



EUREGIO

**BEREIKBAARHEID
VIA LUCHT**

**ERREICHBARKEIT
IM LUFTVERKEHR**

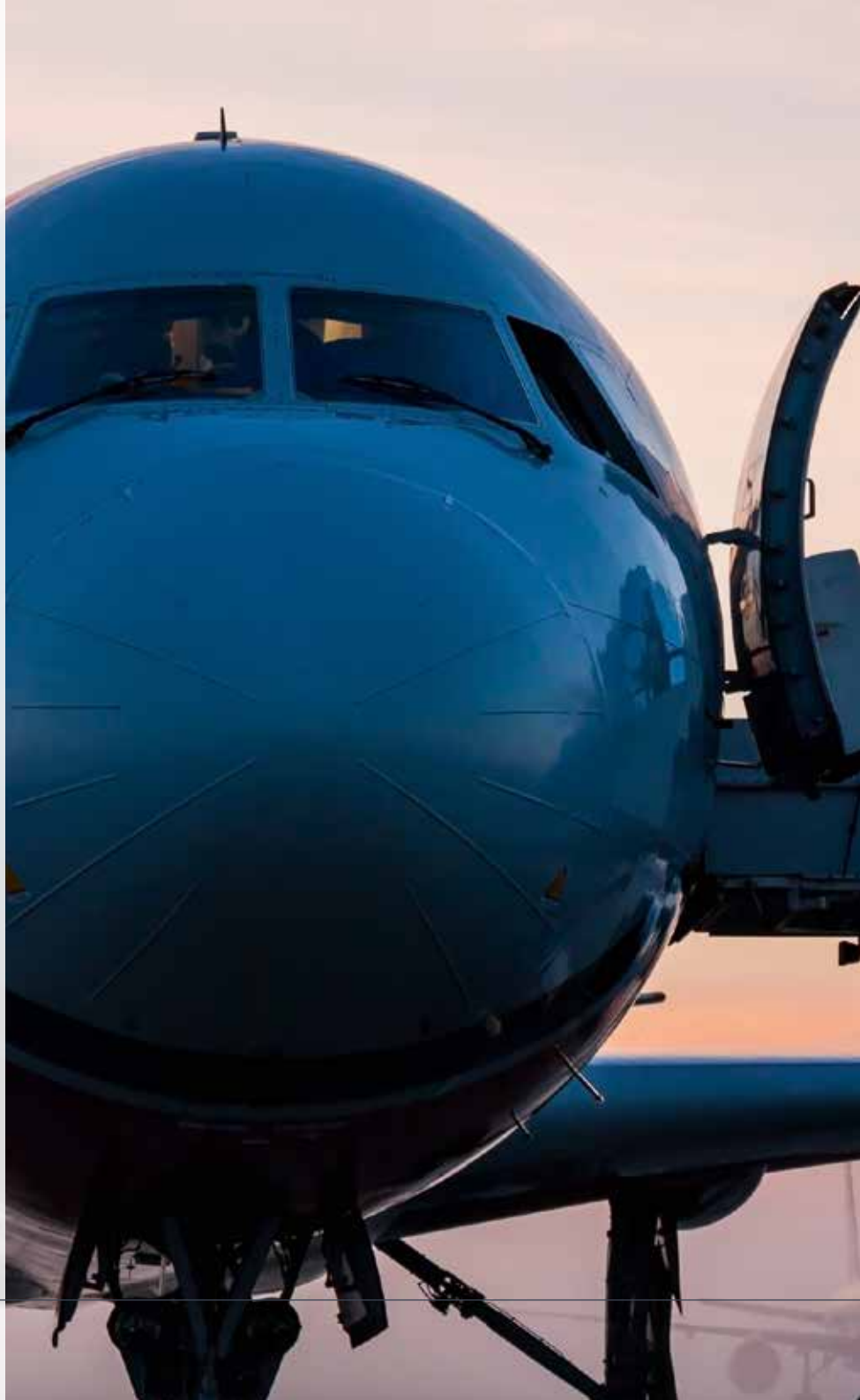


INHOUD

1. Editorial	3
2. Achtergrond	4
3. Dertien euregio-relevante burgerluchthavens	5
4. Bereikbaarheid van de burgerluchthavens	7
5. Gebruik van de luchthavens	10
6. Tevredenheid over de bereikbaarheid via de lucht	12
7. Trends in het luchtverkeer	14
8. Scenario's	15
9. Aanbevelingen op basis van de status-quo-analyse en de inventarisatie van de mobiliteitsbehoeften	18
10. Aanbevelingen op basis van de scenarioanalyse	20
11. Hoe kan het nu verder gaan?	21

INHALT

1. Editorial	3
2. Hintergrund	4
3. Dreizehn euregiorelevante Verkehrsflughäfen	5
4. Erreichbarkeit der Verkehrsflughäfen	7
5. Nutzung der Flughäfen	11
6. Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit im Luftverkehr	13
7. Trends im Luftverkehr	14
8. Szenarien	16
9. Handlungsempfehlungen auf Basis der Status-Quo-Analyse und der Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse	19
10. Handlungsempfehlungen auf Basis der Szenarioanalyse	20
11. Wie kann es weitergehen?	22



EDITORIAL

De internationale bereikbaarheid in het personenverkeer is van groot belang voor de toekomstbestendigheid en de duurzame economische kracht van de EUREGIO. Gezien de voortschrijdende globalisering en de toenemende mobiliteitsbehoeften van de bevolking ontwikkelt de internationale bereikbaarheid zich tot een krachtige vestigingsplaatsfactor voor ondernemingen en tot een belangrijk criterium voor de aantrekkingskracht van de grensregio als woon- en verblijfslocatie.

Tegen deze achtergrond heeft de EUREGIO samen met haar leden een grootschalig onderzoek uitgevoerd. Het doel was om aanbevelingen te ontwikkelen ter verbetering van de bereikbaarheid van het grensgebied via de lucht, om zich te buigen over mogelijke ontwikkelingen in de toekomst en om de gezamenlijke grensoverschrijdende coördinatie te versterken.

EDITORIAL

Die internationale Erreichbarkeit im Personenverkehr ist für die Zukunftsfähigkeit und nachhaltige Wirtschaftskraft der EUREGIO von großer Bedeutung. Denn bei fortschreitender Globalisierung und wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung wird die internationale Erreichbarkeit zu einem schlagkräftigen Standortfaktor für Unternehmen sowie zu einem wesentlichen Kriterium zur Bemessung des Attraktivitätsgrads der Grenzregion als Wohnstandort und Lebensmittelpunkt.

Vor diesem Hintergrund hat sich die EUREGIO mit ihren Mitgliedern zusammengetan, um im Rahmen einer groß angelegten Untersuchung Handlungsempfehlungen zur Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Grenzregion im Luftverkehr zu erarbeiten, um sich mit zukünftigen möglichen Entwicklungen auseinanderzusetzen und um die gemeinsame, grenzüberschreitende Abstimmung zu stärken.



2

ACHTERGROND

Zowel binnen de EUREGIO als in de aangrenzende regio's hebben bestuurders, ambtenaren en consumenten zich de laatste jaren beziggehouden met vragen rond de bereikbaarheid via de lucht. Aan Nederlandse zijde is het politieke besluit genomen om Twente Airport niet te ontwikkelen tot een internationale burgerluchthaven, terwijl Lelystad Airport in de toekomst aan belang zal winnen. Ook de rol van FMO als enige internationale burgerluchthaven direct in het EUREGIO-gebied werd in dit verband intensief besproken. Een uitgebreide basisstudie over de betekenis

van de afzonderlijke luchthavens voor de inwoners en bedrijven van de EUREGIO en haar deelregio's ontbrak echter. Deze kloof kan nu worden gedicht met het INTERREG-project "Bereikbaarheid via lucht". De bestaande euregionale vervoersstudies over "Goederencorridor" en "SpoorRegio" zijn hiermee aangevuld met een derde onderzoek. Er is nu een volledig beeld van de bereikbaarheid van de regio op het gebied van vervoer, wat in de toekomst een goed gefundeerd besluitvormingsproces van de betrokken actoren zal ondersteunen.

