
Bericht

Intermodalität - Konnektivität - Kapazität am Luftverkehrsstandort Österreich

bmvit IV/L3, R. Spiegel
Road Map Luftfahrt 2020, aktualisierter Maßnahmenkatalog
Dezember 2017

1. Einleitung

Mit der Road Map Luftfahrt 2020 wurde bereits vor Jahren eine zukunftsfähige Strategie mit Zielen und Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Luftverkehrsstandortes geschaffen. Der zugehörige neue, aktualisierte Maßnahmenkatalog 2017 fokussiert auf die Schwerpunkte Konnektivität, Rahmenbedingungen und Kommunikation.

Zur Maßnahme 1.3 „Förderung von Konnektivität durch intermodale Verkehrsanbindung / Erreichbarkeit“ hat das bmvit drei Workshops gemeinsam mit Vertretern der österreichischen Luftfahrtbranche abgehalten.

Ziel war es, einen ganzheitlichen Blick auf betriebliche, infrastrukturelle und strategische Gegebenheiten zu werfen, sowie wünschenswerte Entwicklungen zu diskutieren und künftige Schwerpunktsetzungen zu definieren. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse zusammen und wird am 22. November 2017 der Task Force Road Map Luftfahrt vorgelegt werden.

2. Status quo und Ausblick

Der aktuelle Maßnahmenkatalog identifiziert zu Konnektivität / Intermodalität drei Hauptansätze: betriebliche Verbesserungen, Infrastrukturverbesserungen und Blick auf strategischer Ebene.

2.1 Betriebliche Verbesserungen

→ *Beschleunigung der direkten Anbindung des Hochgeschwindigkeits-Schieneverkehrs an den Flughafen Wien*

Die seit Dezember 2014 bestehende direkte Anbindung des Flughafen Wien zum Hochgeschwindigkeits-Schieneverkehr ermöglicht eine Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes Wien binnen zirka 16 Minuten und bietet halbstündliche Fernverkehrsverbindungen von und zum Hauptbahnhof Wien, welche weiter in Richtung Westen bzw. 6x täglich in Richtung Süden geführt werden.

Eine Beschleunigung der direkten Anbindung der Bundesländer Steiermark & Kärnten und den damit verbundenen Reisezeitverkürzungen ist mit der für 2026 avisierten Inbetriebnahme des Semmeringbasis- und Koralmtunnels erwartbar.

→ *Ausweitung intermodaler Kooperationen (z. B. Austrian/ÖBB AIRail-Produkt) auf alle direkten Anschlussdienste am Wiener Flughafen-Bahnhof*

MyAustrian AIRail, die seit 2014 bestehende intermodale Kooperation zwischen Austrian und ÖBB, wird ab/bis Bahnhof Linz und seit September 2017 auch ab/bis Bahnhof Salzburg zu allen Austrian Zielen angeboten. Vorteile sind die einfache Kombination und integrierte Buchbarkeit der Zugstrecken als OS-Flugnummer in einem Austrian Flugticket mit garantierter Anschlussverbindung und kombiniertem Personen Check In für Zug und Flug. (Beispiel: Linz Hauptbahnhof - Flughafen Wien - Flughafen Peking)

RAIL&FLY, ein weiteres Produkt der ÖBB mit namhaften Airlines zur Förderung der Intermodalität ermöglicht die integrierte Buchbarkeit von Zugstrecken zum/vom Flughafen Wien in Flugtickets.

„Terminal auf Schiene“ ein gemeinschaftliches FTI Projekt von Flughafen Wien, Austrian, ÖBB, wissenschaftlichen Einrichtungen und der Industrie behandelte intermodale, effiziente und innovative Gepäcklösungen. Deren Umsetzung stellt eine zeitnahe Reduktion der „Minimum flight-train connecting time“ um 15 Minuten in Aussicht dar.

