

DIE VERLAGERUNG VON KURZSTRECKENFLÜGEN AUF DIE SCHIENE – EINE DATENGESTÜTZTE ANALYSE AM BEISPIEL DER STRECKE LINZ-WIEN

Deutscher Mobilitätskongress 2025
Session F1 „Flughäfen als intermodale Transportknoten“

Wolfgang Grimme, DLR-Institut für Luftverkehr
Frankfurt, 13. November 2025



Hintergrund



- Ausweitung des Angebots an integrierten Reiseketten Bahn-Flug u.a. in Deutschland (Lufthansa Express Rail) und Österreich (AIRail)
- Politisches Ziel der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene
 - Frankreich: Verbot von Flügen zu in maximal 2,5 Stunden per Bahn erreichbaren Inlandszielen bzw. Hubs
 - Österreich: Einstellung von Inlandsflügen auf Strecken, die in unter 3 Stunden durch die Bahn bedient werden als Teil des Corona-Bailouts von Austrian Airlines
- Aktuelle Debatte um Standortkosten in Deutschland / Profitabilität von Kurzstrecken



Wie werden integrierte intermodale Bahn/Flug-Angebote von den Passagieren angenommen?

- Typischerweise ist eine Analyse des Verhaltens von Reisenden in Reaktion zu Angebotsveränderungen hochkomplex und mit einer Reihe von Einflussfaktoren verbunden, z.B. Airline-Wettbewerb und alternative Hub-Anbindungen
- Ideale „Laborbedingungen“ auf der Relation Linz-Wien (178 km Luftlinie):
 - Bis 2018: Hub-Anbindung nur an Frankfurt und Wien innerhalb des Lufthansa-Konzerns
 - Reduktion des Angebots auf der Strecke Linz-Wien zwischen 2015 (4x täglich) und 2018 (Einstellung des Linienverkehrs), seitdem ausschließliche Hub-Anbindung an Frankfurt
 - Gleichzeitige Ausweitung des integrierten Ticket-Angebots „AIRail Rail & Fly“ mit einer schnellen (1 Stunde 40 Minuten) Bahn-Direktverbindung Linz Hbf. – Flughafen Wien
- Datenbasis: Sabre Market Intelligence (reale Buchungsdaten aus den globalen Reservierungssystemen)

Case Study Linz-Wien

Ausgangssituation

Alternative 1

Alternative 2

Alternative 3

Europa/Welt

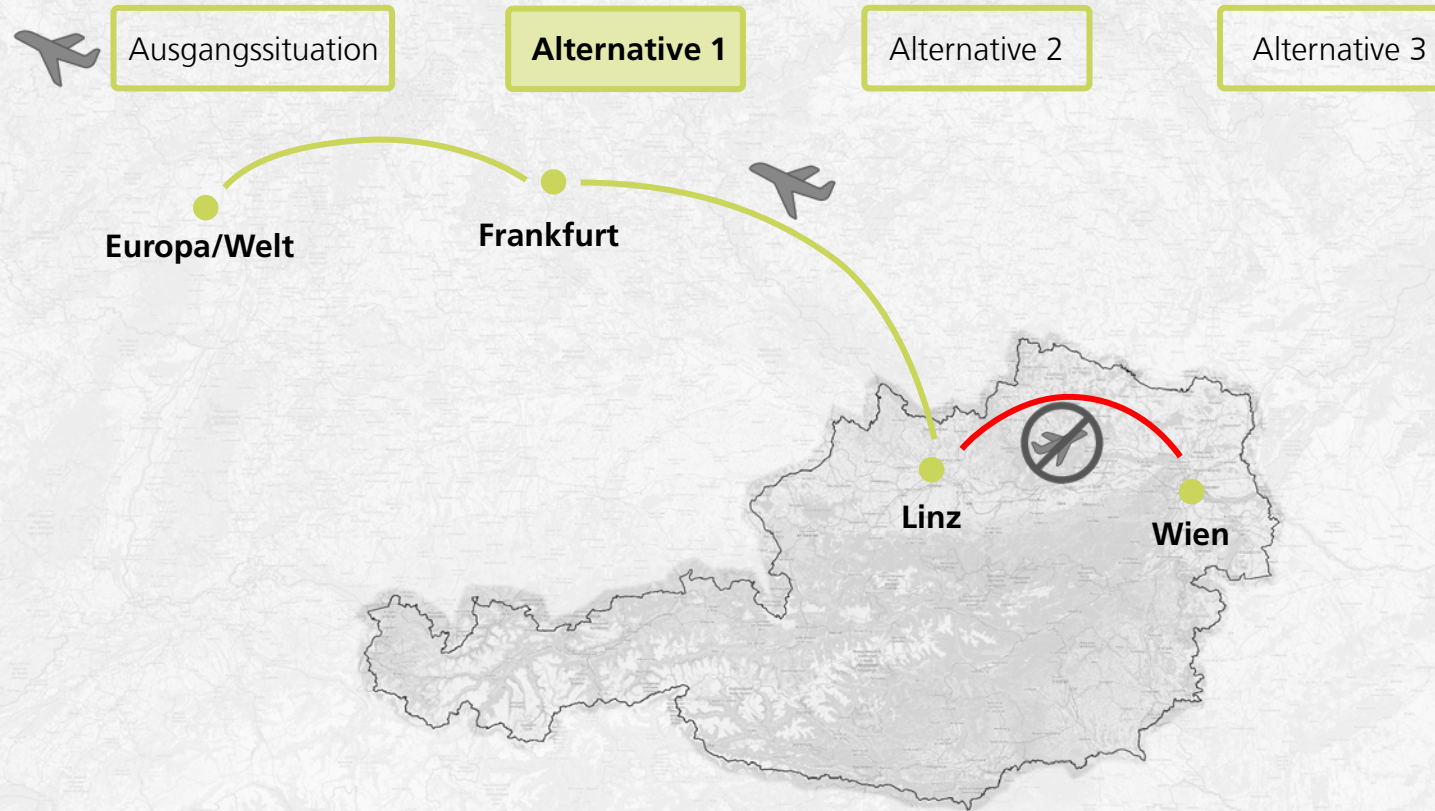
Linz

Wien

2013/14 reisten **41.300 Passagiere** auf der Strecke von Linz nach Wien – die meisten davon Umsteiger mit Endzielen in Europa und der ganzen Welt



Case Study Linz-Wien



Nach der Einstellung der Strecke Linz-Wien reisen
10.100 zusätzliche Passagiere auf der Strecke Linz-Frankfurt mit Endzielen in Europa und der ganzen Welt

