

## **Auswirkung der Anbindung von Flughäfen an den Fernverkehr der Bahn**

### **Kurzfassung der Vertieferarbeit von Matthias Kunz**

Steigende Passagierzahlen stellen die Flughäfen aktuell vor Kapazitätsprobleme. Daher ist eine gute Planung zur verkehrsinfrastrukturellen Anbindung des Flughafens an das Einzugsgebiet notwendig. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage: "Brauchen Flughäfen Bahnhöfe?". Demzufolge ist zu untersuchen, ob intelligente Schienen-Verkehrskonzepte neue Möglichkeiten eröffnen, die Flughäfen zu entlasten.

Der Frankfurter Flughafen, als größter deutscher Flughafen, verfügt seit dem Fahrplanwechsel der Deutschen Bahn zum 30.05.1999 über einen eigenen Fernbahnanschluss. Der neue Fernbahnhof ermöglicht erstmals direkte ICE- und InterCity-Verbindungen vom größten Luftkreuz Mitteleuropas in alle Himmelsrichtungen. Damit wurde die infrastrukturelle Voraussetzung für eine optimale Verknüpfung von Schienen- und Luftverkehr geschaffen. Schnelle Züge zum Rhein-Main-Flughafen sollen mittelfristig unwirtschaftliche und umweltbelastende Kurzstreckenflüge ersetzen. Das Einzugsgebiet der Bahn als Zubringer zum internationalen Luftverkehr hat sich weiter vergrößert. Auch dem Flughafen mit jährlich über 49 Millionen Passagieren eröffnen sich durch den Fernbahnhof neue Wachstumschancen. Die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene macht Slots für zusätzliche internationale Flugverbindungen frei. Auch die Position im internationalen Wettbewerb mit anderen großen Flughäfen, wie London, Paris oder Amsterdam, wird dadurch gestärkt.

Um die Auswirkungen des neuen Fernbahnhofs zu beurteilen, muss eine genaue Analyse der Einflussfaktoren erfolgen, um so Aussagen über eine Übertragbarkeit auf andere Flughäfen zu erlangen. Diese Arbeit befasst sich mit der Auswirkung der Anbindung von Flughäfen an den Fernverkehr der Bahn.

Im ersten Abschnitt werden anhand der Entwicklungen am Frankfurter Fernbahnhof in den letzten zwei Jahren die wichtigsten Einflussfaktoren des Fernbahnhofs analysiert. Die Vor- und Nachteile der Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Bahn werden erläutert und ein Bewertungsschema anhand des allgemeinen Planungsprozesses aufgezeigt. Sowohl verkehrliche Aspekte als auch sozio-ökonomische Einflüsse werden hierbei berücksichtigt. Besonders die Lage der Flughäfen im Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn und die Nähe zu den Verdichtungsräumen in Deutschland spielen neben dem Passagieraufkommen eine entscheidende Rolle. Die Ergebnisse aus dieser Untersuchung sprechen für das Konzept des Frankfurter Flughafens.

Schon bereits in den ersten zwei Jahren nach Eröffnung zeichnet sich der positive Einfluss des Fernbahnhofs auf das Reiseverhalten der Passagiere ab. Die Zahl der Inlandsflüge stagniert, und die Zahl der Fernreisenden mit der Bahn hat sich im Zeitraum von zwei Jahren fast verdoppelt. Der Flughafen hat sein Einzugsgebiet deutlich ausweiten können. Durch die Eröffnung der Neubaustrecke nach Köln zum Fahrplanwechsel 2003 wird mit einem weiteren enormen Wachstum im Passagieraufkommen gerechnet. Die Reisezeit nach Köln verkürzt sich auf unter eine Stunde.

Im zweiten Abschnitt der Arbeit wird für zwei weitere Flughäfen in Deutschland der Anschluss an den Fernverkehr der Bahn betrachtet. Hierzu wird das ausgearbeitete Analyseschema mit den Einflussfaktoren angesetzt. Es werden die zwei Flughäfen München und Hamburg untersucht. Sowohl für den Flughafen München als auch für den Flughafen

Hamburg werden mehrere Trassenvarianten einer möglichen Anbindung erstellt und gegeneinander abgewogen. Bisher gingen die Überlegungen für den Flughafen München dahin, den Flughafen entweder durch den Transrapid oder durch den Ausbau der S-Bahn-Strecken besser an das bestehende Infrastruktursystem anzubinden. In meiner Arbeit habe ich darüber hinaus ein weiteres innovatives Konzept entwickelt. Dieses sieht vor, den Flughafen direkt an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn anzubinden. Eine Realisierung dieses Konzepts wäre zu moderaten Kosten möglich und würde weitere Vorteile bringen. Es ist zu empfehlen, hierzu entsprechende Machbarkeitsstudien durchzuführen.

In einem Ausblick werden abschließend zur Arbeit Aussagen darüber getroffen, für welche Flughäfen sich ein Fernbahnanschluss lohnt. Des Weiteren werden die wichtigsten Flughäfen in einer Nutzwertanalyse bewertet.

Um auf die Eingangsfrage zurückzukommen, ob Flughäfen Bahnhöfe brauchen, kann die Antwort - nach Analyse der deutschen Verkehrsflughäfen und des deutschen Schienenverkehrs - nur positiv beantwortet werden. Im wachsenden Luftverkehrsmarkt ist eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene unumgänglich. Durch den Anschluss an den Fernverkehr behält der Flughafen seine Wettbewerbsfähigkeit und kann sein Einzugsgebiet erweitern. Die Situation der landseitigen Anbindung des Schienenverkehrs ist jedoch an jedem Flughafen anders. Flughäfen brauchen zwar Bahnhöfe (allein aus Sicht der Schadstoffbelastungen durch den Individualverkehr und den Flugverkehr), aber nicht jeder Flughafen braucht einen Fernbahnanschluss. Die Anbindung der Flughäfen an den Fernverkehr der Bahn kann auf unterschiedliche Arten erfolgen.