Weitere Projekte wie „Gepäckabholung von zu Hause“ vom Flughafen Wien befinden sich in Entwicklung. Realisiert kommt man dem „seamless travel“ Reiseerlebnis und einer optimierten Gesamtreisezeit einen Schritt näher.

→ *Erhöhung der Frequenz im direkten Bahnverkehr zwischen Hauptbahnhöfen und Flughäfen zu Tarifen des Personennahverkehrs*

Die schienegebundene Anbindung von Österreichs Flughäfen (relevant für Wien, Graz, Linz und Klagenfurt) wird hauptsächlich durch den lokalen Schnellbahnverkehr ermöglicht (in Wien auch Fernverkehr). Die Anbindung der Flughäfen Salzburg und Innsbruck steht aktuell aus verschiedensten verkehrsökonomischen Gründen nicht zur Diskussion. Die „Bestellung“ und Finanzierung dieser Züge – sofern sie nicht aus kommerziellen Gesichtspunkten von Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich geführt werden (bspw. CAT) – unter dem Titel von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen obliegt im Wesentlichen den Gebietskörperschaften, kann aber auch von Dritten vorgenommen werden. Die Tarifkonzeption basiert im Wesentlichen auf Verträgen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden. Im Falle nicht vom Markt selbst resultierender Angebotsausweitungen zu den Flughäfen bedarf es daher stets zusätzlicher Bestells- und Finanzierungsleistung seitens der öffentlichen Hand.

Absehbar ist diesbezüglich eine von den Ländern Wien und Niederösterreich bereits kommunizierte Verdichtung der S-Bahn Verbindung zwischen Wien Mitte und Flughafen Wien auf vier stündliche Zugspaare ab dem Fahrplan 2018.

→ *Weitere Modernisierung der Bodenabfertigung an österreichischen Flughäfen, unterstützt durch digitale Innovationen und neue Technologielösungen*

A-CDM („Airport Collaborative Decision Making“) als FTI Projekt im Rahmen von „Single European Sky“ im Jahr 2003 in Österreich gestartet zielt auf die bestmögliche Zusammenarbeit aller Beteiligten und der optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten ab. Seit dem Implementierungsstart am Flughafen Wien im Jahre 2009 konnten die Rollzeiten reduziert und die Effizienz gesteigert werden. Bereits im Jahr 2014 wurde dem A-CDM des Flughafen Wien der Status „locally implemented“ verliehen.

Für das Jahr 2018 wird die vollständige Implementierung des A-CDM am Flughafen Wien inklusive Schnittstellenanbindung zu anderen europäischen CDM Airports zum Austausch von Airport- und Enroute-Slots, Reduzierung von Enroute-Verspätungen sowie zur optimierten und effizienten Nutzung des Luftraumes angestrebt.

Modernisierungen durch digitale Innovationen wie elektronischer Boardingpass, Self Check-in und Baggage Drop off Automaten, E-Gates (vollautomatische Passkontrolle), digitale Kartendienste, Passagierfeedback und -flussmessungen (Sensorik) aber auch neue Technologielösungen sind aktuelle Themen.

Zum bestmöglichen Umgang mit diesen zukunftsorientierten Fragestellungen betreffend Digitalisierung, Technologielösungen und gut ausgebildeter Experten bedarf es verstärkter, punktgenauer Zusammenarbeit und Harmonisierung von Road Map Luftfahrt, der FTI Strategie Luftfahrt und der Industrie in Forschung, Förderung und Entwicklung.

2.2 Infrastrukturelle Verbesserungen

→ *Entwicklung der „Flughafenspange“ zwischen dem Flughafen Wien und dem Ostteil Österreichs*

Das Projekt „Flughafenspange“ zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha sowie in einer 2. Phase zur ungarischen Staatsgrenze ermöglicht langfristig schnelle und direkte Zugverbindungen nach Budapest, Bratislava und eine deutliche Erweiterung der östlichen „Catchment area“ des Flughafen Wien um ca 5,6 Millionen potentielle Kunden. Zusätzlich kann mit den neuen Kapazitäten die bestehende Ostbahn im Hinblick auf das prognostizierte erhöhte Fahrgastaufkommen und das ohnehin hohe Güterverkehrsaufkommen entlastet und der Wirtschaftsstandort Flughafen gestärkt werden.

