



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Positionen des RDF zum Thema Kooperation Luft – Schiene

Regionales Dialogforum

Positionen

Frankfurt
1. Juli 2006

1. Einleitung¹

Im Mediationsverfahren wurde im Rahmen eines Gutachtens untersucht, welche kapazitätsseitigen Entlastungen sich für den Flughafen Frankfurt durch eine intensive Kooperation zwischen Schienen- und Luftverkehr ergeben könnten. Ergebnis des Gutachtens war, dass der Frankfurter Flughafen im Jahr 2015 durch eine entsprechende Kooperation um maximal 35.000 Flugbewegungen pro Jahr entlastet werden könnte – dies entspricht rund 5 % aller Flugbewegungen im Jahr 2015. Dies würde allerdings einen massiven Ausbau der Bahnstrecken voraussetzen – weit über die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Baumaßnahmen hinaus. Außerdem wäre eine umfangreiche Einführung von so genannten Intermodalprodukten wie zum Beispiel Haus-zu-Haus-Gepäckservice und Check-in-Möglichkeiten in den Zügen nötig.

Um dieses Entlastungspotential umfassend zu erschließen, hat die Mediationsgruppe die Kooperation von Schienen- und Luftverkehr in ihre Empfehlungen mit aufgenommen. In Zusammenhang mit dem Baustein „Optimierung des vorhandenen Systems“ des Mediationspaketes wird festgestellt: „Die Kooperation zwischen Schienen- und Luftverkehr muss fortgeführt und weiter intensiviert werden, selbst wenn 2015 unter Annahme günstigster Bedingungen nur maximal 5 % aller Flugbewegungen auf die Bahn verlagert werden können“ (Endbericht des Mediationsverfahrens, Seite 178).

Das Regionale Dialogforum (RDF) hat mit der Bearbeitung dieses Themas das Projektteam Optimierung beauftragt. Das Projektteam hat sich in den letzten Jahren mehrmals von den relevanten Akteuren Fraport AG (14.8.2001 und 9.12.2003²), Deutsche Lufthansa AG (21.10.2003) und Deutsche Bahn AG (3.2.2004) den aktuellen Stand zur Luft-Schiene-Kooperation berichten lassen. Aufgrund der intensiven Bemühungen der Akteure sah sich das Projektteam nicht dazu veranlasst, eigene Aktivitäten und Untersuchungen zu initiieren. Das vorliegende Positionspapier fasst die Präsentationen der Akteure sowie die Diskussionen im Projektteam zusammen (siehe Kapitel 2) und gibt den Diskussionstand innerhalb des RDF zum weiteren Umgang mit diesem Thema wieder (siehe Kapitel 3).

2. Aktueller Stand

2.1. Die Vorgeschichte

Die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verknüpfung von Schienen- und Luftverkehr wurde bereits 1972 mit der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofes am Frankfurter Flughafen geschaffen. In den Jahren 1982 bis 1994 hat die Lufthansa Ihren Fluggästen auf den Strecken nach Köln, Düsseldorf, Nürnberg und Stuttgart mit dem *Lufthansa Airport Express* bereits einen Zug als Flugalternative zur Verfügung gestellt. Mit dem Moonlight-Check-in an Bahnhöfen entlang der Rheinstrecke bot die Lufthansa auch bereits ein erstes Intermodalprodukt an. Aufgrund der Kosten, mangelnder

¹ Dieses Papier ist Ergebnis der Arbeit des Projektteams Optimierung unter der Leitung von Niels Ferdinand (Geschäftsstelle, IFOK) und Martin Schmied (Wissenschaftliche Begleitung, Öko-Institut). Es wurde am 16. Mai 2006 vom Projektteam und am 1. Juli 2006 im Forum verabschiedet.

