

TAGESORDNUNG

- TOP 1** **Eröffnung durch die Vorsitzende**
- TOP 2** **Protokoll der Sitzung vom 22.April 2021**
(per Mail verschickt am 29.04.2021)
- TOP 3** **Corona-Entwicklungen**
- TOP 4** **Euregionaler Mobilitätsplan**
- TOP 5** **Finanzen/Haushalt 2022**
- TOP 6** **INTERREG A Deutschland-Niederland**
- a) Sachstand INTERREG VA Deutschland-Niederland (Anlagen)
 - b) Aktueller Sachstand People to People (Anlage)
 - c) Sachstand INTERREG VI A Deutschland-Niederland (mündlich während der Sitzung)
- TOP 7** **Mitteilungen / Rundfrage**
- a) 50 Jahre Euregio Rhein-Waal
 - b) Kontaktpersonentreffen 8. Dezember 2021
 - c) Grenzlandagenda NL-NRW
 - Euregioprofilschulen
 - Sicherheitskonferenz Apeldoorn
 - d) Euregionaler Schulwettbewerb
 - e) Ergebnisse Bundestagswahlen
 - f) Sitzungsschema (Anlage)
- TOP 8** **Schließung**

Corona und die gesellschaftlichen Folgen in der Grenzregion

Dank der hohen Durchimpfungsrate in den Niederlanden und in Deutschland scheint der Höhepunkt der Corona-Epidemie derzeit überschritten zu sein und das tägliche Leben hat sich in beiden Ländern weitgehend normalisiert, wobei sich eine mögliche vierte Welle am Horizont abzeichnet.

In der Grenzregion waren die Folgen der unterschiedlichen Bekämpfungsstrategien der Niederlande und Deutschlands oft unmittelbar zu spüren. Um auch grenzüberschreitend besser auf zukünftige Corona-Entwicklungen vorbereitet zu sein, möchten die Niederlande und Nordrhein-Westfalen in diesem Bereich noch enger zusammenarbeiten, damit die Grenze auch im Falle späterer Ausbrüche offenbleiben kann. Die beiden Länder haben die Ambition, diesbezüglich eine Vorbildfunktion für Europa einzunehmen. Dazu sind im Rahmen der Grenzlandagenda zwei Untersuchungen in Auftrag gegeben worden.

Eine erste Untersuchung der Corona-Erfahrungen in der Grenzregion gibt Aufschluss darüber, was gut und was schlecht gelaufen ist. Anhand konkreter Erfahrungen wird aufgezeigt, wo Verbesserungsbedarf besteht, zum Beispiel bei der Struktur der Zusammenarbeit, der Koordination von Maßnahmen oder der Kommunikation mit Bürgern. Diese Untersuchung ist von I&O Research (Enschede/Amsterdam) durchgeführt worden. Es wurden insgesamt 30 Interviews abgehalten: 18 Bürger (9/9 D/NL), 8 Unternehmer (4/4) und einige Vereine/Organisationen (u.a. 2 GIPs). Die Studie steht [hier](#) als Download zur Verfügung, eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse ist beigefügt.

In der zweiten, epidemiologischen Studie wurde untersucht, wie das Coronavirus sich in der Grenzregion im Jahr 2020 verbreitet hat. Diese Studie wurde durch euPrevent, Universität Maastricht, Care and Public Health Research Institute, GGD Zuid Limburg und dem Gesundheitsamt in Düren durchgeführt. Auf der Grundlage statistischer Vergleiche und verschiedener Experteninterviews zeichnet die Studie ein Bild davon, wie sich die Epidemie in den Niederlanden, Deutschland und Belgien entwickelt hat, wie sich diese Entwicklungen voneinander unterscheiden und ob die unterschiedlichen Maßnahmen zu einem Anstieg der grenzüberschreitenden Infektionen geführt haben. Letzteres scheint sehr unwahrscheinlich zu sein. Die Studie steht [hier](#) als Download zur Verfügung, eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse ist beigefügt.