Das Projekt befindet sich in einer frühen Planungsphase. Im Juni 2017 wurde der erste Schritt einer Strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) mit der Veröffentlichung des Umweltberichts abgeschlossen. Der nächste Meilenstein ist die Erlassung einer Hochleistungsverordnung, welche, sobald verabschiedet, die rechtliche Basis für weitere Planungen darstellt. Eine Realisierung mit Inbetriebnahme der „Flughafenspange“ ist für frühestens 2035 geplant.

→ *weitere Infrastrukturmöglichkeiten für eine bessere reibungslose Beförderung von Fluggästen*

Die Infrastrukturmöglichkeiten wurden in den letzten Jahren mehrfach behandelt und Ergebnisse u.a. im Schlussbericht Infrastrukturausschuss¹, Bericht Kapazitäten², Report „The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location“³ und „Austrian Aviation Road Map 2015 Midterm Review“⁴ dargestellt.

Die Ergebnisse der Betrachtungen zeigen eine Priorität zur langfristigen Sicherstellung der Konnektivität und Bereitstellung einer dritten Piste am Flughafen Wien für die weitere erfolgreiche Entwicklung des Hub-Standortes sowie des Wirtschaftsstandortes Österreich. Das Vorhaben 3. Piste („Parallelpiste 11R/29L“) befindet sich bzgl. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsgesetz mit Bescheiderteilung durch die NÖ-LR sowie Entscheidung des Bundesverwaltungsgericht (BVwG) und nach Aufhebung der Entscheidung des BVwG durch den Verfassungsgerichtshof zur neuerlichen Behandlung beim Bundesverwaltungsgericht.

Die Bundesländerflughäfen verfügen über ausreichende Kapazitäten abgesehen von temporären Spitzenbelastungen an Wintercharter Samstagen in Salzburg und Innsbruck.

Aus aktuellem Anlass wird auch auf den Ausbau der österreichischen Schieneninfrastruktur und die teilweise vorgesehenen Anknüpfungspunkte an die Luftfahrtinfrastruktur der Bundesländerflughäfen näher eingegangen.

Im Rahmen des geplanten viergleisigen Ausbaues der Schienentrasse Linz - Wels wird eine infrastrukturelle Schnittstelle mit dem Flughafen Linz hergestellt. Die geplante Haltestelle Flughafen Hörsching wird als trimodaler Verkehrsknoten wichtige Funktionen im Nah- und Regionalverkehr erfüllen und den Wirtschaftsstandort stärken. Ein Fernverkehrshalt ist aus heutiger Sicht nicht vorgesehen, da die Planungsprämissen im Infrastrukturausbau der Zielsetzung eines integrierten Taktfahrplanes folgen und ein zusätzlicher Halt im Fernverkehr aus Sicht des Fahrplans zum heutigen Zeitpunkt nicht darstellbar ist.

Der Flughafen Graz ist durch eine eigene S-Bahnhaltestelle ins Bahnnetz integriert. Im Zuge des Baus der Koralmbahn als Bestandteil der neuen Südstrecke ist eine Unterquerung des Flughafens mit einer neuen Strecke zusätzlich zur bestehenden Südbahnstrasse vorgesehen. An der neuen Strecke wird vorerst keine Verkehrsstation am Flughafen errichtet, da sie hauptsächlich von Fern- und Güterzügen befahren wird, für welche kein Halt am Flughafen erforderlich ist. Es besteht aber die Möglichkeit, bei Bedarf nachträglich eine Verkehrsstation zu errichten.