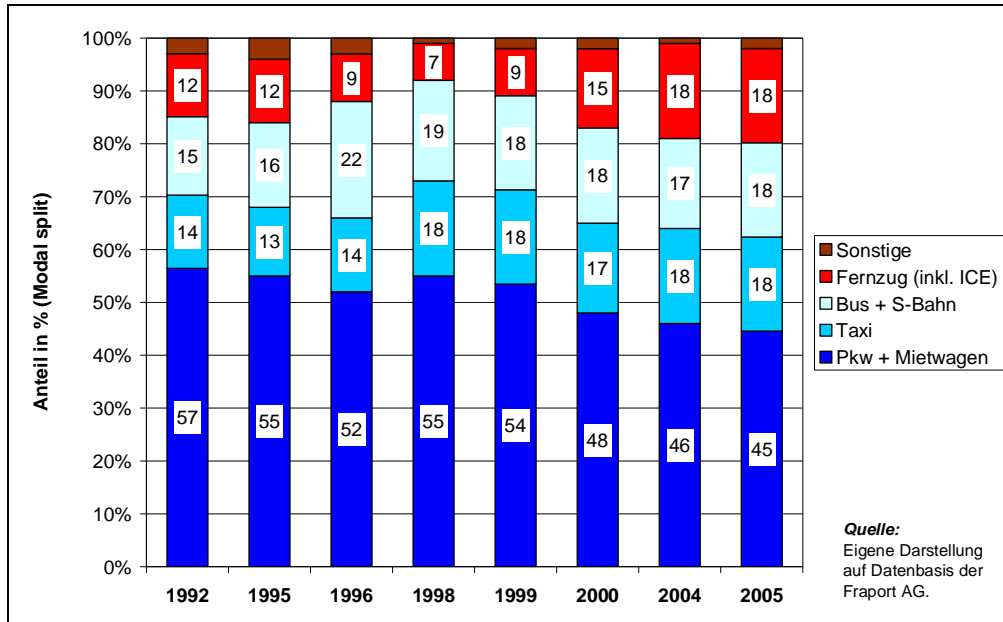
² Für das Positionspapier wurde der Wissenschaftlichen Begleitung von der Fraport AG zudem eine inhaltlich vergleichbare Präsentation vom Februar 2006 zur Verfügung gestellt, die aktuelle Zahlen aus dem Jahr 2005 zur Luft-Schiene-Kooperation enthält (Hans G. Fakiner: Intermodalität am Frankfurter Flughafen. Frankfurt/M.: Februar 2006).

Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Zubringerflug sowie fehlender Kundenakzeptanz wurden diese Serviceangebote allerdings alle wieder eingestellt.

Neuer Schwung kam erst wieder in die Diskussion durch das 1998 unterzeichnete Memorandum of Understanding (MoU), in dem sich die Deutsche Lufthansa AG verpflichtet, seine Kurzstreckenflüge nach Köln, Düsseldorf, Stuttgart und Nürnberg einzustellen, wenn die Deutsche Bahn AG (DB AG) und Fraport AG zum Flug qualitativ gleichwertige Alternativen bieten. Durch die Verlagerungen aller Flüge auf diesen Verbindungen könnten in Frankfurt/M. maximal bis zu 19.000 Flugbewegungen pro Jahr eingespart werden.

Im Mai 1999 wurden schließlich mit der Eröffnung des *AIRail Terminals* am Frankfurter Flughafen und dem damit verbundenen Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen sowie durch die Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Köln durch die DB AG die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine engere Verknüpfung der Verkehrsträger Luft und Schiene geschaffen. Nach Angaben von Fraport wird heute der ICE-Fernbahnhof von 164 Fernzügen pro Tag angefahren (mehr als dreimal so viele wie 1998) und von rund 350.000 Passagieren pro Monat genutzt. Wie Abbildung 1 zeigt, schlägt sich dies messbar im steigenden Anteil des Bahnfernverkehrs am gesamten Anreiseverkehr zum Frankfurter Flughafen nieder.