Case Study Linz-Wien

Ausgangssituation

Alternative 1

Alternative 2

Alternative 3

Europa/Welt

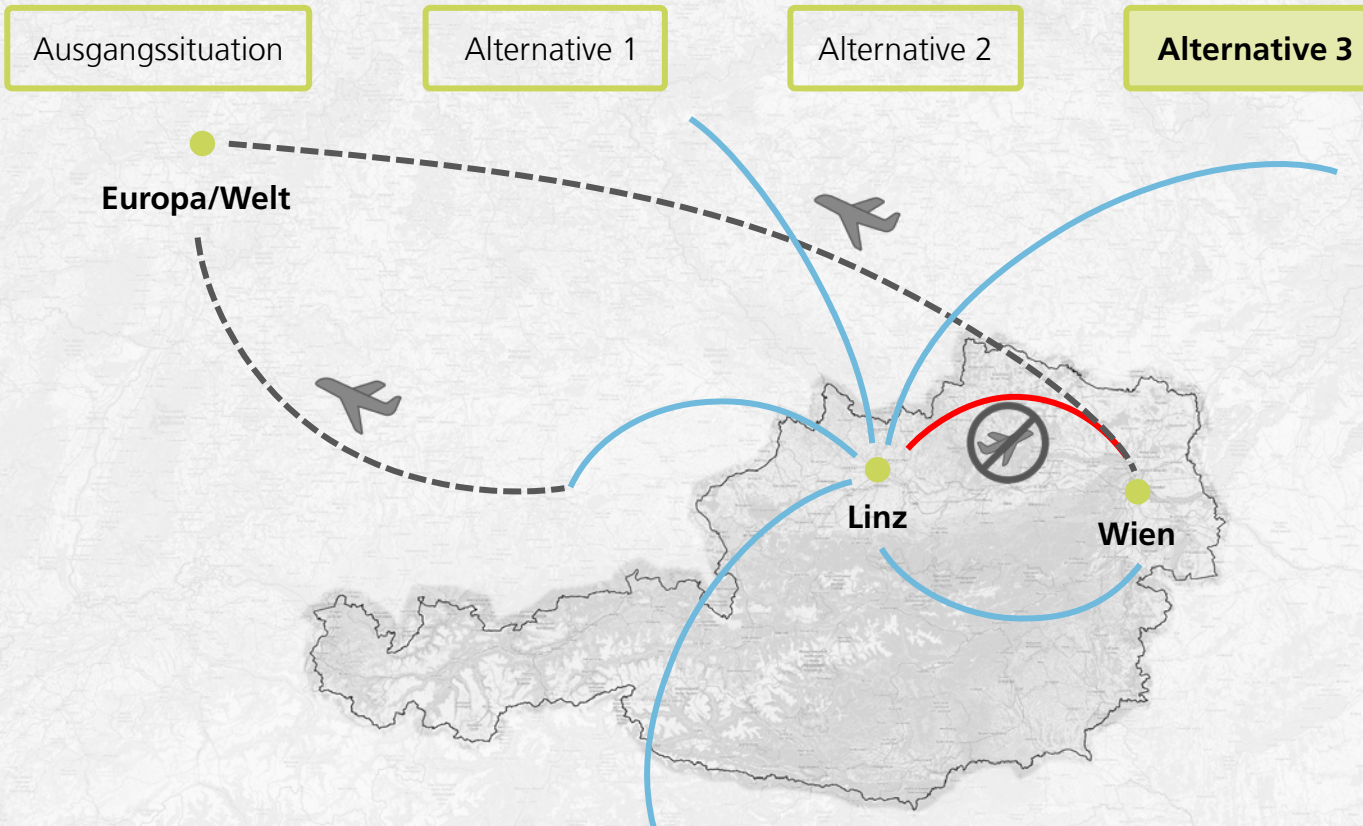
Linz

Wien

Nach der Einstellung der Strecke Linz-Wien reisten **19.600 Passagiere** mit einem integrierten Bahn-Flug-Ticket („AirRail Rail and Fly“) zwischen Linz Hbf. und Wien mit einem Endziel in Europa/Welt



Case Study Linz-Wien



Es verbleibt eine Differenz von ~**12.500 Passagieren** gegenüber der Ausgangssituation. Wir nehmen an, dass diese Passagiere mit separaten Bahn-/Bus-Tickets oder dem PKW nach Wien oder zu anderen Flughäfen gereist sind.



Zusammenfassung / Schlussfolgerungen (I)



- Rund 50 % der Reisenden, die vormals zwischen Linz und Wien geflogen sind haben das Angebot der integrierten Reisekette mit AIRail-Verbindungen angenommen
- Rund 25 % der Reisenden sind über die Flugverbindung nach Frankfurt ausgewichen
- Die verbliebenen rund 25 % der Reisenden sind in den Luftverkehrs-Daten nicht mehr enthalten ⇒ Vermutung: Fahrt mit dem PKW/Fernbus/Bahn nach Salzburg, München oder Wien und Buchung eines separaten Tickets
- Die Einstellung von Wien-Linz bedeutet für den Flughafen Linz einen Verlust von 31.000 abfliegenden Passagieren und fast 1.500 Flügen pro Jahr, bzw. mindestens 3,5 Mio. € geringere Einnahmen

Zusammenfassung / Schlussfolgerungen (II)



- **Kundennutzen:** Statt maximal 4 täglichen Flügen werden heute bis zu 26 Bahnfahrten pro Tag zwischen Linz und Wien im Codesharing mit Austrian Airlines angeboten ⇒ Geringe Wartezeit bei Anschlüssen
- **Umweltwirkung:** Eine Einstellung (oder gar Verbot) von Kurzstreckenflügen ist aus ökologischer Sicht nicht unbedingt vorteilhaft.
 - Bei Kapazitätsengpässen am Hub werden die Slots durch andere Flüge ersetzt, die möglicherweise längere Strecken zurücklegen oder nicht unter das EU-Emissionshandelssystem fallen (Carsten Spohr laut InvestmentWeek, 23.10.25: „Wir fliegen inzwischen öfter nach Belgrad als nach Bremen“)
 - Ein Teil der Passagiere nutzt weiterhin Zubringerflüge und steigen über andere, möglicherweise weiter entfernte Drehkreuze mit einem höheren Umwegfaktor um.
 - Andere Passagiere wechseln zum Auto, um weiter entfernte Flughäfen zu erreichen.
- **Weiterhin ungelöste Probleme:**
 - Passagierrechte auf intermodalen Reisen eingeschränkt (keine Anwendbarkeit EU-VO 261/2004 bei Verspätungen im Bahnverkehr)
 - Durchgehende Gepäckabfertigung vom Startbahnhof zum Zielflughafen nicht verfügbar (Nachteil ggü. Luftverkehrssystem)
 - Zugbindung nach der Ankunft am Flughafen bei Lufthansa ExpressRail