HINTERGRUND

Sowohl innerhalb der EUREGIO als auch in den benachbarten Regionen haben sich Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit in den vergangenen Jahren mit Fragen der Luftverkehrserreichbarkeit auseinandergesetzt. So fiel auf niederländischer Seite die politische Entscheidung, den Airport Twente nicht zu einem internationalen Verkehrsflughafen weiterzuentwickeln, während der Airport Lelystad zukünftig an Bedeutung gewinnen soll. Auch die Rolle des FMO als einziger direkt im Gebiet der EUREGIO liegender internationaler Verkehrsflughafen wurde in diesem Zusammenhang intensiv diskutiert. Eine umfassende

Grundlagenstudie zur Bedeutung der einzelnen Verkehrsflughäfen für die Einwohner und Unternehmen der EUREGIO und ihrer Teilregionen fehlte jedoch. Diese Lücke konnte nun im Rahmen des INTERREG-Projektes „Erreichbarkeit aus der Luft“ geschlossen werden. Damit haben auch die bestehenden verkehrswissenschaftlichen euregionalen Studien zum Thema „Güterkorridor“ und „Schienenregion“ eine Ergänzung erfahren. Es liegt nun ein umfassendes Bild der verkehrlichen Erreichbarkeit der Region vor, das zukünftig eine fundierte Entscheidungsfindung der beteiligten Akteuren unterstützt.

DETTIEN EUREGIO-RELEVANTE BURGERLUCHTHAVENS

Voor de EUREGIO zijn dertien luchthavens bijzonder relevant: Amsterdam-Schiphol, Bremen, Köln/Bonn, Dortmund, Düsseldorf, Eindhoven, Münster-Osnabrück, Groningen-Elde, Hannover-Langenhagen, Lelystad, Weeze/Niederrhein, Paderborn-Lippstadt en Rotterdam. Deze hebben allemaal verschillende kenmerken; het betreft kleinere en grotere burgerluchthavens met zeer diverse internationale verbindingen, en één mondiale megaluchthaven. De dertien euregio-relevante luchthavens zijn binnen een autorijtijd

DREIZEHN EUREGIORELEVANTE VERKEHRSFLUGHÄFEN

Für die EUREGIO sind dreizehn Flughäfen von besonderer Relevanz: Amsterdam-Schiphol, Bremen, Köln/Bonn, Dortmund, Düsseldorf, Eindhoven, Münster-Osnabrück, Groningen-Elde, Hannover-Langenhagen, Lelystad, Weeze/Niederrhein, Paderborn-Lippstadt und Rotterdam. Diese besitzen ganz unterschiedliche Charakteristika. Dabei handelt es sich um kleinere wie große Verkehrsflughäfen mit vielfältigen internationalen Verknüpfungen bis hin zu einem globalen Mega-Flughafen. Die dreizehn euregiorelevanten Flughäfen sind innerhalb einer PKW-Fahrzeit von

van 2,5 uur vanaf de EUREGIO bereikbaar. Voor ondernemingen die een eigen bedrijfsvliegtuig bezitten of die zakenvliegtuigen leasen of per geval huren, zijn naast de genoemde burgerluchthavens ook kleine vliegvelden interessant als vertreklocatie. Deze zijn in dit onderzoek echter niet nader onderzocht op hun huidige bereikbaarheidskwaliteiten. Meer informatie met betrekking tot de definiering van de luchthavens is opgenomen in de eindrapportage.

2,5 Stunden aus der EUREGIO heraus erreichbar. Für Unternehmen, die eigene Firmenjets besitzen bzw. Geschäftsflugzeuge leasen oder fallweise mieten, sind, über diese Verkehrsflughäfen hinaus, kleinere Verkehrslandeplätze als Abflugort ebenfalls interessant. Diese wurden hinsichtlich ihrer aktuellen Erreichbarkeitsqualitäten in dieser Studie jedoch nicht näher untersucht. Weitere Informationen zur Definition der Flughäfen sowie den weiteren Begrifflichkeiten sind den ersten Seiten des Abschlussberichtes zu entnehmen.



“

*Verschiedene
kenmerken van de
euregio-relevante
luchthavens”*

”

**Unterschiedliche
Charakteristika der
euregiorelevanten
Flughäfen“**



BURGERLUCHTHAVENS
BINNEN 2,5 UUR
REISTIJT MET DE AUTO

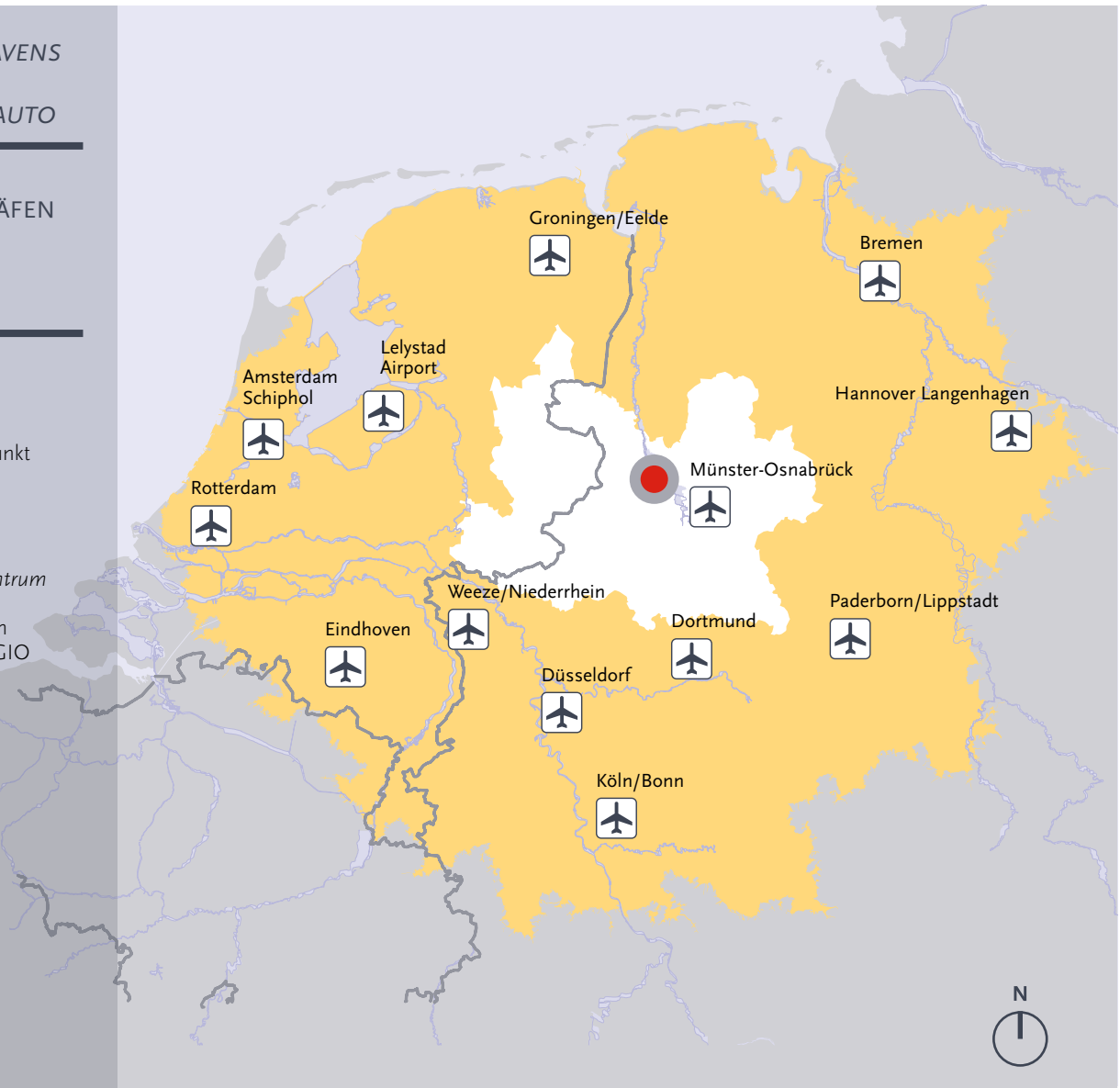
VERKEHRSFLUGHÄFEN
INNERHALB VON
2,5 STUNDEN
PKW-FAHRZEIT

 Geografisch centrum
Geografischer Mittelpunkt

 Relevante luchthaven
Relevanter Flughafen

 150 min isochrone
berekend vanuit het centrum
van de EUREGIO
150 min Isochrone vom
Mittelpunkt der EUREGIO
berechnet

