

Initiativkreis Metropolitane
Grenzregionen

Erreichbarkeit von Flughäfen aus Grenzregionen

Projektbericht



Impressum

Auftraggeber

Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG)
Dr. Sebastian Wilske
wilske@hochrhein-bodensee.de

Auftragnehmer

Spiekermann & Wegener
Stadt- und Regionalforschung (S&W)
Lindemannstraße 10
D-44137 Dortmund
info@suwsrf.de

Autoren

Dr.-Ing. Björn Schwarze
Dr.-Ing. Klaus Spiekermann

Mitarbeit:
Ruben Spiekermann

Satz und Layout

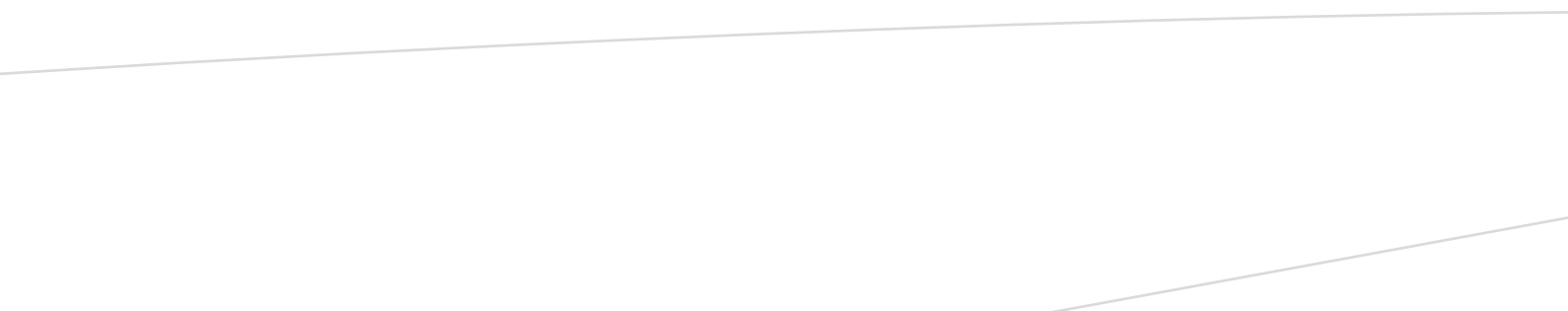
agl Hartz • Saad • Wendl/Saarbrücken, Sabine Runge

Bildnachweis

Cover: Danilo Bueno / Pixabay

Stand

Februar 2024



Vorwort



Metropolitane Grenzregionen zeichnen sich durch komplementäre Metropolfunktionen und darum besonders intensive grenzüberschreitende Verflechtungen aus. Die grenzüberschreitende Erreichbarkeit von Einrichtungen und Standorten dieser Metropolfunktionen ist darum für die Leistungsfähigkeit der Metropolitanen Grenzregionen von entscheidender Bedeutung.

Insbesondere Flughäfen werden grenzüberschreitend genutzt. Darum möchte der Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG) mit der vorliegenden Studie eine erweiterte Perspektive auf das Thema Flughafenerreichbarkeit ermöglichen. Sie enthält eine Analyse der Erreichbarkeit der Flughäfen in Deutschland. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit bei Berücksichtigung der Flughäfen in der Nachbarschaft dargestellt und erlaubt es, die tatsächlichen Erreichbarkeitsdefizite zu identifizieren. Eine Differenzdarstellung ermöglicht, die Bedeutung der Flughäfen in der Nachbarschaft für die Erreichbarkeiten in den deutschen Grenzregionen einzuschätzen. Mit einem ergänzenden ÖPNV-Szenario werden die möglichen weiteren Erreichbarkeitsgewinne durch Umsetzung grenzüberschreitend durchgebundener ÖPNV-Anbindungen dargestellt.

Im Oktober 2022 publizierte das BBSR eine Analyse zur Flughafenerreichbarkeit in Deutschland. Bei dieser waren die Flughäfen in angrenzenden Nachbarregionen nicht berücksichtigt. Damit wurden die durch eine innerdeutsche Flughafenstandortplanung beeinflussbaren Erreichbarkeiten korrekt abgebildet. Jedoch wichen die Analyseergebnisse an den Grenzen stark von den tatsächlichen Erreichbarkeiten ab. Das betrifft insbesondere die Metropolitanen Grenzregionen.

Mit der vorliegenden Analyse möchte der Initiativkreis einen Beitrag zur sachgerechten Berücksichtigung der Flughafenerreichbarkeiten als Standortfaktor leisten und die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verflechtungen quantifizierbar machen. Er möchte darüber hinaus auch ein Beispiel geben, wie grundsätzlich Informationen zur Erreichbarkeit so aufbereitet werden können, dass sie als Grundlageninformation für strategische Regionalentwicklung geeignet sind.

Dr. Sebastian Wilske



Inhalt

Vorwort	3
1. Hintergrund	6
2. Methodische Herangehensweise	9
3. Reisezeit zu Hauptverkehrsflughäfen	12
3.1 Reisezeiten mit dem Pkw	12
3.2 Reisezeiten mit dem Öffentlichen Verkehr	18
3.3 Reisezeitverbesserungen im Öffentlichen Verkehr	25
4. Verfügbare Flugziele an erreichbaren Flughäfen	28
4.1 Verfügbare Flugziele bei Anreise mit dem Pkw	28
4.2 Verfügbare Flugziele bei Anreise mit dem Öffentlichen Verkehr	35
4.3 Zunahme verfügbarer Flugziele bei Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr	41
5. Fazit	44

1. Hintergrund

Ein wesentliches Kennzeichen von Grenzregionen ist, dass sie zwar aus nationaler Perspektive eher peripher gelegen sind, dies sich jedoch ändert, wenn der Betrachtungswinkel ein internationaler ist. Bei Einbeziehung der benachbarten Länder und ihrer Gelegenheiten wird die Lage von Grenzregionen dann häufig zentraler wahrgenommen. Letzteres gilt insbesondere auch für die metropolitanen Grenzregionen an den südlichen und westlichen Grenzen Deutschlands, die sich zu einem Initiativkreis zusammengeschlossen haben und Auftraggeber dieser Studie sind.

Der **Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG)** hat sich 2001 mit dem Ziel gegründet, die gemeinsamen Interessen metropolitaner Grenzregionen besser vertreten zu können. Mitglieder des Netzwerks sind das Saarland und das Land Rheinland-Pfalz als Teil der Großregion, die Regionalverbände Mittlerer Oberrhein, Südlicher Oberrhein, Hochrhein-Bodensee und Bodensee-Oberschwaben aus der Trinationalen Metropolregion Oberrhein und der Bodenseeregion und der Zweckverband Region Aachen als Teil der Euregio Maas-Rhein.

Zur **Messung von Lagegunstqualitäten** haben sich Erreichbarkeitsindikatoren bewährt, die Orte in Bezug auf die im Raum verteilten Gelegenheiten und den Reiseaufwand dorthin bewerten. Bei der Bestimmung von Erreichbarkeit ist gerade bei Grenzregionen besonderer Wert auf den räumlichen Bezugsrahmen zu legen; eine Nichtbetrachtung von Gelegenheiten in den Nachbarländern, also quasi eine insulare Betrachtung, führt zwangsläufig zu falschen Ergebnissen, welche die Realitäten der möglichen räumlichen Interaktionen nicht adäquat abbilden.

Nun hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) Ende des Jahres 2022 eine neue Erreichbarkeitsanalyse vorgelegt: eine Analyse zur räumlichen und funktionalen Struktur der Flughafen-

landschaft in Deutschland und dessen Bedeutung für die regionale Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung.¹ Dort heißt es, „ausgehend von den Leitbildern der Raumordnung wird die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen und Teilräumen maßgeblich von ihrer Anbindung und Vernetzung beeinflusst. Der Zugang zu Flughäfen und ihren Dienstleistungen spielt daher eine wichtige Rolle für die räumliche Entwicklung der Regionen“² Das BBSR analysiert deshalb die bundesweite Erreichbarkeit der deutschen Hauptverkehrsflughäfen als einen wichtigen Aspekt der Daseinsvorsorge anhand der Pkw-Fahrtzeit zum nächsten Hauptverkehrsflughafen in Deutschland.

Die **Erreichbarkeitsanalyse des BBSR** stellt jedoch eine rein insulare Betrachtung des Bundesgebiets dar. So bleiben bedeutende Hauptverkehrsflughäfen in den Nachbarländern wie Zürich, Basel Mulhouse Freiburg, Salzburg oder Luxembourg unberücksichtigt. Dies führt dazu, dass die dargestellte Erreichbarkeit insbesondere im Südwesten Baden-Württembergs und in anderen Grenzregionen unvollständig und schlechter als in der Realität tatsächlich vorhanden abgebildet wird (siehe Abb. 1).

Die BBSR-Studie kommt deshalb zu einem Fehlschluss, indem die Ergebnisse der Erreichbarkeitsmodellierung dahingehend interpretiert werden, „dass Deutschland einerseits über ein dichtes Netz an Hauptverkehrsflughäfen verfügt, in dem viele Städte und Regionen eine gute Anbindung mit Pkw-Fahrtzeiten von unter einer Stunde oder sogar bis zu 30 Minuten aufweisen. Gleichzeitig liegen die Erreichbarkeiten in einigen Regionen mit Fahrtzeiten von ein bis zwei Stunden und mehr weniger günstig. Das betrifft vor allem Teile im Nordwesten und Nordosten, in der Mitte, im äußersten Südwesten und im Südosten von Deutschland“³

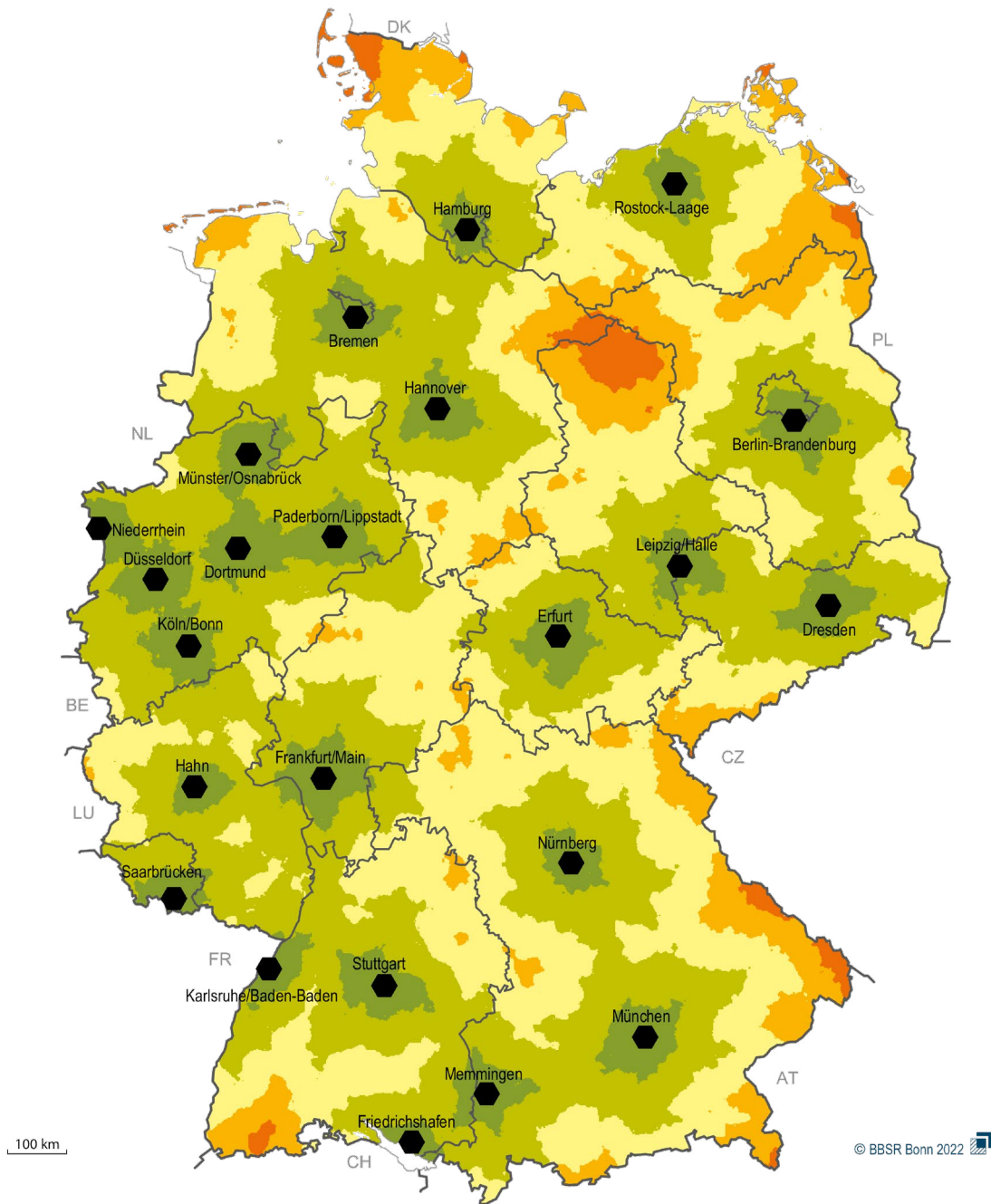
Vom IMeG wird zu Recht kritisiert, dass in der BBSR-Analyse die seit jeher bestehenden und mit Beginn des

¹ BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2022): Räumliche Struktur und Bedeutung der Flughafenlandschaft in Deutschland. BBSR-Analysen KOMPAKT 10/2022. Autor: Schneider, J. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2022/ak-10-2022.html>

² ebd., S. 3

³ ebd., S. 11

Abbildung 1: Pkw-Fahrtzeit zum nächsten Hauptverkehrsflughafen, 2021
 Quelle: BBSR 2022, S. 12



Pkw-Fahrtzeit in Minuten

- | | |
|--|---|
| bis unter 30 | 90 bis unter 120 |
| 30 bis unter 60 | 120 und mehr |
| 60 bis unter 90 | Hauptverkehrsflughafen |

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR
 Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert), 31.12.2019
 ©GeoBasis-DE/BKG
 Bearbeitung: T. Pütz

europäischen Einigungsprozesses weiter intensivierten grenzüberschreitenden Verflechtungen ausgeblendet werden. Die Situation in den Grenzregionen mit ihren grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen wird in der BBSR-Studie nicht richtig dargestellt. Gerade für Teile Baden-Württembergs mit der Nähe zum schweizerischen Flughafen Zürich und zu den Flughäfen EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und Straßburg-Entzheim in Frankreich, aber auch für die anderen Grenzregionen in Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Nordrhein-Westfalen ergibt sich eine Darstellung der Erreichbarkeit von Verkehrsflughäfen, die den Gegebenheiten in den Grenzregionen nicht entspricht und so zu nicht adäquaten Bewertungen der Lagegunst dieser Regionen und entsprechend falschen Schlussfolgerungen von Politik, Wirtschaft und Bevölkerung führen kann.

Vor diesem Hintergrund gab die IMeG-Partnerschaft diese Studie zur Erreichbarkeit der Hauptverkehrsflughäfen von Grenzregionen in Auftrag, die die tatsächlichen Verhältnisse für das Gebiet ihrer Mitglieder nachzeichnet. Dabei geht es im Wesentlichen um **folgende zu untersuchende Aspekte:**

- Die Erreichbarkeit von Hauptverkehrsflughäfen ist für die ImeG-Regionen vollständig, das heißt, unter Berücksichtigung der Flughäfen in den Nachbarstaaten zu berechnen und zu analysieren.

- Neben der Pkw-Erreichbarkeit ist auch die Erreichbarkeit bei Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu ermitteln.
- Zusätzlich zur Reisezeit zum zeitlich nächstgelegenen Flughafen wie in der BBSR-Analyse ist zusätzlich auch ein Erreichbarkeitsindikator zu verwenden, welcher die unterschiedlich großen Angebote der Flughäfen abbildet.
- In der Studie sind zudem die Wirkungen von ausgewählten Vorhaben zur Verbesserung des (grenzüberschreitenden) ÖV auf die Erreichbarkeit der Flughäfen von den Grenzregionen zu erfassen.

Nachfolgend wird zunächst die methodische Herangehensweise dieser Studie erläutert (Kapitel 2). Daran anschließend werden die Ergebnisse für die beiden Indikatoren jeweils für den Pkw und den Öffentlichen Verkehr sowie die Auswirkungen der Verbesserungen im ÖV dargestellt (Kapitel 3 und 4). Ein kurzes Fazit fasst die Studie zusammen (Kapitel 5).

2. Methodische Herangehensweise

Für diese Studie wurde ein Erreichbarkeitsmodell aufgesetzt, mit dem die Erreichbarkeit relevanter Hauptverkehrsflughäfen mittels Pkw und Öffentlichem Verkehr (ÖV) anhand von zwei unterschiedlichen Indikatoren für das Gebiet der IMeG-Mitglieder ermittelt wurde. In diesem Abschnitt wird die methodische Herangehensweise in kurzer Form erläutert.

Der **Untersuchungsraum**, für den die Erreichbarkeiten berechnet werden, umfasst das Gebiet der IMeG-Mitglieder, also die Bundesländer Saarland und Rheinland-Pfalz, die Regionalverbände Mittlerer Oberrhein, Südlicher Oberrhein, Hochrhein-Bodensee und Bodensee-Oberschwaben und den Zweckverband Region Aachen.

Zur kleinräumig differenzierten Ermittlung von Erreichbarkeit, welches insbesondere für die ÖV-basierte Erreichbarkeit wichtig ist, wurde der Untersuchungsraum mittels eines einheitlichen Raumbezugssystems mit Rasterquadraten von 100 m Kantenlänge (1 ha Flächengröße) unterteilt. Für das so genannte Zensus-Raster liegen für die bewohnten Rasterquadrate die Einwohnerzahlen des Zensus 2011 der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder in einer von uns aktualisierten Form vor. So ist die räumliche Verteilung der Bevölkerung mit ihren Erreichbarkeitsbedingungen präzise abgebildet. Für die Erreichbarkeitsanalyse dieser Studie stellt die Gemeindeebene den vorrangigen Raumbezug dar. Die Erreichbarkeitswerte auf der Rasterzellenebene wurden daher einwohnergewichtet zu mittleren Pkw- und ÖV-Erreichbarkeiten auf Gemeindeebene aggregiert.

Alle für die IMeG-Regionen potentiell relevanten **Hauptverkehrsflughäfen in Deutschland und den Nachbarländern** wurden als Ziele in der Erreichbarkeitsmodellierung herangezogen. Hierzu wurden die Hauptverkehrsflughäfen der BBSR-Studie für Deutschland gewählt und um Flughäfen mit ähnlicher Bedeutung im benachbarten Ausland ergänzt. Von den 23 Flughäfen liegen vier im Gebiet des IMeG, acht in angren-

zenden Teilen Deutschlands und elf in den Nachbarländern (siehe Tab. 1). Das jährliche Passagieraufkommen der Flughäfen ist sehr unterschiedlich und reicht von wenigen hunderttausend bis zu über 70 Millionen in Frankfurt/Main. Die im Gebiet des IMeG gelegenen Flughäfen zählen zu den Flughäfen mit den geringsten Fluggastzahlen.

