

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 19. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Januar 2019)

zum Thema:

Entwicklung des Passagieraufkommens auf innerdeutschen Flug- und Bahnstrecken von und nach Berlin

und **Antwort** vom 16. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Jan. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (Bündnis 90/Die Grünen)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17353
vom 19. Dezember 2018
über Entwicklung des Passagieraufkommens auf innerdeutschen Flug- und
Bahnstrecken von und nach Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zu Frage 1 um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie ist an der entsprechend gekennzeichneten Stelle wiedergegeben.

Frage 1:

Wie hoch war das Passagieraufkommen auf innerdeutschen Flugstrecken von und nach Berlin im Jahr 2018? Bitte nach allen direkt angeflogenen Städten, vor allem Frankfurt, München, Köln/Bonn, Stuttgart, Düsseldorf etc. aufschlüsseln.

Antwort zu 1:

Die Flughäfen der Hauptstadtregion hatten 2018 34,7 Millionen Fluggäste. Von und nach Schönefeld flogen 12,4 Mio., von und nach Tegel flogen 22,3 Mio. Passagiere. Eine Aufschlüsselung nach angeflogenen Städten liegt dem Senat nicht vor.

Die FBB hat dazu Folgendes mitgeteilt:

„Insgesamt über 8,4 Millionen Passagiere sind auf den folgenden innerdeutschen Strecken von und nach Berlin geflogen.

<u>Ziel</u>	<u>Passagiere</u>
Frankfurt	2.292.474
München	1.986.522
Köln/Bonn	1.493.773
Stuttgart	1.238.552
Düsseldorf	1.197.858
Nürnberg	87.592
Saarbrücken	78.582
Karlsruhe	36.486
Mannheim	19.374“

Frage 2:

Wie hoch waren die auf innerdeutschen Flügen verursachten CO₂-Emissionen im Jahre 2018? Wie hoch waren die CO₂-Emissionen auf den Strecken Berlin-Frankfurt, Berlin-München, Berlin-Köln/Bonn, Berlin-Stuttgart und Berlin-Düsseldorf?

Antwort zu 2:

Eine quantitative Ermittlung der CO₂ Emissionen setzt die Kenntnis betriebsinterner Daten der Fluggesellschaften (wie Auslastung der Flüge und technische Daten der eingesetzten Flugzeuge) voraus, die aus Wettbewerbsgründen nicht ohne Weiteres zugänglich sind.

Frage 3:

Wie hoch war das Passagieraufkommen auf innerdeutschen Bahnstrecken von und nach Berlin im Jahre 2018? Bitte auch hier aufschlüsseln nach direkt angefahrenen Großstädten und den oben genannten Knotenpunkten.

Antwort zu 3:

Seit der Bahnreform vor 25 Jahren werden von der Deutschen Bahn AG aus Wettbewerbsgründen für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr (SPFV) keine nach Relationen differenzierten Fahrgastzahlen veröffentlicht. Eine Ausnahme war die Veröffentlichung der Fahrgastzahlen von Berlin nach München ein Jahr nach der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und München.

Frage 4:

Wie hat sich der Bahnverkehr zwischen Berlin und München seit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke entwickelt? Welche Auswirkungen hatte die Schnellfahrstrecke auf die auf der Strecke verursachten CO₂-Emissionen? Wie hat sich das Verhältnis von Flugreisen zu Bahnreisen im letzten Jahr im Vergleich zum Vorjahr verändert?

Antwort zu 4:

Die Deutsche Bahn Fernverkehr (DB FV) hatte zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken als Bestandteil der ICE-Verbindung Berlin-München (Verkehrsprojekt 8 Deutsche Einheit) eine Prognose präsentiert, die von einer Verdoppelung der Bahnreisenden zwischen Berlin und München von 20 auf 40 % ausging. Gleichzeitig sollte der Anteil der Flugreisenden sich von 50 auf ca. 30 % verringern. Entsprechend wurde das Zugangebot durch Neubeschaffung von Fahrzeugen erweitert.

Die Pressestelle der DB AG hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 publiziert, dass die Fahrgastzahlen zwischen Berlin und München bereits heute über ihren Prognosen vom Dezember 2017 liegen. Sie hat auch erstmals eine Zahl (4,4 Mio. Fahrgäste) angegeben, die im letzten Jahr diese Relation benutzt haben. Eine von der DB AG in Auftrag gegebene Studie kommt zu dem Ergebnis, dass der Anteil der Bahnreisenden auf der Verbindung Berlin - München derzeit bei 46 % liegt und dass die Anzahl der Fahrgäste sich gegenüber 2017 mehr als verdoppelt hat. Laut der Studie beträgt die Einsparung an CO₂ 188.000 Tonnen.

Frage 5:

Welches Verhältnis von Bahnreisen zu Flugreisen besteht analog auf der Strecke Berlin-Frankfurt, Berlin-Stuttgart, Berlin-Köln/Bonn, Berlin Düsseldorf?

Antwort zu 5:

Für eine quantitative Abschätzung der CO₂-Emissionen sind betriebsinterne, auch bei der Schiene „sensible“ Daten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) notwendig, die für das Land Berlin nicht zugänglich sind. Dazu gehören u.a. die Auslastung der Züge, die eingesetzten Schienenfahrzeuge sowie der Strommix.

Dennoch lassen sich auch ohne Kenntnis der betriebsinternen Daten der EVU folgende Schlussfolgerungen zur CO₂-Entwicklung der genannten Strecken treffen:

Mit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken im Jahr 1998, die zu Verkürzungen der Fahrzeiten in Richtung Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt/Main und Stuttgart um bis zu 2,5 Stunden führten, gab es auf diesen Relationen eine sprunghafte Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und eine entsprechende Senkung der CO₂-Emissionen. Im anschließenden Zeitraum ist es der DB FV nicht gelungen, weitere Fahrgastzuwächse zu generieren. Der Flugverkehr konnte demgegenüber am allgemeinen Verkehrswachstum stärker partizipieren.

Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und München und der Fahrzeitverkürzung von bis zu 2,5 Stunden ist 2018 ein ähnlicher Effekt wie 1998 auf den o.g. Relationen in Richtung Rhein-Main und Rhein-Ruhr eingetreten. Ob es weitere Verlagerungen geben wird, hängt von der Investitionstätigkeit in das Schienennetz, in die Schienenfahrzeuge, von der Preispolitik der DB, von der Trassenpreispolitik des Bundes und vom Abbau der Wettbewerbsverzerrungen der Schiene gegenüber dem Flugverkehr ab. Verlagerungen des Fernverkehrs auf die Schiene führen generell zu wirkungsvollen klimapolitischen Effekten.

Nach einer Studie der „Allianz pro Schiene“ wird eingeschätzt, dass im Flugverkehr durchschnittlich 180 und beim SPNV 14 Gramm CO₂ pro Personenkilometer emittiert werden. Die DB Fernverkehr kann diesen Vorteil noch ausbauen, wenn 100 % Ökostrom verwendet wird.

Berlin, den 16.01.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz