



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
 "Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
 und im Netzwerk "Stay Grounded"



05.07.2025

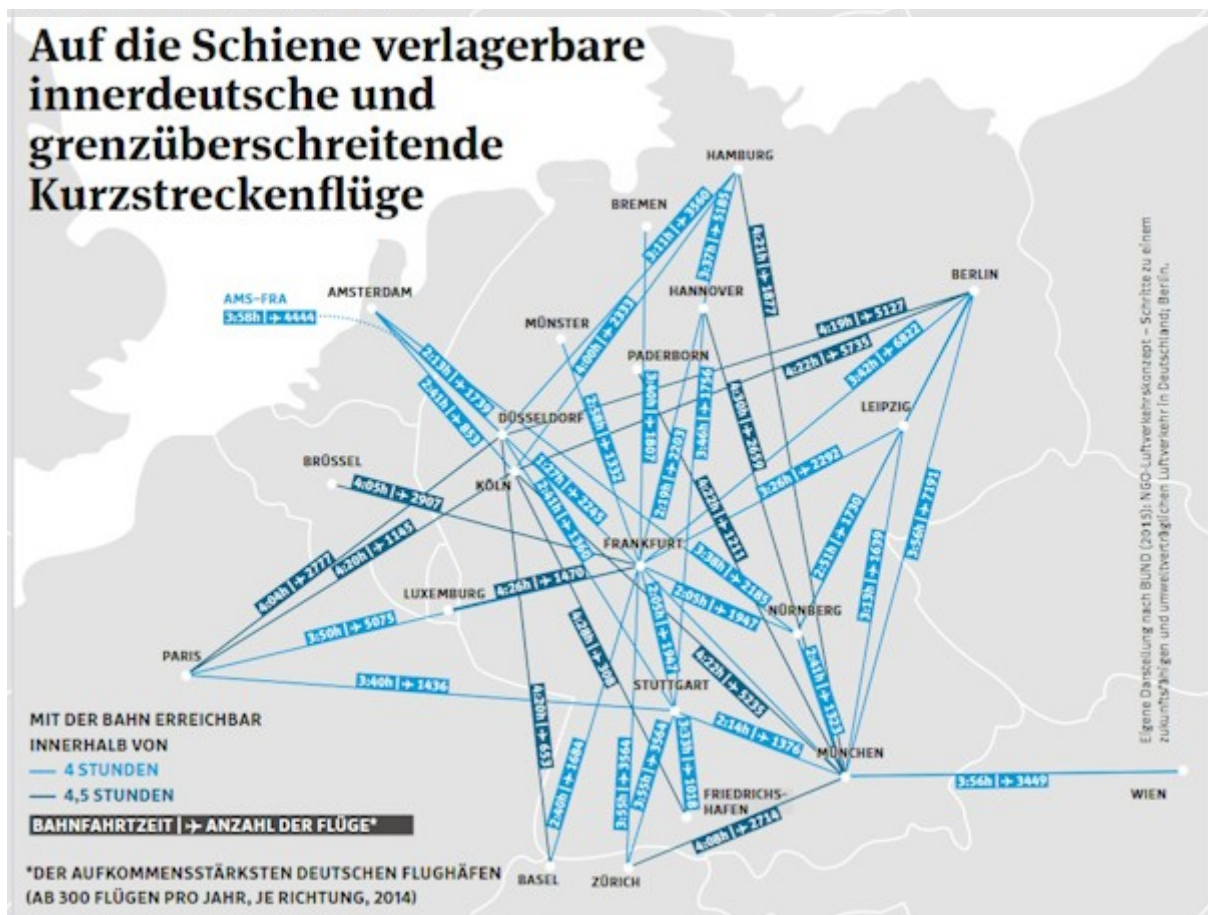
Kurzstrecken-Flüge und Privatjets

Eine Anfrage im Bundestag

Am 26.05. hat die Linksfraktion im Bundestag eine [Kleine Anfrage](#) an die Bundesregierung gestellt mit dem Titel **"Potenzial der Verlagerung von Kurzstreckenflügen am Flughafen Frankfurt am Main auf die Bahn"**. Am 19.06. hat die Bundesregierung [geantwortet](#).

Die Medien [berichten](#) über die Reaktion der Linken-Abgeordneten Janine Wissler, die ihren Wahlkreis in Frankfurt hat. Dass *"am Frankfurter Flughafen ... 48 Prozent aller Flugbewegungen 2024 auf Strecken unter 1000 Kilometer"* entfielen, hält sie aus Klimaschutz-Gründen für einen *"völlig aus der Zeit gefallen Zustand"*.

