

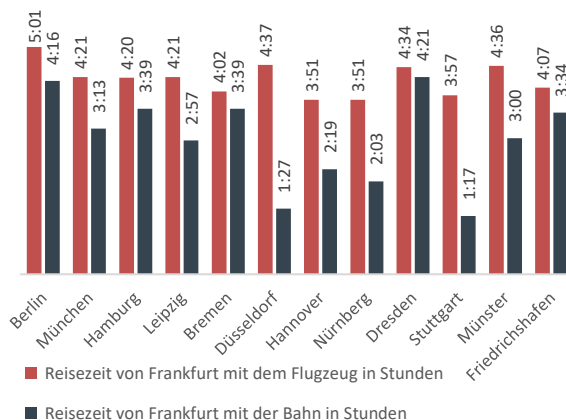
Kurzstreckenflüge und der Frankfurter Flughafen

DATEN | FAKTEN | ANALYSEN

Deutschland diskutiert auf medialer, politischer und gesellschaftlicher Ebene über die Zukunft von Kurzstreckenflügen. In diesem Zusammenhang ein Blick auf den Frankfurter Flughafen:

Etwa 430.000 Starts und Landungen mit fast 60 Millionen beförderten Passagieren im Jahr 2023 machen den Frankfurter Flughafen zum größten Verkehrsflughafen in Deutschland. Als „Hessens Tor zu Welt“ sind fast 300 internationale und interkontinentale Flugziele in 96 verschiedenen Ländern zu erreichen.¹ Mit dem Selbstverständnis eines bestvernetzten internationalen Drehkreuzes, bietet der Flughafen darüber hinaus Verbindungen zu innerdeutschen Destinationen sowie in Nachbarländern an, die mit einer Entfernung von unter 500 Kilometern als Kurzstrecken definiert werden können. Warum es richtig ist über die Zukunft von solchen Kurzstreckenangeboten zu diskutieren, zeigt die folgende Analyse auf.

Geschwindigkeitsvorteil: Innerdeutsche Reisen von Frankfurt häufig schneller mit der Bahn²

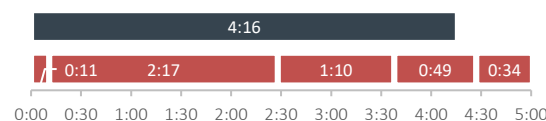


Das Fliegen gefühlt schneller als Bahnfahren ist, trifft für die hier ausgewählten innerdeutschen Kurzstreckenreisen lediglich auf die Netto-Reisezeit zu. Denn tatsächlich hat die Bahn auf diesen Strecken gegenüber dem Flugzeug einen Geschwindigkeitsvorteil, der mitunter auf den Verbindungen nach Düsseldorf, Nürnberg und Stuttgart substanziiell ausfällt und die Reisezeit zum Teil halbiert.

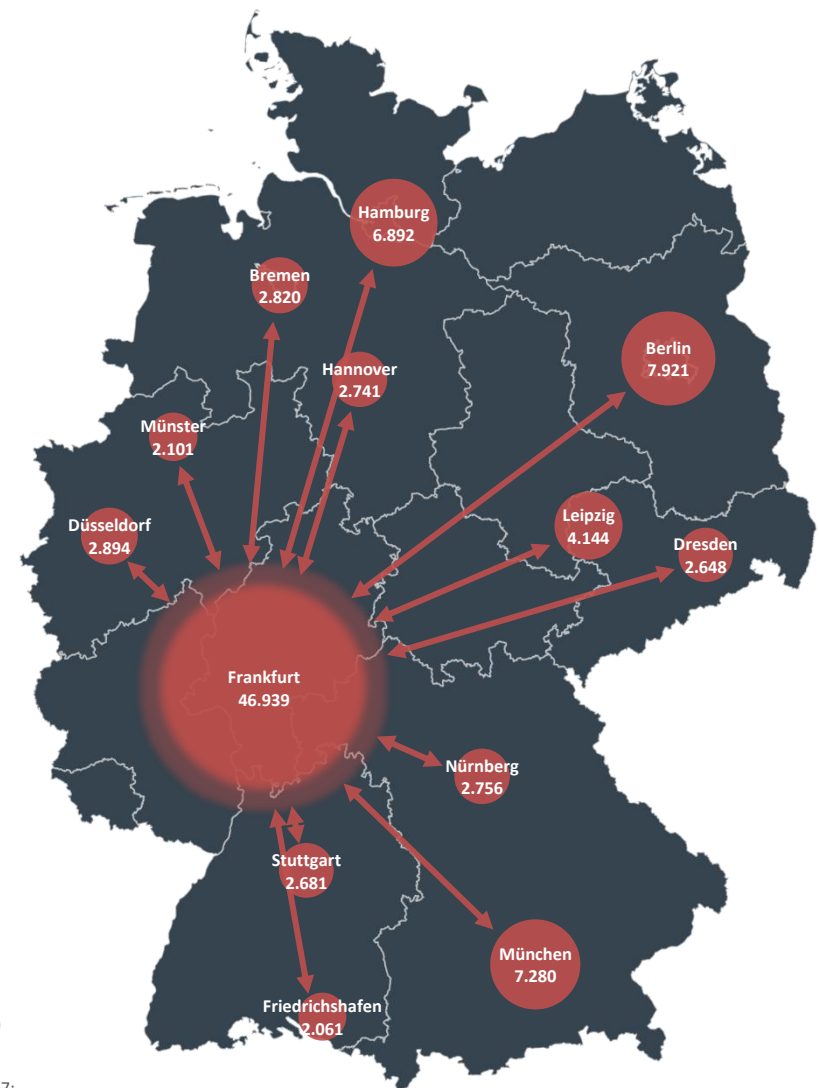
Ausschlaggebend für diesen Geschwindigkeitsunterschied sind zeitintensive Prozesse am Flughafen wie Sicherheitskontrollen, Check-Ins und das Gepäckhandling, die in der Summe zu längeren Wartezeiten als die eigentlichen Reisezeiten führen. Darüber hinaus sind die Wege zwischen Flughafen und Hauptbahnhof zu berücksichtigen, die in dieser Analyse – zwecks ihrer zentralen städtischen Lage – als Start- und Zielpunkte definiert werden.

