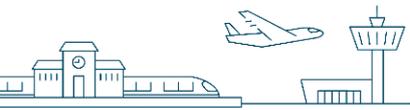


AKTIONSPLAN für ein verbessertes Zusammenwirken
von Luftverkehr und Deutscher Bahn:

Ein gemeinsamer Beitrag für ein
attraktives Mobilitätsangebot
und Fortschritte beim
Klimaschutz





Wir, die Luftverkehrswirtschaft, vertreten durch den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), und die Deutsche Bahn (DB) haben in einem intensiven bilateralen Dialog Maßnahmen zur Stärkung der Ko-Modalität und zu einer verstärkten Nutzung des Schienenverkehrs verabredet. Die konkreten Maßnahmen betreffen drei Handlungsfelder:

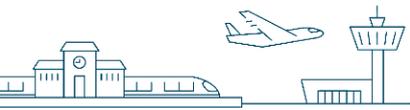
- 1. Kooperation entlang der Reisekette**
- 2. Verbindungen zwischen den Metropolen und**
- 3. Infrastruktur für Verlagerung und Vernetzung.**

BDL und DB sind sich dabei einig, dass die Verkehrsträger so vernetzt werden sollen, dass ihre jeweiligen verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden können. Dabei sehen wir ein nennenswertes Potenzial dafür, dass bei innerdeutschen Flügen und insbesondere im Zubringerverkehr zu internationalen Flugverbindungen künftig mehr Menschen den Zug nutzen, wenn bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden.

Der CO₂-Ausstoß ist im Schienenverkehr deutlich geringer als im Flugverkehr. Folglich führen ein verbessertes Zusammenwirken der Verkehrsträger und eine daraus resultierende veränderte Verkehrsmittelwahl auch zu einer deutlichen Minderung der im Verkehr verursachten Treibhausgase.

Beide Verkehrsträger arbeiten ferner intensiv an der Verbesserung ihrer jeweiligen CO₂-Emissionen. So wird im Zeitraum bis 2030 der Luftverkehr seine Treibstoffeffizienz weiter, wie bisher, um jährlich 1,5 Prozent p/a steigern. Im Schienenverkehr werden die Elektrifizierung und Nutzung alternativer Antriebe weiter ausgebaut. Der Bahnstrom soll bis 2030 zu 80 Prozent und bis 2038 komplett aus erneuerbaren Quellen erzeugt werden.

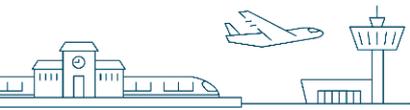
Im Fokus steht die Zusammenarbeit im innerdeutschen Verkehr. 2019 war der innerdeutsche Luftverkehr mit einem Aufkommen von 23,1 Mio. Reisenden verbunden. Zu unterscheiden ist dabei zwischen zwei Segmenten: dem Zubringerverkehr für internationale Flüge mit rund 8 Mio. Reisenden; dem Lokalverkehr, d. h. einer reinen Inlandsreise ohne Umstiege, mit rund 15 Mio. Reisenden.



Schon in der Vergangenheit gab es in Deutschland und Europa positive Beispiele einer Ausdehnung der Nachfrage auf der Schiene, die zu einer Einstellung oder Ausdünnung paralleler Verbindungen in der Luft geführt haben. Diese zeigen: Die Passagiere wählen immer dann verstärkt die Schiene, wenn eine attraktive Infrastrukturanbindung zwischen den Metropolen vorhanden ist, ein dichtes Schienenverkehrsangebot besteht und die Reisezeit auf der Schiene nicht wesentlich mehr als drei Stunden in Anspruch nimmt.

Heute konzentrieren sich innerdeutsche Flüge auf längere Strecken, d.h. dort, wo die Reisezeit auf der Schiene es den Reisenden nicht ermöglicht, einen Termin an einem Tag wahrzunehmen. Auf kurzen Strecken wird der Luftverkehr fast ausschließlich von international umsteigenden Passagieren genutzt.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen wollen wir das gesamte Verkehrssystem für die Kundinnen und Kunden attraktiver machen und auch einen gemeinsamen Beitrag dazu leisten, dass die Klimaziele des Bundes erreicht werden können. Mit einem Infrastrukturausbau auf weiter hohem Niveau, leistungsstarken attraktiven Angeboten und verbesserten gemeinsamen Services entlang der Reisekette lässt sich das Mobilitätsangebot attraktiver machen und die Kundenfreundlichkeit steigern. Dies birgt auch das Potenzial, dass 4,3 Millionen Reisende statt dem Flugzeug die Schiene wählen. Dadurch ließen sich die CO₂-Emissionen im innerdeutschen Luftverkehr um ein Sechstel verringern.