Die nationalen und internationalen Verkehrsbeziehungen zwischen den Wohnorten der Bevölkerung im Untersuchungsraum und den Hauptverkehrsflughäfen in Deutschland und den Nachbarländern werden über **vollständige Verkehrsnetze** für den Pkw und den ÖV abgedeckt:

- Als Grundlage zur Ermittlung der Pkw-Reisezeiten wurden OpenStreetMap-Daten (OSM) zu einem routingfähigen Straßennetzmodell veredelt, das sämtliche Straßen im Untersuchungsraum und zwischen diesem und den außerhalb liegenden Flughäfen umfasst. Auf der Basis verschiedener Attributkombinationen (Streckentyp, innerorts/außerorts, zulässige Höchstgeschwindigkeit usw.) wurden den einzelnen Streckenabschnitten typische durchschnittliche Pkw-Fahrgeschwindigkeiten zugewiesen, welche ein belastetes, aber kein überlastetes Straßennetz repräsentieren. Mit den Routensuchalgorithmen des Erreichbarkeitsmodells wurden die schnellsten Verbindungen zwischen allen bewohnten Rasterzellen und sämtlichen Flughäfen berechnet.
- Zur Abbildung des Öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsraum und von dort zu den einbezogenen Flughäfen wurden digitale Fahrplandaten zu einem routingfähigen ÖV-Netzmodell für einen Werktag im September 2023 aufbereitet. Hierzu wurden im GTFS-Format vorliegende Sollfahrpläne genutzt. Diese liegen für den Fernverkehr der Bahn⁴ und den Regionalverkehr der Bahn und den sonstigen ÖPNV⁵ nur getrennt vor und mussten integriert werden. Zudem mussten

⁴ GTFS.DE (2023): Öffentlicher Nahverkehr Deutschland (GTFS). Zugriff: https://www.gtfs.de/de/feeds/de_nv/

⁵ DELFI - Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation (2023): Deutschlandweite Sollfahrplandaten (GTFS). Zugriff: <https://www.govdata.de/daten/-/details/deutschlandweite-sollfahrplandaten-gtfs>

Tabelle 1: Relevante Hauptverkehrsflughäfen

* Quelle: Eurostat (2023)

Land	Flughafen	IATA Code	Passagiere 2019* (in Mio.)
Deutschland (im Gebiet des IMeG-liegend)	Friedrichshafen	FDH	0,45
	Hahn	HHN	1,60
	Karlsruhe Baden-Baden	FKB	1,34
	Saarbrücken	SCN	0,39
Deutschland (außerhalb des Gebiets des IMeG liegend)	Dortmund	DTM	2,72
	Düsseldorf	DUS	25,50
	Frankfurt/Main	FRA	70,63
	Köln Bonn	CGN	12,38
	Memmingen	FFM	1,72
	München	MUC	47,96
	Niederrhein	NRN	1,23
	Stuttgart	STR	12,74

Land	Flughafen	IATA Code	Passagiere 2019* (in Mio.)
Niederlande	Eindhoven	EIN	6,79
	Maastricht Aachen	MST	0,44
Belgien	Brussels	BRU	26,42
	Brussels South Charleroi	CRL	8,20
	Liege	LGG	0,15
Luxemburg	Luxembourg	LUX	4,36
Frankreich	EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg	MLH / BSL	9,09
	Metz-Nancy-Lorraine	ETZ	0,26
	Strasbourg Entzheim	SXB	1,29
Schweiz	St. Gallen-Altenrhein	ACH	0,11
	Zürich	ZRH	31,51

vorhandene kleinere Datenlücken manuell durch entsprechend zu kodierende ÖPNV-Fahrpläne aufgefüllt werden, ebenso die relevanten ÖV-Verbindungen zu den Flughäfen in den Nachbarländern. Mit diesem ÖV-Netzmodell wurden fahrlangenaue ÖV-Reisezeiten von allen bewohnten Rasterzellen über die jeweils umliegenden Haltestellen zu jeweils allen betrachteten Flughäfen modelliert, wobei die schnellste Verbindung im Laufe des Vormittags in der weiteren Analyse verwendet wurde.

Zur besseren Vergleichbarkeit und realistischeren Abschätzung der Erreichbarkeit wurde eine Berechnung von „Tür-zu-Terminal“ Gesamtreisezeiten anstelle von reinen Fahrtzeiten vorgenommen. Reisezeiten mit dem Pkw enthalten so zusätzlich zur reinen Fahrzeit Zeitaufschläge, die bei Abfahrt und Ankunft Zeiten zur Fahrzeugdisposition, Abstellen des Fahrzeugs und den Fußweg ins Terminalgebäude berücksichtigen. ÖV-Reisezeiten enthalten die zu Fuß zurückgelegten Zugangszeiten zur ÖV-Einstiegshaltestelle, fahrlangenaue

ÖV-Fahr- und Umsteigezeiten und die Zeit für den Fußweg von der Endhaltestelle am Flughafen ins Terminal.

Die so erzeugten Reisezeitmatrizen für den Pkw und den ÖV, d. h., Reisezeiten von allen bewohnten Rasterzellen zu allen Flughäfen, erlauben eine flexible Auswertung und Analyse. So ist es möglich, wie in der BBSR-Studie, nur die Flughäfen in Deutschland zu betrachten, oder nur die im benachbarten Ausland, oder alle zusammen oder auch den Mehrwert der Flughäfen im Ausland für die Erreichbarkeitsbedingungen der Grenzregionen. Mit diesem System wurden **zwei Erreichbarkeitsindikatoren** berechnet:

- Der Indikator „**Kürzeste Reisezeit zu einem Hauptverkehrsflughafen**“ gibt für Pkw und ÖV getrennt die Reisezeit an, die man mit dem jeweiligen Verkehrsmittel mindestens benötigt, um überhaupt einen Hauptverkehrsflughafen zu erreichen. Mit diesem Indikator wird so die raumzeitliche Nähe zu Flughäfen abgebildet.

- Der Indikator „Verfügbare Flugziele an den erreichbaren Hauptverkehrsflughäfen“ gibt für Pkw und ÖV getrennt die Anzahl der unterschiedlichen, direkt angeflogenen Destinationen an, für die der Abflughafen innerhalb einer als maximal definierten Anreisezeit mit dem jeweiligen Verkehrsmittel erreicht werden kann. Mit diesem Indikator wird so das für den Wohnort verfügbare Flugangebot der Flughäfen mit angemessener Anreisezeit abgebildet. Als zumutbare Reisezeitgrenzen wurden für den Pkw 90 Minuten und für den ÖV 120 Minuten (Tür-zu-Terminal) angesetzt.

Während der Indikator „Kürzeste Reisezeit“ nur die Nähe zu einem Hauptverkehrsflughafen unabhängig von dem dortigen Flugangebot abbildet, berücksichtigt der Indikator „Verfügbare Flugziele“ mit der Anzahl unterschiedlicher direkt angeflogener Destinationen ein (quantitatives) Qualitätsmerkmal der in angemessener Reisezeit erreichbaren Flughäfen.

In vielen Grenzregionen gibt es Überlegungen oder schon konkrete Pläne zu verbesserten Anschlüssen der Flughäfen an den ÖV. In dieser Studie sollten daher die Effekte eines möglichen ÖV-Ausbaus auf die zuvor bestimmte Erreichbarkeit der Flughäfen ermittelt werden. Die **zu untersuchenden ÖV-Maßnahmen** wurden von den IMeG-Mitgliedern definiert, diese umfassen Maßnahmen im grenzüberschreitenden ÖV zur besseren Anbindung einiger Flughäfen in Frankreich und der Schweiz, aber auch Maßnahmen zur besseren Anbindung zweier in der IMeG-Region selbst liegender Flughäfen; Maßnahmen bezüglich der Flughäfen in Luxemburg, Belgien und den Niederlanden wurden nicht definiert:

Anmerkung: Die einzelnen ÖV-Maßnahmen wurden in Form eines integrierten ÖV-Szenarios als Linienfahrpläne mit den einzelnen Zwischenhaltestellen kodiert und dann mit dem Erreichbarkeitsmodell hinsichtlich ihrer kombinierten Auswirkungen auf die beiden Indikatoren bewertet.

Flughafen Zürich

- Verlängerung der Schweizer S19 nach Zürich über die Grenze bis nach Waldshut und Einführung 30-Minuten-Takt.

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg

- Direkte grenzüberschreitende Regiobuslinie von Lörrach über Saint-Louis zum EuroAirport im 30-Minuten-Takt und einer Fahrzeit von etwa 40 Minuten.
- Schienenanbindung des EuroAirports durch einen Haltepunkt direkt am Terminal auf der Strecke Basel SBB–Straßburg und einer Fahrtzeit von Basel zum Flughafen von 12 Minuten.
- Durchbindung Regionalbahn von Freiburg über Basel bis zum EuroAirport im 30-Minuten-Takt und einer Fahrzeit von 66 Minuten.
- Durchbindung Regionalbahn von Koblenz (CH) über Waldshut nach Basel mit drei neuen Haltepunkten (Rheinfelden Warmbach, Bad Säckingen Wallbach und Waldshut West) im 30-Minuten-Takt bei gleicher Fahrzeit wie heute und direktem Anschluss in Basel per Bahn zum EuroAirport.
- Durchgehender IRE von Konstanz über Singen und Waldshut nach Basel im 30-Minuten-Takt und Fahrzeit von 109 Minuten und direktem Anschluss zur Bahn zum EuroAirport

Flughafen Strasbourg Entzheim

- Regionalbahn Neustadt a. d. Weinstraße über Karlsruhe und Wissembourg zum Flughafen im Stundentakt und einer Fahrzeit von etwa 3,5 Stunden.
- Regionalbahn von Karlsruhe über Wörth zum Flughafen im Stundentakt und einer Fahrzeit von etwa 100 Minuten.

Flughafen Karlsruhe Baden-Baden

- Neue Stadtbahn von Rastatt zum Flughafenterminal im 10-Minuten-Takt und einer Fahrzeit von etwa einer Viertelstunde.

Flughafen Hahn

- Reaktivierung der Hunsrückquerbahn von Langenlonsheim zum Flughafen mit einem 30-Minuten-Takt und einer Fahrzeit von 36 Minuten.

3. Reisezeit zu Hauptverkehrsflughäfen

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Erreichbarkeitsmodellierung für den Indikator „Kürzeste Reisezeit zu den Hauptverkehrsflughäfen“ vorgestellt. Dies erfolgt zunächst für die Anreise mit dem Pkw, dann für

die Anreise mit dem Öffentlichen Verkehr. Abschließend werden die Effekte der ÖV-Maßnahmen auf die Erreichbarkeit der Flughäfen aus den Grenzregionen dargestellt.

3.1 Reisezeiten mit dem Pkw

Von der überwiegenden Mehrheit der Gemeinden im Gebiet des IMeG ist ein in Deutschland liegender Hauptverkehrsflughafen innerhalb von 90 Minuten mit dem Pkw (Tür-zu-Terminal) zu erreichen, vielfach liegt die Anreisezeit sogar unterhalb von einer Stunde (siehe Abb. 2). Höhere Pkw-Anreisezeiten zum nächsten Flughafen von über 90 Minuten treten in einigen Gemeinden an den Grenzen zu Belgien und den Niederlanden auf sowie insbesondere im Südwesten Baden-Württembergs, wobei dort von einigen Gemeinden der Landkreise Lörrach und Waldshut aus mit dem Pkw über zwei Stunden zu einem Flughafen in Deutschland erforderlich sind.

Der nächsterreichbare Hauptverkehrsflughafen in Deutschland ist fast immer ein Flughafen, der auch im Gebiet des IMeG liegt. Mit Friedrichshafen, Hahn, Karlsruhe Baden-Baden und Saarbrücken sind so überwiegend nur relativ kleine Flughäfen mit vergleichsweise geringen Fluggastzahlen relevant. Ausnahmen bestehen insbesondere in den schon sehr grenzfernen Gemeinden im Osten von Rheinland-Pfalz mit Frankfurt/Main als zeitnächstem Flughafen, sowie im Nordosten dieses Bundeslandes und in der Region Aachen mit den mit dem Pkw zeitnächst gelegenen Flughäfen Köln Bonn bzw. Düsseldorf.

Pkw-Reisezeiten zu zeitnächsten Flughäfen in den Nachbarländern liegen im Gebiet des IMeG außer in den grenzfernen Gebieten von Rheinland-Pfalz fast überall unterhalb von 90 Minuten (siehe Abb. 3). Die Flughäfen Maastricht, Luxembourg, Strasbourg Entzheim, Basel Mulhouse Freiburg, Zürich und St. Gallen-Altenrhein bieten den im jeweiligen Grenzraum gelegenen Kommunen sogar vielfach Pkw-Anreisezeiten von weniger als einer Stunde. In den grenznahen Gebieten

des IMeG gibt es zwei Bereiche mit Anreisezeiten von mehr als 90 Minuten zu einem im Nachbarland gelegenen Flughafen. Dies sind insbesondere der Bereich Primasens in der Westpfalz sowie mehrere Gemeinden in der Eifel entlang der Bundesländergrenze zwischen Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Zudem liegen die Pkw-Reisezeiten von den grenzfernen Bereichen im Osten von Rheinland-Pfalz oberhalb von ein- einhalb oder sogar zwei Stunden.

Wird die Anreisezeit zum zeitnächsten Hauptverkehrsflughafen unabhängig davon betrachtet, ob dieser in Deutschland oder in einem Nachbarland liegt, gibt es quasi keine Gemeinden im IMeG-Gebiet mehr, in denen die Bevölkerung mehr als 90 Minuten Anreise zu einem Flughafen hat (siehe Abb. 4). Für viele Gebiete beträgt die Anreise weniger als eine Stunde. Eine Anreisezeit zu einem Hauptverkehrsflughafen von 60 bis 90 Minuten benötigt man in den meisten Gemeinden der Eifel, des Westerwalds, der Pfalz, des südlichen Schwarzwalds und der Landkreise Konstanz und Sigmaringen.

Vielfach bietet ein in einem Nachbarland gelegener Hauptverkehrsflughafen eine kürzere Anreisezeit mit dem Pkw als der zeitnächste Flughafen in Deutschland (siehe Abb. 5). Insbesondere die Flughäfen Maastricht, Luxembourg, Basel Mulhouse Freiburg und Zürich bieten für die entsprechenden Gebiete in Deutschland (Region Aachen, Eifel, Mosel-Saar, Südlicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee) Reisezeitverkürzungen mit dem Pkw von teilweise mehr als einer Stunde. Insgesamt gilt für 28 Prozent der im Gebiet des IMeG wohnenden Bevölkerung, dass sie mit dem Pkw schneller einen Hauptverkehrsflughafen im Nachbarland als einen in Deutschland gelegenen erreichen können.

Abbildung 2: Pkw-Reisezeit zum zeitnächsten in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, 2023
 Quelle: S&W 2024

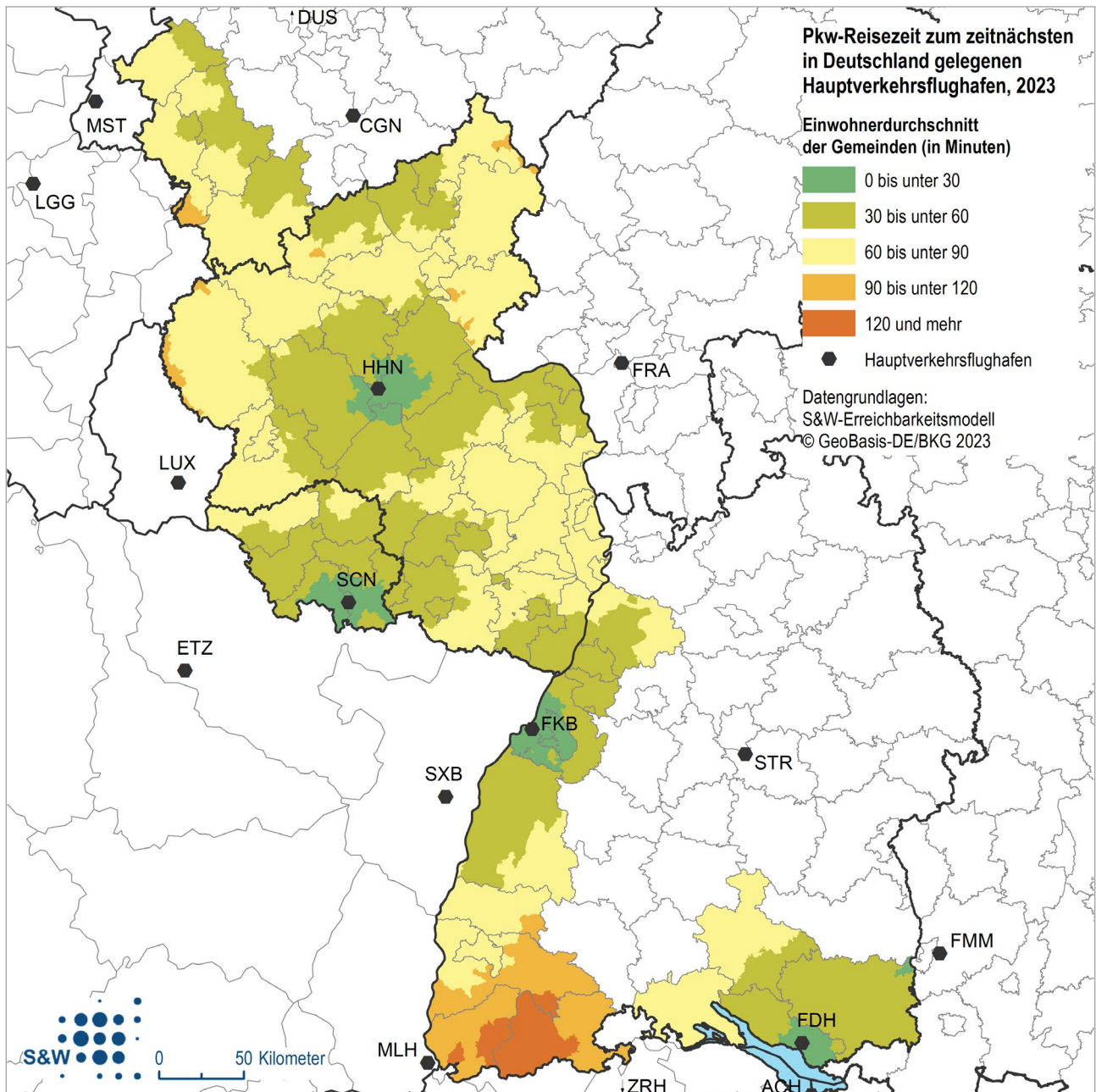


Abbildung 3: Pkw-Reisezeit zum zeitnächsten in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, 2023
Quelle: S&W 2024

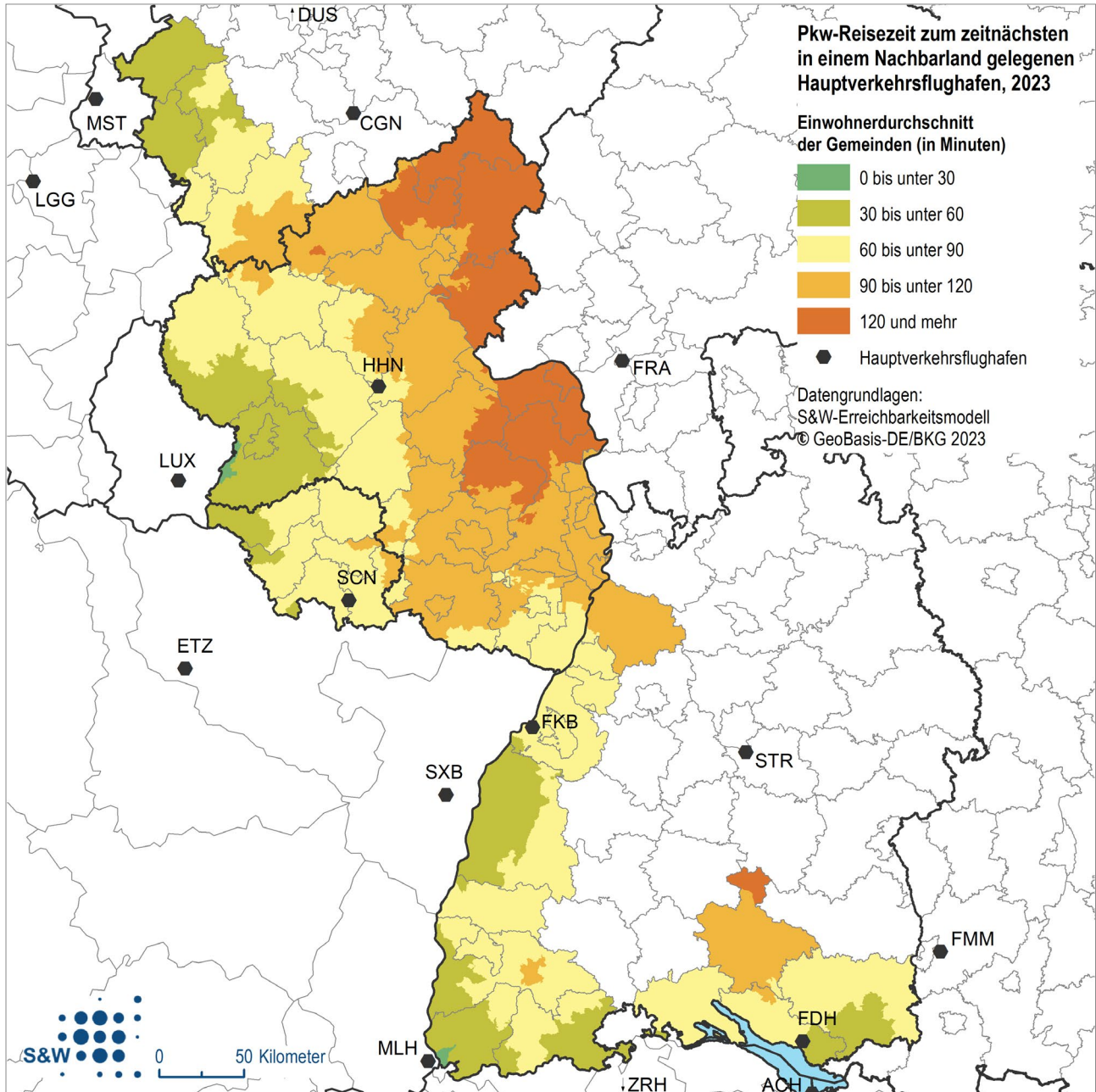


Abbildung 4: Pkw-Reisezeit zum zeitnächsten in Deutschland oder in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, 2023
 Quelle: S&W 2024