Die zitierte Forderung: *"Wo die Bahn eine realistische Alternative bietet – also bei Verbindungen unter vier Stunden – braucht es klare Vorgaben"* bis hin zu einem Verbot der entsprechenden Flüge - klingt da aber eher noch zurückhaltend.



Diese Grafik hat das Umweltbundesamt 2019 veröffentlicht, auf der Basis von noch älteren Daten. Mit dem Ausbau des europäischen Schienennetzes kommen sicher weitere Strecken hinzu.

Das hindert die Oberpeife der Hardcore-Lobbyaktion "Pro FRA" natürlich nicht, Forderungen als [Schnapsidee](#) zu diffamieren, die [niemand aufgestellt hat](#). Solchen Typen geht es nicht um sachliche Auseinandersetzung, sondern nur darum, jeglichen Widerspruch gegen den Wachstumskurs der Fraport zu diffamieren.

Die Rundschau zitiert nicht ganz korrekt, dass *"das Aus für alle Inlandsflüge ... eine langjährige Forderung der Bürgerinitiativen gegen den Flughafen ausbau"* ist, denn in einem [Aufruf](#) aus dem Jahr 2022 lautet die Forderung *"Kurzstreckenflüge untersagen!"*, ohne das auf Inlandsflüge zu beschränken. Sie weist auch nicht ausdrücklich darauf hin, dass BBI-Forderungen bei den regierenden schwarz-roten Koalitionen im Bund und in Hessen nicht nur in diesem Bereich [auf massiven Widerstand](#) stossen.

Die Antwort der Bundesregierung enthält aber über das in den Medien verbreitete hinaus noch eine Reihe interessanter Details, die eine genauere Betrachtung rechtfertigen. Dazu gehört insbesondere eine Tabelle, die die Kurzstreckenflüge bis 1.000 km Entfernung der letzten drei Jahre nach Entfernung und nach In- und Auslandsflügen aufschlüsselt.

Wir haben die Tabelle um einige Summen- und Prozent-Werte ergänzt, um bestimmte Aspekte hervorzuheben. Diese Werte, die die Angaben der Tabelle nutzen, weichen teilweise von Aussagen in der Antwort der Bundesregierung ab, aber das ist bei solchen Statistiken nicht ungewöhnlich. Es geht hier auch nicht um exakte Zahlen, sondern eher um Größenordnungen.

**Anzahl der Kurzstreckenflüge unter 1.000 km
vom und zum Flughafen Frankfurt (nach Entfernung)**

	2022		2023		2024	
	Inland	Ausland	Inland	Ausland	Inland	Ausland
0–100 km	7	0	23	0	20	0
101–200 km	6 538	2 395	8 535	2 911	9 263	3 159
201–300 km	12 261	7 034	15 225	8 740	13 403	8 903
301–400 km	8 166	11 744	10 119	14 894	9 812	14 078
401–500 km	14 674	16 485	16 551	19 795	17 268	22 325
501–600 km	294	17 414	289	18 741	249	17 628
0 - 600 km	41.940	<i>45 %</i> 55.072	50.742	<i>44 %</i> 65.081	50.015	<i>44 %</i> 66.093
0 - 600 km	<i>59 %</i> 97.012		<i>59 %</i> 115.823		<i>58 %</i> 116.108	
601–700 km	0	31 484	0	39 064	0	39 211
701–800 km	0	13 133	0	16 108	0	18 660
801–900 km	0	16 119	0	18 880	0	18 882
901–1 000 km	0	7 409	0	7 943	0	6 706
601 - 1.000 km	0	<i>55 %</i> 68.145	0	<i>56 %</i> 81.695	0	<i>56 %</i> 83.459
0 - 1.000 km	<i>25 %</i> 41.940	<i>75 %</i> 123.217	<i>26 %</i> 50.742	<i>74 %</i> 146.776	<i>25 %</i> 50.015	<i>75 %</i> 149.552
0 - 1.000 km	165.157		197.518		199.567	

Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), Statistisches Bundesamt (Destatis) / Bundestag, Drs. 21/559 v. 19.06.2025

(Summen und Prozentangaben: eigene Ergänzung)

(Prozentangaben, die sich auf Werte in einer Spalte beziehen, sind *kursiv* dargestellt)

Man erkennt zunächst, dass Inlandsflüge über maximal 600 km gehen, alles darüber hinaus geht ins nähere oder fernere europäische Ausland. (Die Entfernung von Friedrichshafen am Bodensee bis Flensburg nahe der dänischen Grenze beträgt Luftlinie knapp 800 km, aber da wird wohl nicht geflogen.)