0 12,5 25 50 km



Datenquelle: TCP International Erreichbarkeitsmodell, 2018 | RRG GIS Datenbank, RRG 2018, (c) TCP International, 2018

BEREIKBAARHEID VAN DE BURGERLUCHTHAVENS

De autobereikbaarheid van deze luchthavens vanuit de EUREGIO kan in zijn totaliteit als goed worden beoordeeld, hoewel er grote intraregionale verschillen bestaan en het Duitse deel van de EUREGIO gemiddeld van kortere reistijden profiteert dan zijn Nederlandse tegenhanger. De OV-bereikbaarheid in het plattelandsgebied laat daarentegen sterke wensen over, en alleen geselecteerde centra met IC/ICE- of snelbusverbindingen met de luchthavens hebben korte OV-reistijden naar de luchthavens. De OV-reistijd bedraagt gemiddeld ruim het dubbele van de autoreistijd, waarbij veel gebieden in de EUREGIO helemaal niet op het OV-net zijn

aangesloten. Uitgaande van de reistijden is de luchthaven Münster-Osnabrück voor meer dan 60% van het EUREGIO-gebied zowel bij de auto als het OV de dichtstbijzijnde luchthaven, wat tegelijkertijd betekent dat de overige 40% van het EUREGIO-gebied op andere luchthavens gericht is (Dortmund, Düsseldorf, Weeze/Niederrhein, Lelystad en Groningen). Vanwege de per saldo slechte OV-bereikbaarheid van alle luchthavens reist bijna drie kwart van de huishoudens met de eigen auto naar de luchthaven. De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat de reis met de auto minder tijd kost en comfortabeler is.

ERREICHBARKEIT DER VERKEHRSFLUGHÄFEN

Die Pkw-Erreichbarkeit dieser Flughäfen aus der EUREGIO ist insgesamt als gut zu bezeichnen, auch wenn große intraregionale Unterschiede existieren und der deutsche Teil der EUREGIO im Schnitt von kürzeren Fahrzeiten profitiert als sein niederländisches Gegenüber. Die ÖV-Erreichbarkeit ist in der Fläche hingegen sehr gering, und nur ausgewählte Zentren mit IC/ICE- oder Schnellbusanbindungen an die Flughäfen weisen kurze ÖV-Fahrzeiten zu den Flughäfen auf. Die ÖV-Fahrzeit liegt letztlich im Durchschnitt mehr als doppelt so hoch wie die Pkw-Fahrzeit, wobei viele Teilräume der EUREGIO gar nicht ans

ÖV-Netz angebunden sind. Aufgrund der Anreisezeiten ist der Flughafen Münster-Osnabrück für mehr als 60 % des EUREGIO-Gebietes sowohl beim Pkw- wie ÖV der nächstgelegene Flughafen, was aber gleichzeitig bedeutet, dass die übrigen 40 % des EUREGIO-Gebietes zu anderen Flughäfen orientiert sind (Dortmund, Düsseldorf, Weeze/Niederrhein, Lelystad und Groningen). Aufgrund der insgesamt schlechten ÖV-Erreichbarkeit zu allen Flughäfen nutzen fast drei Viertel der Haushalte den eigenen Pkw zur Anreise. Der geringere Zeitbedarf und höhere Komfort sind die Hauptgründe für die Pkw-Wahl.

4.

“

Al met al goede bereikbaarheid met de auto, met grote intraregionale verschillen”

”

Insgesamt gute Erreichbarkeit mit dem Pkw bei großen intraregionalen Unterschieden“



REISTIJD (AUTO) NAAR DE DICTSTBIJZIJNDE BURGERLUCHTHAVEN

PKW-FAHRZEIT ZUM NÄCHSTGELEGENEN VERKEHRSFLUGHAFEN

Reistijd in minuten Fahrzeit in Minuten

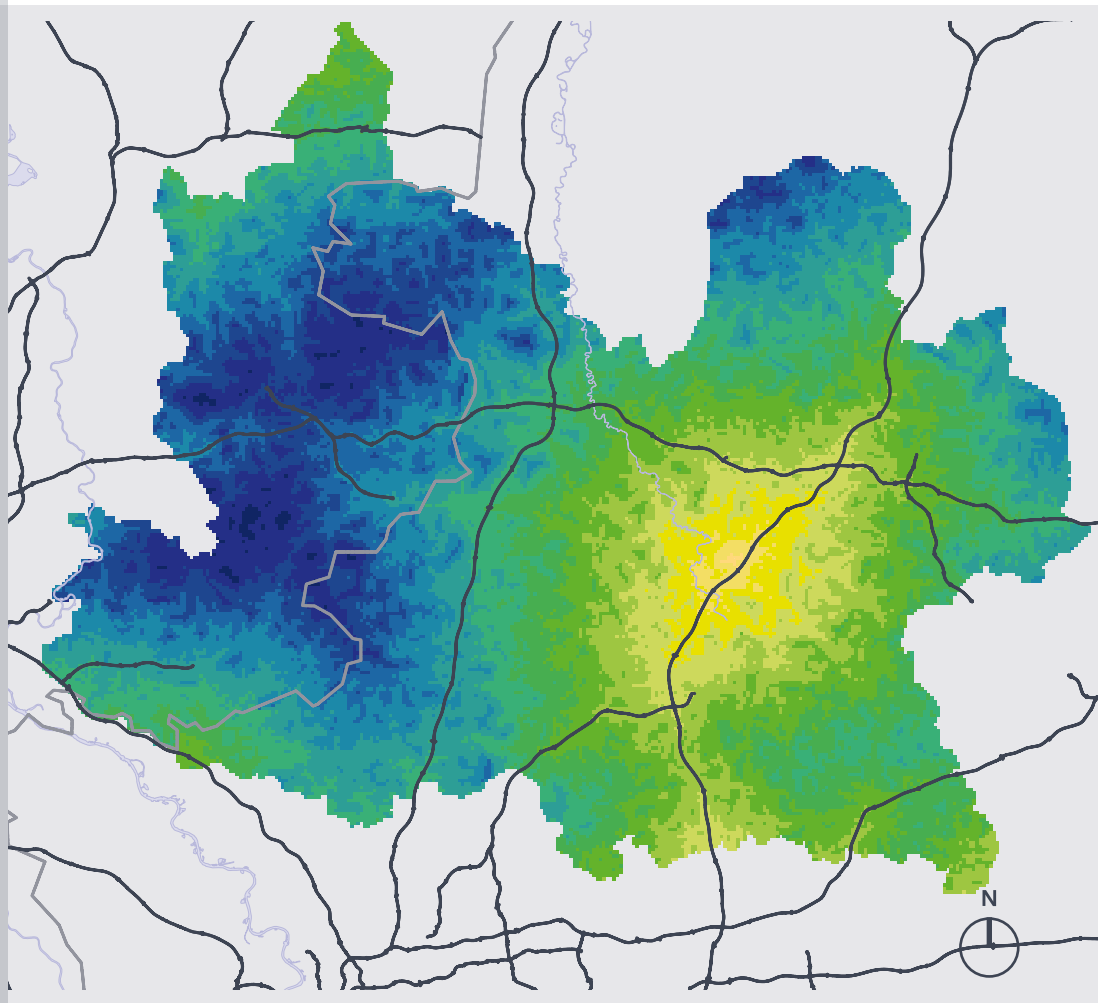
0-5	36-40
6-10	41-45
11-15	46-50
16-20	51-54
21-25	55-60
26-30	61-65
31-35	70-75

— Snelweg
Autobahn

— Grens
Landesgrenze

*De bestemmingen zijn
burgerluchthavens binnen
en buiten de EUREGIO.
Als Zielpunkte berück-
sichtigt sind Verkehrs-
flughäfen innerhalb und
außerhalb der EUREGIO.*

0 12,5 25 50 km



Datenquelle: RRG GIS Datenbank, RRG 2018; eigene Berechnungen auf Basis des TCP Erreichbarkeitsmodells,
Open Street Map, 2018 | (c) TCP International, 2018

REISTIJD (OV) NAAR DE DICHTSTBIJZIJNDE BURGERLUCHTHAVEN

ÖV-FAHRZEIT ZUM NÄCHSTGELEGENEN VERKEHRSFLUGHAFEN

Reistijd in minuten Fahrzeit in Minuten

0-10	71-80
11-20	81-90
21-30	91-100
31-40	101-110
41-50	111-120
51-60	121-130
61-70	131-140

— buiten het verzorgingsgebied
van de haltes (d.w.z. zonder
openbaar vervoer)
außerhalb Haltestellen-
einzugsbereich (d. h. ohne
ÖV-Anschluss)

— Snelweg/Autobahn

— Grens/Landesgrenze

De bestemmingen zijn
burgerluchthavens binnen
en buiten de EUREGIO.
Als Zielpunkte berücksichtigt
sind Verkehrsflughäfen innerhalb
und außerhalb der EUREGIO.