Maßnahmenpaket 1:

Kooperation entlang der Reisekette, insbesondere für ko-modale Verkehre

Zur Stärkung des Zubringerverkehrs auf der Schiene arbeiten Luft- und Schienenverkehr seit vielen Jahren erfolgreich zusammen. Dabei haben sich die nachfolgenden Kooperationsangebote im Bereich der Bahn-Flug-Intermodalität auch auf internationaler Ebene als beispielgebend etabliert:

- **Lufthansa Express Rail:**

Ergänzt und ersetzt Zubringerflüge der Deutschen Lufthansa (LH) auf derzeit 17 Relationen von und nach Frankfurt/Main. Diese Zugverbindungen tragen eine LH-Flugnummer und werden wie ein Flug behandelt.

- **Rail&Fly:**

Zu- und Abbringerangebot der DB von und zu allen deutschen Bahnhöfen, das in Kombination mit einem internationalen Flug von kooperierenden Reiseveranstaltern und Luftverkehrsgesellschaften vertrieben wird.

- **Good for Train:**

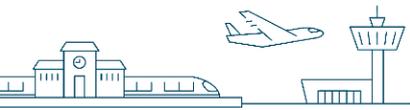
Luftverkehrsgesellschaften (Deutsche Lufthansa, Eurowings und Condor) können bei Störungen im innerdeutschen Luftverkehr ihren Passagieren eine Ersatzbeförderung mit der DB anbieten.

Dank dieser Kooperationen konnten auch nach der pandemiebedingten vorübergehenden Einstellung vieler Inlandsflüge schienengebundene Zubringerfunktionen für internationale Flüge ab den deutschen Drehkreuzflughäfen übernommen und so eine innerdeutsche Verkehrsbedienung sichergestellt werden.

Wir sehen die bisherigen Kooperationen als Basis zum Ausbau der strategischen Partnerschaft. Vier Fokusthemen wurden dafür entwickelt.

1. Optimierung der Netzintegration:

Gegenstand ist die Erweiterung des Kooperationsportfolios Lufthansa Express Rail für die Hub-Zubringung (v. a. Frankfurt/Main) auf zusätzliche innerdeutsche Strecken. Je nach Akzeptanz der Kunden kann das Flugangebot durch den Schienenverkehr ergänzt oder von diesem abgebildet werden.



2. Verbesserung der ko-modalen Schnittstellen:

Im Verhältnis zwischen Fluggesellschaften und DB wird über die intermodale Vertriebschnittstelle u. a. eine flexiblere und nachfrageorientierte Preisbildung ermöglicht. Damit kann zusätzliches Kundenpotenzial erschlossen werden.

3. Optimierung der Umsteige-Situation Zug/Flug:

Gemeinsames Ziel von DB, Fraport und Fluggesellschaften ist die Steigerung des Intermodalverkehrs durch ein einfaches und komfortables Reiseerlebnis für den Kunden am Flughafen Frankfurt/Main. Gemeinsame Verbesserungen sind in den Bereichen Wegeleitung/Beschilderung, Umsteigebeschleunigung und Gepäckhandhabung erarbeitet worden.

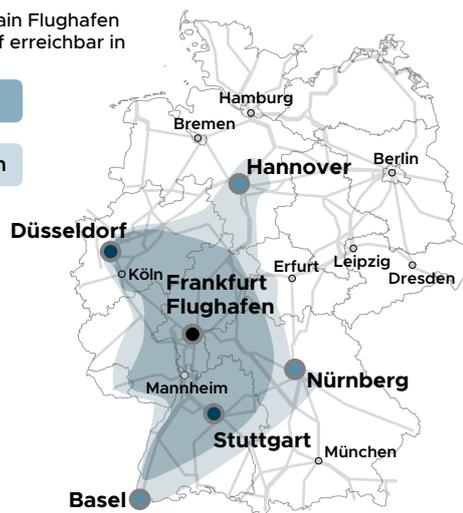
4. Entwicklung innovativer gemeinsamer Angebote:

Es wird eine gemeinsame Produktplattform als Basis neuartiger Kooperationsformen entwickelt. Ziel ist ein gemeinsames Angebot auf der Schiene. Mit Fahrzeiten teils unterhalb der schnellen ICE-Sprinter und z. B. Co-Branding von LH und DB soll das geplante gemeinsame Netzwerk zunächst auf den Flughafen Frankfurt/Main ausgerichtet sein. Gleichzeitig wird die DB ihr Sprinter-Netz auch jenseits der Hub-Zubringung erweitern.

