anteil Summe			4,0%	3,6%

Die Auswertung zeigt, dass der Anteil der Flüge im Linien- und Charterverkehr auf den Relationen München – Frankfurt/Nürnberg/Stuttgart über die Jahre 2005, 2008 und 2011 im Verhältnis zur Zahl der Gesamtbewegungen rückläufig war. Im Jahr 2011 machten diese Flüge mit rund 16.500 Flugbewegungen einen nur sehr geringen Anteil von rund 4,0 % der Gesamtbewegungen (und 3,6 % der Passagiere) am Flughafen München aus.

Für einen Großteil der Reisenden auf diesen Relationen von und nach München war einer der beiden Flughäfen nicht das (End-)Reiseziel, sondern lediglich der Umsteigeknoten (Drehkreuz) für Anschlussflüge. So betrug im Jahr 2011 der Umsteigeranteil auf den Strecken München – Nürnberg und München – Stuttgart laut aktueller Fluggastbefragung 98% bzw. 91 %. Auf den Flügen von Frankfurt nach München hatten im Jahr 2011 rund 23 % nicht MUC als Endziel. Auf den Flügen von München nach Frankfurt stiegen rund 55 % am Flughafen Frankfurt überwiegend zu interkontinentalen Destinationen um.

Aufgrund dieser Ergebnisse erscheint es zweifelhaft, ob das in Frage 1 verwendete Kriterium einer Bahnreisezeit von vier Stunden ab dem Münchner Hauptbahnhof für die Abschätzung eines Verlagerungspotenzials von Flügen zum

und vom Münchner Flughafen auf die Schiene geeignet ist. Eine nennenswerte Verlagerung von Flügen insbesondere der Relationen München – Nürnberg/Stuttgart auf die Schiene ist angesichts des bedeutenden Umsteigeranteils derzeit nicht zu erwarten.

Zu 2.:

Die Frage 2 kann im gewünschten Umfang nicht mit angemessenem Aufwand beantwortet werden, da die Sommer- und Winterflugpläne der Jahre 2005, 2008 und 2011 nach den Relationen Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg und Linz teilweise ausgewertet werden müssten.

Am typischen Spitzentag 2011 waren folgende Slots mit Verbindungen nach Frankfurt, Stuttgart oder Nürnberg belegt:

Flugbewegungen nach Blockzeit für Frankfurt, Nürnberg und Stuttgart am Do., den 15.09.2011 (typischer Spitzentag = 30. stärkster Tag des Jahres 2011 mit insgesamt 1.271 Bewegungen)

Flugart: J = Scheduled Passenger Normal Service, D Private (General Aviation), P Non-Revenue (Positioning, Ferry, Delivery, Demo)
(Definition und Datenquelle Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland (SAMS online tool), Stand 21.05.2011)

Landungen			Starts		
Blockzeit (Lokal Planzeit)	Flugart	Bewegungen	Blockzeit (Lokal Planzeit)	Flugart	Bewegungen
07:05	J	1	06:10	J	1
07:05 Ergebnis		1	06:10 Ergebnis		1
07:10	D	1	07:15	J	1
07:10 Ergebnis		1	07:15 Ergebnis		1
07:30	J	1	07:45	J	1
07:30 Ergebnis		1	07:45 Ergebnis		1
07:45	J	1	08:25	J	1
07:45 Ergebnis		1	08:25 Ergebnis		1
08:35	J	1	09:00	J	1
08:35 Ergebnis		1	09:00 Ergebnis		1
09:10	J	1	09:20	J	1
09:10 Ergebnis		1	09:20 Ergebnis		1
09:55	J	1	10:50	J	1
09:55 Ergebnis		1	10:50 Ergebnis		1
10:05	J	1	11:20	J	1
10:05 Ergebnis		1	11:20 Ergebnis		1
10:45	J	1	11:40	J	2
10:45 Ergebnis		1	11:40 Ergebnis		2
11:00	J	1	12:10	D	1
11:00 Ergebnis		1	12:10 Ergebnis		1
13:10	J	1	12:20	D	1
13:10 Ergebnis		1	12:20 Ergebnis		1
13:40	J	1	13:50	J	1
13:40 Ergebnis		1	13:50 Ergebnis		1
13:45	J	1	14:35	J	1
13:45 Ergebnis		1	14:35 Ergebnis		1
14:30	J	1	15:10	J	1
14:30 Ergebnis		1	15:10 Ergebnis		1
15:35	D	1	15:25	J	1
15:35 Ergebnis		1	15:25 Ergebnis		1
16:00	J	1	16:45	J	1
16:00 Ergebnis		1	16:45 Ergebnis		1
16:25	D	1	17:55	J	1
	J	1	17:55 Ergebnis		1
16:25 Ergebnis		2	18:40	J	1