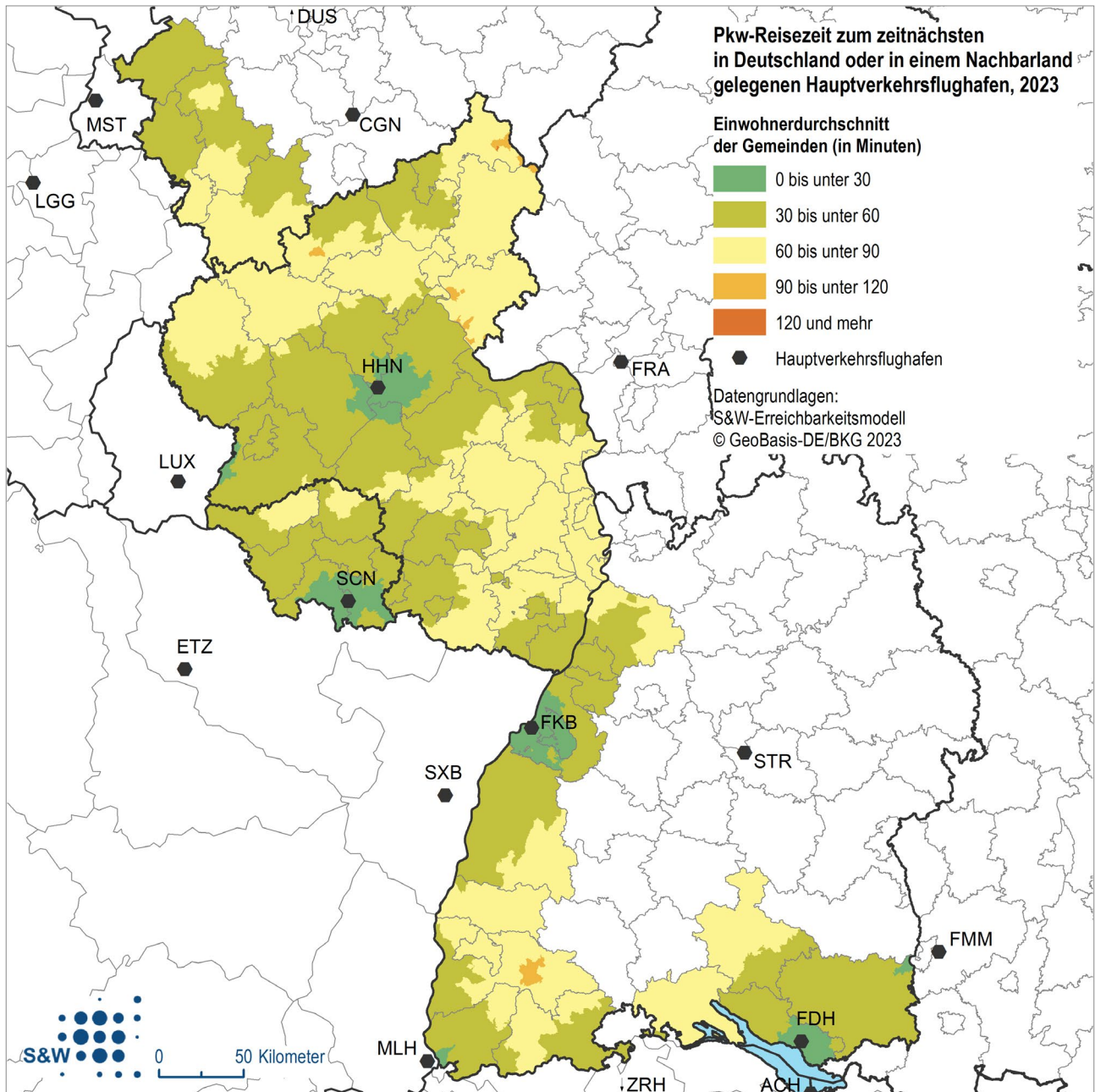


Abbildung 5: Pkw-Reisezeitverkürzung zum zeitnächsten in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen gegenüber dem zeitnächsten in Deutschland, 2023
 Quelle: S&W 2024

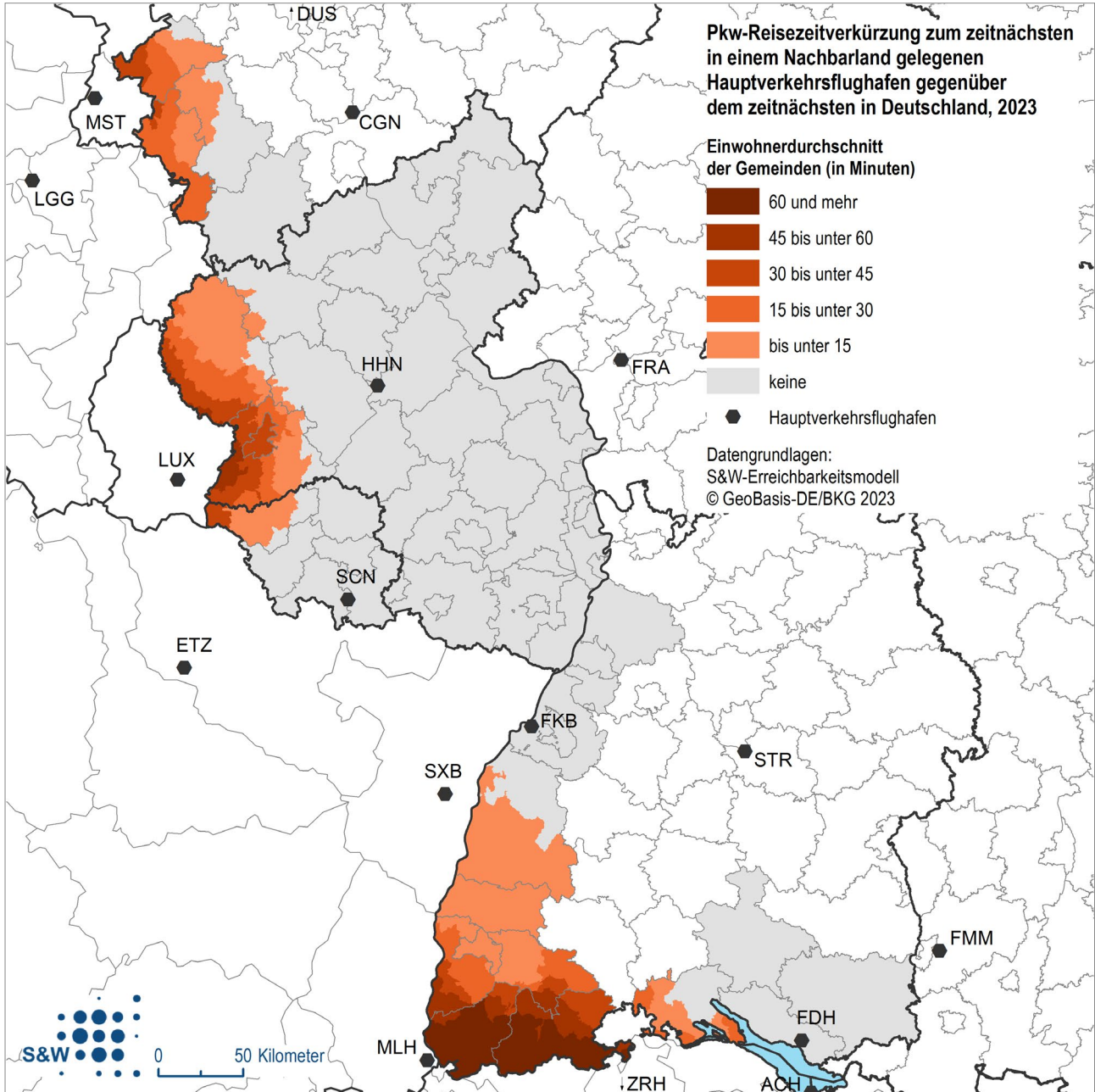
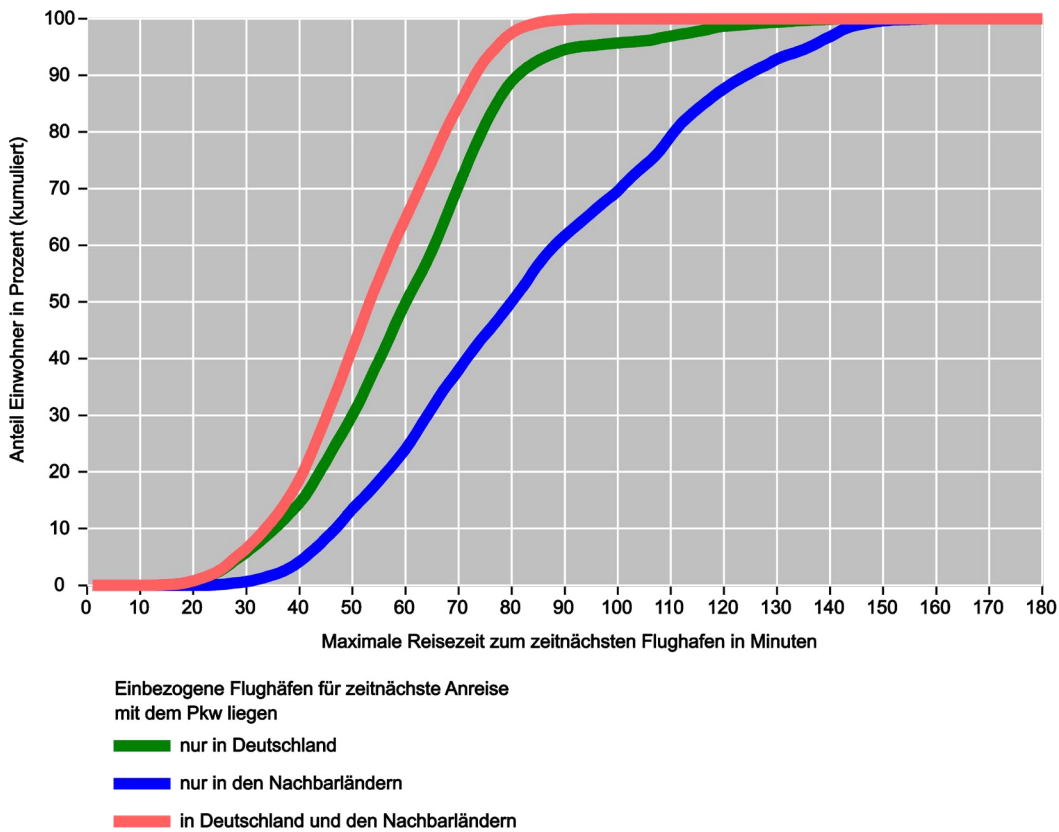


Abbildung 6: Erreichbarkeitsgrade der Bevölkerung im Gebiet des IMeG hinsichtlich der Pkw-Reisezeit zum zeitnächsten Flughafen

Quelle: S&W 2024



Bei einer aggregierten Betrachtung für das gesamte Gebiet des IMeG und die dort lebende Bevölkerung zeigt sich, dass die Flughäfen in den Nachbarländern für einen großen Einwohneranteil mit dem Pkw gut erreichbar sind (siehe Abb. 6). Das Diagramm zeigt Erreichbarkeitsgrade, d.h. hier konkret, welcher Bevölkerungsanteil welche maximale Reisezeit zum zeitnächsten Flughafen hat. Diese Anteile werden jeweils für drei Gruppen von einbezogenen Flughäfen ausgegeben: (1) nur in Deutschland gelegen, (2) nur in den Nachbarländern gelegen, (3) alle Flughäfen in Deutschland und den Nachbarländern. So erreicht innerhalb von einer Stunde Anreisezeit ziemlich genau die Hälfte der Bevölkerung einen in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, fast ein Viertel der

Bevölkerung erreicht einen in einem Nachbarland gelegenen. Spielt das Land des Flughafens keine Rolle, können knapp zwei Drittel der Einwohner des Gebiets des IMeG einen Hauptverkehrsflughafen innerhalb einer Stunde mit dem Pkw (Tür-zu-Terminal) erreichen. Innerhalb von zwei Stunden Pkw-Reisezeit erreichen mit fast 99 Prozent nahezu alle Einwohner der Region einen Flughafen in Deutschland, aber auch fast 88 Prozent einen Flughafen im benachbarten Ausland.

Die durchschnittliche Pkw-Reisezeit zur Erreichung des zeitnächsten in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughafens liegt bei etwas oberhalb von einer Stunde (siehe Tab. 2); der zeitnächste im Ausland gelegene Hauptverkehrsflughafen ist im Durchschnitt

aller Einwohner in 84 Minuten erreichbar. Wird die durchschnittliche Pkw-Anreisezeit unabhängig von der nationalen Lage des Flughafens ermittelt, beträgt sie nur noch 54 Minuten. Werden die Einwohner nach Reisezeiten sortiert und nur jeweils die 20 Prozent der Einwohner mit der kürzesten Pkw-Anreisezeit betrachtet, beträgt deren Durchschnitt in Bezug auf in Deutschland gelegene Flughäfen 35 Minuten, hinsichtlich der in den Nachbarländern gelegenen 47 Minuten,

unabhängig von der Lage 33 Minuten. Schaut man auf die Einwohner mit den längsten Anreisezeiten, ist der Durchschnitt für die Pkw-Fahrt zu den Flughäfen der Nachbarländer mit mehr als zwei Stunden zwar relativ hoch; die Einbeziehung der Nachbarländer verbessert aber den Durchschnitt dieses schlechtesten Quintils von 88 Minuten für eine rein innerdeutsche Betrachtung um ca. eine Viertelstunde auf 74 Minuten.

Tabelle 2: Durchschnittliche Pkw-Anreisezeiten zu Hauptverkehrsflughäfen
Quelle: S&W 2024

Einwohnergruppe (des Gebiet des IMeG)	Durchschnittliche Pkw-Anreisezeit (in Minuten) zu Flughäfen		
	nur in Deutschland	nur in Nachbarländern	in Deutschland und Nachbarländern
Alle Einwohner	61	84	54
Jeweils reisezeitbesten 20 % der Einwohner	35	47	33
Jeweils reisezeitschlechtesten 20 % der Einwohner	88	126	74

3.2 Reisezeiten mit dem Öffentlichen Verkehr

Der Öffentliche Verkehr bietet aufgrund seiner linienhaften Angebotsstruktur, anders als beim Pkw mit seiner flächenhaften Erschließung, ein räumlich deutlich fragmentierteres Bild guter und schlechterer Erreichbarkeit. Zum einen betrifft dies die Gemeinden mit sich deutlich unterscheidenden mittleren ÖV-Reisezeiten in verschiedenen Teilräumen des IMeG-Gebiets, zum anderen können auch innerhalb von Gemeinden starke Erreichbarkeitsunterschiede auftreten.

Von zahlreichen Gemeinden im Gebiet des IMeG ist ein in Deutschland gelegener Hauptverkehrsflughafen innerhalb von 90 Minuten ÖV-Reisezeit (Tür-zu-Terminal) erreichbar; werden zwei Stunden als Obergrenze gewählt, vergrößert sich die Zahl der Gemeinden nochmals deutlich (siehe Abb. 7). Als zeitnächste Flughäfen erreichbar sind insbesondere die vier im

Gebiet des IMeG liegenden Flughäfen Friedrichshafen, Hahn, Karlsruhe Baden-Baden und Saarbrücken mit vergleichsweise geringen Fluggastzahlen als auch die nach dem Passagieraufkommen deutlich größeren Flughäfen Frankfurt/Main und Köln Bonn. Gleichzeitig bestehen innerhalb des IMeG-Gebiets großflächige Bereiche, in denen die ÖV-Reisezeit zu einem Flughafen in Deutschland deutlich mehr als zwei Stunden beträgt. Hierzu gehören weite Bereiche der Eifel, des westlichen Hunsrück, der Pfalz und am südlichen Oberrhein, am Hochrhein und im südlichen Schwarzwald. In extremen Randlagen der Eifel kann die ÖV-Anreisezeit zu einem Flughafen in Deutschland sogar mehr als vier Stunden betragen.

ÖV-Reisezeiten zu den zeitnächsten Flughäfen in den Nachbarländern liegen für weite Bereiche des IMeG-Gebiets oberhalb von 2 Stunden (siehe Abb. 8). Ausnahme hiervon finden sich insbesondere am Oberrhein mit guter Erreichbarkeit des Flughafens Strasbourg Entzheim und des EuroAirport Basel Mulhouse Frei-

burg, entlang der Schweizer Grenze mit Erreichbarkeit des Flughafens Zürich, im Bereich Trier und der Südeifel mit guter Erreichbarkeit des Flughafens Luxembourg sowie in der Städteregion Aachen mit Erreichbarkeit des Flughafens Maastricht.

Wird die Anreisezeit mit dem ÖV zum zeitnächsten Hauptverkehrsflughafen unabhängig davon betrachtet, ob dieser in Deutschland oder in einem Nachbarland liegt, ergibt sich ebenfalls ein sehr heterogenes Bild (siehe Abb. 9). Die vier im Gebiet des IMeG liegenden Flughäfen sind von den umliegenden Gemeinden üblicherweise innerhalb von einer Stunde Reisezeit mit dem ÖV (Tür-zu-Terminal) erreichbar. Ebenso sind von wenigen Gemeinden im Gebiet des IMeG die Flughäfen Frankfurt/Main und Memmingen in dieser Zeit erreichbar, ebenso die beiden französischen Flughäfen Strasbourg Entzheim und Basel Mulhouse Freiburg von einigen wenigen Gemeinden an der Grenze. Gemeinden mit ÖV-Reisezeiten von einer bis zu zwei Stunden schließen sich daran an, teilweise sind die Korridore schnellerer Eisenbahnverbindungen zu erkennen. Es sind dann insbesondere die ländlich strukturierten Gebiete, von denen der zeitnächste Flughafen mehr als zwei oder sogar mehr als zweieinhalb Stunden Reisezeit mit dem ÖV entfernt liegt. Hierzu zählen viele Gemeinden der Eifel, des westlichen Hunsrücks, der Westpfalz und im Hochschwarzwald.

Einige Flughäfen in den Nachbarländern bieten zahlreichen Gemeinden eine kürzere Anreise mit dem ÖV als diese zu einem deutschen Flughafen haben (siehe Abb. 13). Die Flughäfen Maastricht und Liege sind von ganz wenigen Gemeinden an der Grenze zu den Niederlanden und zu Belgien schneller mit Bus und Bahn erreichbar als Köln Bonn oder Düsseldorf. Große Reisezeitvorteile im ÖV von häufig mehr als einer Stunde bietet der Flughafen Luxemburg für Trier und die Kreise Bitburg-Prüm und Trier-Saarburg. Der Flughafen Strasbourg Entzheim ist von einigen Gemeinden am Oberrhein schneller mit dem ÖV erreichbar als Karlsruhe Baden-Baden. Sehr hohe Reisezeitersparnisse im ÖV bietet der EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg für die Bereiche des südlichen Oberrheins und des Hochrheins; letzterer Bereich profitiert auch von den ÖV-Verbindungen nach Zürich. Insgesamt erreicht jeder fünfte Einwohner (21 Prozent) des Gebiets des IMeG einen in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen mit dem ÖV in kürzerer Zeit als einen in Deutschland gelegenen.

Die **aggregierte Betrachtung für das gesamte Gebiet des IMeG** und die dort lebende Bevölkerung mittels Erreichbarkeitsgraden hinsichtlich der ÖV-Reisezeit zum nächsten Flughafen zeigt die gegenüber dem Pkw für viele Einwohner längeren Anfahrtszeiten (siehe Abb. 11). So erreicht innerhalb von einer Stunde Anreisezeit mit dem ÖV nur etwa 16 Prozent der Bevölkerung einen in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, nur zwei Prozent erreicht in dieser Zeit einen in einem Nachbarland gelegenen. Werden zwei Stunden Anreisezeit zugestanden, erreichen 80 Prozent einen in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, 37 Prozent einen in einem Nachbarland gelegenen. Unabhängig vom Land des Flughafens können fast 90 Prozent der Einwohner des Gebiets des IMeG einen Hauptverkehrsflughafen innerhalb von zwei Stunden mit dem ÖV (Tür-zu-Terminal) erreichen, innerhalb von drei Stunden können dies quasi alle Einwohner.

Zur Erreichung eines in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughafens mit dem ÖV werden im Durchschnitt der Bevölkerung mehr als eineinhalb Stunden benötigt (siehe Tab. 3). Der zeitnächste im Ausland gelegene Hauptverkehrsflughafen ist im Durchschnitt aller Einwohner erst in zweieinhalb Stunden erreichbar. Wird die durchschnittliche ÖV-Anreisezeit zum nächsten Hauptverkehrsflughafen über alle im In- oder Ausland liegenden Flughäfen bestimmt, beträgt sie nur noch 86 Minuten. Werden die Einwohner nach Reisezeiten sortiert und nur jeweils die 20 Prozent der Einwohner mit der kürzesten ÖV-Anreisezeit betrachtet, beträgt deren Durchschnitt in Bezug auf in Deutschland gelegene Flughäfen 48 Minuten, hinsichtlich der in den Nachbarländern gelegenen 80 Minuten, unabhängig von der nationalen Lage des zeitnächsten Flughafens 47 Minuten. Das Quintil der Einwohner mit den längsten Reisezeiten hat eine durchschnittliche ÖV-Anreise zum zeitnächsten Flughafen in einem Nachbarland von fast vier Stunden; die Einbeziehung der Nachbarländer verbessert aber den Durchschnitt des schlechtesten Quintils von 150 Minuten für eine rein innerdeutsche Betrachtung um zwanzig Minuten auf 130 Minuten.

