

Acht Voraussetzungen damit Intermodalität zwischen Bahn & Flugzeug funktionieren kann

Eine Publikation des Dachverbands Luftfahrt

Stand: Mai 2023

Intermodalität wird seit langem als wichtiges Element moderner Mobilität diskutiert. Dennoch bleibt Intermodalität zwischen Bahn und Flugzeug die seltene Ausnahme. Nicht weil sich Fluggesellschaften dem Konzept verschließen würden. Im Gegenteil. Kurzstreckenflüge sind für sich gesehen oft nicht profitabel. Aber sie sind notwendig, weil fast ausschließlich Umsteigepassagiere befördert werden, also Passagiere, die über einen Umsteigeflughafen (einen „Hub“-Airport) zu einem Weiterflug zu ihrer Enddestination anreisen. Der Weiterflug ist dann auch profitabel, sodass Passagiere, wenn sie nicht anreisen, fehlen würden. Ist aber die Bahn in der Lage, ein gleichwertiges und konkurrenzfähiges Anreiseprodukt als Alternative mit gleicher „Convenience“ zum Kurzstreckenflug anzubieten, stellen Fluggesellschaften normalerweise jene Kurzstreckenflüge ein, zu denen es eine brauchbare Alternative mit der Bahn gibt. Und zwar ganz ohne Verbote – alleine aus wirtschaftlicher Logik.

Aber: Einige Situationen eignen sich generell nicht für Intermodalität. Es gibt zwei logische Ausschlussgründe:

- Erstens dann, wenn ein anderer Umsteigeflughafen mit dem Auto zumindest gleich schnell erreichbar ist wie die Bahnverbindung zu jenem Flughafen, zu dem Zubringerflüge ersetzt werden sollen. Dann fahren Passagiere eher mit dem Auto zum alternativen Umsteigeflughafen und nicht mit der Bahn zum ursprünglich angebundenen Flughafen.
- Zweitens dann, wenn Passagieren eine andere, schnelle Flug-/Flugverbindung über einen anderen Umsteigeflughafen zur Verfügung steht. Dann nützen Passagiere diese Flug-/Flugverbindung.

Die Strecke Salzburg-Wien ist ein gutes Beispiel für beides: Passagiere, die früher von Salzburg über Wien in die Welt geflogen sind, fahren nach Einstellung der Flüge zwischen Salzburg und Wien mit dem Auto zum Flughafen München oder fliegen von Salzburg über Frankfurt in die Welt. Mit der Bahn fahren nicht einmal die knapp 10%, die vorher tatsächlich von Salzburg nach Wien fliegen und nicht umsteigen wollten. Ein guter Teil davon fährt nämlich auch mit dem Auto nach Wien.

Der zweite Punkt, nämlich die Flug-/Flugverbindung über einen anderen Umsteigeflughafen ist dann besonders nachteilig, wenn dieser Umsteigeflughafen einen erheblichen Umweg bedeutet, und der Umsteigeflughafen, wie das oft der Fall ist, außerhalb der EU liegt, wo es keine klimaschützenden Auflagen wie innerhalb der EU gibt. Dann entsteht für die Reise mehr CO₂ als vorher. Diesen Effekt nennt man Carbon Leakage.

Damit Intermodalität aber dort, wo kein Ausschlussgrund vorliegt, gelingen kann, muss die Bahnanbindung in qualitativ einer Anbindung mit dem Flugzeug entsprechen. Dafür sind zumindest acht Voraussetzungen erforderlich, die im Folgenden aufgelistet werden. Natürlich wird die Umsetzung dieser Voraussetzungen beträchtliche Investitionen der Bahn erfordern, die aber im Rahmen der ohnehin geplanten Investitionen in die Bahn zur Verfügung stehen sollten.

Hinweis:

Es ist in diesem Zusammenhang wichtig darauf hinzuweisen, dass schnelle Lösungen für Intermodalität gerade auf Verbindungen mit geringer Nachfrage oft wesentlich kostengünstiger und ohne CO₂-intensiv herzustellende Wegeinfrastruktur mit dem Autobus herzustellen sind. Dieses Dokument beschäftigt sich aber mit der aktuell intensiv diskutierten Bahn/Flug Intermodalität.

1. Connectivity - kein Umsteigen am Weg zum Flughafen

Direkte Bahnverbindung ohne Umsteigen sowohl zwischen den beiden Flughäfen-Bahnhöfen als auch den innerstädtischen Bahnhöfen.

Passagiere akzeptieren es durchaus, einmal - also zwischen Bahn und Flugzeug - umzusteigen. Müsste auch innerhalb der Bahnreise umgestiegen werden, suchen Passagiere, fast unabhängig von der Anreisezeit, nach einer praktischeren und gesicherteren Anreise, z.B. mit dem PKW. Schon alleine deshalb, weil jedes Mal Umsteigen das Risiko erhöht, den Anschluss zu verpassen. Üblicherweise wird die „letzte Meile“ zwischen Wohnung und Einsteigen ins erste öffentliche Verkehrsmittel der Reise (und umgekehrt) mit dem Privat-PKW zurückgelegt. Außerdem legen Passagiere oft z.B. nur die Hinreise intermodal zurück, fliegen bei der Rückreise aber direkt zum Heimatflughafen. Daher ist es wichtig den PKW am Flughafen parken und bei der Hinreise am Flughafen in die Bahn steigen zu können.