Abbildung 1 Auswirkungen des Fernbahnhofes auf die Verkehrsmittelnutzung bei der Anreise zum Frankfurter Flughafen (Zielverkehr)



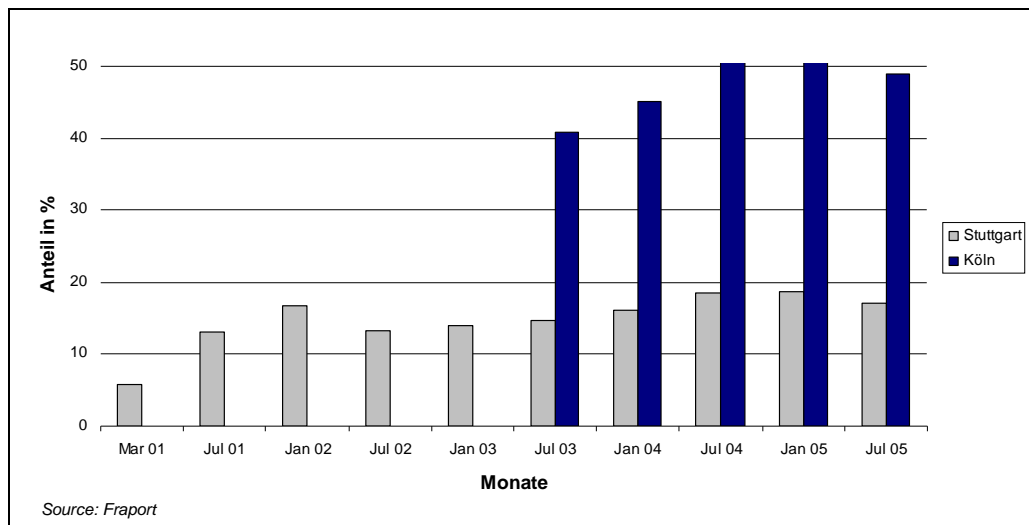
2.2. Neue Angebote für die Reisenden

Dieser Ausbau der Infrastruktur hat die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass neue, wettbewerbsfähige intermodale Mobilitätsdienstleistungen angeboten werden konnten, die für den Reisenden einen möglichst einfachen und bequemen Umstieg von der Bahn auf das Flugzeug ermöglichen („Seamless Travel“). Im März 2001 wurde in Kooperation von Lufthansa, Fraport und DB AG auf der Strecke Stuttgart Hauptbahnhof – Flughafen Frankfurt der so genannte *AIRail Service* eingeführt. Dieses „Zug zum Flug“-Angebot ermöglicht es Lufthansa-Passagieren, mit ihrem Flugticket kostenlos die Bahn statt das Flugzeug zu nutzen. Im Gegensatz zum *Lufthansa Airport Express* ist dabei neu, dass das Fluggepäck bereits am Stuttgarter Hauptbahnhof ein- beziehungsweise ausgecheckt werden kann und der Reisende beim Umsteigen sich nicht mehr um das Gepäck kümmern muss. Dabei wird das Gepäck zeitgleich mit dem Reisenden im ICE transportiert. Seit Mai 2003 gibt es den *AirRail Service* auch auf der Strecke Köln – Flughafen Frankfurt. Für diese Umsteigeverbindungen vom Zug zum Flug wird seitens Fraport wie bei reinen Flug-Verbindungen eine Umsteigezeit von 45 Minuten garantiert (Minimum-Connecting-Time). Die Bahnverbindungen sind zudem wie Flüge weltweit im Computerreservierungssystem der Reisbüros enthalten und damit buchbar.

Derzeit bietet die Lufthansa täglich 13 Züge auf der Strecke Stuttgart (Fahrzeit: 73 Minuten) und 26 Züge auf der Strecke Köln (57 Minuten) an. Im Unterschied zum *Lufthansa Airport Express* wird zudem nicht ein ganzer Zug, sondern nur bestimmte Sitzplatzkontingente in Regelzügen gechartert (Stuttgart: 42 Sitze, Köln: 37 Sitze), was den Betrieb wirtschaftlich attraktiver macht.

Während die Lufthansa auf der Köln-Strecke die Zahl der täglichen Flüge von 12 auf 8 reduziert hat (entspricht 1.460 Slots pro Jahr in Frankfurt), wird die Stuttgart-Strecke weiterhin mit 12 täglichen Flügen bedient. Dies dürfte zusammen mit dem besseren Serviceangebot auf der Köln-Strecke (höhere Zugfrequenz, kürzere Reisezeiten) ausschlaggebend dafür sein, dass sich die Marktanteile auf den beiden Strecken gegenüber dem Luftverkehr deutlich unterscheiden (siehe Abbildung 2). Nach Angaben der Fraport AG wurde der AIRail Service auf beiden Strecken im Jahr 2005 von rund 200.000 Lufthansa-Passagieren genutzt.