Abbildung 7: ÖV-Reisezeit zum zeitnächsten in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, 2023
 Quelle: S&W 2024

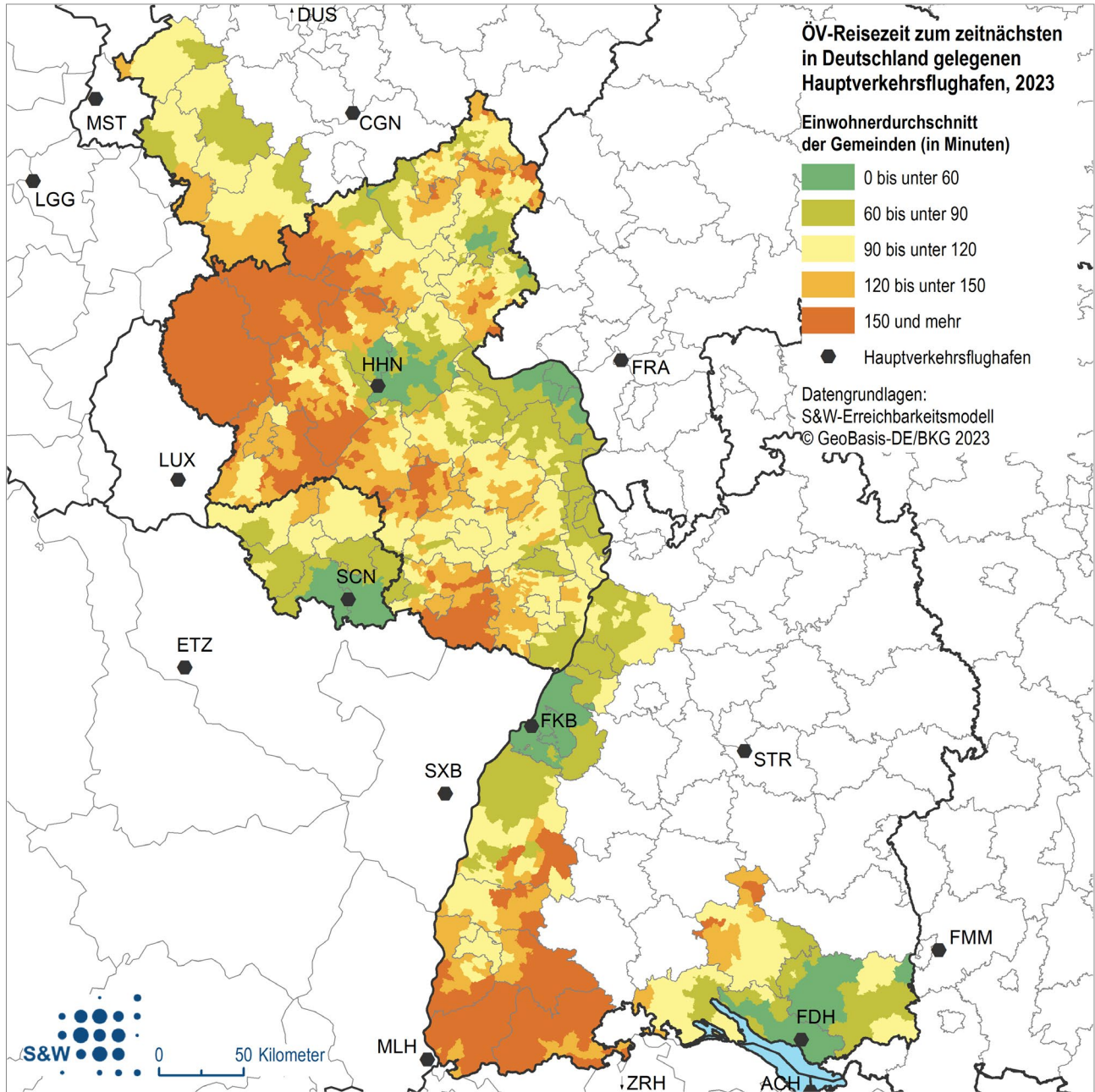


Abbildung 8: ÖV-Reisezeit zum zeitnächsten in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, 2023
 Quelle: S&W 2024

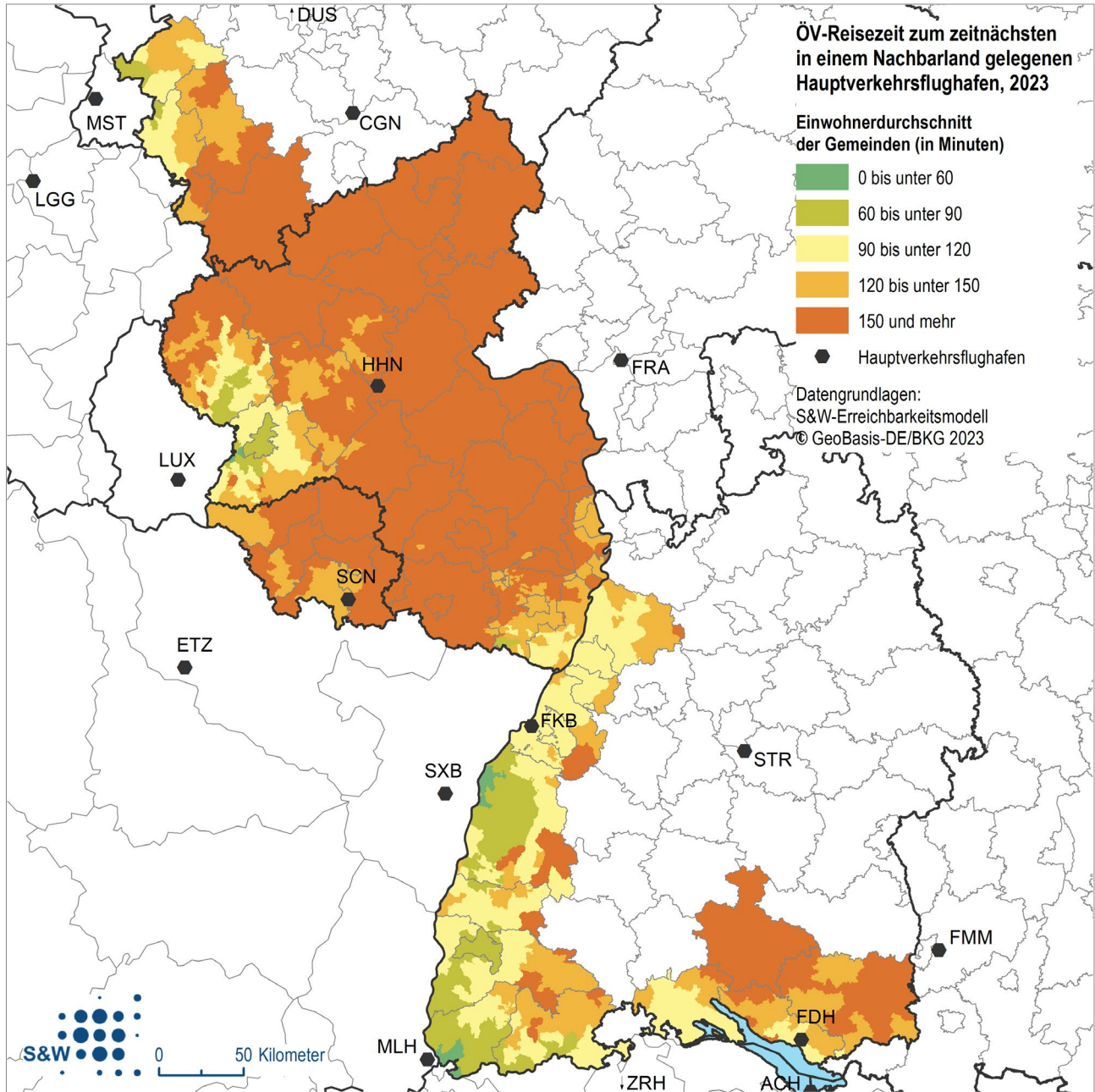


Abbildung 9: ÖV-Reisezeit zum zeitnächsten in Deutschland oder in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen, 2023

Quelle: S&W 2024

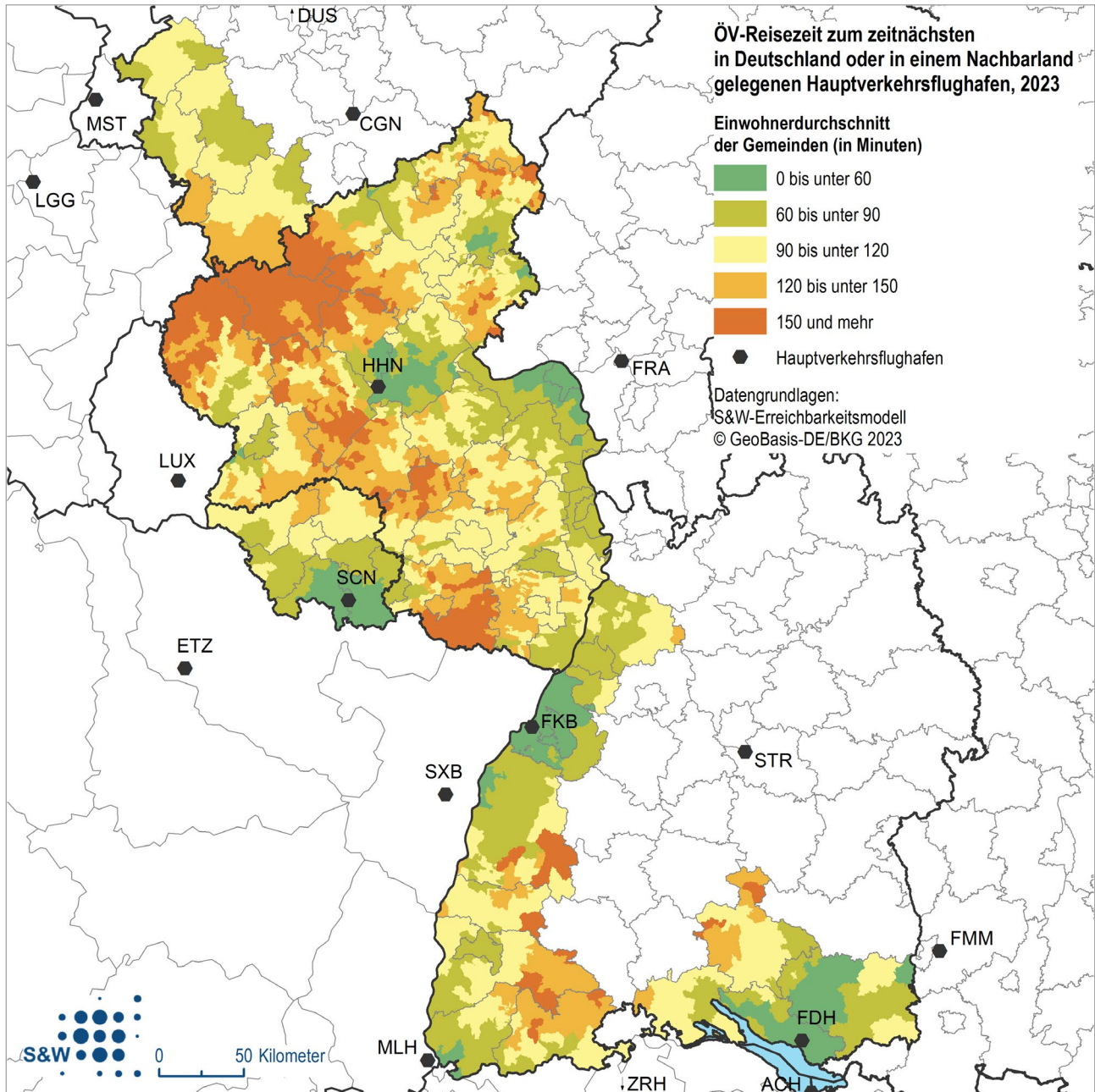


Abbildung 10: ÖV-Reisezeitverkürzung zum zeitnächsten in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen gegenüber dem zeitnächsten in Deutschland, 2023
 Quelle: S&W 2024

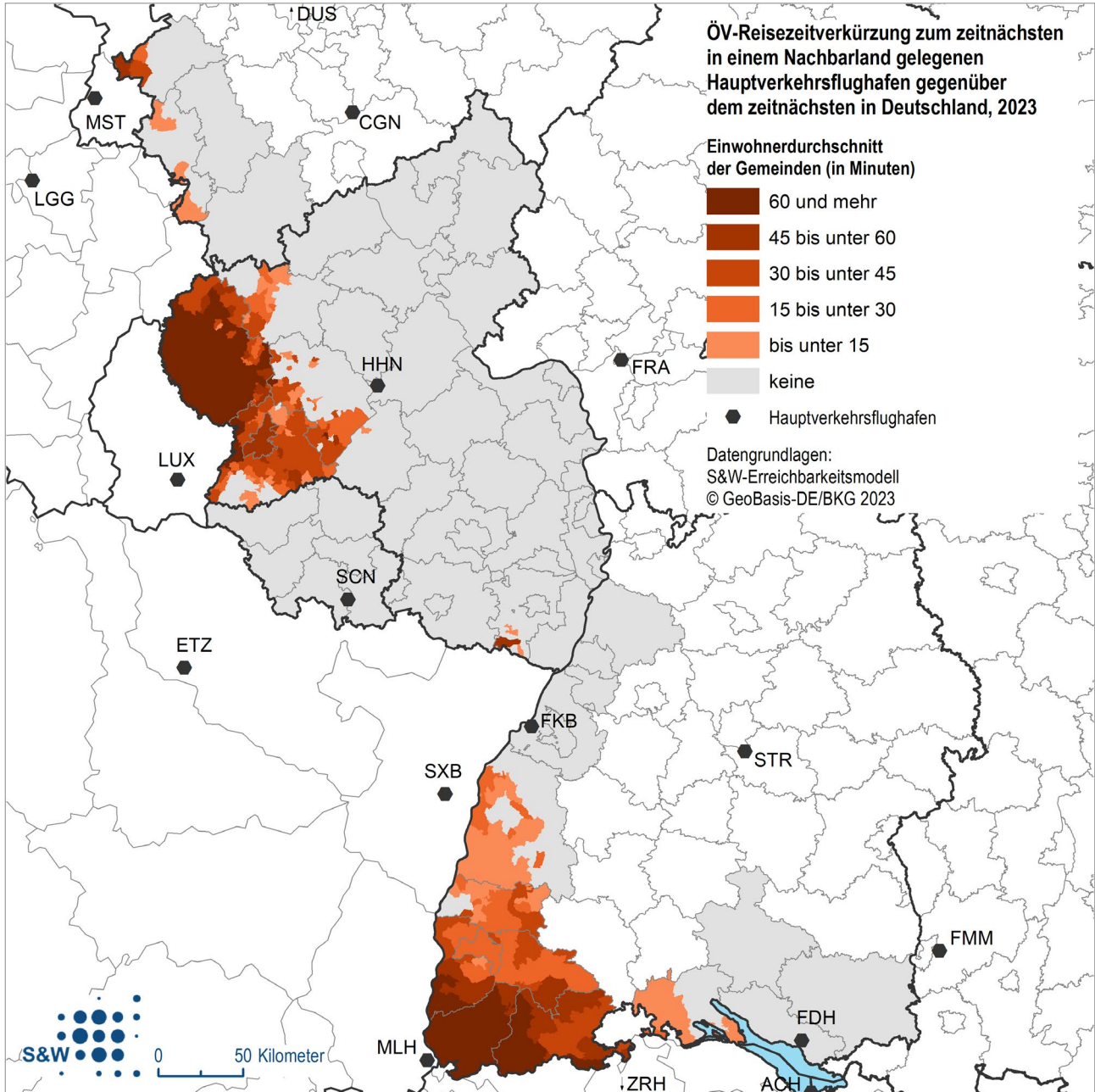


Abbildung 11: Erreichbarkeitsgrade der Bevölkerung im Gebiet des IMeG hinsichtlich der ÖV-Reisezeit zum zeitnächsten Flughafen

Quelle: S&W 2024

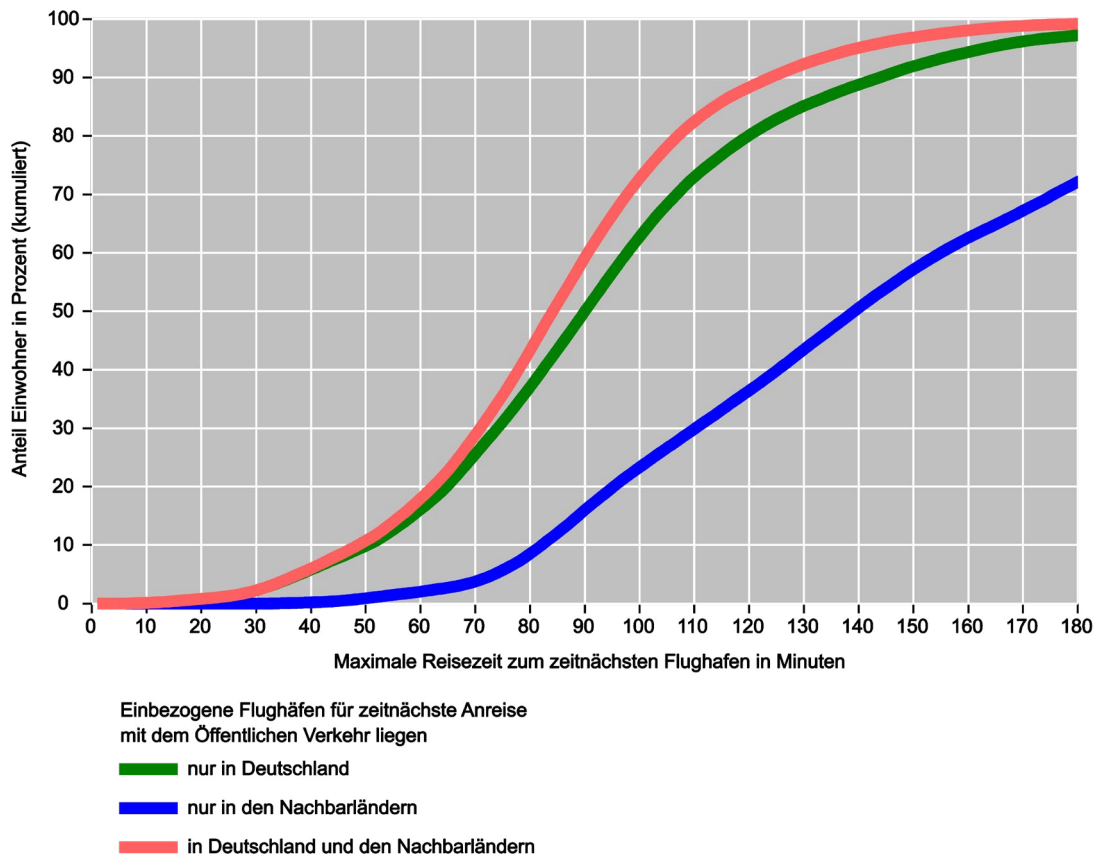


Tabelle 3: Durchschnittliche ÖV-Anreisezeiten zu Hauptverkehrsflughäfen

Quelle: S&W 2024

Einwohnergruppe (des Gebiet des IMeG)	Durchschnittliche Pkw-Anreisezeit (in Minuten) zu Flughäfen		
	nur in Deutschland	nur in Nachbarländern	in Deutschland und Nachbarländern
Alle Einwohner	94	146	86
Jeweils reisezeitbesten 20 % der Einwohner	48	80	47
Jeweils reisezeitschlechtesten 20 % der Einwohner	150	226	130

3.3 Reisezeitverbesserungen im Öffentlichen Verkehr

Die in einem einzigen **ÖV-Szenario** zusammengefassten Maßnahmen zu verbesserten Anbindungen einiger der Flughäfen im Gebiet des IMeG und in den Nachbarländern (vgl. Kapitel 2) führen zu reduzierten ÖV-Anreisezeiten (siehe Abb. 12 und Abb. 13). Die

ÖV-Maßnahmen sind alle räumlich begrenzt, die Reisezeitverbesserungen sind klar erkennbar und reichen aufgrund der Netzeffekte über die Gebiete der einzelnen Projekte hinaus.

