

## Zusammenfassung

### **19. Wiener Eisenbahnkolloquium: Zug statt Flug? (07.+08.10.2021)**

Autor: Karl-Johann Hartig

Im Mobilitätsmasterplan, dem strategischen Konzept des BMK zum Ausstieg aus Treibhausgasen bis 2040 stehen für den Verkehr nur mehr 120 PJ statt 350 PJ zur Verfügung. Entsprechend der Maßnahmenpyramide „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ werden die Wege im Personenverkehr nur mehr elektrifiziert im Umweltverbund oder im MIV batterieelektrisch und im Güterverkehr regionalisiert im Rahmen einer Kreislaufwirtschaft bzw. für Flug, Schiff oder LKW mit alternativen Antrieben erfolgen können. Die Bahn als energieeffizientestes Verkehrsmittel ist dabei unabdingbar. 30 % der Verkehrsemissionen in der EU stammen aus dem Verkehr, 13,9 % davon aus dem Flugverkehr.

Vor diesem Szenario sollen Kurzstreckenflüge, die der höchsten Schadstoff-kategorie angehören (214 g THG/Pkm) und die in Österreich 24 % der Passagiere nutzen und damit 3,8 % aller Verkehrsemissionen ausmachen, weil Start und Landung am emissionsintensivsten sind, auf die Bahn zu verlagert werden. Beispiele dazu wurden aus Frankreich, Deutschland und Italien von den Vortragenden präsentiert. Auch in Österreich wurden 30.000 Passagiere im Jahr vom Flughafen Linz auf den RJ nach Wien zum Flughafen verlagert. Wirtschaftlich gesehen sind Kurzstreckenflüge für die Airlines kaum rentabel, wesentlich ist die Zubringerfunktion via Hub zur Mittel- und Langstrecke. Werden Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert bleibt für die Flughäfen die Mobilitäts-hub- und Drehkreuzfunktion aufrecht (Flughafen Wien: 5000 Mitarbeiter, 24.000 Arbeitsplätze, 32 Mio. Passagiere p.a.) und es werden zusätzliche Slots frei. Die Bahn erhöht ihren Deckungsbeitrag.

Voraussetzungen dafür sind Reisezeiten auf der von 4 – 5 Stunden (ca.1000km im HGV; Nachtzugverbindungen mit geeigneten Ankunftszeiten bieten auch auf längere Distanzen Alternativen zum Flug an), optimale Anbindung Bahn-Flughafen im HGV und im Regionalverkehr, entsprechende Angebotsdichte im Taktverkehr, auf Früh- und Abendspitze ausgerichtete An- und Abfahrtszeiten, Minimierung von Umsteigrelationen sowie maximale Pünktlichkeit.

Daher muss die Bahn (teilweise 4-gleisig) massiv ausgebaut werden, was im Lichte der Zeithorizonte für die Realisierung solcher Projekte sofort in Angriff genommen werden muss, zusätzliches Rollmaterial beschafft und die Attraktivität der Bahnhöfe muss auf das Niveau der Flughäfen angehoben werden. In Österreich ist mit den Ausbaumaßnahmen, Taktverdichtung und Digitalisierung bis 2040 eine Verdopplung der Kapazität geplant. Die

Connecting Time an den Schnittstellen sollte minimiert werden, Beispiele wie „Terminal auf Schiene“ oder „Security Fastlane“ wurden vorgestellt. Das v.a. internationale Ticketing ist in Kooperation mit der Luftfahrt komplett auf neue Basis zu stellen, nationale Ansätze wie AirRailTicket oder LH-express rail weiter und grenzüberschreitend ausgebaut werden.

Im Flugverkehr sollte Kostenwahrheit auch bei der Kerosin- und der Mehrwertbesteuerung von Tickets geltend gemacht werden allein 3,8 Mrd. € beträgt der Ausfall an Kerosinsteuer. Billigcarrier und deren Preise zu Lasten der Arbeitnehmer sollten stärker reguliert werden.

Auch wenn die Bahn hinsichtlich Lärm, Biodiversität und Flächenverbrauch Nachteile gegenüber der Luftfahrt hat, so sollen (innerstaatliche) Kurzstreckenflüge in Zukunft durch HGV-Verbindungen auf der Bahn ersetzt werden, wenn letztere entsprechend ausgebaut und alle Möglichkeiten für den besten Komfort genutzt sind. Jeder Verkehrsträger hat seine Rolle, auf lange Distanzen der Flug, auf kürzere Distanzen wohl die Bahn.