

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/4258 –

Fernverkehrsbahnhöfe und Fernverkehrshalte an deutschen Verkehrsflughäfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutschen Verkehrsflughäfen werden zunehmend durch den Schienenpersonenverkehr erschlossen. So sind beispielsweise seit dem Jahr 2000 die Flughäfen Hamburg und Dresden mit S-Bahn-Stationen an das Schienenverkehrsnetz angebunden worden. Zugleich sind auch mehrere deutsche Flughäfen an den Schienenpersonenfernverkehr angebunden worden. Die vorliegende Kleine Anfrage thematisiert die Entwicklung des Angebots und der Nachfrage nach Leistungen des Schienenpersonenfernverkehrs an deutschen Verkehrsflughäfen.

1. Wie hoch war an den nachfolgend genannten Flughäfen die durchschnittliche Anzahl der werktäglichen Fernverkehrshalte bzw. -verbindungen im ersten Jahr nach der Inbetriebnahme des zugehörigen Flughafenbahnhofs mit Fernverkehrshalt (bitte zusätzlich das jeweilige Jahr der Inbetriebnahme angeben), und wie viele Fernverkehrshalte bzw. -verbindungen gibt es an den nachfolgend genannten Flughafenbahnhöfen aktuell pro Tag (bitte getrennt nach ICE, InterCity und EuroCity angeben):
 - a) Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof
 - b) Düsseldorf Flughafen
 - c) Leipzig/Halle Flughafen
 - d) Köln/Bonn Flughafen?

Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG (DB AG) haben sich die werktäglichen Fernverkehrshalte bzw. -verbindungen wie folgt entwickelt:

a) Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof

1999: 28 ICE, 28 IC, 24 EC = insgesamt 80 Abfahrten/Werktag

2018: 161 ICE, 16 IC = insgesamt 177 Abfahrten/Werktag

b) Düsseldorf Flughafen

2000: 20 ICE, 23 IC, 8 EC = insgesamt 51 Abfahrten/Werntag

2018: 32 ICE, 5 IC = insgesamt 37 Abfahrten/Werntag

c) Leipzig/Halle Flughafen

2002: 34 IC-Abfahrten/Werntag

2018: 16 IC-Abfahrten/Werntag

d) Köln/Bonn Flughafen

2004: 16 ICE-Abfahrten/Werntag

2018: 13 ICE-Abfahrten/Werntag

2. An welchen Flughafenbahnhöfen gab es früher Fernverkehrshalte der Deutschen Bahn, die heute nicht mehr angeboten werden (bitte die Anzahl der damaligen Fernverkehrshalte pro Tag angeben)?

Nach Auskunft der DB AG gab es früher am folgenden Flughafenbahnhof Fernverkehrshalte, die heute nicht mehr angeboten werden: In Berlin-Schönefeld hatte die EC-Linie 27 Berlin-Dresden-Prag bis zur Eröffnung des neuen Nord-Süd-Fernbahntunnels am 28. Mai 2006 insgesamt 16 Halte pro Tag.

3. Gibt es Planungen der Deutschen Bahn AG, Verkehrsflughäfen neu an den Schienenpersonenfernverkehr anzubinden?

Nach Auskunft der DB AG gibt Planungen folgende Verkehrsflughäfen neu an den Schienenpersonenfernverkehr anzubinden:

- Der Flughafen Berlin (BER) wird nach Eröffnung des Flughafens im Rahmen der geplanten neuen zweistündlichen IC-Linie 17 Warnemünde/Rostock-Berlin-Dresden neu angebunden.
- Der Flughafen Stuttgart wird im Rahmen von Stuttgart 21/Wendlingen-Ulm neu an das Fernverkehrsnetz angebunden.

4. Wie erklärt die Bundesregierung die Entwicklung der Fernverkehrshalte an deutschen Flughäfen?
5. Wie erklärt die Deutsche Bahn AG die Entwicklung der Fernverkehrshalte an deutschen Flughäfen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die in den Antworten zu den Fragen 1 bis 3 dargestellte Entwicklung der Fernverkehrshalte an deutschen Flughäfen zeigt differenzierte Ausprägungen.