Abbildung 12: ÖV-Reisezeit zum zeitnächsten in Deutschland oder in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen unter Annahme selektiver ÖV-Verbesserungen
Quelle: S&W 2024

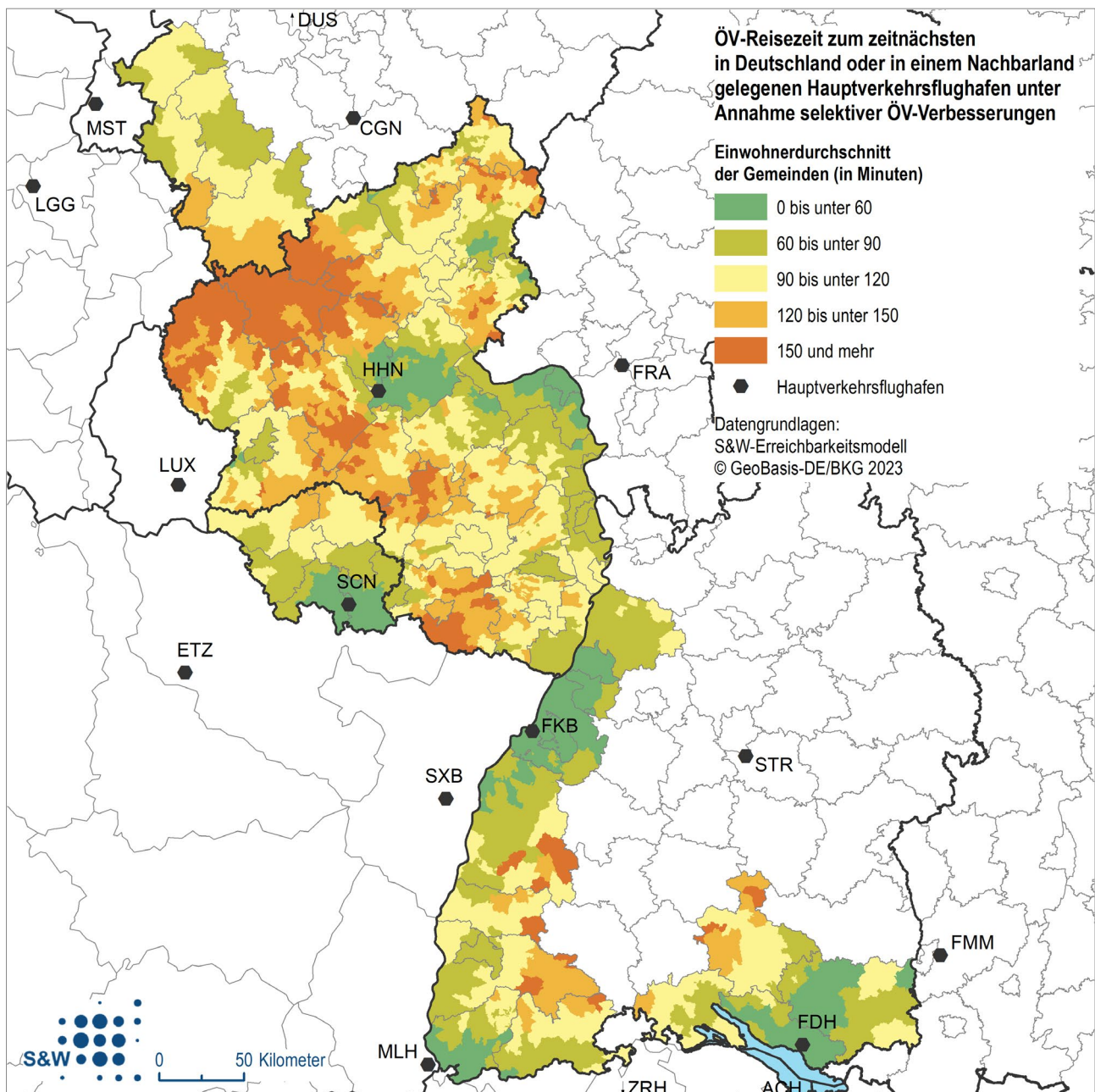
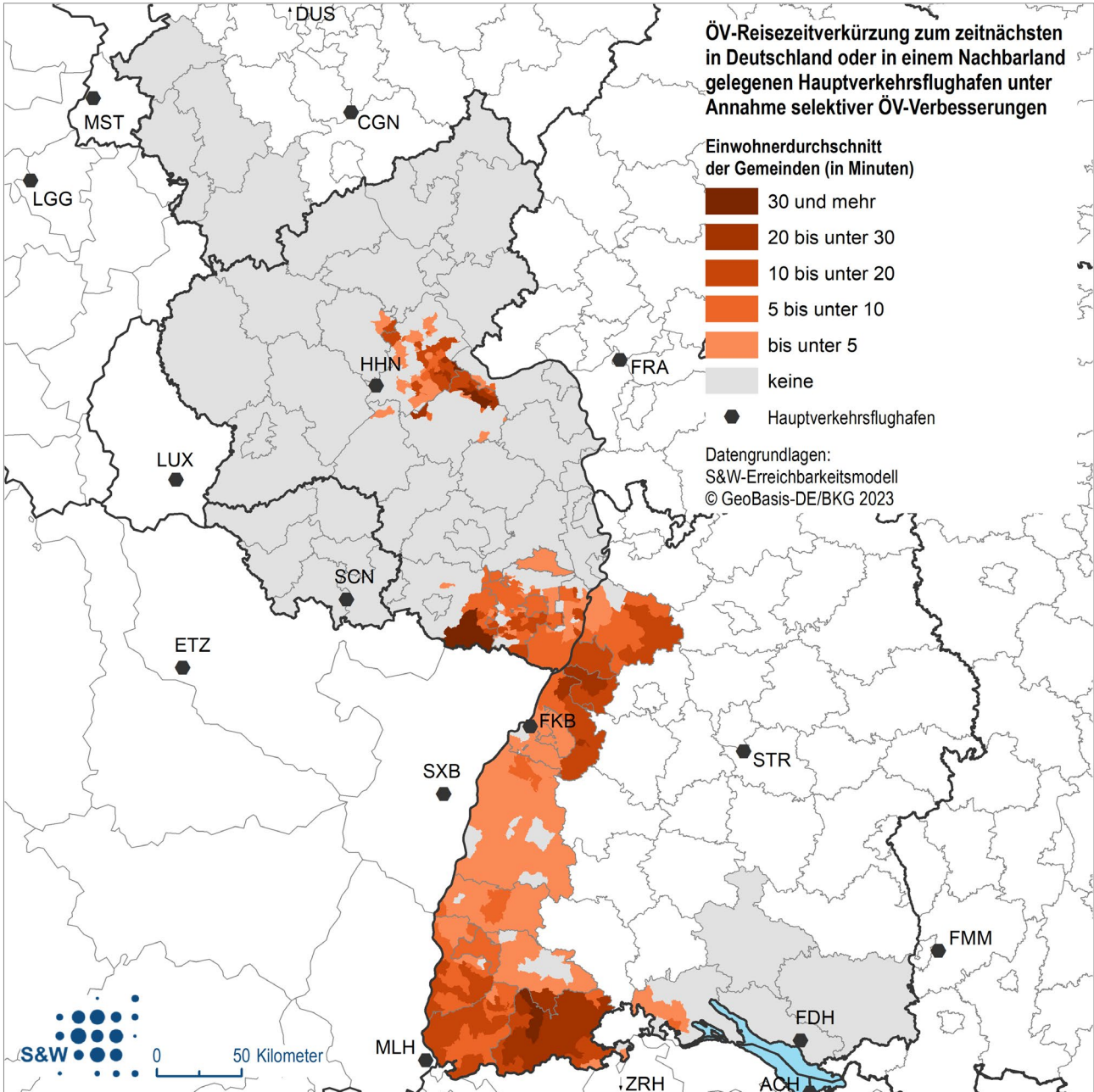


Abbildung 13: ÖV-Reisezeitverkürzung zum zeitnächsten in Deutschland oder in einem Nachbarland gelegenen Hauptverkehrsflughafen unter Annahme selektiver ÖV-Verbesserungen
 Quelle: S&W 2024



Die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn zum Anschluss des Flughafens Hahn bewirkt deutliche Reisezeitverbesserungen in einem breiten Korridor vom Flughafen Richtung Südosten. Von der Einführung einer Stadtbahn zum Flughafen Karlsruhe Baden-Baden profitieren zahlreiche Gemeinden im Mittleren Oberrhein. Die verbesserte Bahnanbindung des Flughafens Strasbourg Entzheim von Neustadt a.d. Weinstraße und von Karlsruhe aus führt in den dortigen Gemeinden zu Reisezeitverkürzungen von bis zu einer halben Stunde. Große Effekte haben die direkte Schienenanbindung des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg und die verbesserten Anschlüsse und Durchbindungen von Regionalbahnen im südlichen Oberrhein und am Hochrhein. Aufgrund der räumlich sehr selektiven ÖV-Maßnahmen mit Beschränkung auf einige ausgewählte Flughäfen ergeben sich in anderen Gebieten des IMeG keine Reisezeitverkürzungen zu einem zeitlich nächstgelegenen Flughafen.

Insgesamt würde ein Viertel der Bevölkerung des IMeG-Gebiets von den in diesem ÖV-Szenario zusammengefassten Maßnahmen durch kürzere Anreisezeiten zum zeitnächsten Flughafen begünstigt. Im Durchschnitt dieser etwa 2,4 Mio. Personen ergäbe sich eine Verkürzung der Anreisezeit um etwa 10 Minuten.

4. Verfügbare Flugziele an erreichbaren Flughäfen

Dieses Kapitel präsentiert die Ergebnisse der Erreichbarkeitsmodellierung für den Indikator „Verfügbare Flugziele an den erreichbaren Hauptverkehrsflughäfen“. Dies erfolgt wiederum zunächst für die Anreise

mit dem Pkw, danach mit dem Öffentlichen Verkehr. Abschließend werden die Effekte der ÖV-Maßnahmen auf die Anzahl der verfügbaren Flugziele in zumutbarer Reisezeit zu den Abflughäfen dargestellt.

4.1 Verfügbare Flugziele bei Anreise mit dem Pkw

Die Spreizung der Zahl der verfügbaren Flugziele an Flughäfen in Deutschland innerhalb von 90 Minuten Anreisezeit mit dem Pkw ist sehr groß (siehe Abb. 14). Höchste Werte von bis zu 300 verfügbaren Destinationen ergeben sich, wenn große Flughäfen außerhalb des Gebiets des IMeG in dieser Zeit erreichbar sind. Relevant sind hier insbesondere die Flughäfen Frankfurt/Main für die östlichen Bereiche von Rheinland-Pfalz sowie die Flughäfen Köln Bonn und Düsseldorf für das nördliche Rheinland-Pfalz und die Region Aachen. Die vier innerhalb des Gebiets des IMeG liegenden Flughäfen Friedrichshafen, Hahn, Karlsruhe Baden-Baden und Saarbrücken bieten nur zwischen zehn und vierzig Flugziele und haben daher für diesen Indikator eine geringere Relevanz. Damit liegen auch viele Gemeinden in Rheinland-Pfalz, dem Saarland und am Oberrhein, von denen aus innerhalb der Reisezeitgrenze nur ein im Gebiet des IMeG liegender Flughafen erreicht werden kann, in der zweitniedrigsten dargestellten Kategorie von eins bis fünfzig verfügbaren Flugzielen von deutschen Flughäfen aus. Von den Landkreisen Lörrach und Waldshut sowie einigen Gemeinden des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald aus gibt es keine innerhalb von 90 Minuten erreichbaren Flughäfen in Deutschland und somit keine verfügbaren Flugziele.

Die in den Nachbarländern gelegenen Flughäfen bieten für viele Gemeinden im Gebiet des IMeG eine durchaus substantielle Zahl an verfügbaren Destinationen innerhalb einer Pkw-Anreisezeit von 90 Minuten. In einem breiten Korridor entlang der Grenze haben alle Gemeinden mit Ausnahme eines Gebiets in der Westpfalz bei Pirmasens eine Vielzahl an angebotenen Flugzielen

zur Verfügung. Werte von fast 80 Destinationen bietet der Flughafen Luxembourg vielen Gemeinden der Eifel, entlang der Mosel und im Hunsrück, vom EuroAirport und vom Flughafen Zürich profitieren die Gemeinden in den Regionen Oberrhein und Hochrhein je nach Lage von 100 bis zu 200 unterschiedlichen Destinationen.

Wird die Verfügbarkeit von Flugzielen an erreichbaren Flughäfen unabhängig davon betrachtet, ob diese in Deutschland oder im Nachbarland liegen, erhöht sich deren Zahl für viele Gemeinden der Grenzregionen deutlich (siehe Abb. 16). Die höchsten Werte werden zwar nach wie vor durch die Nähe zum Flughafen Frankfurt/Main bestimmt, die Spreizung der Anzahl der verfügbaren Flugziele ist aber deutlich geringer geworden, da viele Gemeinden durch die Einbeziehung der Flughäfen in den Nachbarländern deutlich dazu gewonnen haben. Dies gilt insbesondere für die Gebiete am Hochrhein und am Oberrhein. Durch die Einbeziehung des EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg und des Flughafens Zürich und mit geringerer Relevanz des Flughafens Strasbourg Entzheim haben die dortigen Orte, von denen teilweise in einer rein deutschlandbezogenen Betrachtung keine Flugziele verfügbar waren, nun die Auswahl von teilweise bis zu 200 unterschiedlichen Flugzielen an den in 90 Minuten mit dem Pkw erreichbaren Flughäfen. Die Flughäfen Eindhoven, Maastricht, Luxembourg und Metz-Nancy-Lorraine haben ebenfalls deutlich positive Auswirkungen auf die verfügbaren Flugziele in den dortigen Grenzgebieten Deutschlands.

Abbildung 14: Anzahl unterschiedlicher Flugziele an innerhalb von 90 Minuten Pkw-Reisezeit erreichbaren in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughäfen, 2023

Quelle: S&W 2024

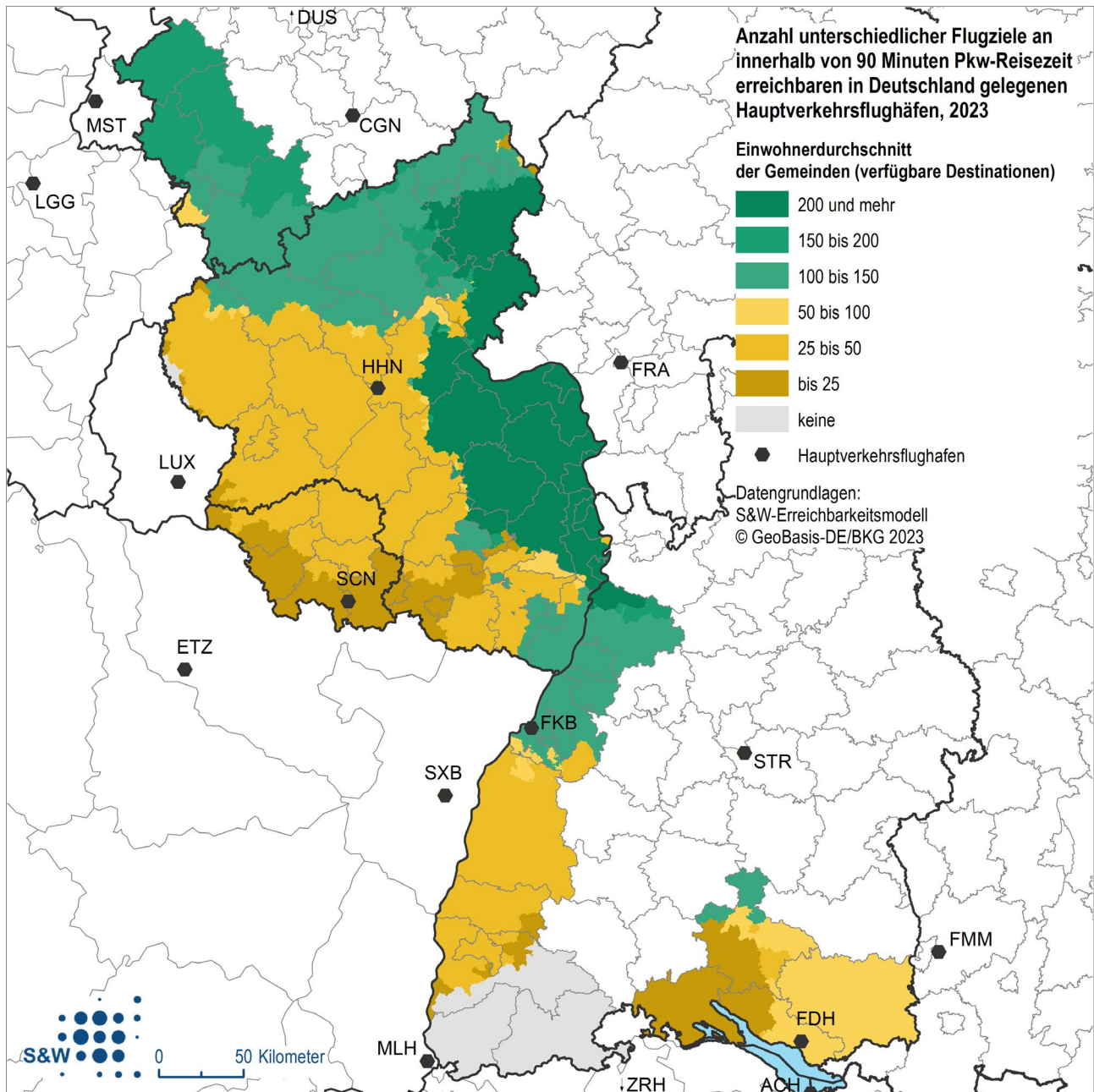


Abbildung 15: Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 90 Minuten Pkw-Reisezeit erreichbaren in den Nachbarländern gelegenen Hauptverkehrsflughäfen, 2023
 Quelle: S&W 2024

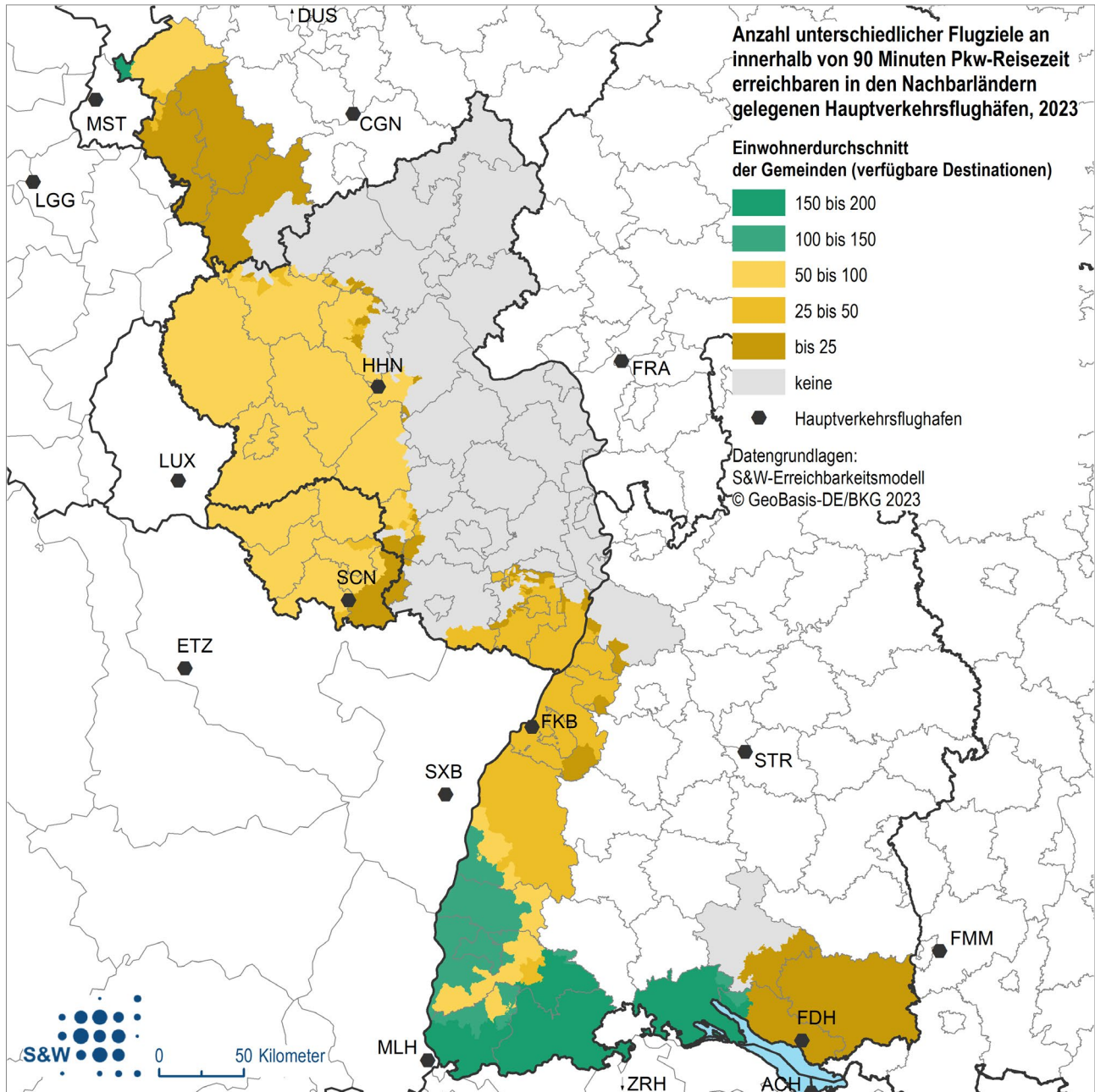


Abbildung 16: Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 90 Minuten Pkw-Reisezeit erreichbaren in Deutschland oder in den Nachbarländern gelegenen Hauptverkehrsflughäfen, 2023
 Quelle: S&W 2024