Wie also sind die fast 47.000 innerdeutschen Kurzstreckenflüge zwischen dem Frankfurter Flughafen und ausgewählten Destinationen nachzuvollziehen? Mit einem Vorteil bei der Reisezeit jedenfalls nicht – so viel ist klar.

Im Detail: Warum eine Flugreise nach Berlin Hbf. länger als eine Bahnfahrt dauert



- Reisezeit mit dem Flugzeug von Frankfurt Hbf. nach Berlin Hbf. (Bahnfahrt zum Flughafen + 0:11; Wartezeit u.a. am Flughafen + 2:17; reine Flugzeit + 1:10; Gepäckaufnahme + 0:49; Zugfahrt zum Hbf.+ 0:34)
- Reisezeit mit der Bahn von Frankfurt Hbf. nach Berlin Hbf. (reine Fahrtzeit 4:16)

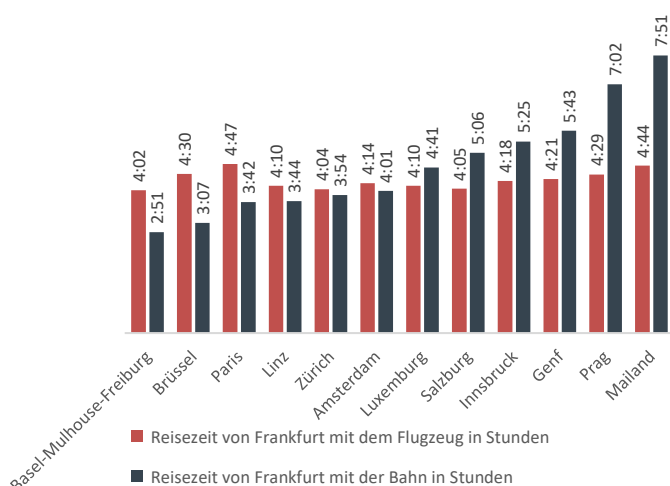


● Anzahl innerdeutscher Kurzstreckenflüge im Jahr 2023 zwischen dem Frankfurter Flughafen und ausgewählten Destinationen

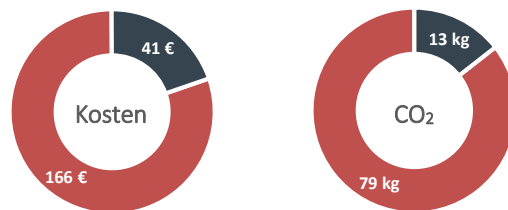
Neben innerdeutschen Kurzstreckenflügen bietet der Frankfurter Flughafen auch Kurzstreckenflüge ins benachbarte Ausland an. Mit mehr als 45.000 Flugbewegungen im Jahr 2023 zwischen Frankfurt und ausgewählten Destinationen sind ähnliche Größenordnungen wie bei den innerdeutschen Kurzstreckenverbindungen zu beobachten.

Der zuvor dargestellte Geschwindigkeitsvorteil der Bahn gegenüber Flugreisen gilt für Verbindungen zu ausgewählten Destinationen im benachbarten Ausland jedoch nur noch eingeschränkt; je nach Entfernung beziehungsweise Güte der Schienenverbindung. Bei der Auswahl der Verkehrsmittel sollte die Geschwindigkeit aber nur eines von mehreren Entscheidungskriterien neben beispielsweise den Kosten und den Umweltauswirkungen darstellen. Bei detaillierter Betrachtung der ausgewählten Kurzstreckenflüge im Rahmen dieser Analyse wird deutlich, dass diese im Durchschnitt um ein vielfaches teurer und klimaschädlicher³ als die entsprechenden Bahnfahrten sind. Argumente genug für die Bahn als

Reisen von Frankfurt ins benachbarte Ausland: Bahn häufig konkurrenzfähig



Ausgewählte Kurzstreckenflüge: Im Durchschnitt klimaschädlicher und teurer als Bahnfahrten