0 12,5 25 50 km

Datenquelle: RRG GIS Datenbank, RRG 2018; eigene Berechnungen auf Basis des TCP Erreichbarkeitsmodells,
Open Street Map, 2018 | (c) TCP International, 2018

5.

GEBRUIK VAN DE LUCHTHAVENS

Een korte reistijd naar de vertrekluchthaven is echter slechts één criterium voor de luchthavenkeuze; huishoudens en ondernemingen wegen dit aspect af tegen andere criteria, zoals het aanbod aan rechtstreekse vluchten of korte inchecktijden. Uit deze afweging resulteren complexe ruimtelijke vervlechtingen tussen woon- en bedrijfslocatie enerzijds en de daadwerkelijk gebruikte vertreklocaties anderzijds. Niet altijd valt de keuze op de luchthaven met de kortste reistijd. Uiteindelijk concentreert de vraag vanuit een Kreis of regio

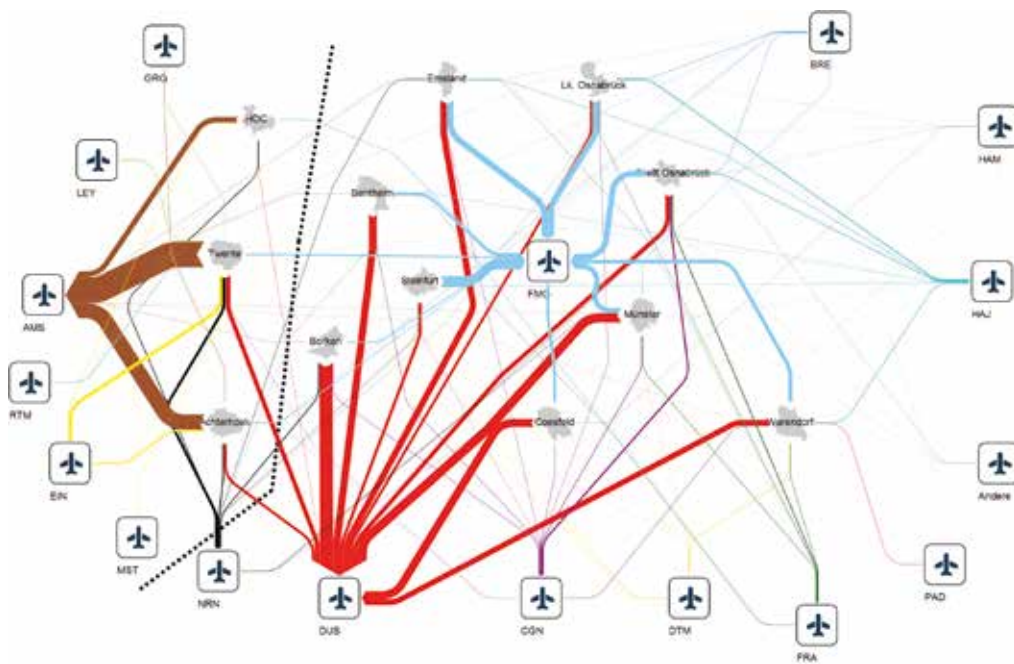
zich op een of twee luchthavens. Opvallend is daarbij de sterke concentratie van de vraag op binnenlandse luchthavens, d.w.z. er vertrekken maar weinig passagiers vanaf een luchthaven in het buurland. Uit het oogpunt van de passagiers zijn de luchthavens Düsseldorf, Münster-Osnabrück en Amsterdam met duidelijke afstand de drie belangrijkste luchthavens voor de EUREGIO. Maar ook de overige luchthavens worden in individuele gevallen gebruikt.

“

Complexe ruimtelijke
vervlechtingen tussen
woonlocaties en gekozen
vertrekluchthavens”

”

Komplexe räumliche
Vervlechtungen zwischen
Wohnstandorten und
gewählten Abflugorten“

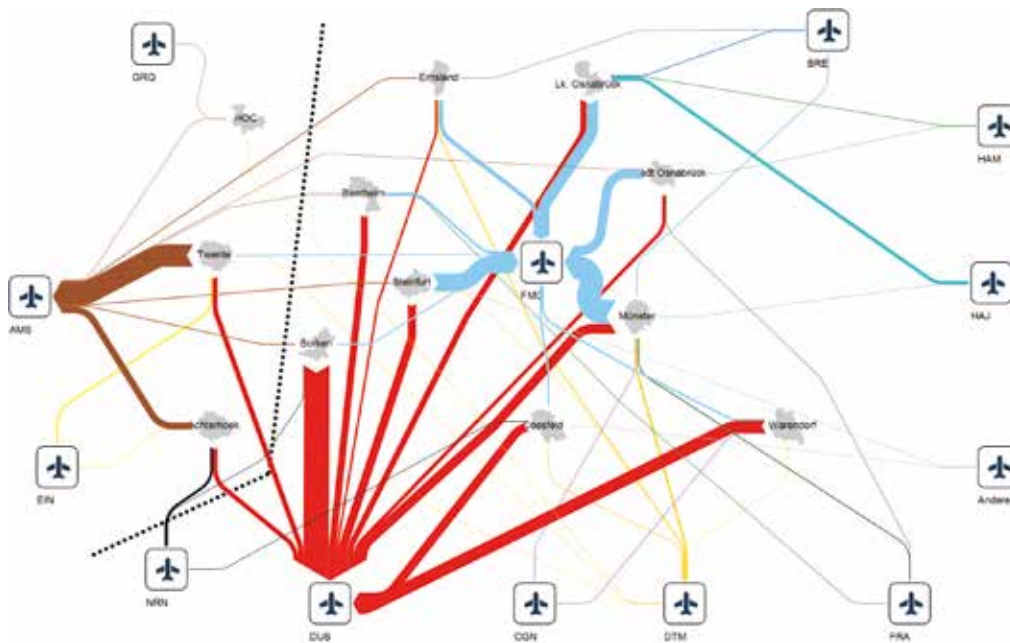


Vermeldingen van de vertrekluchthaven uit de verschillende regio's: huishoudens
Nennungen des Startflughafens aus dem jeweiligen Kreis: Haushalte

NUTZUNG DER FLUGHÄFEN

Eine kurze Anreisezeit zum Abflugort ist aber nur ein Kriterium bei der Flughafenwahl von mehreren. Haushalte und Unternehmen wägen diese gegen andere Kriterien wie z. B. das Angebot an Direktflügen oder kurze Check-in-Zeiten ab. Im Ergebnis dieser Abwägung ergeben sich komplexe räumliche Verflechtungen zwischen Wohn- und Unternehmensstandort einerseits und den tatsächlich benutzten Abflugorten andererseits. Nicht immer wird der zeit kürzeste Flughafen ausgewählt. Letztlich bündelt sich die Nachfrage

aus einem Kreis bzw. einer Region auf einen oder zwei Hauptflughäfen. Auffallend ist dabei die starke Konzentration der Nachfrage auf inländische Flughäfen, d. h. nur wenige Fluggäste fliegen von einem Flughafen im jeweiligen Nachbarland ab. Aus Sicht der Fluggäste sind die Flughäfen Düsseldorf, Münster-Osnabrück und Amsterdam mit deutlichem Abstand die drei wichtigsten Flughäfen für die EUREGIO. Die übrigen Flughäfen werden in Einzelfällen aber ebenfalls genutzt.