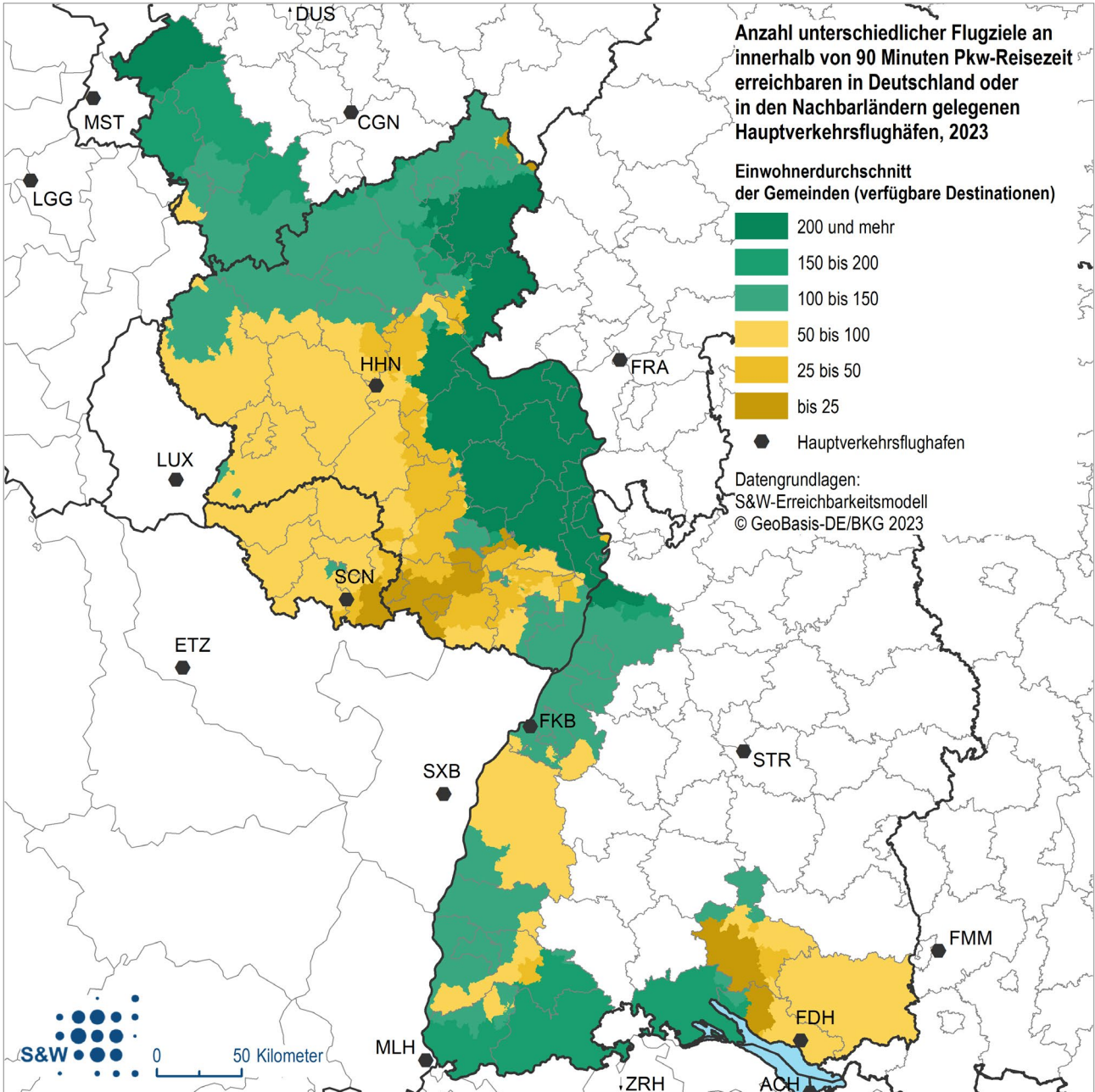
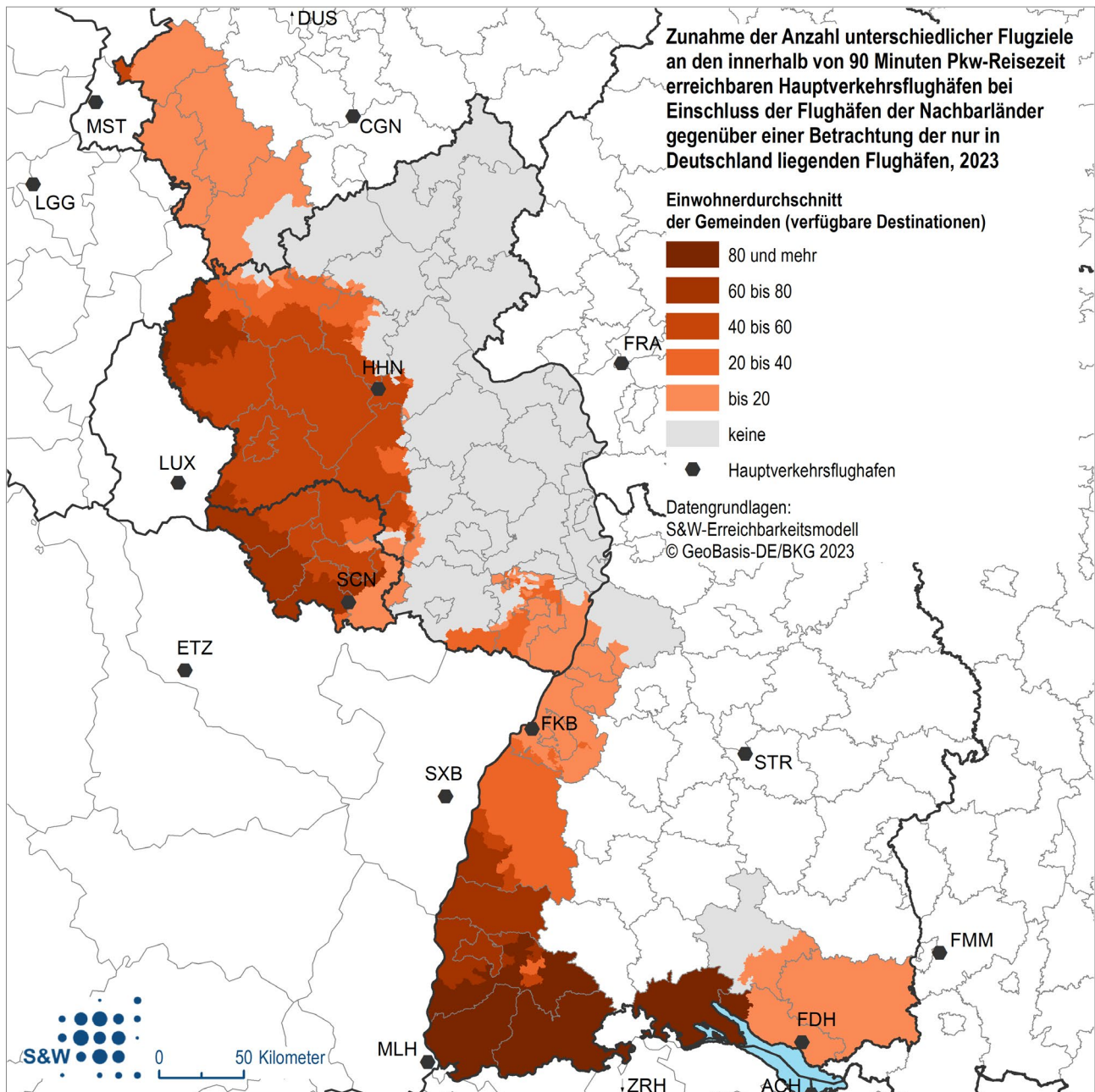


Abbildung 17: Zunahme der Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 90 Minuten Pkw-Reisezeit erreichbaren Hauptverkehrsflughäfen bei Einschluss der Flughäfen der Nachbarländer gegenüber einer Betrachtung der nur in Deutschland liegenden Flughäfen, 2023
 Quelle: S&W 2024



Ein deutlicher Zuwachs an verfügbaren Flugzielen für die verschiedenen Teilgebiete des IMeG durch eine integrierende Betrachtung aller Flughäfen unabhängig davon, ob sie in Deutschland oder einem Nachbarland liegen, ist für nahezu alle Grenzregionen gegeben (siehe Abb. 17). Die höchsten Zunahmen an Auswahlmöglichkeiten an Flugzielen finden sich am Hochrhein und entlang des Oberrheins mit bis fast 200 zusätzlichen Zielen sowie im Saarland und im westlichen Rheinland-Pfalz mit bis zu 70 zusätzlichen Destinationen. Zu beachten ist, dass der Zahlenwert der Zunahme an verfügbaren Flugzielen durch die Einbeziehung der Flughäfen der Nachbarländer nur solche Flugziele zusätzlich beinhaltet, die nicht auch schon von einem in der maximalen Reisezeit erreichbaren Flughafen in Deutschland angefliegen werden.

In **aggregierter Betrachtung für das gesamte Gebiet des IMeG** zeigt sich die signifikante Bedeutung der Flughäfen in den Nachbarländern für die verfügbare Auswahl an Flugzielen. Für etwa zwei Drittel der gesamten Bevölkerung bieten die deutschen Flughäfen innerhalb von 90 Minuten Pkw-Anreisezeit mehr Flugziele als die der Nachbarländer. Für 30 Prozent der Einwohner bieten aber die Flughäfen in den Nachbarländern mehr Flugziele. Bei knapp 4 Prozent der Einwohner, im Gebiet des Oberrheins wohnend, ist es ausgeglichen, da die von dort erreichbaren Flughäfen Karlsruhe Baden-Baden und Strasbourg Entzheim gleich viele Destinationen bieten.

Abbildung 18 zeigt, wie viel Prozent der Bevölkerung über welche Mindestzahl an innerhalb von 90 Minuten Pkw-Reisezeit erreichbaren Flughäfen in welchem räumlichen Kontext zur Auswahl hat. Etwa zwei Drittel können in dieser Anreisezeit ein Angebot an deutschen Flughäfen von mindestens 40 Destinationen wahrneh-

men; werden die ausländischen Flughäfen mit einbezogen, können zwei Drittel der Bevölkerung sogar aus mindestens 100 unterschiedlichen Flugzielen wählen. Etwa jeder zweite Einwohner hat über Abflughäfen im Ausland mindestens 20 Flugziele zur Verfügung; jeder fünfte über diese Flughäfen sogar mehr als 80 Flugziele. Etwa jeder Fünfte hat insgesamt mehr als 200 Flugziele zur Auswahl. Diese wohnen im Umfeld von Frankfurt/Main und bei Werten von mehr als 250 Flugzielen auch mit Zugang zum Flughafen Köln Bonn. In diesen eher grenzfernen Gebieten tragen die ausländischen Flughäfen nichts mehr zur Verfügbarkeit an Destinationen bei, wie das ansonsten im Gebiet des IMeG der Fall ist und sich durch den vertikalen Abstand der grünen Linie (Auswahl über deutsche Flughäfen) von der roten Linie (Auswahl über alle Flughäfen) ablesen lässt.

Im Durchschnitt der Bevölkerung sind bei Pkw-Anreise innerhalb von 90 Minuten zu nur in Deutschland gelegenen Abflughäfen 117 verschiedene Flugziele zur Auswahl verfügbar, die Flughäfen der Nachbarländer bieten im Durchschnitt je Einwohner 43 Destinationen; über alle erreichbaren Flughäfen stehen jedem Einwohner der Region 150 Flugziele zur Auswahl (siehe Tab. 4). Die Spreizung der verfügbaren Flugziele für die Einwohner des Gebiets des IMeG ist aber sehr groß. Während die Durchschnittswerte der oberen Quintile der Einwohner das Zwei- bis Dreifache der jeweiligen Durchschnittswerte betragen, verfügen das jeweils untere Quintil der Einwohner über wenig oder keine Auswahlmöglichkeiten. Allerdings zeigt sich auch hier, dass das Zusammenwirken von Flughäfen in Deutschland und den Nachbarländern den Durchschnittswert des untersten Quintils deutlich verbessern kann: von 22 verfügbaren Destinationen bei rein deutscher Betrachtung um 35 auf fast 60 Destinationen.

Abbildung 18: Erreichbarkeitsgrade der Bevölkerung im Gebiet des IMeG hinsichtlich der Verfügbarkeit von Flugzielen bei Anreise mit dem Pkw

Quelle: S&W 2024

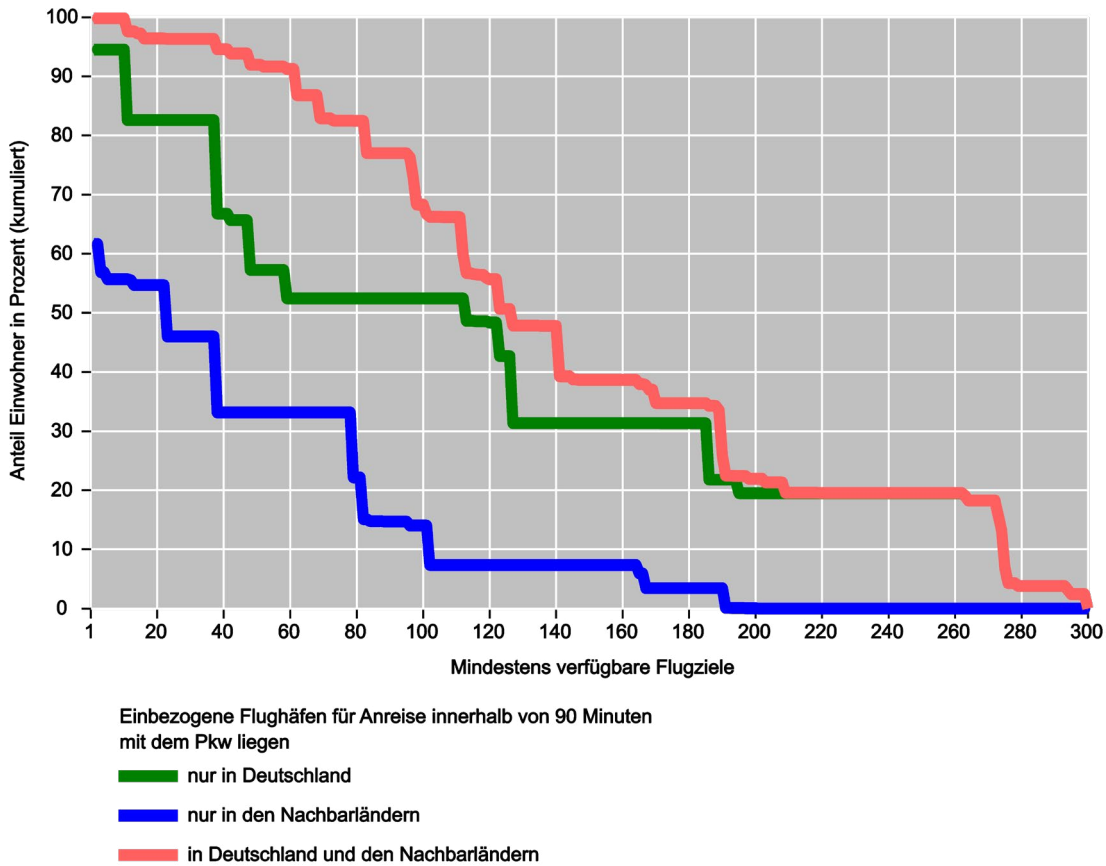


Tabelle 4: Durchschnittliche Anzahl verfügbarer Flugziele je Einwohner an mit dem Pkw innerhalb von 90 Minuten erreichbaren Hauptverkehrsflughäfen

Quelle: S&W 2024

Einwohnergruppe (des Gebiet des IMeG)	Durchschnittliche Anzahl an verfügbaren Flugzielen bei Pkw-Anreise innerhalb von maximal 90 Minuten zu Abflughäfen		
	nur in Deutschland	nur in Nachbarländern	in Deutschland und Nachbarländern
Alle Einwohner	117	43	149
20 % der Einwohner mit der jeweils höchsten Anzahl Flugziele	270	120	273
20 % der Einwohner mit der jeweils geringsten Anzahl Flugziele	22	0	57

4.2 Verfügbare Flugziele bei Anreise mit dem Öffentlichen Verkehr

Wie viele unterschiedliche Destinationen sind an den innerhalb von zwei Stunden mit dem ÖV erreichbaren Flughäfen für die Gemeinden im Gebiet des IMeG verfügbar? Betrachtet man zunächst nur die Verfügbarkeit an deutschen Flughäfen, ergeben sich sehr hohe räumliche Unterschiede (siehe Abb. 19). Während von einigen Gebieten wie beispielsweise von vielen Gemeinden der Eifel, des westlichen Hunsrücks, der Westpfalz, des südlichen Oberrheins, des Hochrheins und des Hochschwarzwalds keine Flughäfen in Deutschland in weniger als zwei Stunden mit dem ÖV erreichbar und somit keine Destinationen verfügbar sind, steigen die Werte in einem Korridor zwischen Karlsruhe und Koblenz und dem Westerwald auf mehr als 200, teilweise sogar mehr als 250 unterschiedliche Flugziele. Die Gemeinden in diesem Bereich profitieren vom guten Anschluss an den Flughafen Frankfurt/Main und zumeist noch an einen weiteren Flughafen. Hohe Werte weisen auch die Gemeinden in der Region Aachen durch die Bahnverbindungen zu den Flughäfen Köln Bonn und Düsseldorf auf.

Die Flughäfen in den Nachbarländern bieten bei einer maximal zweistündigen Anreise mit dem ÖV für viele grenznahe Gebiete ebenfalls eine häufig durchaus höhere Zahl an Flugdestinationen (siehe Abb. 20). Insbesondere am Oberrhein und am Hochrhein gelegene Gemeinden haben über die mit dem ÖV im Zeitrahmen erreichbaren Flughäfen Strasbourg Entzheim, Basel Mulhouse Freiburg und Zürich eine große Auswahl an Destinationen, deren Zahl bis fast an 200 Ziele reicht. Zudem bietet der Flughafen Luxembourg den dortigen grenznahen Gemeinden mit fast 80 Zielen ebenfalls ein großes Angebot. In der Region Aachen profitieren viele Gemeinden vom mit einem guten Dutzend direkt angeflogenen Destinationen allerdings relativ begrenzten Angebot des Flughafens Maastricht. Aus der Stadt Aachen lässt sich von vielen, aber nicht allen Wohnstandorten der Flughafen von Brüssel innerhalb von zwei Stunden ÖV-Reisezeit (Tür-zu-Terminal) erreichen, so dass der durchschnittliche Wert für die Einwohner der Stadt 135 verfügbare Destinationen bei ÖV-Anreise über Flughäfen im Nachbarland beträgt.

Betrachtet man die Verfügbarkeit von Flugzielen an allen in Deutschland oder einem Nachbarland gelegenen und mit dem ÖV innerhalb von zwei Stunden erreichbaren Flughäfen, ist die Verteilung etwas weniger disparat (siehe Abb. 21). Die höchsten Werte werden nach wie vor durch gute ÖV-Verbindungen zum Flughafen Frankfurt/Main bestimmt. Durch die Einbeziehung des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg und des Flughafens Zürich und mit geringerer Relevanz der Flughäfen Strasbourg Entzheim, Luxembourg und Maastricht haben die dortigen Gemeinden in den Grenzregionen, von denen vielfach in einer rein deutschlandbezogenen Betrachtung keine Flugziele verfügbar waren, eine relativ hohe Auswahl an Destinationen.

Ein deutlicher Zuwachs an verfügbaren Flugzielen ist für die bereits benannten Teilgebiete des IMeG durch die Einbeziehung der in zwei Stunden ÖV-Reisezeit erreichbaren Flughäfen in den Nachbarländern gegeben. Abbildung 22 zeigt die räumliche Verteilung der durch die integrierte Betrachtung profitierenden Gebiete und das jeweilige Ausmaß der dadurch hinzugewonnenen Destinationen. Zu beachten ist wiederum, dass der Zahlenwert der Zunahme an verfügbaren Destinationen durch die Einbeziehung der Flughäfen der Nachbarländer nur solche Flugziele beinhaltet, die nicht auch schon von einem in der maximalen Reisezeit erreichbaren Flughafen in Deutschland angeflogen werden.