Reist zum Beispiel ein Passagier von Graz über Wien nach New York und von New York über Frankfurt zurück, wird er nur dann auf der Teilstrecke von Graz nach Wien die Bahn nehmen, wenn er seinen PKW am Flughafen Graz parken und dort in die Bahn nach Wien einsteigen kann. Denn am Flughafen Graz kommt er ja wieder an, weil es wegen der Distanz zwischen Frankfurt und Graz keine Intermodalität geben wird.

2. Minimum Connecting Time - rasches Umsteigen am Flughafen samt Kofferverladung und Tagsrandverbindungen

Das Umsteigen von der Bahn ins Flugzeug (und umgekehrt) muss genauso schnell gehen wie wenn man zwischen zwei Flügen umsteigt – auch wenn man Gepäck aufgegeben hat. Wer ohne Gepäck reist, muss bei der Ankunft die Möglichkeit haben, den kürzesten erreichbaren Bahnanschluss nehmen zu können.

Die Abflüge von Drehscheibenflughäfen sind in Wellen organisiert: In einem sorgfältig im Voraus geplanten Zeitraum starten viele Flüge gleichzeitig zu verschiedenen Zielen. Die Anreise mit dem Flugzeug ist so organisiert, dass man möglichst viele Anschlussflüge mit möglichst kurzer Wartezeit erreicht. Weil die Anreise mit der Bahn ohnehin schon länger dauert, muss das Umsteigen zu möglichst vielen Flügen schnell funktionieren. Sonst geht am Flughafen nochmal Zeit verloren.

Umgekehrt gilt ähnliches: Wer mit dem Flugzeug ankommt, will einen schnellen Bahnanschluss. Und weil die Bahn öfter fährt als Anschlussflüge fliegen, kann Flexibilität bei der Nutzung von Bahnanschlüssen ein Vorteil für Reisende ohne Gepäck sein. Wer ohne Gepäck schnell zum Bahnhof geht, könnte auch einen früheren Anschlusszug erreichen und den auch nutzen dürfen.

Für Geschäftsreisender sind vor allem sogenannte Tagesrandverbindungen wichtig - also die Möglichkeit morgens anzureisen, am Zielort zu arbeiten und noch am selben Tag wieder nach Hause zu kommen. Wo das mit dem Flug-/Flug Anschluss möglich ist, muss das auch mit dem Bahn-/Flug Anschluss möglich sein.

3. Gesamtreisedauer - ähnliche Anreisezeit mit der Bahn

Wer mit der Bahn anreist, darf von der Ankunft am Bahnhof bis zum Einsteigen ins Flugzeug für den knappsten Anschluss höchstens um die Hälfte länger brauchen, als wenn man dafür mit dem Flug angereist wäre. Das gleiche gilt in umgekehrter Richtung.

Hier geht es vor allem um die Zeit, die für die Sicherheitskontrolle aufgewendet werden muss. Wer mit dem Flugzeug zu einem Drehscheibenflughafen fliegt, passiert die Sicherheitskontrolle bereits an seinem Heimatflughafen. Oft ein kleinerer Flughafen mit weniger Risiko lange bei der Sicherheitskontrolle warten zu müssen.

Reist der Passagier per Bahn an, muss er am Drehscheibenflughafen durch die Sicherheitskontrolle. Überdies sind die Wege vom Flughafenbahnhof zum Gate des Abflugs deutlich länger als von einem Gate zum anderen. Ein gewisser Zeitverlust ist daher unumgänglich, er darf aber nicht zu groß werden, sonst verliert die Anreise per Bahn deutlich an Akzeptanz.

4. Gepäck - Through Check-In des Gepäcks auf der gesamten Reisestrecke unabhängig vom Transportmittel

Die Bahn muss dafür sorgen, dass Gepäck schon am Bahnhof aufgegeben und am Flughafen direkt ins Flugzeug verladen werden kann, sodass sich Reisende genauso wenig um ihr Gepäck kümmern müssen wie wenn sie fliegen würden. Das gleiche gilt auch bei der Rückkehr in umgekehrter Richtung.

Wer mit dem Flugzeug anreist soll sein Gepäck sowohl bei der Abreise als auch bei der Heimreise von bzw. bis zu seinem Heimatbahnhof durchchecken können. Passagiere müssen sich so während der gesamten Reise nicht um ihr Gepäck kümmern. Das Einchecken des Gepäcks muss im Reiseprozess dabei immer der erste Verkehrsträger (bei der Abreise also die Bahn) abwickeln.

Bei der Rückreise muss die Bahn das Gepäck am Flughafen übernehmen und am Heimatbahnhof (Flughafen oder - je nach Wahl des Passagiers - am innerstädtischen Bahnhof) ausliefern. Das benötigt bauliche Anpassungen an den Bahnhöfen.