Vermeldingen van de vertrekluchthaven uit de verschillende regio's: ondernemingen
Nennungen des Startflughafens aus dem jeweiligen Kreis: Unternehmen





TEVREDENHEID OVER DE BEREIKBAARHEID VIA DE LUCHT

De passagiers beoordelen de euregio-relevante luchthavens met specifieke sterke en zwakke punten: Amsterdam en Düsseldorf scoren hoog door het aantal verschillende bestemmingen en de frequentie van de vluchten daar naartoe, de luchthaven Münster-Osnabrück onderscheidt zich vooral door de snelle incheck en de goede verkeersontsluiting voor de auto. Anderzijds worden ook zwakke punten genoemd: hoge parkeertarieven, slechte bereikbaarheid per OV en onbetrouwbaarheid van de vluchtuitvoering (vertraagde of geannuleerde vluchten) worden bij alle luchthavens bekritiseerd. Laatstgenoemd punt is inderdaad een groot probleem voor alle euregio-relevante luchthavens: in de internationale vergelijking is de punctualiteit van hun vluchten zeer laag, zodat ze op de desbetreffende rankings ver onderaan staan.

Uiteindelijk vertonen de respondenten duidelijke verschillen in de beoordeling van de bereikbaarheid van de EUREGIO via de lucht: aan de Nederlandse kant wordt de bereikbaarheid duidelijker slechter beoordeeld dan aan Duitse kant; uiteindelijk weerspiegelt deze subjectieve waarneming echter de objectieve bereikbaarheidsverschillen over land. Als gevolg van deze latente ontevredenheid van de respondenten over de situatie op de door hen momenteel meest gebruikte luchthavens zou een groot aantal huishoudens en bedrijven liever vanaf een andere luchthaven vertrekken als daar voldoende vluchtaanbod zou zijn. Een kleine drie kwart van de huishoudens zou graag vanaf Münster-Osnabrück vliegen. Duitse bedrijven zouden eveneens liever vanaf FMO vertrekken, Nederlandse bedrijven liever vanaf de luchthaven Enschede/Twente.

“

**Duidelijke verschillen in
de perceptie van de
bereikbaarheid“**

”

**Deutliche Unterschiede
in der Wahrnehmung
der Erreichbarkeit“**



TEVREDENHEID OVER DE BEREIKBAARHEID VAN DE EIGEN REGIO VIA DE LUCHT.

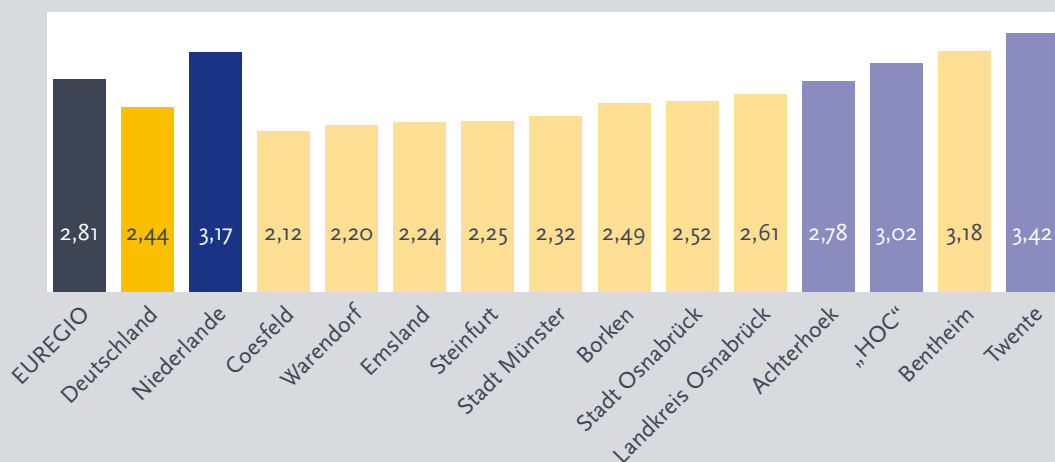
(schaal: 1 = zeer goed, 6 = zeer slecht)

ZUFRIEDENHEIT MIT DER
ERREICHBARKEIT DER EIGENEN
REGION IM LUFTVERKEHR
(Skala: 1 = sehr gut, 6 = sehr schlecht)

ZUFRIEDENHEIT MIT DER ERREICHBARKEIT IM LUFTVERKEHR

Die Fluggäste bewerten die euregiorelevanten Flughäfen mit spezifischen Stärken und Schwächen: Amsterdam und Düsseldorf punkten bei ihnen mit der Anzahl unterschiedlicher Flugziele und der Häufigkeit der Flugverbindungen dorthin, der Flughafen Münster-Osnabrück sticht vor allem mit einem schnellen Check-in und seiner guten Pkw-Verkehrsanbindung hervor. Allerdings werden auch Schwächen benannt: hohe Parkgebühren, schlechte Erreichbarkeit im ÖV und Unzuverlässigkeit im Flugbetrieb (verspätete oder ausgefallene Flüge) werden bei allen Flughäfen angemahnt. Letzteres ist in der Tat ein großes Problem aller euregiorelevanten Flughäfen: Die Pünktlichkeitsquote ihrer Flüge ist im internationalen Vergleich sehr gering, sodass sie nur hintere Plätze in entsprechenden Rankings belegen.

Letztlich gibt es unter den Befragten deutliche Unterschiede in der Bewertung der Erreichbarkeit der EUREGIO aus der Luft: Auf niederländischer Seite wird die Erreichbarkeit deutlich schlechter eingeschätzt als auf deutscher Seite; letztlich spiegelt diese subjektive Wahrnehmung aber die objektiven landseitigen Erreichbarkeitsdifferenzen wider. Als Folge dieser latenten Unzufriedenheit der Befragten mit der Situation an den von ihnen momentan meist genutzten Flughäfen würde eine große Anzahl der Haushalte und Unternehmen lieber von einem anderen abfliegen, wenn dort entsprechende Angebote vorhanden wären. Fast drei Viertel der Haushalte würden gern von Münster-Osnabrück abfliegen. Deutsche Unternehmen fliegen ebenfalls lieber vom FMO, holländische Unternehmen lieber vom Flughafen Enschede/Twente.





“
**Geopolitieke, regel-
 gevende en technologische
 ontwikkelingen, naast
 veranderingen van de
 actoren in de luchtvaart-
 sector, zijn belangrijke
 invloedsgebieden**“

”
**Geopolitische, regula-
 torische, technologische
 ontwikkelingen sowie
 Veränderungen der Akteure
 der Luftverkehrswirtschaft
 sind wesentliche
 Einflussbereiche**“