In **aggregierter Betrachtung für das gesamte Gebiet des IMeG** zeigt sich auch bei Anreise mit dem ÖV eine wichtige Rolle der Flughäfen in den Nachbarländern für die verfügbare Auswahl an Flugzielen. Für mehr als 70 Prozent der Bevölkerung der Region bieten die innerhalb von zwei Stunden ÖV-Anreisezeit gelegenen Flughäfen in Deutschland mehr Flugziele als die Flughäfen der Nachbarländer. Für fast 20 Prozent der Einwohner bieten aber die Flughäfen in den Nachbarländern mehr Flugziele bei ÖV-Anreise in dieser Zeit. Bei knapp zwei Prozent der Einwohner, im Gebiet des Oberrheins wohnend, ist es ausgeglichen, da die von dort erreichbaren Flughäfen Karlsruhe Baden-Baden und Strasbourg Entzheim gleich viele Destinationen bieten. Weitere zwölf Prozent der Einwohner können weder einen Flughafen in Deutschland noch einen in einem der Nachbarländer innerhalb von zwei Stunden Reisezeit mit dem ÖV erreichen.

Abbildung 19: Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 120 Minuten ÖV-Reisezeit erreichbaren in Deutschland gelegenen Hauptverkehrsflughäfen, 2023
 Quelle: S&W 2024

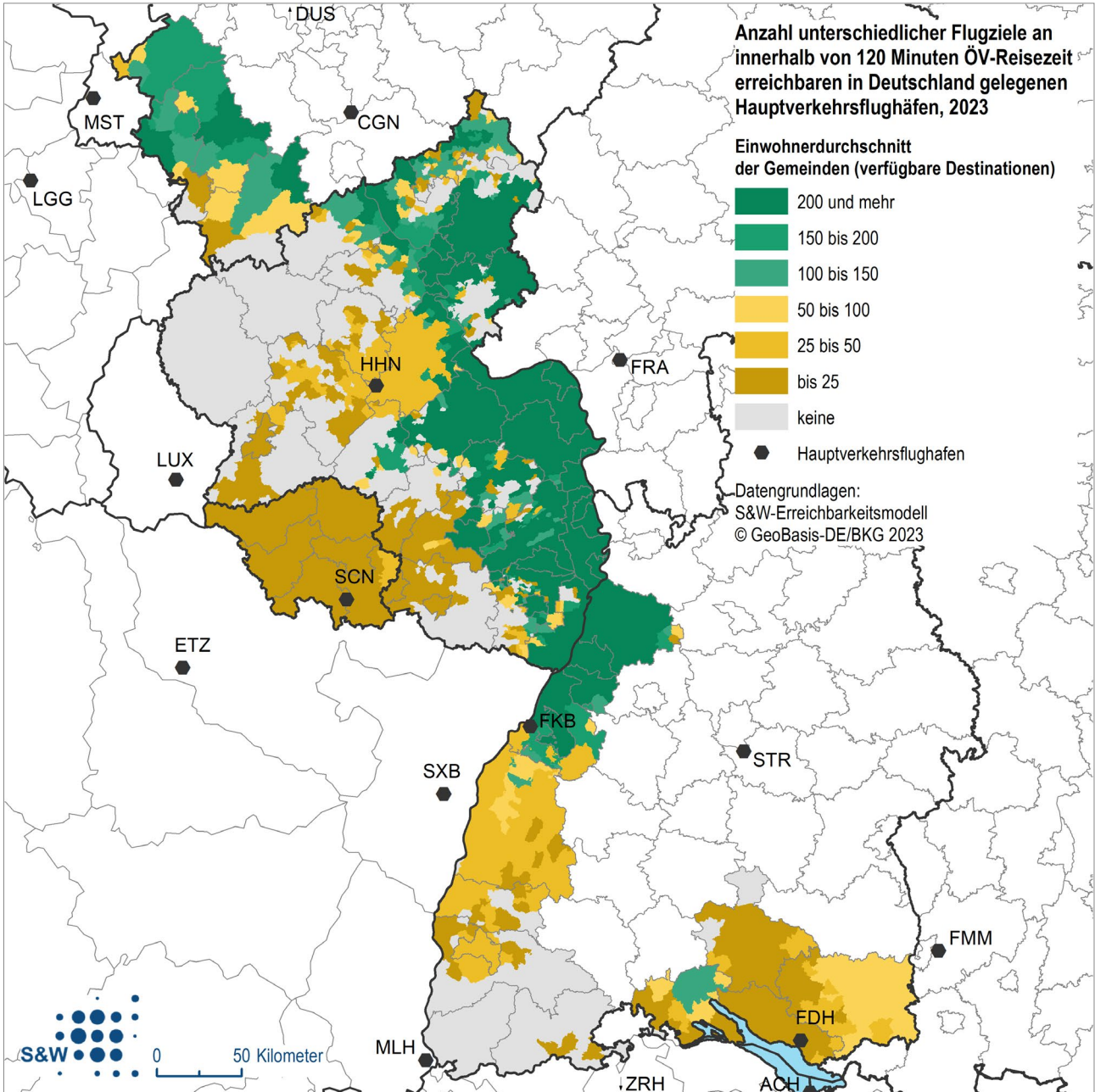


Abbildung 20: Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 120 Minuten ÖV-Reisezeit erreichbaren in den Nachbarländern gelegenen Hauptverkehrsflughäfen, 2023
 Quelle: S&W 2024

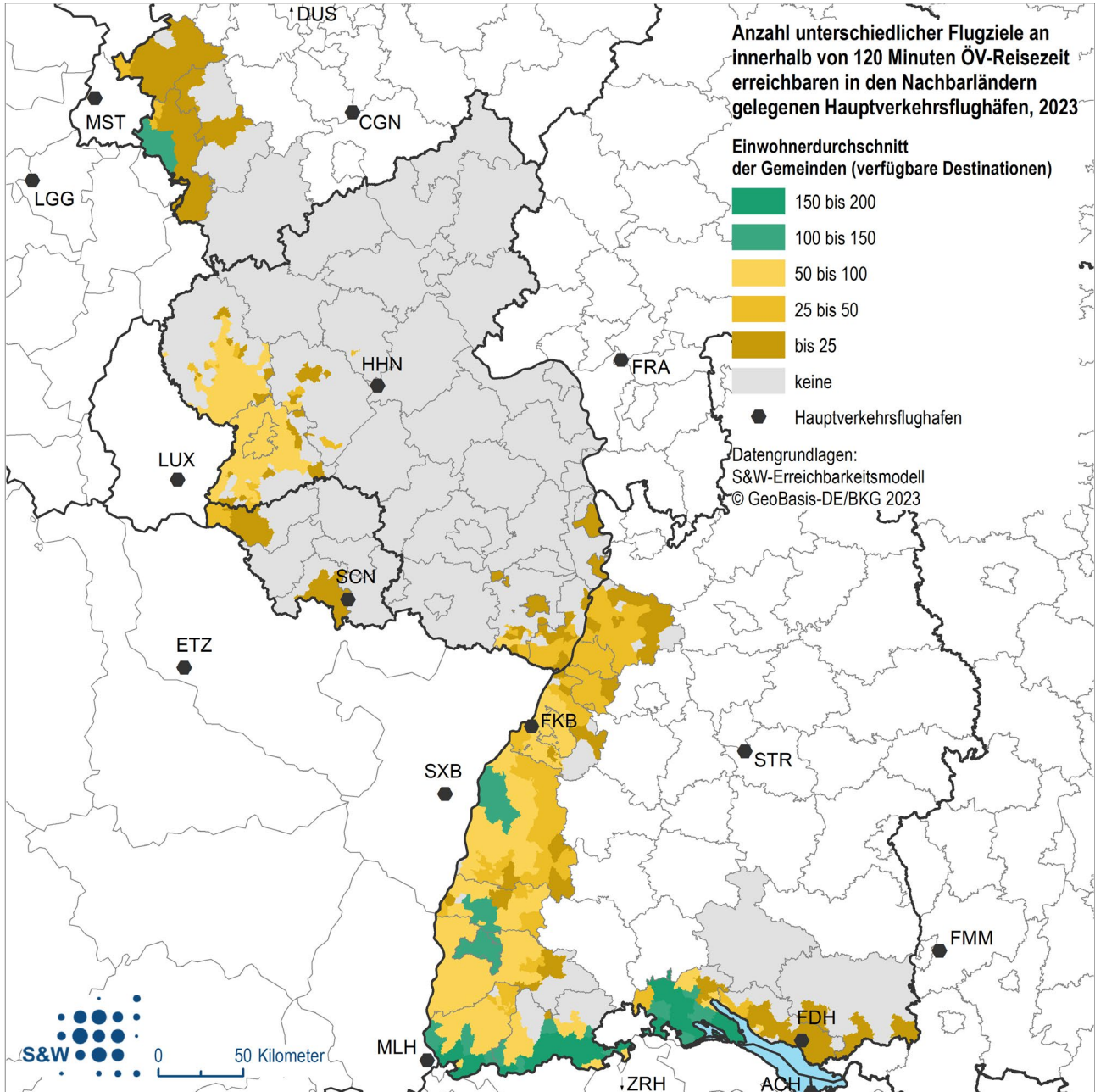


Abbildung 21: Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 120 Minuten ÖV-Reisezeit erreichbaren in Deutschland oder in den Nachbarländern gelegenen Hauptverkehrsflughäfen, 2023
 Quelle: S&W 2024

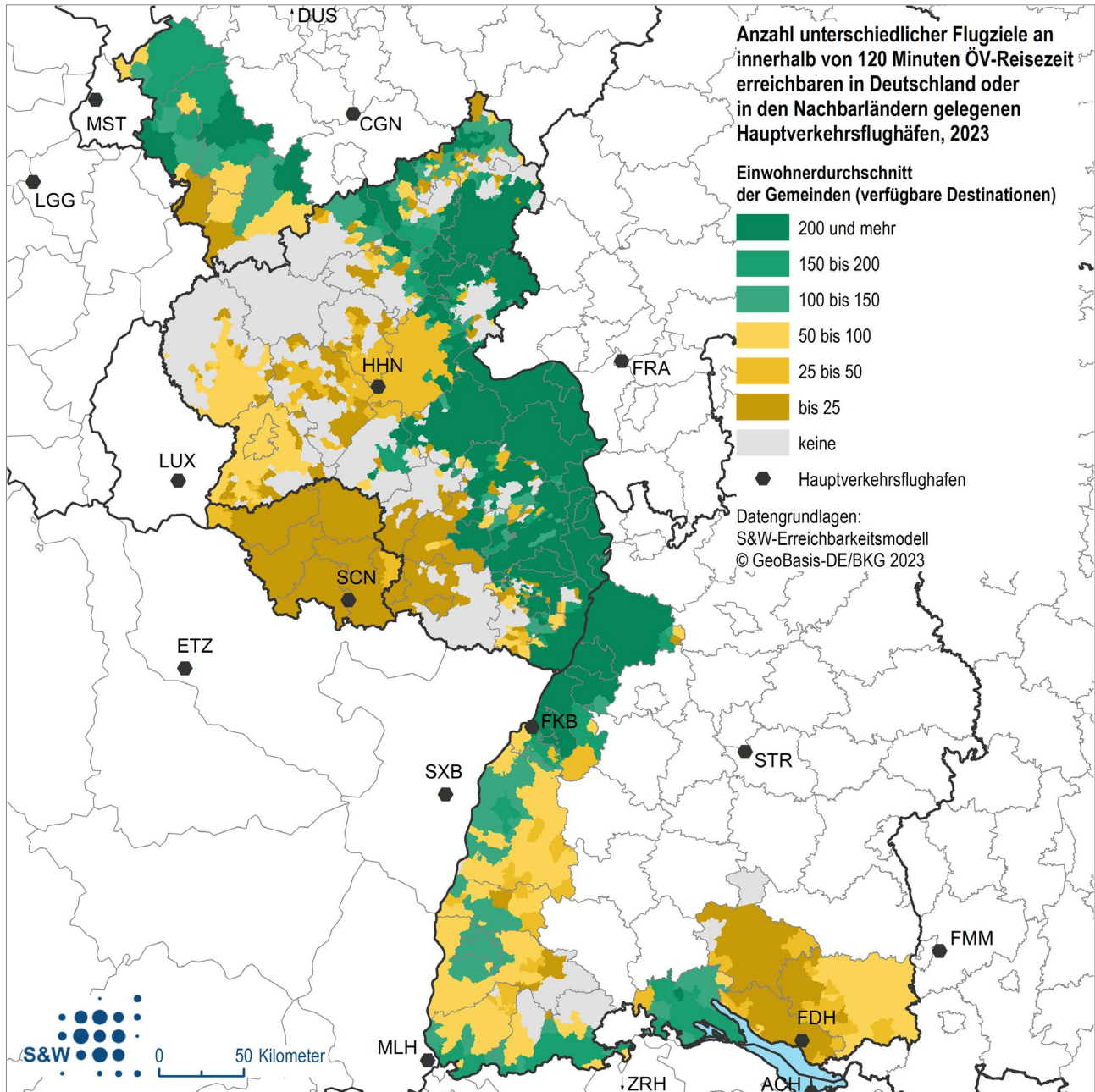
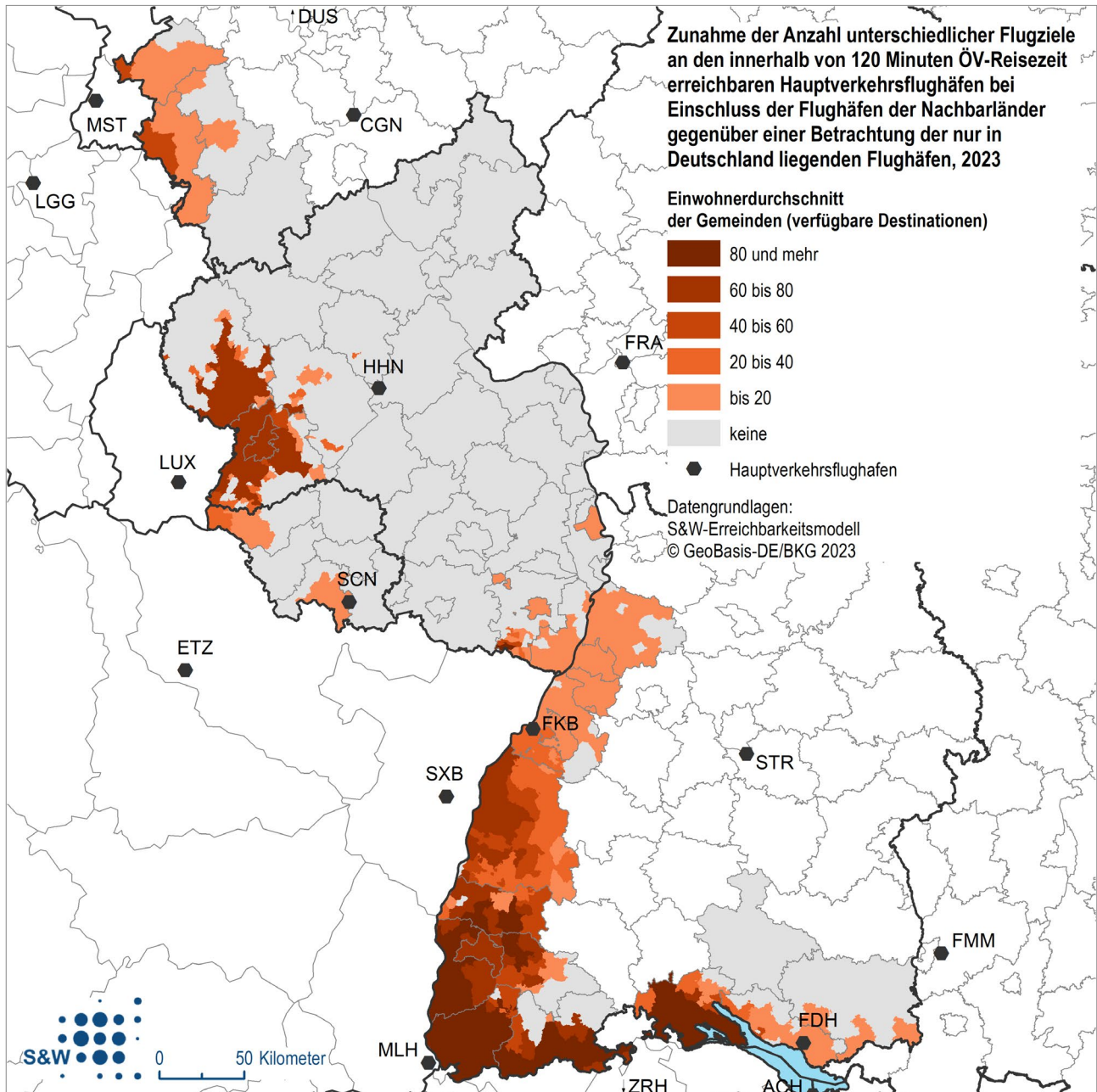


Abbildung 22: Zunahme der Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 120 Minuten ÖV-Reisezeit erreichbaren Hauptverkehrsflughäfen bei Einschluss der Flughäfen der Nachbarländer gegenüber einer Betrachtung der nur in Deutschland liegenden Flughäfen, 2023
 Quelle: S&W 2024



Etwa ein Drittel der Einwohner hat innerhalb von zwei Stunden ÖV-Anreisezeit über die Flughäfen der Nachbarländer mehr als zehn Flugziele zur Verfügung, bei Anreise zu deutschen Flughäfen sind dies zwei Drittel der Bevölkerung (siehe Abb. 23). Das Diagramm stellt dar, wie viel Prozent der Bevölkerung welche Mindestzahl an Flugzielen an innerhalb von 120 Minuten ÖV-Reisezeit erreichbaren Flughäfen in welchem räumlichen Kontext zur Auswahl hat. Nahezu jeder Fünfte hat an den Flughäfen in den Nachbarländern eine Auswahl von mindestens 80 Destinationen, bei deutschen Flughäfen hat jeder Zweite diese Mindestauswahl, bei integrierter Betrachtung aller Flughäfen sogar etwa zwei Drittel. Aufgrund der guten Einbindung der großen deutschen Flughäfen in das Fernverkehrsnetz der Bahn, insbesondere das ICE-Netz, hat etwa ein Drittel der Bevölkerung des Gebiets des IMeG eine Auswahl von mehr als 200 verschiedenen Destinationen.

Bei einer ÖV-Anreise innerhalb von zwei Stunden zu nur in Deutschland gelegenen Abflughäfen stehen der Bevölkerung im Durchschnitt 122 verschiedene Flugziele zur Auswahl, die Flughäfen der Nachbarländer bieten im Durchschnitt 31 Destinationen; über alle erreichbaren Flughäfen stehen jedem Einwohner der Region durchschnittlich 142 Flugziele zur Auswahl (siehe Tab. 5). Die Spreizung der verfügbaren Flugziele für die Einwohner des Gebiets des IMeG ist noch größer als für den Pkw. Während die Durchschnittswerte der oberen Quintile der Einwohner das Zwei- bis Vierfache der jeweiligen Durchschnittswerte betragen, verfügen das jeweils untere Quintil der Einwohner über keine oder bei integrierter Betrachtung über extrem geringe Auswahlmöglichkeiten.

