

## Flüge im Inland und auf der Kurzstrecke

# KONNEKTIVITÄT UND KLIMASCHUTZ VERBINDEN

Die Zahl der Inlandsflüge ist in Deutschland seit vielen Jahren rückläufig. Um von A nach B zu kommen, nutzen die meisten das Auto. Etwa 70 Prozent der innerdeutschen Reisen führen über die Straße. Vier Prozent entfallen auf das Flugzeug.

Dies zeigt auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz: Der innerdeutsche Luftverkehr ist für etwa 0,3 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen hierzulande verantwortlich. Sein Anteil an den Verkehrsemissionen liegt unter 1,4 Prozent. Dennoch stehen kürzere Flugrouten im klimapolitischen Fokus. Hier lohnt ein genauer Blick: Welche Flugverbindungen gibt es? Wie groß ist das Potenzial für Intermodalverkehr in Deutschland? Welche politischen Hebel versprechen einen besseren Schutz für die Umwelt?

### Auto, Bus, Bahn oder Flugzeug?

#### Die Kund:innen entscheiden

Direktverbindungen zwischen zwei Städten ohne Umstieg sind vor allem bei Geschäftsreisenden und Gästen, die wenig Zeit haben, beliebt. Gibt es auf solchen Strecken eine zuverlässige und schnelle ICE-Verbindung, sind Passagiere bereit, auf die Bahn umzusteigen. Nur wenn die Bahn konkurrenzfähig ist, können Kurzstreckenflüge reduziert oder eingestellt werden. Das hat Lufthansa bereits mehrfach getan: etwa auf den Strecken Hamburg-Berlin, Berlin-Nürnberg oder Köln-Frankfurt. Im deutschen Punkt-zu-Punkt-Verkehr wird vor allem auf längeren Strecken geflogen. Hier bleibt das Flugzeug wichtig.

### Hub-System ökonomisch und ökologisch sinnvoll

Von Direktverbindungen zu unterscheiden sind Zubringerflüge als erste Teilstrecke einer internationalen Reise. Lufthansa nutzt die Flughäfen in Frankfurt und München als Drehkreuze, um Passagiere aus vielen Regionen Deutschlands und Transfergäste von überall her mit Zielen auf der ganzen Welt zu verbinden. Wir stehen dabei in Konkurrenz mit Fluglinien und Flughäfen außerhalb Deutschlands und Europas, die ebenfalls um Fluggäste werben. Es muss im Interesse aller sein, Wert-

schöpfung in Deutschland zu sichern. Bis zu zwei Drittel der innerdeutschen Lufthansa Passagiere sind Umsteiger.

### Inländische Verbote verlagern Verkehre

Vor diesem Hintergrund bergen regulatorische Eingriffe auf nationaler oder europäischer Ebene die Gefahr, den Wettbewerb zulasten der heimischen Industrie zu verzerren. So wäre ein pauschales Verbot inländischer Zubringerflüge in Deutschland absurd – nicht nur für die Fluggäste, sondern auch für die Umwelt. Denn Passagiere würden alternativ auf ausländische Flughäfen ausweichen. Das offene Tor zur Welt stünde in Istanbul, Doha, Dubai, London oder Paris. Das schwächt nicht nur Airlines und Flughäfen in Deutschland. Durch die längeren Routen würden auch die Emissionen steigen.

### Klimaschutzpolitik ohne Wirkung

Eine schlichte Verlagerung von Verkehr und Emissionen droht auch an anderen Stellen. Beispiel ETS: Hier dient die anteilige Gewährung kostenfreier Zertifikate dem Schutz bestimmter europäischer Zubringerverkehre. Sollten sie entfallen, wächst der Kostennachteil der europäischen Luftverkehrsindustrie gegenüber ihren Wettbewerbern. Das wäre eine Politik gegen heimische Arbeitsplätze.



### Umsteigepassagiere

Bis zu zwei Drittel Umsteigepassagiere auf Lufthansa Inlandsflügen

Ein weiteres Beispiel ist die Kerosinsteuer: Auch hier wäre eine nationale oder europäische Einführung doppelt schädlich. Ausländische Airlines könnten die Steuer umgehen, indem sie mit so viel Kerosin fliegen, dass sie am europäischen Ziel-flughafen nicht nachtanken müssen („Tankering“). Heimische Airlines hingegen würden draufzahlen, notwendige Investitionen würden erschwert.