Übersicht der Strecken ex FRA, die mit dem Zug direkt in weniger als 2 bzw. 2,5 h zurückzulegen sind

Frankfurt/Main Flughafen
Fernbahnhof erreichbar in

- < 2h
- < 2h30min



Tägl. Frequenzen
(vor Corona)

	Flug	Zug
Hannover	■ 5	■ 8
Düsseldorf	■ 6	■ 25
Nürnberg	■ 5	■ 17
Stuttgart	■ 5	■ 22
Basel	■ 5	■ 8

Zusätzliche Sprinterverbindungen schaffen geeignete Alternativen zum Flugzeug, sodass es bestimmte Inlandsflüge in Zukunft nicht mehr geben muss. Bereits jetzt haben einzelne Schienenzulaufstrecken zur Station Frankfurt/Main Flughafen einen Ausbau- und Betriebszustand erreicht, die sie für eine komplette Verlagerung qualifizieren.

Die genannten Partner arbeiten hierzu intensiv zusammen.



Maßnahmenpaket 2:

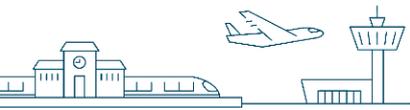
Verbindungen zwischen den Metropolen

Häufigere und schnellere Schienenangebote zwischen den Metropolen ermöglichen den Reisenden den vermehrten Umstieg auf die Schiene. Auf der Schiene wird dazu im Rahmen des Deutschlandtakts ein hochfrequentes Fernverkehrsnetz mit bis zu zwei Zügen pro Stunde zwischen den Metropolen aufgebaut. Auch die Umsteigebeziehungen mit dem Nahverkehr werden weiter verbessert. Der Infrastrukturausbau wird auf die Realisierung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt ausgerichtet.

Die DB investiert massiv in Fahrzeuge, Werke und Mitarbeitende. Sie wird ihr Angebot im Fernverkehr entlang der Etappen des Deutschlandtakts ausbauen und prüft auch darüber hinaus gehende Linien.

Für den Schienenpersonenfernverkehr sind bis 2026 bereits sehr konkrete Schritte geplant, unter anderem:

- Seit diesem Jahr noch **mehr ICE** auf den Achsen Berlin – München, Berlin – Frankfurt/Main und Hamburg – NRW
- 2022 dann der Start von **neuen schnellen Sprintern** zwischen München, Nürnberg und NRW sowie zwischen NRW und Berlin, ebenso **Start der IC-Linie** Frankfurt/Main – Siegen – Dortmund/Münster
- 2023 die **Inbetriebnahme der Neubaustrecke** Wendlingen – Ulm und Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und München
- 2024 Start der **Vorstufe zum Halbstundentakt** zwischen Hannover und Berlin und einer neuen zusätzlichen schnellen Linie zwischen NRW und Berlin
- 2026 **Halbstundentakte** auf der Achse Hamburg – Hannover – Frankfurt/Main – Stuttgart – München und die **Inbetriebnahme von Stuttgart 21** mit Fahrzeitverkürzungen zwischen Köln/ Frankfurt/Main – Mannheim – Stuttgart und München



Maßnahmenpaket 3:

Infrastruktur für die Vernetzung der Verkehrsträger

Wesentlicher Hebel für ein verbessertes Zusammenwirken der Verkehrsträger und eine veränderte Nachfrage bei der Verkehrsmittelwahl ist die Attraktivität der Verbindungen auf der Schiene zwischen den Metropolen. Basis ist die passende Infrastruktur. Grundlage für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der alle Schienen- und auch Straßen- und Wasserstraßenvorhaben enthält. Die DB bringt – wie andere Stakeholder – qualifizierte Vorschläge in den Prozess ein, mit Fokus auf Kapazitätswachstum in Engpasskorridoren und -knoten.

Künftig orientiert sich der Schieneninfrastrukturausbau am Zielfahrplan des Deutschlandtakts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen. Mit dem Deutschlandtakt werden Angebote der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger langfristig vorgezeichnet, die dafür nötige Kapazität ermittelt und der Infrastrukturausbau darauf ausgerichtet. Der Deutschlandtakt wird von unabhängigen Gutachtern im Auftrag des BMVI erstellt. Aktuell liegt der erweiterte "Fahrplan 2030plus" vor, der auf den Zielfahrplan 2030 und das Zielnetz des BVWP aufsetzt und diesen um weitere aus dem Fahrplan abgeleitete Maßnahmen ergänzt.