Abbildung 2 Marktanteil von AIRail gegenüber Luftverkehr



Neben dem *AIRail-Service* wurden durch folgende Aktivitäten in den letzten Jahren die Luft-Schiene-Kooperationen am Frankfurter Flughafen ausgebaut:

Check-in T: Im Jahr 2000 wurde im Fernbahnhof die Check-in-T-Halle eröffnet, in der derzeit für ca. 45 Airlines Check-in-Möglichkeiten bestehen; die Abfertigung erfolgt durch die Lufthansa und Fraport; das Aufkommen liegt nach Angaben von Fraport bei rund 11.000 Passagieren pro Monat;

Rail&Fly-Ticket der DB AG für Airlines und Reiseveranstalter: derzeit hat die DB AG Verträge mit über 90 Fluggesellschaften und 25 Reiseveranstaltern; für Reisende dieser Unternehmen ist die An- und Abreise per Bahn auf Flugschein zu allen deutschen Flughäfen möglich, im Jahr 2005 wurden nach Angaben der Fraport 1,65 Millionen *Rail&Fly*-Reisende gezählt;

CodeSharing der DB AG mit Airlines: hierbei handelt es sich um eine Erweiterung von *Rail&Fly*; bestimmte Züge bekommen im Computerreservierungsprogramm eine Flugnummer; ein durchgehender Gepäcktransport und Check-In-Möglichkeiten wie beim *AIRail-Service* sind aber nicht möglich; derzeit existieren *CodeSharing*-Abkommen der DB AG mit TAP Portugal, American Airlines (jeweils seit 2003), Nippon Airlines (seit 2004) und China Airlines (seit 2005).

2.3. Vor- und Nachteile für die Akteure

Für die **Fraport AG** bietet die Intensivierung der Luft-Schiene-Kooperation strategische Vorteile. Zum einen kann die Hubfunktion durch den DB-Zubringerverkehr gestärkt werden sowie das Einzugsgebiet des Frankfurter Flughafens durch die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn stark erweitert werden. Zum anderen können durch die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn Slots für Mittel- und Langstreckenflüge freigesetzt werden. Auch für den Aufbau von leistungsfähigen Flughafensystemen bieten die Luft-Schiene-Aktivitäten wichtige Grundvoraussetzungen.

Für die **Lufthansa AG** ergibt sich ein differenzierteres Bild. Die Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Bahn bietet für Lufthansa zwar Möglichkeiten zur Kosteneinsparung. Gleichzeitig sind die Kosten für die Einführung der neuen Produkte aber erheblich. Bis Ende 2002 hat beispielsweise nach Aussage der Lufthansa der Marketingaufwand für die Einführung des *AIRail Service* nach Stuttgart den für die Einführung der Strecke nach Denver um das 3,5-fache überschritten. Im Gegensatz zum *AIRail Service* hatte die neue Atlantikroute nach Denver jedoch bereits nach drei Monaten die

Zielauslastung erreicht und damit die wirtschaftlichen Erwartungen erfüllt. Einen Grund für den hohen Marketingaufwand von Produkten wie dem *AIRail Service* sieht die Lufthansa darin, dass viele Fluggäste kaum Erfahrungen mit Bahnfahrten haben.

Für die **DB AG** sind Reisende, die vom Flug auf die Bahn umsteigen, Neukunden und damit wirtschaftlich interessant. Allerdings fallen zahlenmäßig diese Neukunden kaum ins Gewicht, wie der folgende Vergleich der DB AG belegt: Würden beispielsweise im hypothetischen Fall alle 137 Millionen Passagiere, die im Jahr 2002 von deutschen Flughäfen abgeflogen bzw. auf deutschen Flughäfen angekommen sind, per Bahn reisen, würde das Fahrgastaufkommen der Bahn lediglich um 6,8 % steigen. Aus diesem Grund sieht sich die DB AG nicht in der Lage, ihren deutschlandweiten Fahrplan ausschließlich aus Sicht von *AIRail* oder ähnlichen Produkten zu optimieren.