## Alternativrezept: Intermodalität stärken

Lufthansa setzt auf einen alternativen Weg – nämlich Verkehrsmittel bestmöglich zu kombinieren. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn optimieren wir fortlaufend den „Zug zum Flug“: mit zusätzlichen Verbindungen, extraschnellen Sprinterzügen sowie mehr Komfort und Qualität. Das ist gut für Reisende und Umwelt. Gerne würde Lufthansa das erfolgreiche LH Express Rail Angebot auch ihren Gästen bieten, die ab München fliegen. Doch das scheitert an der Infrastruktur. Denn anders als der Frankfurter Airport hat der Flughafen München keinen ICE-Anschluss. Zudem gilt es, den Gepäcktransport bei der Bahn kundenfreundlicher zu optimieren.

Das zeigt: Es gibt noch viel zu tun. Für mehr Intermodalität braucht es vor allem eine Stärkung des Schienennetzes. Darüber hinaus müssen Abgaben und Steuern stets so gestaltet werden, dass sie für alle Fluglinien gleichermaßen gelten. Sonst würde die Politik in Deutschland und Europa ihren eigenen Unternehmen Steine in den Weg legen, ohne ein Gramm CO<sub>2</sub> einzusparen.

## Innerdeutscher Flugverkehr

Entwicklung 2010 – 2019

Flüge



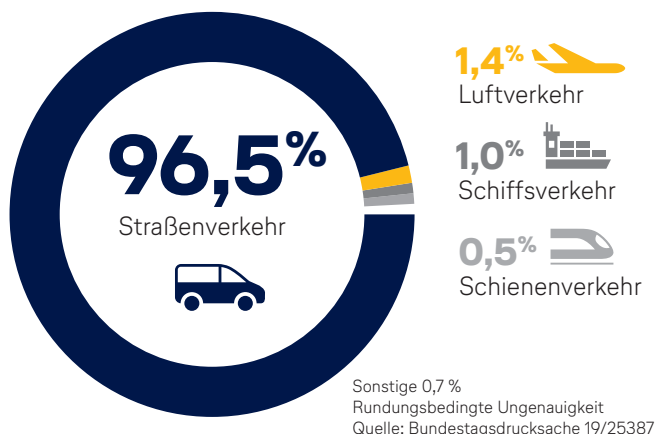
Fluggäste



Quelle: Bundestagsdrucksache 19/25387

## CO<sub>2</sub>-Anteile pro Verkehrsträger 2019

Gemessen an den CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Verkehrsträger entfielen 2019 1,4 Prozent auf innerdeutsche Flüge. Gemessen an Deutschlands Gesamt-CO<sub>2</sub>-Emissionen beträgt der Wert 0,3 Prozent.

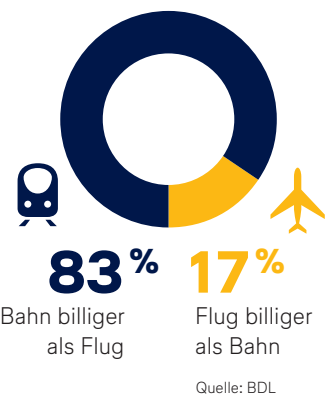


## Intermodalität mit hohem Potenzial

Mehr Bahnverbindungen unter drei Stunden, Schienentrassen ausbauen, den Gepäcktransport auf der Schiene verbessern, Anschlusssicherheit gewährleisten – wenn alle genannten Voraussetzungen gegeben sind, könnten pro Jahr etwa **4,3 Millionen Passagiere** von innerdeutschen Flügen **auf die Schiene umsteigen**, was den **CO<sub>2</sub>-Ausstoß** des innerdeutschen Luftverkehrs **um ein Sechstel reduzieren** würde.

## Ticketpreise in Deutschland

Fliegen innerhalb Deutschlands ist in der Regel erheblich teurer als Bahnfahren. So hat eine Auswertung von 15 Verbindungen 2018 ergeben, dass Bahnreisen in 83 Prozent der untersuchten Fälle billiger war. Das Verhältnis dürfte sich noch weiter zugunsten der Bahn verschoben haben: 2020 hat die Bundesregierung die Mehrwertsteuer bei Bahnfahrten gesenkt und die Luftverkehrsteuer erhöht.



## Flughafendrehkreuze im Wettbewerb

Reisende nach Amerika, Asien oder Afrika können Angebote Dutzender Airlines nutzen. Sollten innerdeutsche Flugstrecken verboten werden, profitieren ausländische Drehkreuze deutlich: Die Reisezeit nach London, Paris oder Mailand wäre niedriger und der Komfort deutlich größer.

## Beispiel Berlin: Reisezeit zu wichtigen Flughafendrehkreuzen