Die Empfehlungen, die sich aus diesen (und anderen) Untersuchungen ergaben, wurden im Rahmen der GROS-Governance-Kooperation erörtert und führten zu einer gemeinsamen Corona-Erklärung "Ein Europa ohne Grenzen: auch in Krisenzeiten - Lehren aus der COVID-19-Pandemie in der Grenzregion zwischen den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen" von Minister Holthoff-Pförtner und Staatssekretär Knops. Diese Erklärung steht [hier](#) als Download zur Verfügung. In einem weiteren Schritt wird mit den zuständigen Behörden erörtert, wie die Empfehlungen aus dieser Erklärung umgesetzt werden können.

Beschlussvorschlag:
Kenntnisnahme



Appreciatie

I&O rapport: 'Ervaringen corona-maatregelen in de grensregio NL-NRW'

Algemeen

Doel van het onderzoek was om de ervaringen van inwoners en ondernemingen in de grensregio ten tijde van de pandemie te analyseren. Het onderzoek kiest voor een kwalitatieve benadering van 30 semigestructureerde interviews.

Het rapport begint met een chronologisch overzicht van de maatregelen die door de Duitse en Nederlandse overheid van begin van de pandemie (maart 2020) tot juni 2021 genomen zijn in relatie tot het grensverkeer.

Vervolgens wordt op basis van 30 interviews een beeld gegeven van hoe inwoners van de grensregio de Duitse en Nederlandse coronamaatregelen ervaren hebben ten aanzien van het grensverkeer (werken, leren, winkelen etc.), de steunmaatregelen en de informatievoorziening. Zowel de positieve als negatieve ervaringen komen in het rapport aan de orde. Op basis hiervan worden conclusies en aanbevelingen gedaan.

Gezien de uitwerking, opbouw en het aantal betrokken respondenten zetten we onze vraagtekens bij de zeggingskracht van het onderzoek. Het geeft een beeld van de ervaringen van de bij het onderzoek betrokken inwoners van de grensregio, maar de conclusies zijn daarmee niet noodzakelijkerwijze representatief voor de gehele grensregio.

Waardering onder grensbewoners voor:

- Men heeft gezien dat de overheden in NL en NRW veel contact met elkaar hadden, en de wil hadden om knelpunten op te lossen. En veel (maar niet alle) knelpunten zijn ook inderdaad opgelost. Het positieve gevoel overheerst.
- De grens is opengebleven: geen systematische grenscontroles. Dit is zeer

Auswertung

I&O Studie: "Erfahrungen mit den Corona-Maßnahmen in der Grenzregion NL-NRW"

Allgemeines

Ziel der Studie ist es, die Erfahrungen der Bewohner und Unternehmen in der Grenzregion zur Zeit der Pandemie zu analysieren. Dazu verfolgt die Studie einen qualitativen Ansatz mit 30 semi-strukturierten Interviews.

Der Bericht beginnt mit einem chronologischen Überblick über die Maßnahmen bezüglich des Grenzverkehrs, die von den deutschen und niederländischen Behörden seit Beginn der Pandemie (März 2020) bis Juni 2021 getroffen wurden.

Auf der Grundlage von 30 Interviews beschreibt der Bericht dann, wie Grenzbewohner die deutschen und niederländischen Corona-Maßnahmen in Bezug auf den Grenzverkehr (Arbeiten, Lernen, Einkaufen etc.), Unterstützungsmaßnahmen und die Informationsvermittlung erlebt haben. Der Bericht gibt sowohl positive als auch negative Erfahrungen wieder. Auf dieser Grundlage werden Schlussfolgerungen und Empfehlungen formuliert.

Gezien de uitwerking, opbouw en het aantal betrokken respondenten zetten we onze vraagtekens bij de zeggingskracht van het onderzoek. Het geeft een beeld van de ervaringen van de bij het onderzoek betrokken inwoners van de grensregio, maar de conclusies zijn daarmee niet noodzakelijkerwijze representatief voor de gehele grensregio.