Das Angebot am Flughafen Frankfurt am Main Fernbahnhof ist ausgeweitet worden. Dies lässt sich auf die starke Nachfrage zurückführen. Nach Auskunft der DB AG reisen bspw. Lufthansakunden ab Frankfurt mit ihrem Flugticket per Bahn statt mit dem Flugzeug von/zu über 10 deutschen Bahnhöfen. Dieses Angebot wird kontinuierlich weiter ausgebaut. Bis Sommer 2019 soll das Angebot auf 20 deutsche Bahnhöfe ausgeweitet werden. Zudem ist der Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen wichtiger Umsteigebahnhof innerhalb des Schienenpersonenfernverkehrs.

Reduzierungen und Stilllegungen von Fernverkehrshalten an deutschen Flughäfen sind insbesondere auf schwache Nachfrage, Konflikte in der Trassierung der Züge und die Umsetzung neuer Verkehrskonzepte zurückzuführen.

6. Sind Fernverkehrshalte der Schiene an Flughäfen nach Einschätzung der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG geeignet, die Anzahl von Inlands- bzw. Zubringerflügen zu reduzieren (bitte möglichst mit Zahlen begründen)?

Die Frage, ob Fernverkehrshalte der Bahn an Flughäfen die Anzahl von Inlands- bzw. Zubringerflügen reduzieren kann, kann aufgrund differenzierter Gegebenheiten der Flughafenanbindung, der nationalen und internationalen Luftverkehrsangebote und der Lage des Flughafens zum Innenstadtbereich nicht pauschal beantwortet werden.

Bei der Entscheidung über das Reisemittel achten Reisende neben dem Preis vor allem auf die Reisezeit. Innerdeutsch Reisende bevorzugen schnelle Verbindungen zwischen Innenstädten und nutzen die Fernverkehrsbahnhöfe, da sie in diesen Städten leben oder sehr gute Nahverkehrsverbindungen dorthin haben. Zusätzliche Zwischenhalte an Flughäfen abseits der aufkommensstarken Innenstädte würden dagegen nur von wenigen Reisenden genutzt werden und die Fahrzeit für die Mehrheit der Reisenden zwischen den Innenstädten verschlechtern. Durch die längere Reisezeit würde die Wettbewerbssituation zulasten der Bahn verschlechtert werden.

Beispiel: Schnellfahrstrecke Berlin–München: Die DB AG geht davon aus, dass sie zwischen Berlin und München in diesem Jahr ihren Marktanteil mit den schnellen ICE von Innenstadt zu Innenstadt im ersten Jahr der Beschleunigung der Verbindungen von 20 Prozent auf 40 Prozent verdoppeln wird. Im kommenden Jahr will die DB AG mit der Ausweitung der Sprinterverkehre und einem höheren Platzangebot den Marktanteil auf über 50 Prozent erhöhen.

Beispiel: Köln/Frankfurt/Main: Auf der Strecke zwischen Köln und Frankfurt/Main ist die Bahn das schnellere Reisemittel. Daher gibt es keine direkten Flüge auf dieser Strecke.

7. Wie sehen die Zusagen der Deutschen Bahn AG für die Anbindung des Flughafens Stuttgart an das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs genau aus (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 31 des Abgeordneten Matthias Gastel in der Fragestunde vom 17. Januar 2018, Plenarprotokoll 19/6, S. 500 (B); bitte die genaue Anzahl der zugesagten Fernverkehrshalte auf der Relation Stuttgart–München nennen)?

Nach Auskunft der DB AG hat der Vorstand in der Sitzung des DB-internen S21-Lenkungskreises am 15. Januar 2018 den Auftrag erteilt, alle Möglichkeiten der Fernverkehrsanbindung des Flughafenbahnhofs zu prüfen, um ein bestmögliches Angebot zu gewährleisten. Detaillierte Aussagen zur konkreten Ausgestaltung des Zugangebots können erfahrungsgemäß frühestens zwei Jahre vor der Inbetriebnahme getroffen werden.

8. Von welchen Investitionskosten für die beiden geplanten Bahnhöfe am Flughafen Stuttgart wird aktuell ausgegangen (bitte Kosten für die beiden Bahnhöfe getrennt ausweisen)?

Im Hinblick auf noch nicht abgeschlossene Vergabeverfahren in den Planfeststellungsabschnitten 1.3a und 1.3b können dazu nach derzeit keine Angaben gemacht werden.