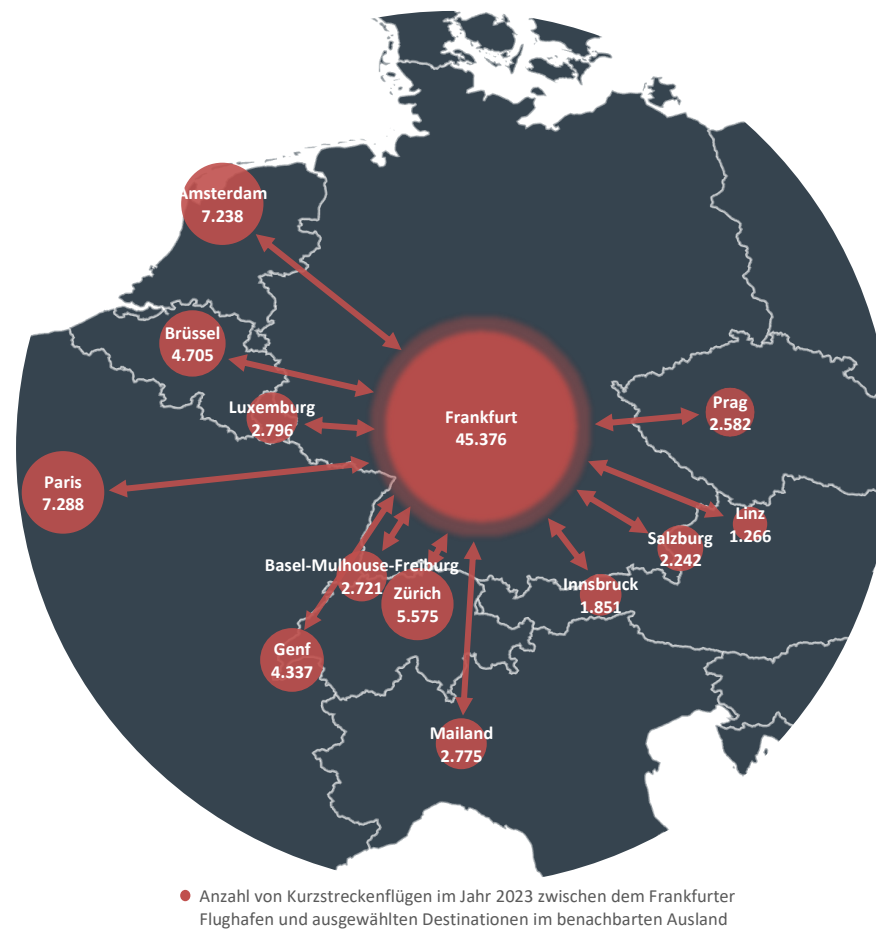


- Durchschnittliche Reisekosten und CO₂-Ausstoß pro Person für ausgewählte Kurzstreckenflüge
- Durchschnittliche Reisekosten und CO₂-Ausstoß pro Person für entsprechende Reisen mit der Bahn

Mobilitätsmittel der Wahl gegenüber dem Flugzeug. Zwar entspricht diese Analyse nur einer Momentaufnahme, ein Auseinandergehen der Preise zwischen Bahnfahrten und Flügen ist allerdings deutlich als Trend erkennbar. Weitere Aspekte die neben den zuvor genannten Kriterien wie Reisezeit, Kosten und Umweltauswirkungen für die Nutzung der Bahn sprechen, sind Flexibilität und Konnektivität. Gemeint ist damit zum einen ein hoher Anteil an nutzbarer Zeit für Tätigkeiten während der Bahnfahrt, zum anderen Zwischenhalte auf der Bahnfahrt, die trotz schneller Direktverbindung mehrere Destinationen miteinander verknüpfen. Ein Kurzstreckenflug hat demgegenüber immer nur einen Ausgangs- und Zielpunkt.

Bei allen betrachteten Aspekten fällt es schwer, die über 90.000 Kurzstreckenflüge im Jahr 2023 am Frankfurter Flughafen nachzuvollziehen. Diese sind in großen Teilen auch im Rahmen von sogenannten Zubringerflügen vermeidbar und auch aus ökonomischen und ökologischen Gründen sinnvollerweise durch die Bahn zu ersetzen. Eine Reduzierung von Kurzstreckenflügen die mitverantwortlich für Fluglärm in Frankfurt sind, würde sich positiv für alle vom

Fluglärm belasteten Frankfurter:innen auswirken. Mit Blick auf diese Analyseergebnisse sind während der EURO 2024 Ausnahmeregelungen der Nachtflugbeschränkungen abzulehnen – so sind viele der Verbindungen Kurzstrecken, die nachweislich ohnehin besser mit der Bahn als mit dem Flugzeug zurückgelegt werden können.



¹ Fraport „Hessens Tor zur Welt“

² Verbindungs- und Kostendaten abgerufen am 27.02.2024. Reisedatum 25.04.2023

³ Quarks CO₂-Rechner für Auto, Flugzeug und Co.

Texte und Abbildungen: Stabsstelle für Fluglärmschutz, Daten des DFLD e.V. 2024.