Abbildung 23: Erreichbarkeitsgrade der Bevölkerung im Gebiet des IMeG hinsichtlich der Verfügbarkeit von Flugzielen bei Anreise mit dem ÖV

Quelle: S&W 2024

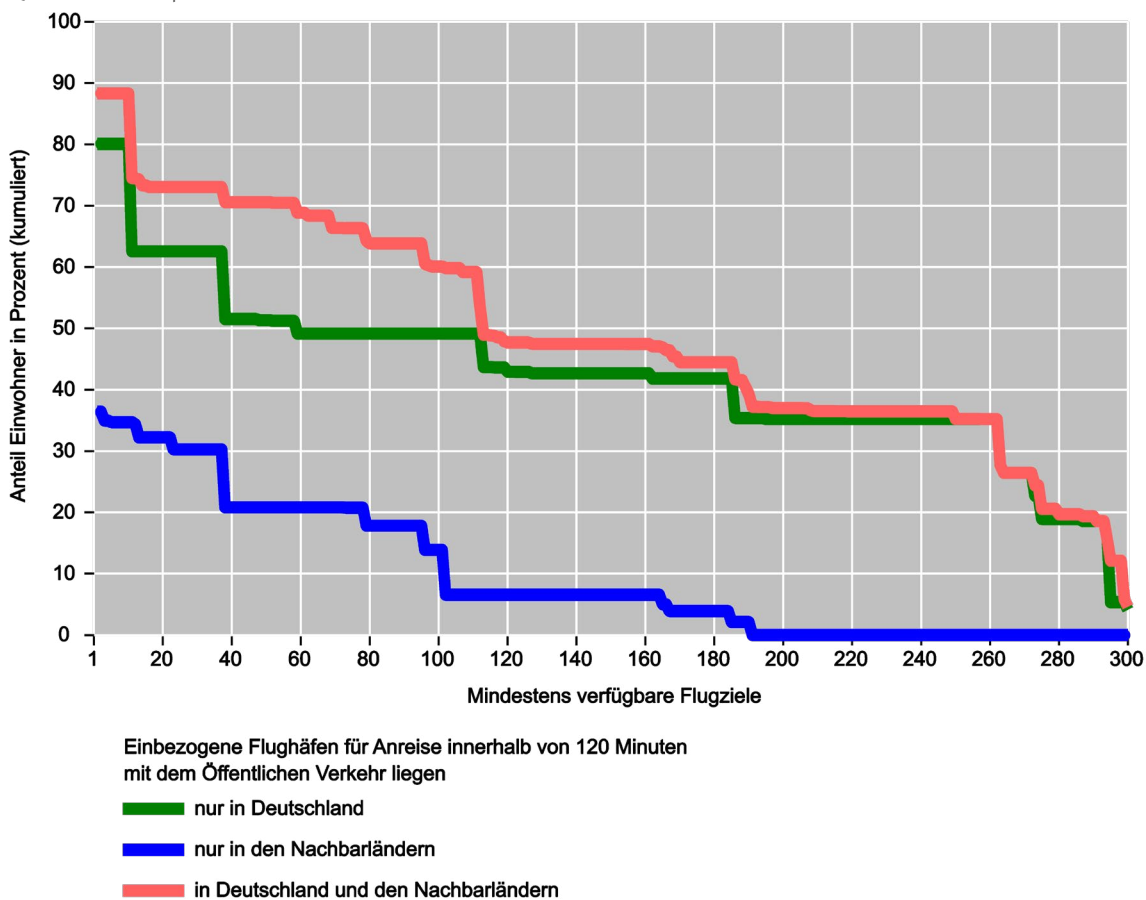


Tabelle 5: Durchschnittliche Anzahl verfügbarer Flugziele je Einwohner an mit dem ÖV innerhalb von 120 Minuten erreichbaren Hauptverkehrsflughäfen

Quelle: S&W 2024

Einwohnergruppe (des Gebiet des IMeG)	Durchschnittliche Anzahl an verfügbaren Flugzielen bei ÖV-Anreise innerhalb von maximal 120 Minuten zu Abflughäfen		
	nur in Deutschland	nur in Nachbarländern	in Deutschland und Nachbarländern
Alle Einwohner	122	31	142
20 % der Einwohner mit der jeweils höchsten Anzahl Flugziele	288	122	292
20 % der Einwohner mit der jeweils geringsten Anzahl Flugziele	0	0	6

4.3 Zunahme verfügbarer Flugziele bei Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr

Die in einem **ÖV-Szenario** kombinierten Maßnahmen zur verbesserten Anbindung einiger der für das Gebiet des IMeG relevanten Flughäfen (vgl. Kapitel 2) wirken sich klar in einer Erhöhung des erreichbaren Flugangebots für viele Gemeinden aus (siehe Abb. 24 und Abb. 25). Zu beachten ist bei diesem Indikator, dass eine Verkürzung der ÖV-Reisezeit zu einem Flughafen, der heute schon innerhalb von zwei Stunden mit dem ÖV erreichbar ist, nicht zu einer Erhöhung der verfügbaren Destinationen über diesen Flughafen führt. Der Indikator zeigt also insbesondere die Gebiete auf, von denen man heute länger benötigt und die durch die in dem Szenario zusammengefassten Maßnahmen in Bezug auf mindestens einen Flughafen dann näher als zwei Stunden ÖV-Anreisezeit fallen würden. Bei den Gemeinden mit Erhöhung der Anzahl der Destinationen sind auch solche Gemeinden, von denen bislang nur ein Teil der Einwohner mit zentralem ÖV-Anschluss unterhalb von zwei Stunden Reisezeit lag und durch die ÖV-Verbesserung an anderer Stelle dieser Anteil steigt und sich damit die durchschnittliche Anzahl der Destinationen erhöht hat.

Die größten Steigerungen der Anzahl der innerhalb von zwei Stunden ÖV-Anreisezeit verfügbaren Destinationen erfolgen so nicht direkt in der Nähe der durch die Maßnahmen begünstigten Flughäfen, sondern in einiger Entfernung dazu. Dies gilt bei der Reaktivierung der Hunsrückquerbahn zum Anschluss des Flughafens Hahn, bei der ein Kranz von Gemeinden um das südöstliche Ende der reaktivierten Linie bei Langenlonsheim

und Bad Kreuznach die höchsten Zuwächse hat. Die Einführung einer Stadtbahn zum Flughafen Karlsruhe Baden-Baden begünstigt viele Gemeinden im Bereich des mittleren Oberrheins. Die verbesserte Bahn-anbindung des Flughafens Strasbourg Entzheim von Neustadt a.d. Weinstraße und von Karlsruhe aus erhöht die Wahlmöglichkeiten an Destinationen in vielen der dort liegenden Gemeinden. Die größten Zuwächse an verfügbaren Destinationen bewirken die direkte Schienenanbindung des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg und die verbesserten Anschlüsse und Durchbindungen von Regionalbahnen im südlichen Oberrhein und am Hochrhein für Gemeinden am südlichen Oberrhein und im Hochschwarzwald, die zumeist selbst keinen eigenen Bahnanschluss haben.

Aufgrund der räumlich begrenzten ÖV-Maßnahmen mit Beschränkung auf einige ausgewählte Flughäfen ergeben sich in anderen Gebieten des IMeG keine Steigerungen der Anzahl der Destinationen, die an den innerhalb von zwei Stunden ÖV-Reisezeit erreichbaren Abflughäfen verfügbar sind.

Insgesamt würde jeder zehnte Einwohner des IMeG-Gebiets von den in diesem ÖV-Szenario zusammengefassten Maßnahmen zusätzlich verfügbare Flugdestinationen innerhalb von zwei Stunden ÖV-Anreisezeit zu den Flughäfen erhalten. Im Durchschnitt hätten diese etwa eine Million Personen eine Steigerung von 23 Destinationen.

Abbildung 24: Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 120 Minuten ÖV-Reisezeit erreichbaren in Deutschland oder in den Nachbarländern gelegenen Hauptverkehrsflughäfen unter Annahme selektiver ÖV-Verbesserungen
 Quelle: S&W 2024

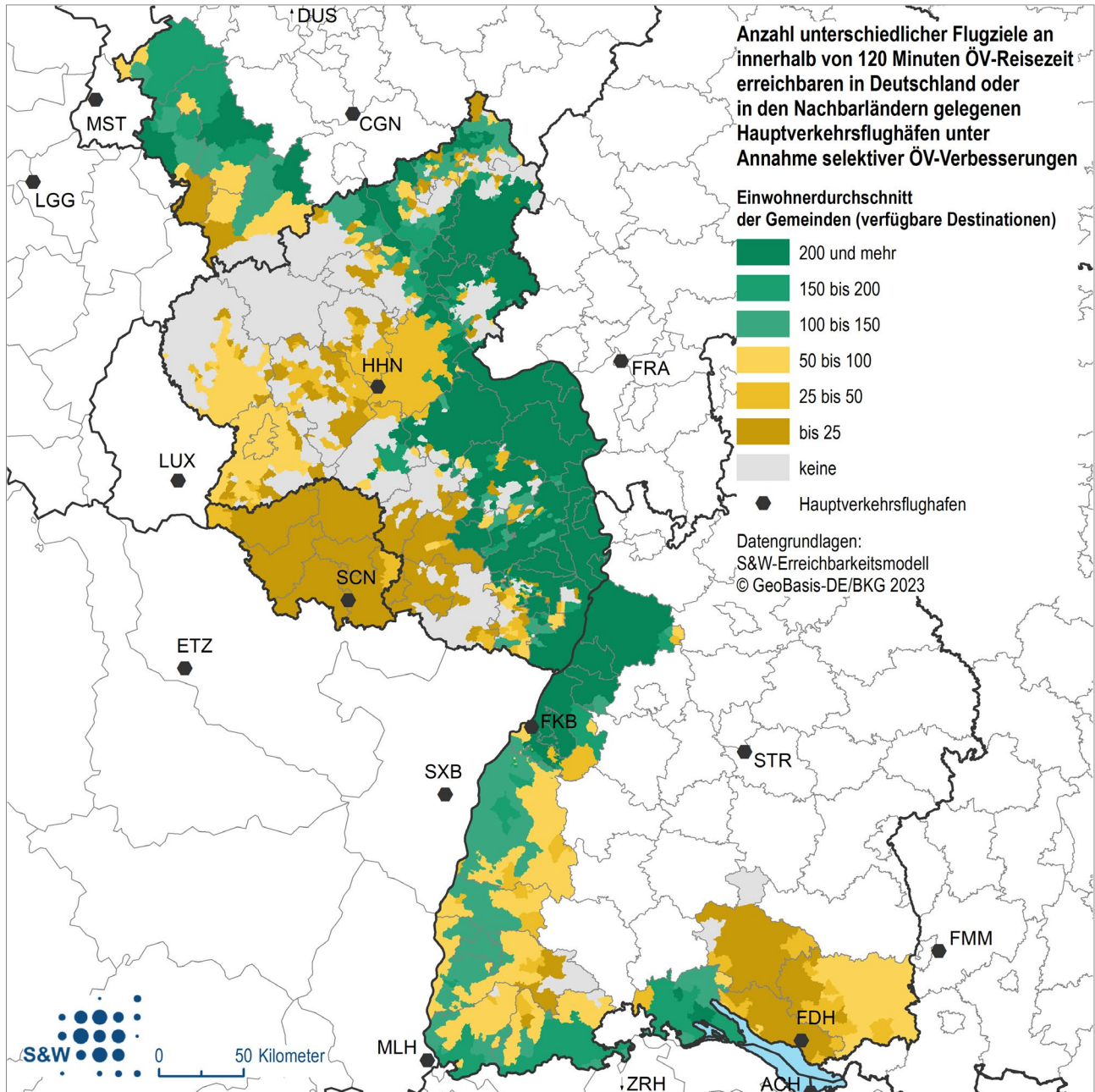
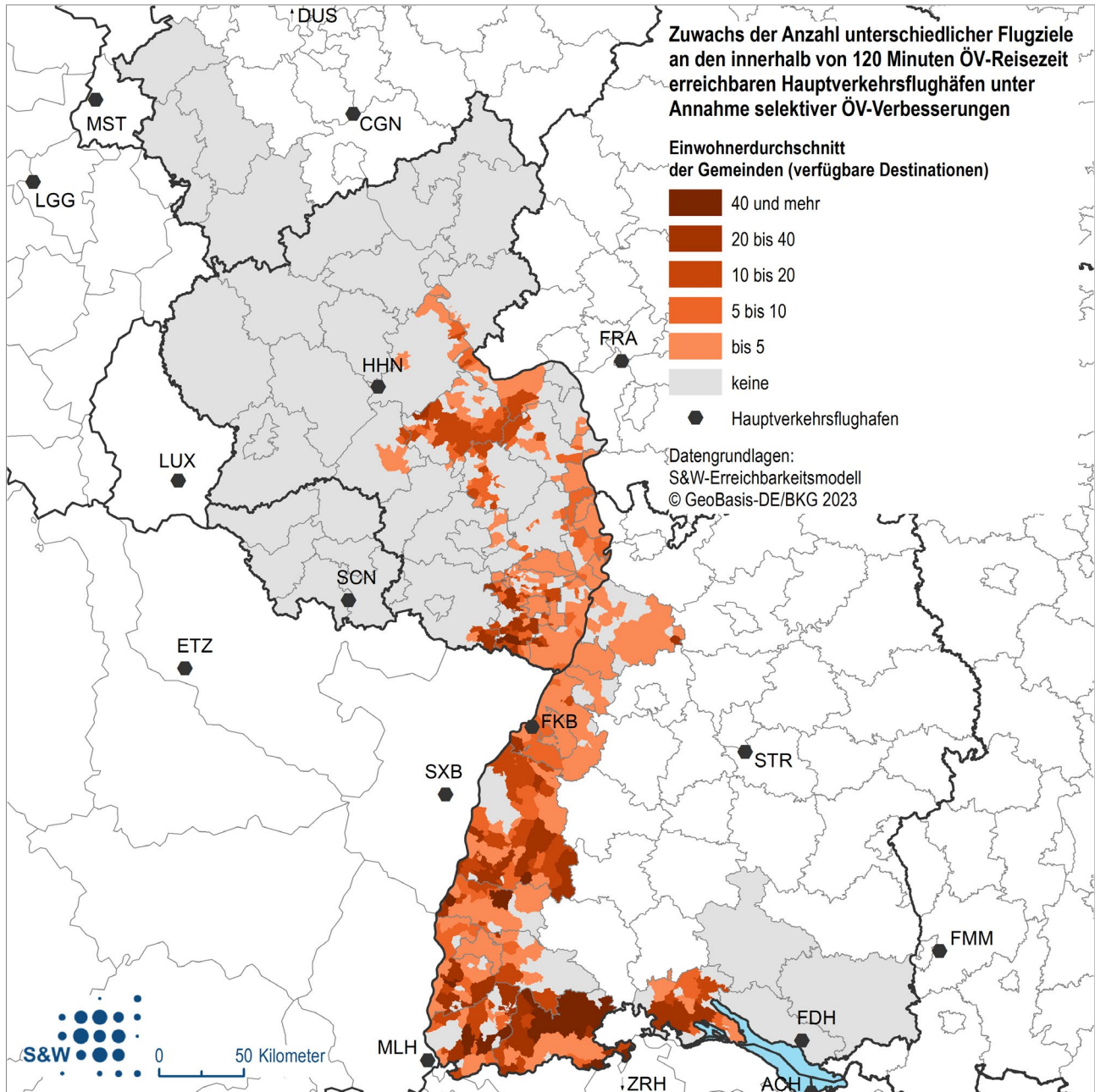


Abbildung 25: Zuwachs der Anzahl unterschiedlicher Flugziele an den innerhalb von 120 Minuten ÖV-Reisezeit erreichbaren Hauptverkehrsflughäfen unter Annahme selektiver ÖV-Verbesserungen
 Quelle: S&W 2024



5. Fazit

Innereuropäische Grenzen im Schengen-Raum sind für die Wohnbevölkerung im Normalfall keine Barrieren mehr. Entsprechend werden unterschiedliche Angebote auch jenseits der Grenzen genutzt. Dies variiert zwar nach Angebotstyp; manche Angebote wie beispielsweise die medizinische Versorgung werden aus unterschiedlichen Gründen weniger grenzüberschreitend genutzt; für Einkaufsgelegenheiten oder verkehrliche Angebote, wie diese von Flughäfen bereitgestellt werden, spielen Grenzen kaum eine Rolle. Häufig ist sogar das Gegenteil der Fall, wenn beispielsweise die Werbung für die Angebote sehr bewusst auf Kunden jenseits der Grenze ausgerichtet ist, um das Marktpotential zu erhöhen.

So entscheiden Fluggäste bei der Wahl des Abflughafens nicht primär nach dem Land, in dem der Flughafen lokalisiert ist. Es wird zunächst vielmehr betrachtet, ob bei den Destinationen das oder die gewünschten Ziele vorhanden sind, und dann werden Faktoren wie der Flugpreis oder die Anreisezeit berücksichtigt. Damit sind Verkehrsflughäfen, die schnell zu erreichen sind und die über ein größeres Angebot an angeflogenen Zielen verfügen, tendenziell attraktiver als weiter entfernte oder welche mit weniger Destinationen; und dies zumeist unabhängig davon, ob der Flughafen in Deutschland oder in einem Nachbarland lokalisiert ist.

Die Ergebnisse dieser hier vorgelegten Analyse zu den Erreichbarkeiten von Flughäfen aus den Grenzregionen im Gebiet des IMeG machen sehr deutlich, dass Grenzregionen durchaus über günstige Lagequalitäten verfügen. Ein **Defizit in den im IMeG zusammengeschlossenen Grenzregionen hinsichtlich der Erreichbarkeit von Flughäfen**, wie dies von der eingangs zitierten BBSR-Studie für einige Teilgebiete benannt wird, **gibt es bei Hinzuziehung der Hauptverkehrsflughäfen in den Nachbarländern in dieser Form nicht**. Das südwestliche Gebiet Baden-Württembergs mit den Regionen Südlicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee verfügt mit dem Flughafen Zürich und dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg und auch noch mit dem Flughafen

Strasbourg Entzheim über nahegelegene, mit Pkw und ÖV gut erreichbare Flughäfen mit einem reichlichen Angebot an Flugverbindungen; ähnliches gilt für das westliche Rheinland-Pfalz mit der Eifel und dem Gebiet Trier-Mosel, für die der Flughafen Luxembourg im Nachbarland die Erreichbarkeit von Flughäfen bietet.

Die vorgelegte Studie weist mit ihren Ergebnissen über die notwendige Einbeziehung aller Flughäfen, auch die der Nachbarländer, auf zwei weitere wichtige Aspekte hin, die bei der Bewertung der Erreichbarkeit von Flughäfen zu betrachten sind:

- Eine **Beschränkung der Betrachtung auf die Erreichbarkeit von Flughäfen mit dem Pkw ist nicht ausreichend**. Zwar reisen in Deutschland fast zwei Drittel der Flugpassagiere mit dem Pkw, Taxi oder Mietwagen an, mehr als ein Drittel aber eben auch mit dem ÖV.⁶ Im Gebiet des IMeG bietet der ÖV für viele Gemeinden sehr gute und dem Pkw ebenbürtige Erreichbarkeiten von Flughäfen; dies gilt insbesondere dann, wenn die Gemeinde und die relevanten Flughäfen gut in die Bahninfrastruktur eingebunden sind.

Gleichzeitig gibt es aber viele Bereiche, insbesondere in den dünner besiedelten ländlichen Bereichen der Region, in denen die Flughafenerreichbarkeit mit dem ÖV unzureichend ist.

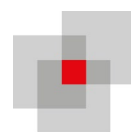
- Eine **Beschränkung auf einen Erreichbarkeitsindikator „Kürzeste Reisezeit zu einem Flughafen“ ist ebenfalls nicht ausreichend**. Dieser Indikator suggeriert einen Nutzen, der de facto vielleicht gar nicht wirklich vorhanden ist, wenn der zeitnächste Flughafen nicht allzu groß ist und viele gewünschte Flugziele nicht anbietet. Die für die Gemeinden des IMeG ermittelte weitgehend gute „kürzeste Reisezeit“ zu einem Flughafen basiert vielfach auf der Nähe zu den vier in der IMeG-Region liegenden Flughäfen

⁶ Statista Research Department (2023): Verteilung der durch Flugpassagiere in Deutschland für die Anreise zum Flughafen genutzter Verkehrsmittel im Jahr 2017. Zugriff: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/892378/umfrage/genutzte-verkehrsmittel-fuer-die-anreise-zum-flughafen-in-deutschland/>

Friedrichshafen, Karlsruhe Baden-Baden, Saarbrücken und Hahn, die allerdings nur über ein vergleichsweise niedriges Flugangebot mit entsprechend niedrigen Passagierzahlen verfügen.

Betrachtet man das verfügbare Angebot an den Flughäfen in einem eigenen Indikator, hier gemessen als kumulierte Zahl unterschiedlicher Flugdestinationen an den in einer angemessenen Reisezeit erreichbaren Flughäfen, rücken die Gebiete mit sehr kurzen Reisezeiten zum nächsten Flughafen in der Wertung zurück. Nunmehr zählt die Nähe zu größeren Flughäfen, daher weisen eher grenzferne Gebiete im Osten von Rheinland-Pfalz oder die Region Aachen mit gutem Zugang zu Flughäfen wie Frankfurt/Main, Köln Bonn oder Düsseldorf eine hohe Verfügbarkeit von Destinationen an erreichbaren Flughäfen auf. Zugleich weisen gerade die in den Nachbarländern liegenden großen Flughäfen wie Zürich, Basel Mulhouse Freiburg oder Luxembourg große Zahlen an verfügbaren Flugzielen auf und bieten so der Bevölkerung in den Grenzregionen am Hochrhein, entlang des Oberrheins oder im Bereiche Trier und der Eifel eine gute Position hinsichtlich der Verfügbarkeit von Flugdestinationen an in angemessener Zeit sowohl mit dem Pkw als auch mit dem ÖV erreichbaren Flughäfen.

Große räumliche Unterschiede in der Erreichbarkeit von Hauptverkehrsflughäfen zwischen den betrachteten Teilräumen im Gebiet des IMeG sind unübersehbar. Dies gilt insbesondere, wenn die Erreichbarkeit der Flughäfen mit dem ÖV betrachtet wird. Gleichzeitig wird sichtbar, dass von Verbesserungen in der ÖV-Anbindung der Flughäfen, vermittelt über die Netzeffekte, durchaus größere Gebiete mit deutlichen Erreichbarkeitssteigerungen profitieren. Gezeigt wurde, dass sowohl die Integration der Flughäfen in den schienengebundenen ÖV durch Bahn- bzw. Stadtbahnanschlüsse der Terminals als auch ggf. einfacher zu realisierende, grenzüberschreitend durchgebundene Bus- und insbesondere Bahnlinien zu den Flughäfen deren Erreichbarkeit für signifikante Teile der Bevölkerung in Grenzregionen klar erhöhen kann.



**Initiativkreis Metropolitane
Grenzregionen**

Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMEG)
www.metropolitane-grenzregionen.eu