Was die Grenzbewohner schätzen:

- Es zeigte sich, dass die Behörden in NL und NRW in engem Kontakt standen und gewillt waren, Probleme zu lösen. Viele (wenn auch nicht alle) Probleme konnten tatsächlich gelöst werden. Das positive Gefühl überwiegt.
- Die Grenze ist offengeblieben; es gab keine systematischen Grenzkontrollen. Dies wird



gewaardeerd, juist omdat veel grenzen elders in Europa wel gesloten werden.

- Grenswerkers waren positief over de flexibiliteit van hun Duitse of NL-werkgever om zoveel mogelijk thuis te werken; Nederlandse grenswerkers waren positief over Duitse werkgevers die bereid waren tijdelijk de kosten van verplichte testen op zich te nemen. Studenten waren positief over de mogelijkheid om thuis onderwijs te volgen.
- De regeling 'klein grensverkeer' van D/NRW waardoor het gewone grensverkeer (dus ook het 'niet-noodzakelijke' verkeer) zoveel mogelijk in stand kon blijven. Hoewel het een Duitse regeling was, werd deze in de praktijk door veel burgers tweezijdig toegepast.
- De thuiswerkregeling die door beide landen snel werd ingevoerd. Hierdoor bleef de belasting- en sociale zekerheidssituatie van grenswerkers ongewijzigd. Zonder deze regeling zouden deze wel gewijzigd worden met alle administratieve en financiële gevolgen van dien, omdat veel grenswerkers a.g.v. de corona-maatregelen veel (> 25%) thuis moeten werken.
- De Grensinfopunten, die veel informatie en advies over de corona-maatregelen hebben gegeven. Tezamen met de Euregio's en de Cross-Border Taskforce Corona werd er 'horizontaal en verticaal' veel informatie uitgewisseld en konden knelpunten aangekaart worden.
- Online informatie: de websites van de Euregio's, de web-tool van de EMR en het dashboard van de Grenspost Düsseldorf worden door insiders zeer gewaardeerd maar zijn bij het grote publiek niet algemeen bekend

hochgeschätzt, vor allem da viele andere Grenzen in Europa geschlossen wurden.

- Grenzgänger äußerten sich positiv über die Flexibilität ihrer deutschen oder niederländischen Arbeitgeber, die weitgehend das Arbeiten von zu Hause ermöglichten; niederländische Grenzgänger äußerten sich positiv über deutsche Arbeitgeber, die bereit waren, die Testkosten zeitweise zu übernehmen. Studenten bewerteten die Möglichkeit positiv, von zu Hause am Unterricht teilzunehmen.
- Die Regel zum „kleinen Grenzverkehr“ in DE/NRW, durch die der einfache Grenzverkehr (d.h. auch nicht notwendiger Verkehr) weitgehend möglich blieb. Obwohl dies eine deutsche Regel war, wandten sie viele Bürger auf beiden Seiten an.
- Die Homeoffice-Regel, die beide Länder schnell einführten. Dadurch blieb die Situation der Grenzgänger bei Steuern und Sozialversicherungen unverändert. Ohne diese Regel hätten sich Änderungen mit allen administrativen und finanziellen Folgen ergeben, da viele Grenzgänger aufgrund der Corona-Maßnahmen viel (>25%) von zu Hause arbeiten mussten.
- Die Grenzinforpunkte, die umfangreiche Informationen und Ratschläge zu den Maßnahmen erteilten. Zusammen mit den Euregios und der Cross-Border Taskforce Corona wurden Informationen „horizontal und vertikal“ ausgetauscht. So konnten Probleme angegangen werden.
- Online-Information: Die Websites der Euregios, das Webtool der EMR und das Dashboard des Grenspost Düsseldorf wurden von Insidern sehr geschätzt, sind der breiten Öffentlichkeit aber wenig bekannt.