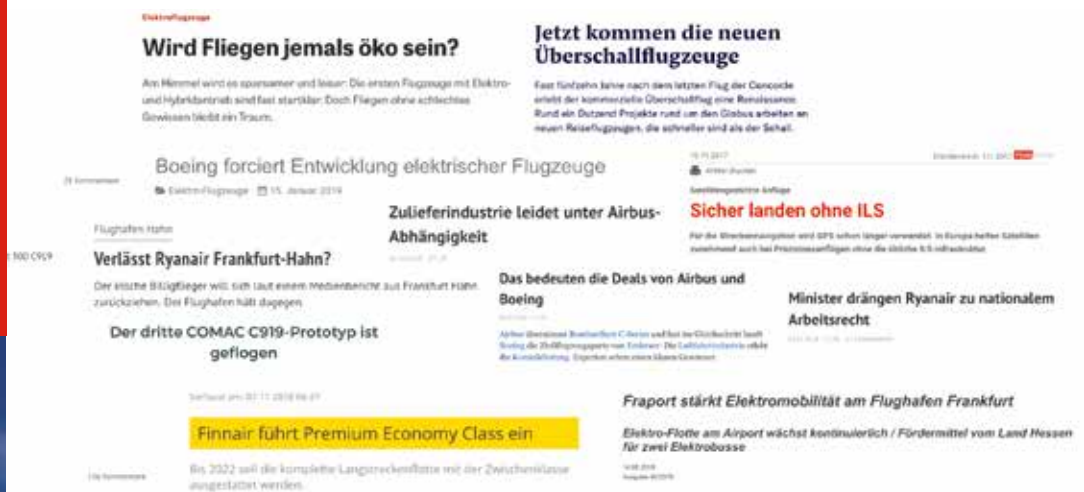


TRENDS IN HET LUCHTVERKEER

Voor de verdere ontwikkeling van de bereikbaarheidskwaliteit van de EUREGIO in het luchtverkeer moet worden gekeken naar actuele trends en mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zowel in de EUREGIO als in het luchtverkeer. Veel ontwikkelingen spelen zich juist ook in het sterk geïnternationaliseerde luchtverkeer af op mondiaal niveau en kunnen door regionale actoren meestal alleen indirect worden beïnvloed. Dat neemt niet weg dat deze ontwikkelingen gevolgen hebben voor de euregio-relevante luchthavens, hun functie en marktpositie. Daaruit resulteren ook gevolgen voor de EUREGIO. Tegelijkertijd bestaat de mogelijkheid de omgeving van de luchtvaart mede te beïnvloeden door eigen impulsen uit de EUREGIO. Een gedetailleerde beschrijving van de trends is te vinden in het volledige eindrapport (hoofdstuk 2.9).

TRENDS IM LUFTVERKEHR

Zur Weiterentwicklung der Erreichbarkeitsqualität der EUREGIO im Luftverkehr müssen aktuelle Trends und mögliche zukünftige Entwicklungen sowohl in der EUREGIO als auch im Luftverkehr betrachtet werden. Gerade im stark internationalisierten Luftverkehr vollziehen sich viele Entwicklungen auf globaler Ebene und können von den regionalen Akteuren meist nur mittelbar beeinflusst werden. Gleichwohl wirken sich diese Entwicklungen auf die euregio-relevanten Flughäfen, ihre Funktion und Marktposition aus. Daraus ergeben sich Folgewirkungen für die EUREGIO. Zudem besteht die Möglichkeit, das Umfeld des Luftverkehrs durch eigene Impulse aus der EUREGIO mitzugestalten. Eine ausführliche Beschreibung der Trends finden Sie in dem vollständigen Abschlussbericht (Kapitel 2.9).



Krantenkoppen over het luchtverkeer / Schlagzeilen zum Thema Luftverkehr

SCENARIO'S

Aan de hand van de empirische bevindingen en actuele trends en ontwikkelingen zijn diverse scenario's opgesteld voor mogelijke ontwikkelingen in het luchtverkeer en in de EUREGIO.

De scenario's voor de ontwikkeling van het luchtverkeer verschillen voor wat betreft het belang van het luchtverkeer, maar ook ten aanzien van de verhouding tussen passagiers die naar de EUREGIO reizen en passagiers die uit de EUREGIO reizen. Het business-as-usual-scenario beschrijft een toekomst waarin het luchtverkeer blijft groeien. Het duurzaamheidsscenario beschrijft daarentegen een toekomst waarin na een aanvankelijke voortzetting van de groei van het luchtverkeer vanaf 2035 een bewustzijnsverandering intreedt die geleidelijk tot gedragsveranderingen en een daling van de vraag naar luchtverkeersdiensten leidt, en uiteindelijk ook tot een daling van het aantal luchthavenlocaties.

Het technologiescenario tenslotte beschrijft een toekomst waarin centrale technologische doorbraken tot een individualisering van het luchtverkeer leiden.

De scenario's voor de toekomstige ontwikkeling van de EUREGIO verschillen vooral met betrekking tot de deelgebieden die in grote mate de ontwikkeling van de EUREGIO bepalen. Het urbane scenario beschrijft een toekomst waarin de EUREGIO een economisch dynamische en aantrekkelijke regio is. In het dorpsscenario ligt het ontwikkelingsaccent op de vele kleine en middelgrote steden. In het bos- en weide-scenario ontwikkelt de EUREGIO zich tot een toeristische en recreatieve regio. Een gedetailleerde beschrijving van de scenario's is te vinden in het volledige eindrapport (hoofdstuk 2.10).





SCENARIEN

Unter Berücksichtigung der empirischen Ergebnisse und auf Grundlage aktueller Trends und Entwicklungen wurden verschiedene Szenarien zu möglichen Entwicklungen im Luftverkehr sowie in der EUREGIO erarbeitet.

Die Szenarien zur Entwicklung des Luftverkehrs unterscheiden sich hinsichtlich der Bedeutung des Luftverkehrs, aber auch im Hinblick auf das Verhältnis zwischen Passagieren, die in die EUREGIO reisen und Passagieren, die aus der EUREGIO reisen. Das Business-as-usual-Szenario beschreibt eine Zukunft, in der der Flugverkehr weiter wächst. Das Nachhaltigkeitsszenario beschreibt demgegenüber eine Zukunft, in der nach einer Fortsetzung des Wachstums im Luftverkehr ab 2035 langsam ein Wandel des Bewusstseins zu Verhaltensänderungen und einem Rückgang der Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen und schließlich zu einer Reduzierung der Flughafenstandorte führt. Das Technologieszenario beschreibt schließlich eine Zukunft, in der zentrale technologische Durchbrüche zu einer Individualisierung im Flugverkehr führen.

Die Szenarien zur zukünftigen Entwicklung der EUREGIO unterscheiden sich vor allem im Hinblick auf die Teilräume, die die Entwicklung der EUREGIO besonders prägen. Das urbane

Szenario beschreibt eine Zukunft, in der die EUREGIO eine wirtschaftlich dynamische und attraktive Region ist. Im dörflichen Szenario liegt der Entwicklungsschwerpunkt auf den vielen Klein- und Mittelstädten. Im Wald-und-Wiesen-Szenario entwickelt sich die EUREGIO zu einer Erholungs- und Tourismusregion. Eine ausführliche Beschreibung der Szenarien finden Sie in dem vollständigen Abschlussbericht (Kapitel 2.10).