Diese Inlandsflüge machen rund ein Viertel aller Flüge unter 1.000 km aus, aber auch von den Auslandsflügen bleibt knapp die Hälfte (44 %) unter 600 km, so dass deutlich mehr als die Hälfte (58 %) aller Flüge unter 1.000 km auch unter 600 km bleiben.

Verlagerung nur für "Ultra-Kurzstrecken" ?

Das macht deutlich, dass auch unklare Begrifflichkeiten dazu beitragen, dass die Diskussion um notwendige Regulierungen in diesem Bereich schwierig sein kann. Wer die Diskussion um mögliche Verlagerungen auf klimaschonendere Transportmittel auf Inlandsflüge beschränkt, lässt mehr als die Hälfte der heute schon grundsätzlich ersetzbaren Flüge ausser acht. Dem versuchen Akteure wie Bürgerinitiativen oder auch aktuell Die Linke entgegen zu wirken, indem sie "Flüge unter 600 km" oder "Flüge, die durch vier Stunden Bahnfahrt zu ersetzen sind", einschränken bzw. verbieten wollen.

Die "Arbeitsgruppe Flugauswertung", die vom "Deutschen Fluglärmdienst" DFLD für die [Region um den Flughafen Frankfurt](#) gesammelte Daten für verschiedene Zwecke auswertet und im [Monitoring Flugbewegungen](#) für die "Stabsstelle für Fluglärmschutz Frankfurt" auch regelmäßig einen "Teil C - Kurzstreckenflüge" präsentiert, definiert diese als *"Flüge nach oder von Orten, die maximal 500 km Luftlinie vom Frankfurter Flughafen entfernt sind"*.

Auf der anderen Seite definiert Fraport in seinen [Luftverkehrsstatistiken](#) eine "Kurzstrecke 0 - 2.500 km", um nebenbei auch jede Idee einer Ersetzbarkeit absurd erscheinen zu lassen. Auch Lufthansa nennt in [Berichten](#) über "Lufthansa City Airlines", die *"die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstrecken-netzes der Lufthansa Group"* stärken soll, "neue Destinationen" von Düsseldorf (180 km) bis Sevilla in Süds Spanien (1.830 km, 2 h 39 min ab FRA).

"Es gibt keine international gültige Definition, die festlegt, ab welcher Anzahl geflogener Kilometer ein Flug als Kurz-, Mittel-, Lang- oder Ultralangstreckenflug klassifiziert wird", aber [offiziellere Klassifizierungen](#) enthalten Aussagen für die Kurzstrecke wie *"Strecken bis 1500 km"* oder *"bis 1000 km und 2 Stunden Flugzeit"*.

Die Ersatz-Möglichkeiten für Flüge über dieses Entfernungs-Spektrum sind natürlich unterschiedlich. "600 km Entfernung" und "4 Stunden Bahnfahrt" können in etwa synonym sein, wo die Bahnverbindungen gut ausgebaut sind bzw. werden könnten. (Zumindest gilt das aktuell so für Deutschland, anderswo [geht auch mehr](#).)

Aber auch hierzulande sind für grössere Entfernungen attraktive Alternativen für bestimmte Mobilitätsbedürfnisse denkbar, z.B. komfortable [Nachtzug-Verbindungen](#), die auch über 1.000 km entfernte Ziele z.B. für Touristen klimafreundlicher erreichbar machen. Eine dem Klimaschutz verpflichtete Bahn könnte natürlich auch attraktive Auto-Reise-Züge anbieten, die denen, die am Urlaubsort wie gewohnt mobil sein wollen, anbietet, ihr Gefährt klimafreundlicher dorthin zu bringen - mit Rabatten für Elektro-Autos, versteht sich.

Alte Pläne, neue Realitäten

Der Konsens über die Notwendigkeit solcher Verlagerungen war auch schon mal recht breit. Im Frühjahr 2021 wurde z.B. ein gemeinsamer [Aktionsplan](#) von Luftverkehrswirtschaft und Deutscher Bahn veröffentlicht, der Maßnahmen enthielt, mit denen *"die Verkehrsträger so vernetzt werden sollen, dass ihre jeweiligen verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden können"* und eine *"Stärkung der Ko-Modalität"* resultiert.