17:05	J	1	18:40 Ergebnis		1
17:05 Ergebnis		1	18:50	J	1
17:55	J	1	18:50 Ergebnis		1
17:55 Ergebnis		1	18:55	J	1
18:10	J	1	18:55 Ergebnis		1
18:10 Ergebnis		1	20:10	J	1
19:10	J	1	20:10 Ergebnis		1
19:10 Ergebnis		1	21:05	J	3
20:15	J	1	21:05 Ergebnis		3
20:15 Ergebnis		1	Gesamtergebnis		25
20:35	J	1			
20:35 Ergebnis		1			
20:40	J	1			
20:40 Ergebnis		1			
21:15	J	1			
21:15 Ergebnis		1			
21:20	P	1			
21:20 Ergebnis		1			
22:25	J	1			
22:25 Ergebnis		1			
Gesamtergebnis		28			

Zu 3.:

Die Staatsregierung unterstützt – wo immer es sinnvoll ist – eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass der Flughafen München seine Kapazitätsgrenzen seit Jahren erreicht hat.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene erfolgt im marktwirtschaftlich organisierten Reiseverkehr jedoch nur, wenn die Bahnverbindung im Vergleich zu einem Kurzstreckenflug für den Reisenden konkurrenzfähig ist. Aus Sicht der Bundesregierung (vgl. BT-Drucks. 17/9502) lässt sich aus der Entwicklung des deutschen Flughafennetzes seit der Veröffentlichung des Flughafenkonzepts 2009 kein Anlass für ein dirigistisches Eingreifen zur Erzielung von Verkehrsverlagerungen ableiten. Vielmehr habe sich gezeigt, dass normale Marktmechanismen die Effekte ebenfalls erzielten. In ihrem Flughafenkonzept 2009 betont die Bundesregierung dabei die Stärkung der Intermodalität, also die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, um deren ökonomische und ökologische Vorteile optimal zu nutzen.

Die Staatsregierung unterstützt die Förderung der Intermodalität. Hier kommt dem Ausbau der Schienenwege eine wichtige Rolle zu. Im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten und Zuständigkeiten hat die Staatsregierung wichtige Schienenverkehrsprojekte in der Genehmigungs- und der Bauphase vorangebracht. Weitere wichtige Projekte sind in Planung. Zur Vernetzung der Verkehrsträger Schiene/Luft speziell am Flughafen München hat die Staatsregierung ein Erschließungskonzept erarbeitet, das u. a. den Ausbau der Trasse der S 8 („Osttrasse“) zwischen Daglfing und Johanneskirchen sowie den Bau der 2. Stammstrecke vorsieht. Daneben soll im Regional- und Fernverkehr die Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing durchgehend elektrifiziert werden, wodurch in Verbindung mit der sog. Walpertskirchner Spange Direktverbindungen zwischen dem Flughafen und Mühldorf/Salzburg möglich würden. Das Erschließungskonzept beinhaltet zudem die Errichtung der

sog. Neufahrner Kurve, um Direktverbindungen zwischen dem Flughafen Richtung Freising und Ostbayern/Nordostbayern zu ermöglichen.

Diese Maßnahmen wurden bei der Erstellung der Luftverkehrsprognose für den geplanten Bau der dritten Start- und Landebahn berücksichtigt. Die Gutachter der – für das Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Erstellung von Gesamtverkehrsprognosen für die Bundesverkehrswege ebenfalls tätigen – Firma Intraplan Consult GmbH haben für jede einzelne Quelle-Ziel-Relation unter Verknüpfung der Netzmodelle Straße, Schiene und Luft die jeweiligen Reisealternativen als „Wegekette“ (Modal-Split) ermittelt und sich anbietende „Verkehrsmöglichkeiten“ (Straße, Schiene, Luft) unter Gewichtung verschiedener Untersuchungsparameter (z. B. Reisezeit, Reisekosten, Bedienungshäufigkeit, Serviceangebot) miteinander verglichen. Dabei wurden neben den im Erschließungskonzept enthaltenen Maßnahmen sämtliche Schienenausbauvorhaben des Bundesverkehrswegeplans, die als „Vordringlicher Bedarf Schiene“ enthalten sind, berücksichtigt. Im Ergebnis werden die Schienenausbaumaßnahmen zu einer Verlagerung von Flügen auf die Schiene führen. Andererseits wird die verbesserte Schienenanbindung dazu führen, dass insbesondere für die Drehkreuzflughäfen zusätzliche Passagiere gewonnen werden (die Bundesregierung geht von bis zu fünf Millionen zusätzlichen Passagieren aus, die von ausländischen Konkurrenzflughäfen gewonnen werden können). In den Verkehrsprognosen für den Flughafen München zeigen die Schienenausbaumaßnahmen eine bremsende Wirkung auf die insgesamt dennoch ansteigende Nachfrage nach innerdeutschen Flügen.

Das Verkehrswachstum auf dem Flughafen München wird jedoch weit überwiegend durch den kontinentalen und den interkontinentalen Flugverkehr angetrieben. Die Nachfrage nach zusätzlichen Luftverkehrsleistungen kann durch den Schienenausbau bei Weitem nicht befriedigt werden.