2.3 Blick auf strategischer Ebene

→ *die Machbarkeit des internationalen Verkehrs durch Hochgeschwindigkeitszüge als Alternative für die per Luft beförderten Touristenfluggäste zur Schaffung einer zusätzlichen Kapazität*

Die in dieser Maßnahme angesprochene Möglichkeit zur Verlagerung von bestimmten Flügen auf die Schiene wurde im Jahr 2014 mit dem Fokus auf den Flughafen Wien wissenschaftlich untersucht.⁵ Dabei wurden verlagerungsrelevante Parameter identifiziert (z.B. Ökologie, Ökonomie, Kapazität, Kundenkomfort, Reisezeit etc.) und mit den jeweils betrieblichen und infrastrukturellen Möglichkeiten von Luft und Schiene verschnitten.

Ausgehend von der bestehenden Schienen- und Luftverkehrsinfrastruktur zum Zeitpunkt der Untersuchung konnte die Erkenntnis gewonnen werden, dass lediglich die Relationen von und nach Linz bzw. mit Einschränkungen auch von und nach Graz und Salzburg für eine potentielle Verlagerung auf die Schiene in Betracht gezogen werden können. Die Bestätigung der wissenschaftlichen Erkenntnisse findet sich in den während der letzten Jahre entstandenen kooperativen Luft-Schiene Systemen wie AIRail und Rail & Fly (siehe Punkt 2.1).

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Planungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, insbesondere seien hier die Flughafenspanne und die Großprojekte entlang der Südstrecke

¹ Schlussbericht Infrastrukturausschuss, bmvit, August 2010

² Bericht Kapazitäten zum Luftverkehrsstandort Österreich, bmvit, Oktober 2014

³ The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location, Steer, Davis, Gleave, Juni 2014

⁴ Austrian Aviation Road Map 2015 Midterm Review, IASAS Lisse, September 2015

⁵ Verlagerungsoptionen von Zubringerflügen zum Flughafen Wien-Schwechat auf die Schiene, J. Zitzler, 2014

genannt, kann man zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme von konkurrenzfähigen Verlagerungsszenarien zwischen Wien und Linz, Graz, Budapest sowie möglicherweise zwischen Wien und Salzburg bzw. Klagenfurt ausgehen.

Der Effekt einer möglichen Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene zeigt sich in Bezug auf die österreichischen Gegebenheiten vor allem im Bereich des Transferverkehrs (siehe auch AIRail) mit Umstieg auf Mittel- oder Langstrecken am Hub Wien, eher zu vernachlässigen sind hier Reisende im sog. „Origin-Destination“-Verkehr (O/D).

→ *Neue künftige Infrastrukturmöglichkeiten für eine bessere reibungslose Beförderung von Fluggästen*

Siehe Punkt 2.2 Infrastrukturelle Verbesserungen.

3. Prioritäten & Entwicklungsschwerpunkte

Auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse sowie der Diskussionen in den Workshops lassen sich folgende Prioritäten und zu favorisierende Entwicklungsschwerpunkte ableiten.

1. Bau einer 3. Piste am Flughafen Wien (Kapazitäten und Kapazitätsreserven)

Konnektivität und die dafür erforderliche Infrastruktur ist ein essentieller Faktor für die Entwicklung des Flughafen Wien Hub und des Wirtschaftsstandortes Österreich.

Die Kapazitäten und Kapazitätsreserven der Infrastruktur wurden in den letzten Jahren u.a. im Bericht Kapazitäten⁶ und der Standortstudie „The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location“⁷ betrachtet. Deren Ergebnisse und hier insbesondere das Szenario A der Standortstudie zeigen eine klare Priorität für eine 3. Piste am Flughafen Wien zur langfristigen Sicherstellung von Konnektivität.

Das Vorhaben 3. Piste befindet sich nach Aufhebung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVwG) durch den Verfassungsgerichtshof zur neuerlichen Behandlung beim BVwG.