Trotz aller schönen Worte zum Klimaschutz standen natürlich handfeste ökonomische Zwänge hinter dieser Entwicklung. Die Ausarbeitung des Plans war begonnen



Quellen: Deutsche Bahn; Bundesverband der Luftverkehrswirtschaft.
Das Bahneinzugsgebiet des Frankfurter Flughafens nach einem gemeinsamen Aktionsplan von DB und BDL aus dem Jahr 2021.

F.A.Z.-Bearbeitung sie.

worden, als die Engpässe in der Flug-Infrastruktur deutlich wurden, die dann 2018 zu [weitverbreitetem Chaos](#) führten. Entlastung durch die Bahn war da hoch willkommen, und das galt auch noch nach dem Einbruch durch die Covid-Pandemie und den damit verbundenen [Kahlschlägen beim Personal](#) von Flughäfen und Airlines.

Dass etwas von diesem Plan umgesetzt wurde, kann man auch der oben zitierten Antwort der Bundesregierung entnehmen, in der es heisst: *"Im Jahr 2024 waren insgesamt 1,1 Millionen Fluggäste vor bzw. nach ihrem Flug im Rahmen von Kooperationsangeboten zwischen Fluggesellschaften und DB Fernverkehr AG in ICE- und Intercity-Zügen der Deutschen Bahn unterwegs".*

Was damit bewirkt wurde, dazu allerdings *"liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor"* - wie zu so vielen wichtigen Fragen zu diesem Thema.

Dass die Luftverkehrswirtschaft hier keinerlei grundsätzlichen Erwägungen folgt und auf solche Pläne pfeift, wenn sie glaubt, genügend Ressourcen zu haben und Profit machen zu können, beweist der Hauptakteur auf dem hiesigen Markt, die Lufthansa, sehr deutlich.

Sie hat eigens eine neue Tochter gegründet, die sie seit 2023 [als Lufthansa City Airline](#) aufbaut, damit sie *"Flüge aus den Drehkreuzen München und Frankfurt anbieten und damit auch Zu- und Abbringerdienste für Lufthansa fliegen"* und *"Drehkreuze und Lufthansa Langstrecke"* stärken kann - mit [billigerem Personal](#), aber [konventioneller Technik](#). Die 40 für die Airline bestellten Flugzeuge sollen sicher die nächsten 25 Jahre fliegen - also bis mindestens 2050, wenn zumindest der überwiegende Teil der Kurzstrecke eigentlich längst elektrifiziert sein sollte.

In der [Jahresübersicht 2024](#) der "Arbeitsgruppe Flugauswertung" wird in der Tabelle im Teil C1- Kurzstreckenflüge angegeben, dass die Airlines der Lufthansa Group (dazu gehören neben der DLH-Mainline auch die Airlines Air Dolomiti, Eurowings Discover, Austrian Airlines und Lufthansa Cargo) 78 % aller Kurzstreckenflüge bis 500 km durchgeführt haben

Die einzige andere Fluggesellschaft in dieser Tabelle mit relevantem Anteil, die bisher als Ferienflieger bekannte [Condor](#), baut als "zweites Standbein" ein "Städtenetzwerk" mit Zubringerdiensten nach Frankfurt auf - mit europäischen, aber auch innerdeutschen Strecken nach Hamburg, Berlin und München. Ihr Anteil betrug allerdings 2024 nur 0,4 %.

Zwar steigt damit nun auch die Zahl der Kurzstreckenflüge, die nach dem Pandemie-Einbruch zunächst auf niedrigem Niveau blieb, wieder an und könnte bald das Vor-Corona-Niveau erreichen oder überschreiten. Aber die Luftverkehrswirtschaft hat in der Vergangenheit selbst bewiesen, dass ein relevanter Teil solcher Flüge ohne Komforteinbußen klimafreundlicher ersetzt werden könnte. Bei einer gezielten Entwicklung entsprechender Bahnangebote in Deutschland und Europa könnte das für den grössten Teil dieser Flüge gelten.

Eine Politik, die Klimaschutz halbwegs ernst nimmt, dürfte ein solches Potential nicht ignorieren, selbst wenn sie sich von der Priorität leiten lässt, den Rahmen der aktuellen Wirtschaftsweise nicht zu verlassen und den Menschen keine Einschränkungen abzufordern. Wer die Klimakatastrophe allerdings ernsthaft bekämpfen will, darf auch vor schnellen und konsequenten Beschränkungen nicht zurückschrecken.