Aus dem Fahrplankonzept des Deutschlandtakts leiten sich sehr umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen ab. Darunter knapp 1000 Einzelmaßnahmen. Diese umfassen große Projekte mit Bedarfsplancharakter sowie auch viele kleine und mittlere Maßnahmen.

Der von BMVI und Branche am 30.06.2020 präsentierte Masterplan Schienenverkehr identifiziert konkrete Aus- und Neubaumaßnahmen, die zur Realisierung des Deutschlandtakts und zur Beseitigung von Engpässen im Schienennetz besondere Bedeutung haben.

Für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene sind folgende Maßnahmen besonders hervorzuheben:

- Stuttgart 21 mit Ausbau- (ABS) und Neubaustrecke (NBS) Stuttgart – Ulm – Augsburg
- NBS Würzburg – Nürnberg
- ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
- Korridor Mittelrhein (inkl. NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar, ABS Hagen – Siegen – Hanau, ABS/NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe)
- ABS/NBS Hannover – Bielefeld
- ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg
- Großknoten Frankfurt/Hamburg/Hannover/Köln/Mannheim/München

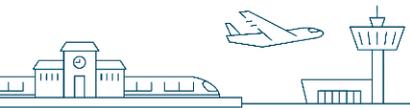


Diese sollen auch mit Blick auf die Verkehrsmittelwahl zwischen Luft- und Schienenverkehr so schnell wie möglich fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Neben dem weiteren Ausbau für bis zu 300 km/h Höchstgeschwindigkeit sind auch die Durchlässigkeit der Knoten und kleinere Maßnahmen zur Steigerung der Robustheit von hoher Bedeutung.

Die komplette Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen für den Deutschlandtakt und damit des Zielfahrplans hat einen langen Zeithorizont bis nach 2030. Die Umsetzung soll jedoch in Etappen erfolgen, die aktuell mit dem Bund definiert werden. Schritt für Schritt entstehen so deutlich kürzere Reisezeiten zwischen den Metropolen. Langfristig ergeben sich u. a. folgende Effekte (gerundet), die die Attraktivität der Schiene für die Reisenden steigern werden:

- **Köln – München** (50 Minuten schneller, künftig 3:40 Stunden)
- **Hamburg – Stuttgart** (50 Minuten schneller, künftig 4:20 Stunden)
- **Hamburg – München** (50 Minuten schneller, künftig 4:50 Stunden)
- **Köln/Düsseldorf – Berlin** (45 Minuten schneller, künftig 3:35 Stunden)
- **Frankfurt/Main – München** (40 Minuten schneller, künftig 2:35 Stunden)
- **Frankfurt/Main – Berlin** (30 Minuten schneller, künftig 3:25 Stunden)
- **Frankfurt/Main – Leipzig** (20 Minuten schneller, künftig 2:35 Stunden)
- **Hannover – München** (30 Minuten schneller, künftig 3:40 Stunden)

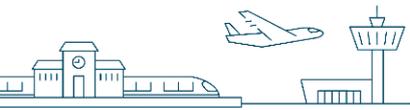
Für die Verbesserung des Zusammenspiels von Schienenverkehr und Luftverkehr und die zunehmende Wahl der Schiene als Zubringer zu den Luftverkehrsdrehkreuzen ist außerdem die Anbindung der Flughäfen an das Schienennetz ein wichtiger Faktor. Die Schiene ist heute an fünf Flughäfen mit dem Fern- und Nahverkehr (Berlin, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Köln/Bonn und Leipzig/Halle) und an weiteren sieben Flughäfen nur mit dem Nahverkehr (Dresden, Friedrichshafen, Hamburg, Hannover, Lübeck, München und Stuttgart) in Deutschland präsent. Im Fernverkehr kommt Stuttgart im Jahr 2026 dazu. Darüber hinaus wird die vom BDL zur Stärkung der Intermodalität als erforderlich eingeschätzte Anbindung und Integration des Luftverkehrsdrehkreuzes München für den Schienenpersonenfernverkehr geprüft.