Aandachtspunten, kritische reacties

- Voor veel mensen is de grens weer een obstakel geworden, iets om rekening mee te houden, voorheen was de grens voor veel mensen grotendeels uit het bewustzijn verdwenen.

Hinweise, kritische Reaktionen

- Für viele Menschen ist die Grenze wieder ein Hindernis geworden, mit dem man rechnen muss, während sie zuvor weitgehend aus dem Bewusstsein vieler Menschen verschwunden war.



- Communicatie is een belangrijk aandachtspunt. Voor de geïnterviewden was het is lastig om alle maatregelen goed te volgen. Als inwoner van een grensregio heb je met de corona-maatregelen van twee landen te maken. Eerst moet je de informatie zien te vinden van beide landen en daarbij was die soms lastig te begrijpen. In een bepaalde periode veranderden de maatregelen ook erg snel. Voor sommigen teveel informatie en onoverzichtelijk.
- Het advies voor het vermijden van niet-noodzakelijk grensverkeer werd door sommigen opgevolgd, maar door anderen niet. Voor de geïnterviewden was het niet makkelijk het onderscheid te maken tussen niet-noodzakelijk en noodzakelijk grensverkeer, omdat het veel dagelijks grensverkeer betreft, dat onderdeel is van het 'normale' leven, en geen (niet-noodzakelijk) vakantieverkeer.
- Voor inwoners van NRW was het lastig dat de Nederlandse veiligheidsregio's hun eigen beleidsvrijheid hadden (bijvoorbeeld ten aanzien van campings), dus regionale verschillen.
- Met betrekking tot problemen rond de steunmaatregelen wordt het woonplaatsbeginsel van de Tozo en de verschillende benaderingen en het gebrek aan compatibiliteit van de Tozo en Kurzarbeitergeld genoemd.
- Kosten voor testen bij reizen naar Duitsland werden in eerste instantie niet vergoed. Maar werd na enkele weken wel opgelost.
- Kommunikation ist ein wichtiges Anliegen. Den Befragten fiel es schwer den Überblick über alle Maßnahmen zu behalten. Als Bewohner einer Grenzregion muss man sich mit den Corona-Maßnahmen zweier Länder auseinandersetzen. Zuerst muss man die Informationen beider Länder finden und darüber hinaus waren diese manchmal schwer verständlich. Zu Zeiten veränderten sich die Maßnahmen sehr schnell – zu viele, zu unübersichtliche Informationen für einige.
- Der Rat, nicht notwendigen Grenzverkehr zu vermeiden, wurde von einigen befolgt, von anderen nicht. Es fiel den Befragten schwer, zwischen nicht-notwendigem und notwendigem Grenzverkehr zu unterscheiden. Der tägliche Grenzverkehr ist Teil des „normalen Lebens“ und nicht (nicht notwendiger) Urlaubsverkehr.
- Für Einwohner Nordrhein-Westfalens war es problematisch, dass niederländische Sicherheitsregionen eigene Entscheidungsbefugnisse hatten (z.B. hinsichtlich der Campingplätze) und somit regionale Unterschiede entstanden.
- Mit Blick auf die Probleme mit den Unterstützungsmaßnahmen werden das Wohnsitzprinzip und die unterschiedlichen Ansätze und mangelnde Kompatibilität von Tozo und Kurzarbeitergeld genannt.
- Testkosten für die Einreise nach Deutschland wurden zunächst nicht erstattet. Dies wurde nach einigen Wochen gelöst.

Wat leren we hieruit, wat kunnen we hiermee?

Hoe lang er nog corona-maatregelen nodig zijn, weten we niet. Aan de ene kant zijn steeds meer mensen gevaccineerd, anderzijds duiken ook steeds nieuwe varianten op en kun je met vaccinaties niet alles voorkomen. Herfst en winter komen er weer aan. Onderstaande aanbevelingen gaan ervan uit dat voorzichtigheid voorlopig geboden blijft. En er kunnen in de

Was lernen wir daraus, was nehmen wir daraus mit?

