

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Dr. Diether Dehm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/10514 –**

### **Potenzial der Verlagerung von Flügen auf die Bahn am Flughafen Hannover**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Zahl der Passagierflüge von und zum Flughafen Hannover bis zu einer Distanz von 1 000 Kilometern im Jahr 2010 betrug 41 186, das sind 71,1 Prozent von insgesamt 57 967 Flügen. Im Jahr 2011 waren es 41 239 von 59 376 Flügen (= 69,5 Prozent).

Diese Flüge waren wie folgt strukturiert:

Entfernung (km)	2010		2011	
	Flüge	%	Flüge	%
0 – 100	967	1,7	233	0,4
101 – 200	196	0,3	166	0,3
201 – 300	4 378	7,6	4 582	7,7
301 – 400	4 522	7,8	4 751	8,0
401 – 500	12 780	22,0	13 012	21,9
501 – 600	4 401	7,6	4 642	7,8
601 – 700	7 981	13,8	8 215	13,8
701 – 800	4 224	7,3	4 545	7,7
801 – 900	1 436	2,5	1 003	1,7
901 – 1 000	300	0,5	90	0,2

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?

Im Jahr 2010 fanden 9 192 Flüge (= 15,9 Prozent) von und zu Zielen statt, die mit der Bahn ab Hannover Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar sind und 20 056 Flüge (= 34,6 Prozent) zu Zielen, die in höchstens sechs Stunden erreichbar sind.

Im Jahr 2011 fanden 8 329 Flüge (= 14 Prozent) von und zu Zielen statt, die mit der Bahn ab Hannover Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar sind und 19 940 Flüge (=33,6 Prozent) zu Zielen, die in höchstens sechs Stunden erreichbar sind.

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?

Im Jahr 2010 fanden 18 607 Flüge (= 32,1 Prozent) 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 29 842 Flüge (= 51,5 Prozent) zu Zielen, 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 sechs Stunden erreichbar wären.

Im Jahr 2011 fanden 18 325 Flüge (= 30,9 Prozent) 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 30 234 Flüge (= 50,9 Prozent) zu Zielen, 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 sechs Stunden erreichbar wären.

Anmerkung:

Für die Beantwortung der Frage 3 wurden nur die Start- bzw. Zielflughäfen herangezogen, zu bzw. von denen mindestens 52 Flüge pro Jahr stattgefunden haben.

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)?

Im Jahr 2010 fanden 650 reine Frachtflüge vom und zum Flughafen Hannover statt, das sind 1,1 Prozent von insgesamt 58 617 Flügen. Im Jahr 2011 waren es 601 reine Frachtflüge (1 Prozent von insgesamt 59 977 Flügen).

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)?

Alle reinen Frachtflüge in den Jahren 2010 und 2011 waren Inlandsflüge.

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?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beantwortung dieser Fragen fällt in den Zuständigkeitsbereich des Landes Niedersachsen.