Abseits vom Massenmarkt

Auch zu einer anderen Art von (überwiegend) Kurzstrecken-Flügen, die zumindest streng reguliert, wenn nicht generell verboten werden sollten, gibt es Neuigkeiten.

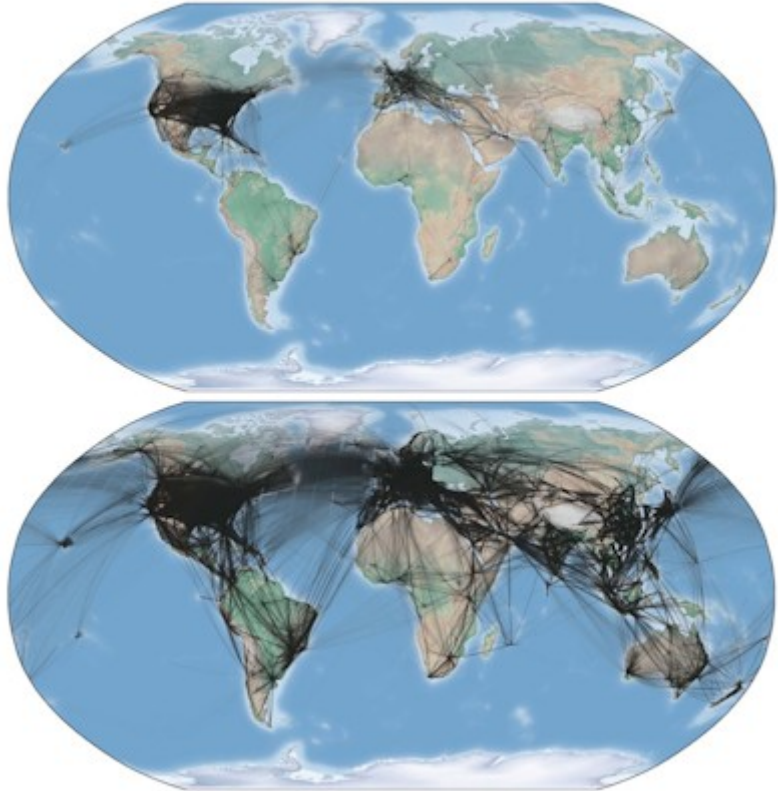
Der 'International Council on Clean Transportation' [ICCT](#), eine Nonprofit-Forschungsorganisation mit dem Ziel, technische und wissenschaftliche Analysen zu erstellen, die *"Politiker*innen und andere weltweit in die Lage versetzen, die Umweltleistungen des Transport auf der Strasse, auf dem Wasser und in der Luft im Interesse der öffentlichen Gesundheit und des Klimaschutzes zu verbessern"* (eigene Übersetzung) und die insbesondere durch ihre aufklärerische Rolle im [Dieselskandal](#) bekannt wurde,

hat einen aktuellen [Bericht](#) zu **"Luftverschmutzung und Treibhausgas-Ausstoss durch Privatjets"** (eigene Übersetzung) im Jahr 2023 vorgelegt.

Wir zitieren die wichtigsten Schlussfolgerungen nach der Ankündigung auf der ICCT-Webseite:

- *Privatjets sind eine grosse und wachsende Quelle von Luft- und Klima-Verschmutzung.*
- *Aktivitäten und Emissionen von Privatjets sind überwiegend in den Vereinigten Staaten konzentriert.*
- *Ein typischer Privatjet-Flug geht über eine Kurzstrecke (weniger als 900 km) und dauert weniger als 2 Stunden.*
- *Eine Besteuerung von Privatjet-Flügen oder -Treibhausgas-Emissionen könnte wesentliche Einnahmen erzielen, die die Dekarbonisierung des Luftverkehrs unterstützen könnten.* (eigene Übersetzung)

Flugspuren von Privatjets (oben) und des kommerziellen Flugverkehrs (unten) für das Jahr 2023



Quelle: International Council on Clean Transportation (ICCT, Grafik) und Spire Global (Flugdaten)

Der Bericht liefert noch wesentlich mehr Details zu Privatjets, u.a. Daten über die Emission der Schadstoffe Stickoxid und Feinstaub im LTO-Zyklus, des Treibhausgases CO₂ und auch der Nicht-CO₂-Wirkungen. Um eine Vorstellung der Grössenordnung zu bekommen, hilft vielleicht ein Vergleich: in diesen Bereichen hat der globale Privatjet-Verkehr eine vergleichbare Wirkungen wie der Flughafen London-Heathrow, die grösste Dreckschleuder im kommerziellen europäischen Luftverkehr.