Für die **Anwohner** des Frankfurter Flughafens ergibt sich vor und nach dem Ausbau eine unterschiedliche Bewertung:

Vor dem Ausbau kann die Verwendung der freiwerdenden Slots für lautere Mittel- und Langstreckenflüge zu höheren Lärmbelastungen im Flughafenumfeld führen. Aus ökologischer Sicht ist die Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die umweltfreundlichere Bahn aber durchaus zu begrüßen. Der Zug emittiert pro zurückgelegten Kilometer weniger Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen als das Flugzeug.

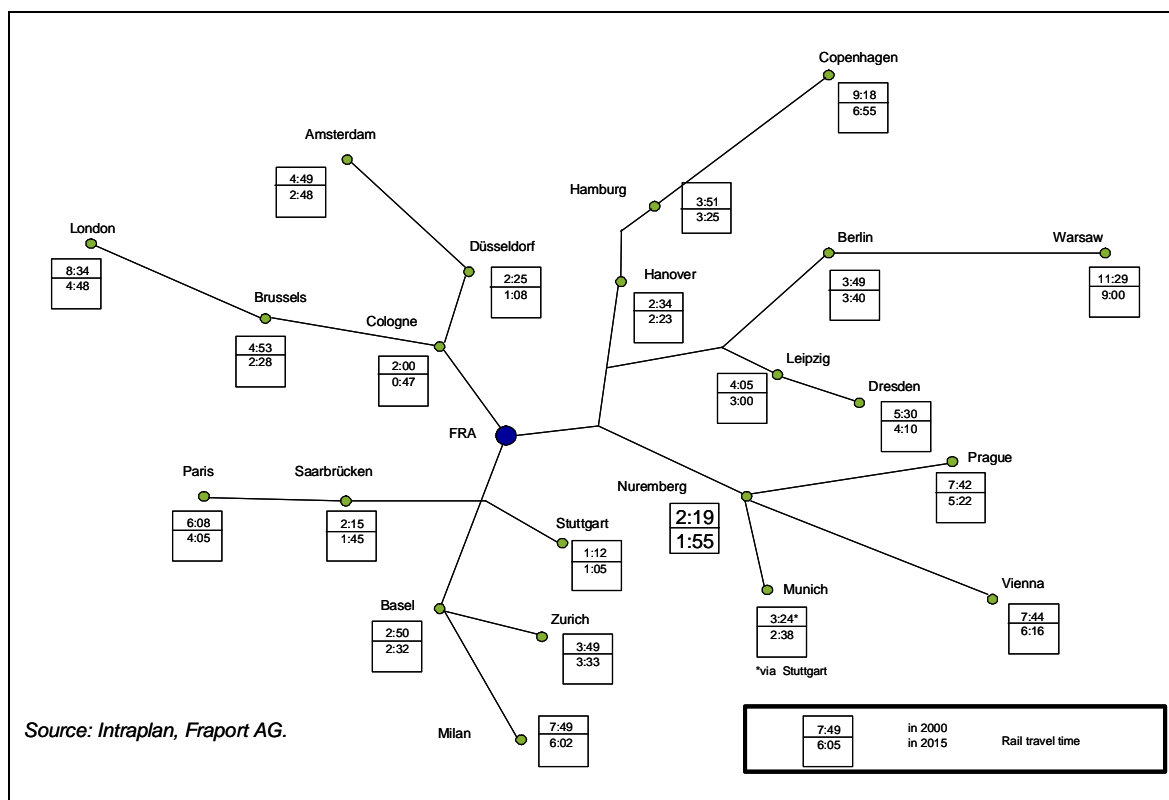
Nach dem Ausbau stehen am Frankfurter Flughafen ausreichend Slots zur Verfügung, so dass die auf die Bahn verlagerten Kurzstreckenflüge nicht durch Mittel- und Langstreckenflüge aufgefüllt werden. Damit kann die Verlagerung nach dem Ausbau zu einer Lärmreduzierung beitragen. Andererseits weitet sich durch die Anbindung des Flughafens an das Bahnnetz aber auch dessen Einzugsgebiet deutlich aus. Dies kann wiederum zu mehr Flugbewegungen und damit zu mehr Fluglärm führen. Welche Auswirkungen beide Effekte zusammen auf die Lärmbelastung im Flughafenumfeld haben werden, kann nicht sicher vorausgesagt werden. Dies hängt im starkem Maße davon ab, wie viele Kurzstreckenflüge tatsächlich verlagert werden. Die Lärmbelastung ist zudem davon abhängig, welchen Effekt die Ausdehnung des Einzugsgebiets und die damit steigende Zahl der Flugpassagiere in der Praxis hat. Dies kann entweder zu zusätzlichen Flugbewegungen führen oder sich in einer besseren Auslastung der Flugzeuge niederschlagen.