Insbesondere nachstehende Maßnahmen werden die Vernetzung zwischen Luft und Schiene weiter verbessern:

- **Berlin (BER):** Mit der Eröffnung des neuen Flughafens gibt es erstmals einen direkten Bahnanschluss mit schneller Anbindung in die Innenstadt und mit dem Fernverkehr z. B. nach Dresden und Rostock.
- **Dresden (DRS):** Durch eine Neubaustrecke in Richtung Tschechien/Prag sollen beide Städte in ca. einer Stunde Fahrzeit verbunden werden. Dies könnte neue Märkte auch für den Flughafen erschließen.
- **Düsseldorf (DUS) und Köln/Bonn (CGN):** Durch das Projekt "Rhein-Ruhr-Express" und Ausbauten der S-Bahn Köln sind deutlich häufigere und schnellere Verbindungen in der Metropolregion Rhein-Ruhr möglich.
- **Frankfurt/Main (FRA):** Die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar wird Darmstadt schneller mit dem Flughafen verbinden, in Verbindung mit der Wallauer Spange wird auch Wiesbaden schneller vom Flughafen aus erreichbar sein.
- **Hamburg (HAM):** Über die feste Fehmarnbeltquerung wird sich die Reisezeit zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien erheblich verkürzen. Hamburg – Kopenhagen wird dann in unter drei Stunden möglich.
- **Hannover (HAJ):** Durch die zentrale Lage im Netz profitiert der Standort von einer Reihe von Ausbaumaßnahmen, insbesondere zwischen Hannover und Berlin sowie vom Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover.
- **München (MUC):** Mit der Umsetzung der 2. Stammstrecke wird eine schnelle Verbindung in die Innenstadt realisiert. Durch den Erdinger Ringschluss mit der Walpertskirchener Spange und dem Ausbau der ABS 38 wird Südost-Bayern und der Raum Salzburg attraktiv angebunden. Die Landesregierung prüft ferner Varianten einer zusätzlichen Anbindung für den Fernverkehr im Rahmen einer Machbarkeitsstudie.
- **Stuttgart (STR):** Der geplante Fernbahnhof (als Teil des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm) verkürzt die überregionale Anreisezeit. Darüber hinaus wird eine schnellere Anbindung an die Innenstadt realisiert.

Flughafenbahnhöfe werden von der skizzierten Entwicklung und Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur weiter profitieren – einerseits als regionale Zugangskomponente zum System Luftverkehr und andererseits auch als überregionale Übergangskomponente zwischen Luft- und Schienenverkehr.



Verbesserte Zusammenarbeit verändert Verkehrsmittelwahl

Mit der Umsetzung der drei Maßnahmenpakete lässt sich das gesamte Verkehrssystem deutlich kundenfreundlicher gestalten. In der Folge werden sich mehr Menschen für die Bahn entscheiden, insbesondere bei der Anreise zu einem internationalen Flug und bei innerdeutschen Kurzstreckenflügen.

Bei optimaler Umsetzung ließen sich nach Berechnung des BDL etwa 4,3 Mio. Passagiere, also rund 18 Prozent, vom Luftverkehr auf die Schiene verlagern (auf Basis des Passagieraufkommens von 23,9 Mio. Passagieren im Jahr 2019). Dies entspricht einem Passagierzuwachs bei der Schiene von ca. 3 Prozent.

Im innerdeutschen Markt wird dies in gleichem Maße zu einem Rückgang des Luftverkehrsangebotes führen. Dies drückt sich v.a. in einer Reduzierung der Frequenzen auf den beflogenen Strecken aus und wird im Einzelfall auch zu Streckeneinstellungen führen. Diese werden insbesondere dort stattfinden, wo heute bereits die Nachfrage und das entsprechende Angebot an Flügen gering sind. Auf langen innerdeutschen Distanzen (z. B. Stuttgart – Berlin, Hamburg – München) hingegen, dort wo der Zug deutlich länger als 3 Stunden benötigt, wird es auch weiter Nachfrage nach innerdeutschem Luftverkehr geben.

Mit der vom BDL ermittelten Verkehrsverlagerung von 4,3 Mio. Passagieren würde sich der Anteil des innerdeutschen Luftverkehrs an den CO₂-Emissionen um ca. ein Sechstel reduzieren. Dieses Potenzial wollen wir mit den o. g. Handlungsfeldern gemeinsam heben. Unabhängig davon werden Luftfahrt und Schienenbranche die jeweilige Klimafreundlichkeit innerhalb der Verkehrsträger weiter verbessern.



Herausgeber/Impressum

Deutsche Bahn AG Konzernkommunikation

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon: +49 30 297 61030
E-Mail: presse@deutschebahn.com

www.deutschebahn.com

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.

Friedrichstraße 79
10117 Berlin

Telefon: +49 30 520 077-100
E-Mail: info@bdl.aero

www.bdl.aero