5. Interlining – ein Ticket für die ganze Reise

Wer mit der Bahn anreist braucht genauso nur ein Ticket wie wenn er mit dem Flugzeug anreist.

Die An- und Abreise mit der Bahn muss nach den Regeln des im Luftverkehr seit Jahrzehnten üblichen Interlinings mit jeweils einem durchgängigen Reisedokument organisiert sein, das in einer Währung bezahlt wird - nämlich derjenigen, wo das Reisedokument gekauft wurde.

Kauft also zum Beispiel ein Passagier in New York ein Ticket über Wien nach Salzburg, dann bezahlt er auch die Teilstrecke von Wien nach Salzburg in USD. Das Währungsrisiko für diese Teilstrecke trägt die Bahn.

Damit ist es möglich, intermodale Reisen über die im Luftverkehr übliche große Zahl unterschiedlicher Verkaufspartner (Reisebüros, unternehmensinterne Reiestellen, Online Travel Agencies, unternehmenseigene Webpages etc.) unkompliziert abzuwickeln. Fehlt diese Möglichkeit, werden vor allem Unternehmen für ihre Geschäftsreisen nicht-intermodale Reiseoptionen, die weniger Verwaltungsaufwand verursachen, bevorzugen.

6. Prorating – ein Preis für die ganze Reise

Der Reisepreis wird nach den im Luftverkehr üblichen Regeln zwischen Zu- bzw. Abbringer per Bahn und Weiter- bzw. Rückflug aufgeteilt.

Grundsätzlich ist der Aufteilungsschlüssel der Gesamteinnahmen einer intermodalen Reise zwischen den Verkehrsträgern zu verhandeln und zu vereinbaren. Da es aber auf der Seite der Fluggesellschaften eine hohe Zahl möglicher Vertragspartner (Fluggesellschaften) gibt und in Anbetracht komplexer Tarifstrukturen, der hohen Anzahl an möglichen Flug/Bahnkombinationen, der unterschiedlichen Preis/Tarifhöhen je nach Wochentag und Tageszeit sowie der Notwendigkeit die Einnahmen über eine Clearingstelle den jeweiligen Verkehrsträgern effizient zuzurechnen, ist es unerlässlich ein erprobtes System anzuwenden.

Dieses steht mit dem im Luftverkehr seit Jahrzehnten üblichen Prorating-System, dem IATA Clearing House sowie dem Bank Settlement Plan auch zur Verfügung und gibt Regeln vor, die anzuwenden sind, wenn keine Sondervereinbarung getroffen wurde. Dieses System ermöglicht auch Sondervereinbarungen („Special Prorate Agreements“).

7. Reisekomfort – garantierter Sitzplatz und Vielflieger- Begünstigungen

Sitzplatzreservierung auf der Bahn wie im Flugzeug, die auch kontrolliert und eingehalten wird.

Wer mit der Bahn anreist erwartet sich zu Recht auch im Zug einen reservierten Sitzplatz. Wer damit rechnen muss, dass dieser Sitzplatz möglicherweise nicht gleich frei ist und man zuerst das Zugpersonal um Unterstützung bitten muss, wird wahrscheinlich nicht mehr mit der Bahn anreisen.

Damit im Zusammenhang steht auch die Frage der Kapazität auf den Zubringerfahrten mit der Bahn. Die Bahn muss ausreichend Kapazität zur Verfügung stellen, dass Passagiere und Gepäck genau zu dem Zeitpunkt genügend Platz in Zug haben, zu dem sie ihren Abflug optimal erreichen können. Bei Zubringerflügen ist das einfacher, weil die Kapazitätskontrolle in einer Hand liegt und die optimale Kapazitätsgestaltung derselben wirtschaftlichen Zielsetzung folgt.

Die Bahn muss bereit sein, Vielfliegern ähnliche Begünstigungen einzuräumen, wie das im Flugzeug der Fall ist.

8. Passagierrechte - Anpassung der rechtlichen Grundlagen

Die Passagierrechte, die für die Anreise mit dem Flugzeug gelten, müssen auch für die Anreise auf der Bahn gelten. Wer einen verpassten Anschluss verursacht zahlt die Entschädigung.

Die EU VO 261 regelt umfangreiche Passagierrechte bei Verspätungen und / oder Streichungen. Diese Verordnung muss gleichermaßen bei der Anreise bzw. Abbringung mit der Bahn gültig sein. Je nachdem wer die Verspätung, die Streichung bzw. versäumte Anschlüsse verursacht hat, trägt die Kosten der VO 261 und ist auch dafür verantwortlich, Ansprechpartner für die Passagiere zu organisieren („Passenger Care Unit“).

Das gleiche gilt für Gepäcksunregelmäßigkeiten. Langt ein Gepäckstück bei der Rückreise nicht am Zielbahnhof ein, muss eine „Lost & Found“ - Stelle die im Luftverkehr übliche Unterstützung auch am Bahnhof gewährleisten.

Stand: Mai 2023

Ansprechpartner:

Dr. Peter Malanik | Geschäftsführer

AviationIndustry Austria | Dachverband Luftfahrt

E: p.malanik@aiaustria.at

M: +43 664 88 44 22 30