

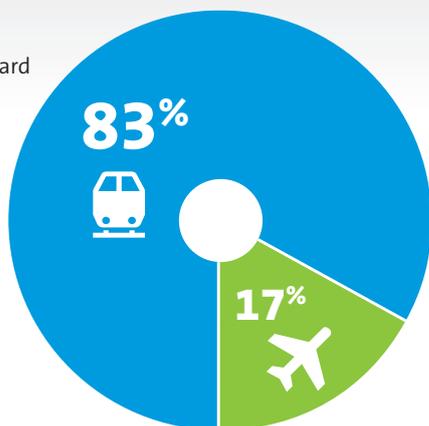
Ist Fliegen eigentlich billiger als Bahnfahren?

In der aktuellen Klimaschutzdebatte wird immer wieder behauptet, das Fliegen sei günstiger als die Fahrt mit der Bahn. Es gibt eine Reihe von Analysen, in denen für konkrete Städteverbindungen untersucht wird, ob die Reise mit der Bahn oder mit dem Flugzeug billiger ist. Zu welchen Ergebnissen kommen diese Studien? Und welche Faktoren sind entscheidend dafür, ob sich mehr Verkehr auf die Schiene verlagern lässt?

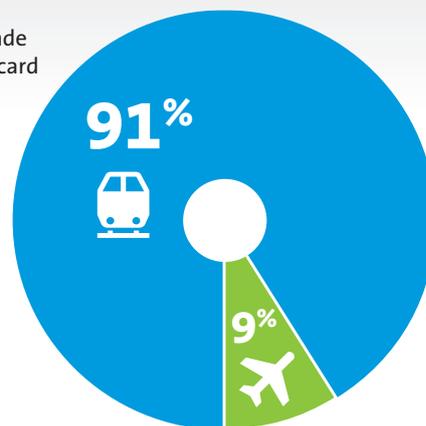
Zugverkehr ist meistens günstiger als das Flugzeug

Preisvergleich bei 270 Testbuchungen bei Fluggesellschaften und im Fernverkehr der Bahn auf insgesamt 15 Städteverbindungen

Für Reisende
OHNE Bahncard



Für Reisende
MIT Bahncard



■ Zug ist günstiger
■ Flugzeug ist günstiger

Quelle: Eigene Analyse auf Basis der angebotenen Ticketpreise von Lufthansa, Eurowings, easyJet, Air France und Deutsche Bahn AG, Stichtag: 14. Oktober 2019

Noch in den 1980ern hatte ein Flug von Frankfurt nach New York mitunter den Gegenwert eines VW Käfer und war damit nur für Wenige bezahlbar. Heute ist das Preisniveau im Luftverkehr deutlich niedriger, so dass sich viele Menschen leisten können zu fliegen.

Dabei gibt es im Luftverkehr, wie in anderen Branchen auch, Aktionstickets zu Marketingzwecken. Diese spiegeln aber nicht das durchschnittliche Preisniveau im Luftverkehr wider. Angemessene Preise liegen im Interesse der deutschen Luftverkehrsunternehmen, denn sie müssen ihre Kosten decken und Investitionen stemmen.

Nach Angaben des internationalen Airlineverbands IATA beträgt der durchschnittliche Ticketpreis im innerdeutschen Luftverkehr 2018 rund 160 Euro. Damit ist das Fliegen nach wie vor deutlich teurer als die Nutzung der Bahn.

Eine aktuelle Analyse bestätigt dies für die wichtigsten Städteverbindungen, auf denen sowohl das Flugzeug als auch die Bahn verkehren: In 83 Prozent der untersuchten Reisefälle war die Bahnreise billiger als der Flug. Aus Perspektive von Reisenden, die eine Bahncard besitzen, war die Bahn sogar in 91 Prozent der Fälle billiger.

Analysiert wurden die Preise auf insgesamt 15 Strecken, darunter die zehn verkehrsreichsten Flugstrecken im innerdeutschen Lokalverkehr sowie die internationalen Verbindungen Frankfurt-Brüssel und Frankfurt-Paris.

Für jede dieser Städteverbindungen wurde untersucht, ob das Flugzeug günstiger war oder die Bahn – und zwar für jeweils sechs Buchungsszenarien: für eine Wochenendreise (kurzfristig, in einem Monat, in eineinhalb Monaten) und für eine Geschäftsreise mit einer Übernachtung (kurzfristig, in einem Monat, in eineinhalb Monaten). Stichtag für die Untersuchung war der 14. Oktober 2019.

In den Fällen, in denen die Bahnreise billiger war, lag die durchschnittliche Abweichung zum Flugpreis bei 169 Euro. In den Fällen, in denen die Flugreise billiger war, lag die durchschnittliche Abweichung hingegen gerade einmal bei 38 Euro. Dies verdeutlicht das Ausmaß des Preisunterschiedes zwischen den Verkehrsträgern.