Eine Analyse der land- und luftseitigen Kapazitätserfordernisse inklusive des oberen Luftraumes und der damit notwendigen Maßnahmen bis zur Realisierung der dritten Piste soll 2018 erfolgen.

Zur zeit- und bedarfsgerechten Realisierung auch großer Infrastrukturprojekte, wie bspw. der dritten Piste sind effiziente behördliche Bewilligungsverfahren unabdingbar.

2. Anbindung des Flughafen Wien (Flughafenspange)

Die Ostanbindung des Flughafen Wien (Projekt: „Flughafenspange“) via Bruck an der Leitha Richtung Budapest bzw. Bratislava ermöglicht eine Erweiterung des Einzugsgebietes im verkehrsträgerübergreifenden Radius von zwei Fahrstunden um 5,6 Millionen oder etwa 11,8 Millionen Menschen. Das Projekt „Flughafenspange“ befindet sich in einer frühen Planungsphase. Die Realisierung mit Inbetriebnahme ist für frühestens 2035 geplant.

Die Stakeholder und hier im Besonderen die WKÖ, Flughafen Wien, Austrian Airlines und ÖBB streben im Hinblick auf die besondere strategische Bedeutung konzentriert und aktiv eine Realisierung vor 2035 an. Ein wesentlicher Schritt dazu wäre die Finanzierung des Projektes „Flughafenspange“ in den Rahmenplan der ÖBB Infrastruktur AG aufzunehmen und den HBM um proaktive interministerielle Aktivitäten zu ersuchen.

3. Anbindung der Bundesländerflughäfen

Der Flughafen Innsbruck fordert eine verbesserte Anbindung über eine Autobahnanschlussstelle. Diese ist aufgrund der gegenständlichen verkehrlichen Situation derzeit nicht geplant.

⁶ Bericht Kapazitäten zum Luftverkehrsstandort Österreich, bmvit, Oktober 2014

⁷ The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location, Steer, Davis, Gleave, Juni 2014

Der Flughafen Linz hat größtes Interesse an der bestmöglichen Gestaltung eines trimodalen Verkehrsknotens am Flughafen Linz im Rahmen des viergleisigen Ausbaues der Schienen-trasse Linz – Wels. Aktuelle Planungen sehen eine multimodale, infrastrukturelle Schnittstelle für den Nah- und Regionalverkehr jedoch ohne Fernverkehrshalt vor.

Der Flughafen Graz fordert, dass im Zuge des Baus der Koralmbahn - als Bestandteil der neuen Südstrecke – eine neue Verkehrsstation zusätzlich zu der bestehenden S-Bahnhalte-stelle errichtet wird. Dies ist derzeit nicht vorgesehen.

4. Gepäcklösungen

„Terminal auf Schiene“ ein gemeinschaftliches FTI Projekt von Flughafen Wien, Austrian, ÖBB, wissenschaftlichen Einrichtungen und der Industrie behandelte intermodale, effiziente und innovative Gepäcklösungen. Deren Umsetzung eine zeitnahe Reduktion der „Minimum flight train connecting time“ um 15 Minuten in Aussicht stellt.

Austrian Airlines und ÖBB streben eine ehestmögliche Realisierung des Projektes an, um den Schienenzubringer zu attraktiveren und die Gesamtreisezeit des einzelnen Passagiers zu opti-mieren.

5. Forschungszusammenarbeit und Beschleunigung von Verfahren

Zum bestmöglichen Umgang mit diesen zukunftsorientierten Fragestellungen betreffend Digitalisierung, Technologielösungen und gut ausgebildeter Experten bedarf es verstärkter, punktgenauer Zusammenarbeit und Harmonisierung von Road Map Luftfahrt, der FTI Strategie Luftfahrt und der Industrie in Forschung, Förderung und Entwicklung.