INFRASTRUCTUREN IN HET LUCHTVERKEER 2050 IN HET TECHNOLOGIESCENARIO

INFRASTRUCTUREN IM LUFTVERKEER 2050 IM TECHNOLOGIESCENARIO

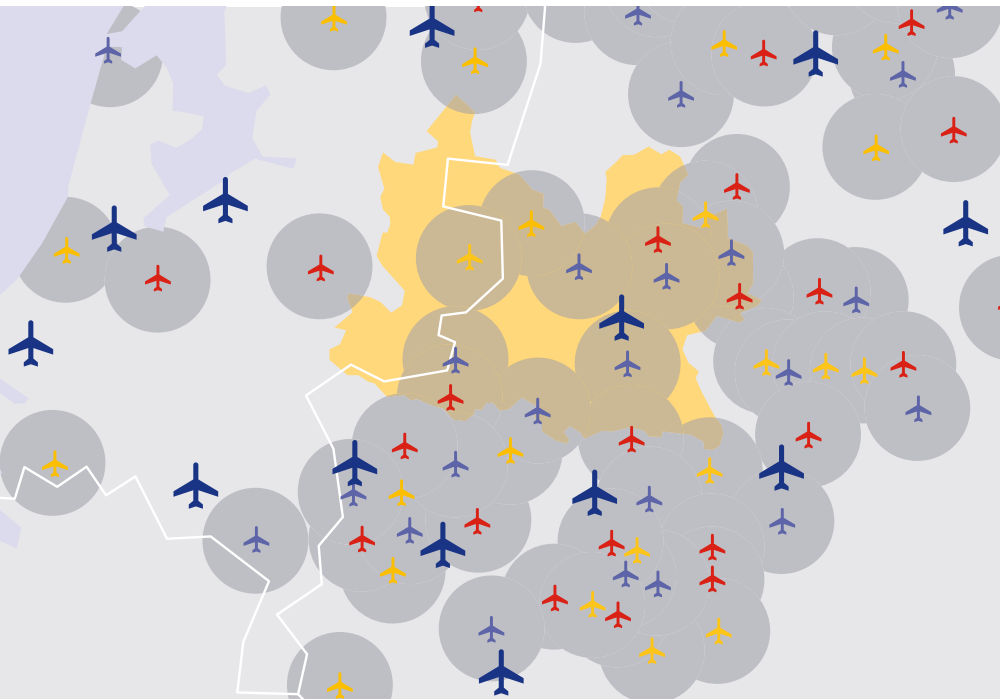
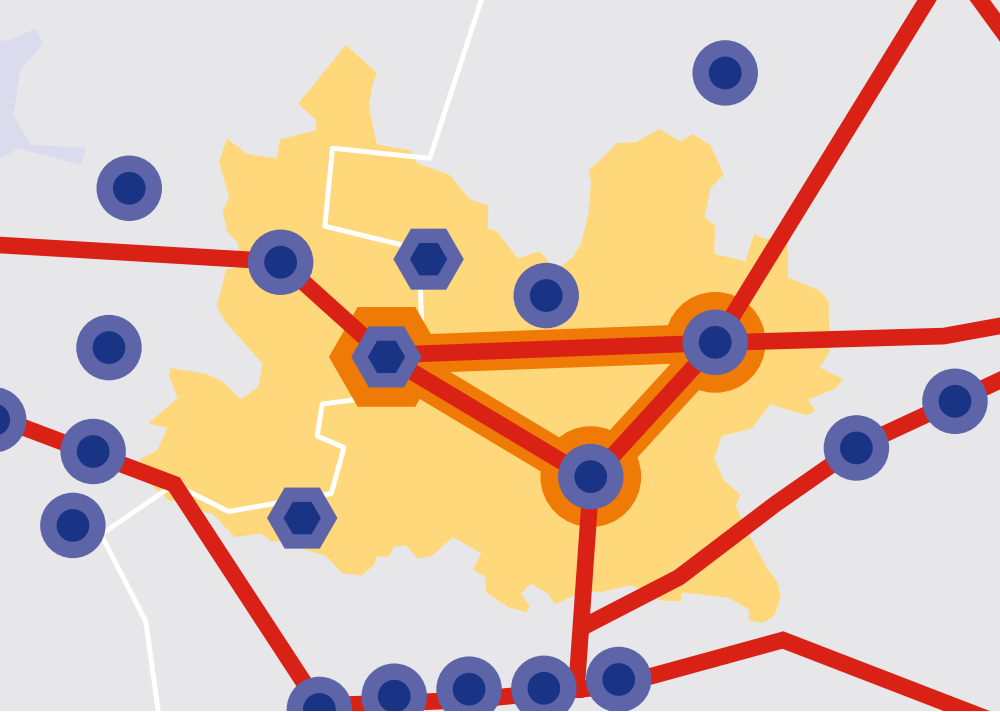
-  *gevestigde luchthavens*
Etablierte Flughäfen
-  *Andere luchthavens en vliegvelden met verschillende functies en focussen*
Weitere Flughäfen und Flugplätze mit unterschiedlichen Funktionen und Schwerpunkten
-  *Verzorgingsgebieden (25 km)*
Einzugsgebiet (25 km)



RUIMTELIJKE STRUCTUUR 2050 IN HET URBANE SCENARIO

RAUMSTRUKTUR 2050 IM URBANEN SZENARIO

- Ontwikkelingsspeerpunten
Wachstumszentrum
- Grensoverschrijdend
ontwikkelingsspeerpunten
Grenzüberschreitendes
Wachstumszentrum
- Corridoras/Korridorachse
- Urban kerngebied
Urbaner Kernraum



9.

AANBEVELINGEN OP BASIS VAN DE STATUS-QUO-ANALYSE EN DE INVENTARISATIE VAN DE MOBILITEITSBEHOEFTE

Tot slot zijn op basis van alle resultaten van de status-quo-analyse en de inventarisatie van de mobiliteitsbehoeften beleidsadviezen ontwikkeld,

die in deze brochure slechts in beperkte mate kunnen worden gepresenteerd:

Uit de bereikbaarheidsanalyses blijkt dat de autobereikbaarheid over het algemeen weliswaar goed is, maar voor bepaalde deelgebieden van de EUREGIO (met name de Nederlandse) op middellange tot lange termijn verbetering behoeft. Dit geldt in gelijke mate voor de drie belangrijkste euregio-relevante luchthavens (Münster-Osnabrück, Düsseldorf en Amsterdam), maar ook voor Dortmund en Weeze/Niederrhein als geografisch nabij gelegen luchthavens die eveneens vaak worden gebruikt.

Nog meer aandacht verdient de verbetering van de OV-bereikbaarheid, bijvoorbeeld door de aanleg van een groter aantal directe, ook grensoverschrijdende, snelbuslijnen. Dit geldt met name voor de ontsluiting van de luchthaven Münster-Osnabrück, maar ook voor Weeze/Niederrhein, Dortmund en deels ook voor de luchthaven Düsseldorf.

Daarbij moet rekening worden gehouden met nieuwe mobiliteitsvormen (e-voertuigen, MaaS-diensten), waarvoor de luchthavens geschikte infrastructures moeten realiseren. Aanbevolen wordt om dit te implementeren in combinatie met 'premiumdiensten' (bijv. deur-tot-deur-diensten van de luchthavens met thuis ophalen, aparte afhandelingsroutes met directe toegang tot de vertrekgate). Het INTERREG LAirA-project adviseert bovendien de uitbreiding van de voorzieningen in het 'Umweltverbund' (milieu-alliantie) (voetgangers, fietsers), bijvoorbeeld voor wegen op het luchthaventerrein (GARA, 2019).

Een belangrijke klantenwens is de verlaging van de parkeertarieven op de luchthavens.

Een volledig overzicht van de aanbevelingen is te vinden in de eindrapportage onder hoofdstuk 2.11.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN AUF BASIS DER STATUS-QUO-ANALYSE UND DER ERHEBUNG DER MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE

Schlussendlich wurden auf Basis aller Ergebnisse der Status-Quo-Analyse und der Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse Handlungs- und Politik-

empfehlungen entwickelt, die in dieser Broschüre nur eingeschränkt darstellbar sind:

Die Erreichbarkeitsanalysen zeigen, dass trotz der allgemein guten Pkw-Erreichbarkeit diese für einzelne Teilräume der EUREGIO (insbesondere den niederländischen) mittel- bis langfristig verbessert werden sollte. Dies gilt unisono für die drei wichtigsten euregiorelevanten Flughäfen (Münster-Osnabrück, Düsseldorf und Amsterdam), aber auch für Dortmund und Weeze/Niederrhein als geografisch im Nahbereich liegende Flughäfen, die ebenfalls häufig genutzt werden.

Noch mehr Augenmerk sollte auf die Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit gelegt werden, beispielsweise durch Einrichtung weiterer direkter, auch grenzüberschreitender, Schnellbuslinien. Dies gilt besonders für die Anbindung des Flughafens Osnabrück-Münster, aber auch für Weeze/Niederrhein, Dortmund sowie in Teilen für die Anbindung des Flughafens Düsseldorf.

Dabei zu beachten sind Bedürfnisse neuer Mobilitätsformen (E-Fahrzeuge, MaaS-Dienste), für welche die Flughäfen geeignete Infrastrukturen schaffen müssen. Zu empfehlen ist, dies in Verbindung mit „Premiumdiensten“ umzusetzen (z. B. Tür-zu-Tür-Angebote der Flughäfen mit Abholung von zu Hause, separaten Abfertigungswegen mit direktem Zugang zum Abfluggate). Das INTERREG LAirA-Projekt empfiehlt darüber hinaus auch den Ausbau der Angebote im Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer), beispielsweise für Wege auf dem Flughafengelände (GARA, 2019).

Ein wichtiger Kundenwunsch ist die Reduzierung der Parkgebühren an den Flughäfen.

Eine vollständige Übersicht zu den Handlungsempfehlungen findet sich im Abschlussbericht unter Kapitel 2.11.





AANBEVELINGEN OP BASIS VAN DE SCENARIOANALYSE

In het kader van een gecombineerde beschouwing zijn de verschillende scenario's naast elkaar gelegd om te kijken welke effecten ze zouden kunnen hebben op het aanbod van resp. de vraag naar luchtverkeersdiensten in de EUREGIO, welke versterkende of verzwakkende interacties er bestaan en welke beleidsopties de actoren in de EUREGIO hebben om de bereikbaarheid van de EUREGIO via de lucht onder de verschillende randvoorwaarden te verbeteren.