Ergebnisse von Quotas-Studien

Das Schweizer Marktforschungsinstitut Quotas vergleicht seit einigen Jahren im Auftrag des Weltverbandes der Eisenbahnen die Preise im Luft- und Bahnverkehr in Deutschland, Frankreich, Spanien und Italien. Auch in dieser Analyse werden verschiedene Reiseanlässe (Urlaub, Wochenende, Geschäftsreise) und Buchungszeiträume für eine Reihe von Städteverbindungen untersucht.

In allen untersuchten Jahren war der Zugverkehr in der überwiegenden Zahl der Fälle günstiger als die Reise mit dem Flugzeug. Im Jahr 2017 war bei neun von zehn Testbuchungen der Zugverkehr günstiger als der Luftverkehr. Zudem waren die absoluten Preise im Luftverkehr im Schnitt mehr als doppelt so hoch wie im Bahnverkehr und sind auch deutlich stärker gestiegen als im Bahnverkehr.

Ergebnisse von VCD-Studien

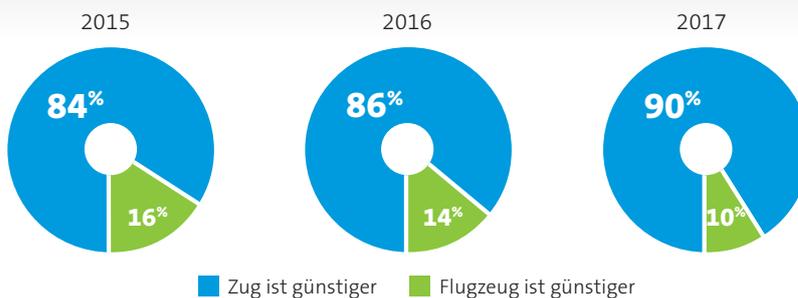
Auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat in seinem „VCD Bahntest“ das Preisniveau im Bahnverkehr und im Luftverkehr auf ausgewählten Strecken gegenübergestellt. Der VCD kommt sowohl für den innerdeutschen als auch für den grenzüberschreitenden Verkehr ebenfalls zu dem Ergebnis, dass Bahnfahrten in den allermeisten Fällen weniger kostet als Fliegen auf derselben Strecke.

Über den BDL:

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

Bahnreisen in Europa sind deutlich günstiger als Flugreisen

Ergebnisse eines Preisvergleichs mit mehr als 500 Vergleichsabfragen



Durchschnittspreis	2015	2016	2017
Bahn	104 €	105 €	113 €
Flugzeug	211 €	221 €	260 €

Quelle: Quotas im Auftrag des internationalen Bahnverbands UIC 2015-2017

Voraussetzungen für Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene

Es ist bereits viel Verkehr aus der Luft auf die Schiene verlagert worden. So ist auch zu erklären, dass der innerdeutsche Luftverkehr gerade einmal 0,3 Prozent zu den gesamten deutschen CO₂-Emissionen beiträgt.

Die Luftverkehrswirtschaft steht einer weiteren Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene sehr offen gegenüber. Entscheidend dafür ist aber nicht der Preis, denn die Bahn ist schon heute deutlich günstiger. Entscheidend sind vielmehr Reisezeit sowie Anschlussverlässlichkeit, die Anbindung des Flughafens und der Gepäcktransport.

Auf Strecken, auf denen die Bahnreisezeit nicht länger als drei Stunden beträgt, steigen viele Passagiere auf die Bahn um, so dass die Unternehmen den Luftverkehr dort auch einstellen können, wie zuletzt auf der Strecke Berlin-Nürnberg. Inzwischen wird dadurch innerdeutsch im Wesentlichen nur noch auf langen Strecken geflogen und dort, wo es sich um Zubringerflüge zu internationalen Weiterflügen handelt.

Rund ein Drittel aller innerdeutschen Flugpassagiere steigt zu einem internationalen Weiterflug um. Bei solchen Umsteigeverbindungen sind neben dem wichtigsten Kriterium der Reisezeit auch noch andere Voraussetzungen für eine weitere Verlagerung auf die Schiene zu erfüllen:

- Die relevanten Drehkreuze müssen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angebunden sein, was beim Flughafen München bisher nicht gegeben ist.
- Die Züge der Bahn müssen auf die Gepäckmengen, die üblicherweise im internationalen Verkehr befördert werden, ausgelegt sein. Die Bahn sollte die Schnittstelle zur Übergabe des Gepäcks an das Flugzeug zuverlässig organisieren.
- Es muss mit der Bahn geklärt werden, wie das Risiko verpasster Anschlüsse durch verspätete Zubringerzüge minimiert werden kann.
- Die Bahn muss ausreichende Kapazitäten bereitstellen, um weitere Passagiere aufnehmen zu können.

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
Haus der Luftfahrt, Friedrichstraße 79, 10117 Berlin
Telefon: 030 520077-100, Telefax: 030 520077-111

Verantwortlich:

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Ivo Rzegotta, Leiter Strategie und Kommunikation
Norbert Lübben, Leiter Wirtschaft

Stand:

November 2019

Luftfahrt aktuell:

Auf unserer [Webseite](#) können Sie sich für den Infodienst an- und abmelden. Anmerkungen und Anregungen richten Sie bitte an luftfahrt-aktuell@bdl.aero.