3. Fazit und weiteres Vorgehen

Eine stärkere Verlagerung von innerdeutschen oder ins benachbarte Ausland führenden Flügen auf die Bahn wird am Flughafen Frankfurt nur möglich sein, wenn vermehrt kundenfreundliche Bahnangebote wie der *AIRail Service* zur Verfügung stehen. Zwar wird die Attraktivität von Bahnreisen schon durch die Verkürzung der Fahrzeiten steigen (siehe Abbildung 3). Unabhängig davon müssen aber auch weiterhin attraktive intermodale Mobilitätsangebote entwickelt werden. Die Diskussionen zeigen, dass derartige Angebote wirtschaftlich nur für Bahn- Direktverbindungen entwickelt werden können. Diese setzen wiederum ausreichende Kapazitäten der relevanten Bahnstrecken voraus, die derzeit teilweise nicht gegeben sind. Zum Beispiel kann eine Takterhöhung auf der Strecke der *AIRail-Service*-Züge zwischen Stuttgart und Frankfurt derzeit nicht erfolgen, da nur begrenzte Kapazitäten im Raum Mannheim zur Verfügung stehen. Ein weiterer Ausbau von Intermodalprodukten wird also in Zukunft auch einen entsprechenden Ausbau der Schieneninfrastruktur notwendig machen. Die Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt diesen

zusätzlichen Bedarf an leistungsfähigen Bahnstrecken zu Stärkung der Luft-Schiene-Kooperation jedoch nur unzureichend.

Abbildung 3 Bahnreisezeiten zwischen Flughafen Frankfurt und wichtigen europäischen Städten in den Jahre 2000 und 2015



Das RDF begrüßt die Aktivitäten der Fraport AG, der Deutschen Lufthansa AG und anderer Luftverkehrsgesellschaften sowie der Deutschen Bahn AG, die Kooperationsmöglichkeiten der beiden Verkehrsträger Luft und Schiene weiter auszubauen. Das RDF ist sich jedoch bewusst, dass sich durch die engere Kooperation beider Verkehrsträger das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt

vergrößert und sich dies nachfragesteigernd auswirken kann. Nach Ansicht des RDF darf die Kooperation zu keiner zusätzlichen Fluglärmbelastung der Anwohner des Flughafens Frankfurt führen. Um die flugverkehrsbedingten Umweltauswirkungen insgesamt so gering wie möglich zu halten, fordert das RDF, weitere Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern. Die heute noch stattfindenden Flüge parallel zum *AIRail Service* auf den Strecken nach Stuttgart und Köln sollen schnellstmöglich eingestellt werden.

Das RDF wird sich für das Thema Kooperation Luft – Schiene auf allen politischen Ebenen einsetzen und in Stellungnahmen dieses Thema aufgreifen. In diesem Zusammenhang wird explizit auch auf den möglichen Zusammenhang zwischen Lärmbelastung im Flughafenumfeld und der Verlagerung von Flügen auf die Bahn hingewiesen. Weitere eigene Aktivitäten und Untersuchungen zu den Themen Luft-Schiene-Kooperation sowie Intermodalität sind von Seiten des RDF nicht geplant. Klärungsbedarf wird noch in der Frage gesehen, inwieweit im Güterverkehr eine Kooperation zwischen Luft und Schiene sinnvoll und möglich ist.