Die Ungleichheit elitärer Fliegerei: Während der kommerzielle Flugverkehr immerhin Nordamerika, Europa und grosse Teile Asiens recht dicht abdeckt und "nur" Afrika und Südamerika (wo er noch eher Berechtigung hätte) weitgehend auslässt, ist die Privatfliegerei fast ausschliesslich auf "den Westen", sprich die USA und die EU, konzentriert.

Die Fakten über die Art der Nutzung von Privatjets und deren Emissionen erreichen eine neue Detail-Tiefe und Aktualität, aber qualitativ neu sind sie nicht. Schon im Jahr 2018 haben wir über die dubiosen Praktiken des [Geschäftsflugverkehrs](#) berichtet, Privatjets waren Teil der [Kampagne gegen Luxus-Emissionen](#) 2023 und spielten eine Rolle in den Diskussionen in der [Weltklimakonferenz COP 29](#).

Auch in die aktuelle [Initiative](#) von Spanien und Brasilien, die unter der Überschrift **"Enforcing effective Taxation of High Net Worth Individuals. Taxing the Super-rich"** (übersetzt etwa: "Effektive Besteuerung besonders wohlhabender Individuen durchsetzen. Besteuerung der Super-Reichen") in die [Seville Platform for Action](#) der [UN-Konferenz](#) zur "Finanzierung der Entwicklung" Anfang Juli in Sevilla eingegangen ist, wurden sie in Form einer [Petition](#) eingebracht. Und das ist ein wichtiger Punkt: das Thema muss bei allen relevanten Anlässen national wie international auf die Tagesordnung kommen.

Die Perversion dieser Privatfliegerei ist natürlich noch leichter zu verdeutlichen, wenn sie, wie häufig, zusammen mit anderen Insignien obszöner Anhäufungen von Reichtum, Macht und Arroganz zur Schau gestellt wird.

Aktuelles Beispiel dafür ist die [Hochzeit](#) des US-Tech-Oligarchen und neu bekehrten Trump-Jüngers Bezos, der dafür das historische Venedig als Kulisse buchen wollte und viele Gäste ähnlichen Kalibers mit über 90 Privatjets, diversen Superyachten und Wassertaxis dorthin hat karren lassen - was [nicht ganz ohne Widerstand](#) über die Bühne ging.

Angesichts der offenkundigen Tatsache, dass [solche Menschen](#) mit ihrem Lebenswandel, aber erst recht mit dem [Einsatz ihres Kapitals](#) mehr zur Zerstörung des Planeten durch die Klimakatastrophe beitragen als Millionen andere zusammen, leuchtet es zunehmend mehr Menschen ein, dass solche Praktiken nicht bewunderns- oder beneidenswert sind, sondern schlicht Verbrechen gegen die Menschheit - wobei nicht unerwähnt bleiben sollte, dass einige von diesen Kriminellen [noch Schlimmeres](#) auf dem Kerbholz haben.

Fazit

Will man gegen den [klima-zerstörenden Wachstumskurs](#) der Luftverkehrswirtschaft vorgehen und die Politik zu Regulierungen drängen, die zu einer Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen führen, bieten sowohl das Thema "Verlagerung von Kurzstreckenflügen" als auch das Thema "Verbot von Privatjets" gute Ansatzpunkte.

Natürlich muss man sich dabei im Klaren sein, dass beides noch nicht ausreichen würde, um die Luftfahrt auf einen Kurs zu bringen, der mit den offiziell verkündeten Klimazielen in Einklang zu bringen wäre. Aber jeder Schritt, der hilft, Emissionen zu reduzieren, und jeder Beitrag, der das ideologisch-bornierte Wachstumsdogma der Luftverkehrswirtschaft in Zweifel zieht, können helfen, die Klimakatastrophe etwas einzudämmen und künftigen Generationen das Überleben zu erleichtern - angesichts der aktuellen Weltlage ist mehr nicht zu erhoffen.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher

Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. +49 6142 22577

Mail hbk@bifr.de

Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de