De gedetailleerde matrix voor de geschiktheid van de verschillende beleidsopties en de maatregelenpakketten zijn te vinden in hoofdstuk 2.11 van het eindrapport.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN AUF BASIS DER SZENARIOANALYSE

Im Rahmen einer zusammenführenden Betrachtung der verschiedenen Szenarien wurden erste Abschätzungen vorgenommen, welche Auswirkungen sich jeweils für das Angebot von bzw. die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen in der EUREGIO ergeben könnten, welche verstärkenden oder abschwächenden Wechselwirkungen existieren und welche Handlungsoptionen für die Akteure in der EUREGIO bestehen, um die Erreichbarkeit der EUREGIO im Luftverkehr unter den verschiedenen Rahmenbedingungen zu verbessern.

Die detaillierte Matrix zur Eignung der verschiedenen Handlungsoptionen sowie die Maßnahmenbündel sind im Abschlussbericht in Kapitel 2.11 dargestellt.

HOE KAN HET NU VERDER GAAN?

Naast de voorgestelde beleidsadviezen en de interpretatie van de resultaten die elke projectpartner en stakeholder voor zijn deelgebied kan uitvoeren, is het voor de EUREGIO als geheel zaak om, in samenwerking met de regionale actoren in de luchtvaartsector, eerst tot overeenstemming te komen over de beleidsdoelstellingen, want die bepalen welke maatregelen uiteindelijk moeten worden genomen. Op grond van deze overwegingen zouden de volgende stappen er als volgt kunnen uitzien:

- *Strategisch perspectief.* Allereerst dient voor de EUREGIO een strategisch perspectief (beleidsvisie) voor de luchtvaart en de bereikbaarheid via de lucht te worden ontwikkeld waarin de onderhavige onderzoeksbevindingen worden meegenomen.
- *Bevordering van onderlinge uitwisseling en samenwerking.* De EUREGIO dient de uitwisseling en samenwerking tussen de relevante luchthavens te bevorderen.
- *Contact met beleidsmakers.* Behalve met de luchthavens dient ook contact met de beleidsmakers uit het regionale en nationale bestuur en politiek te worden gezocht en geïntensiveerd.

- *Mobiliteits- en vervoersconcept.* De EUREGIO heeft in de afgelopen jaren drie grote studies over het thema vervoer uitgevoerd. In een mobiliteits- en vervoersconcept zou kunnen worden beschreven wat de visie van de EUREGIO om een uniform, grensoverschrijdend voorzieningengebied te zijn, in de verkeers- en vervoerssector concreet betekent en welke stappen nodig zijn op weg daar naartoe.
- *Pilotregio voor innovatieve luchtmobiliteit en op andere projecten.* De EUREGIO is, samen met de gemeenten Enschede en Münster, een van de momenteel vijf Duitse pilotregio's in het kader van het Europese Urban Air Mobility-initiatief (UAM). Naast het UAM-initiatief zou de EUREGIO moeten overwegen pilotprojecten te initiëren op andere gebieden die relevant zijn voor de verbetering van haar bereikbaarheid via de lucht.

Het volledige eindrapport
is te vinden op de website
van EUREGIO:
www.euregio.eu



11.





WIE KANN ES WEITERGEHEN?

Neben den vorgestellten Handlungsempfehlungen und der Interpretation der Ergebnisse, die jeder Projektpartner und Stakeholder für seinen jeweiligen Teilraum durchführen kann, ist es für die EUREGIO insgesamt angezeigt, im Verbund mit den regionalen Akteuren im Luftfahrtbereich, sich zunächst darüber zu verständigen, welche politischen Zielsetzungen verfolgt werden sollen, denn diese bestimmen, welche Maßnahmen letztlich ergriffen werden sollten. Aus diesen Überlegungen heraus könnten die nächsten Schritte wie folgt aussehen:

- **Strategische Perspektive.** Zunächst sollte für die EUREGIO eine strategische Perspektive (politische Zielvorstellung) für den Luftverkehr und die Erreichbarkeit im Luftverkehr unter Berücksichtigung der vorliegenden Studienergebnisse entwickelt werden.
- **Förderung des Austausches und der Kooperation.** Die EUREGIO sollte den Austausch und die Kooperation zwischen den relevanten Flughäfen fördern.
- **Kontakt zu Entscheidungsträgern.** Neben den Flughäfen sollte auch der Kontakt zu den Entscheidungsträgern aus der regionalen und nationalen Verwaltung und Politik gesucht und intensiviert werden.
- **Mobilitäts- und Verkehrskonzept.** Die EUREGIO hat in den vergangenen Jahren drei große Studien zum Thema Verkehr durchgeführt. In einem Mobilitäts- und Verkehrskonzept könnte dargestellt werden, was die Vision der EUREGIO, ein einheitlicher, grenzüberschreitender Versorgungsraum zu sein, im Verkehrssektor konkret bedeutet und welche Schritte dahin unternommen werden müssen.
- **Pilotregion für innovative Luftmobilität und in anderen Feldern.** Die EUREGIO ist, zusammen mit den Städten Enschede und Münster eine von momentan fünf deutschen Pilotregionen im Rahmen der europäischen Urban Air Mobility-Initiative (UAM). Ergänzend zu ihrer UAM-Initiative sollte die EUREGIO überlegen, Pilotprojekte in anderen Feldern, die relevant sind zur Verbesserung ihrer Erreichbarkeit im Luftverkehr, zu initiieren.

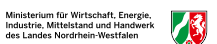
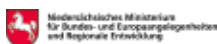
Der vollständige Abschlussbericht ist auf der Homepage der EUREGIO zu finden:
www.euregio.eu





Het project “Bereikbaarheid via lucht” wordt in het kader van het INTERREG V A-programma medegefinancierd met middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Andere co-financiers zijn de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland, het ministerie van federale en Europese zaken en regionale ontwikkeling van de deelstaat Niedersachsen en het ministerie van economische zaken van de deelstaat Nordrhein-Westfalen.

Das Projekt „Erreichbarkeit aus der Luft“ wird im Rahmen des INTERREG V A-Programms Deutschland-Niederland mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert. Weitere Kofinanziers sind die Provinzen Gelderland, Overijssel und Flevoland, das Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung des Landes Niedersachsen und das Wirtschaftsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen.





EUREGIO
 Enscheder Straße 362 | D-48599 Gronau
 Postbus 6008 | NL-7503 GA Enschede
 Tel.: 053 / 460 51 51
 Fax: 053 / 460 51 59
 info@euregio.eu | www.euregio.eu

EUREGIO
 Enscheder Straße 362 | D-48599 Gronau
 Postfach 1164 | D-48572 Gronau
 Tel.: 02562 / 702-0
 Fax: 02562 / 702-59
 info@euregio.eu | www.euregio.eu

Mede mogelijk
 gemaakt door:
 Ondersteunt door:



Fotoverantwoording/Fotos:
 depositphotos.com: aapsky (p./S. 23),
 bitpics (p./S. 16 onder/untent),
 Chalabala (p./S. 21 midden/Mitte),
 ChiccoDodiFC (p./S. 19 boven/oben),
 chungking (p./S. 22 onder/untent),
 dspguy (p./S. 21 boven + onder/oben +
 untent), fermate (p./S. 20 onder/untent),
 frmuaog (p./S. 11 onder/untent),
 fotodrug.gmail.com (p./S. 5 boven/
 oben), fredgoldstein (p./S. 15), Gudella
 (p./S. 12 onder/untent), Imagecom
 (p./S. 4 onder/untent), Iurii (p./S. 22
 boven/oben), kasto (p./S. 16 boven/
 oben), leungchopan (p./S. 19 onder/
 untent), Madrabothair (p./S. 18),
 Rawpixel (p./S. 4 boven/oben),
 stepheng101 (p./S. 5 onder/untent),
 ventanamedia (p./S. 12 boven/oben,
 p./S. 13); ingimage.com: p./S. 7, 10, 11
 boven/oben, 24; stock.adobe.com:
 ANADMAN (p./S. 20 boven/oben),
 Dushlik (p./S. 2-3); NASA [Public
 domain] (p./S. 14 onder/untent);
 pixabay.com (p./S. 1)