Wie lange die Corona-Maßnahmen noch nötig sind, wissen wir nicht. Einerseits sind mehr Menschen geimpft, andererseits entwickeln sich ständig neue Varianten, gegen die Impfungen möglicherweise nicht wirksam sind. Der Herbst und Winter stehen noch bevor. Die untenstehenden Empfehlungen basieren auf der Annahme, dass Vorsicht vorläufig geboten



toekomst altijd weer nieuwe pandemieën ontstaan waarop we met de ervaringen van corona zo goed mogelijk voorbereid willen zijn.

► *Gelijke regeling kort/klein dagelijks grensverkeer*

Ondanks dat de grens tussen NRW en NL officieel openbleef, hebben we uit eigen ervaring gezien dat ook hier het grensverkeer tijdens de pandemie sterk is afgenomen. Dit werd enerzijds veroorzaakt door het dringende advies (van zowel NL als NRW) om alleen voor noodzakelijke reizen de grens over te steken, daarnaast nam het grensverkeer sowieso al af door het thuiswerken voor grenswerkers en het thuis-onderwijs.

Een belangrijke reden om het niet-noodzakelijke grensverkeer te ontraden is om negatieve grenseffecten vanwege verschillen in maatregelen te voorkomen, en daarmee een te grote toestroom cq, drukte op bepaalde plekken. Dergelijke waterbedeffecten deden zich voor rondom winkelen en horecabezoek, met name op feestdagen. Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat er disproportionele effecten zijn van het ontmoedigen van grensverkeer – een dagelijkse verplaatsing in een grensregio (net over de grens) is ceteris paribus in aard en risico immers niet verschillend van een binnenlandse verplaatsing.

Waar voor het noodzakelijk grensverkeer allerlei uitzonderingscategorieën zijn, verdient het aanbeveling voor de grensregio zo veel mogelijk vast te houden aan de generieke uitzondering voor kort ('klein') dagelijks grensverkeer, zoals beide landen die inmiddels kennen. Deze regeling houdt in dat ook voor niet-noodzakelijke reizen geen verplichting tot quarantaine of testen geldt, zolang de epidemiologische situatie dat toelaat. Deze regeling wordt door burgers in de grensregio zeer gewaardeerd. Voor de eenduidigheid in de communicatie en uiteindelijk de naleving, zou het behulpzaam zijn als de regels

bleibt. Überdies können künftig jederzeit neue Pandemien entstehen, auf die wir mit den Erfahrungen der jetzigen Pandemie bestmöglich vorbereitet sein wollen.

► *Gleiche Regeln für den kleinen/täglichen Grenzverkehr*

Obwohl die Grenze zwischen NRW und NL offiziell offen blieb, zeigt unsere Erfahrung, dass auch hier der Grenzverkehr während der Pandemie stark zurückgegangen ist. Dies wurde zum einen durch die dringende Empfehlung (sowohl der NL als NRW) verursacht, nur zu notwendigen Zwecken über die Grenze zu fahren. Zum anderen nahm der Grenzverkehr durch die Arbeit der Grenzpendler von zu Hause sowie durch den Distanzunterricht ab.

Ein wichtiger Grund, von nicht notwendigem Grenzverkehr abzuraten, ist das Vermeiden negativer Grenzeffekte aufgrund verschiedener Maßnahmen und damit die Vermeidung übermäßiger Menschenansammlungen an bestimmten Orten. Derartige Wasserbett-Effekte traten im Bereich des Shoppings und der Gastronomie auf, vor allem an Feiertagen. Gleichzeitig galt es, disproportionale Auswirkungen der Entmutigung des Grenzverkehrs zu vermeiden – die tägliche Fahrt in einer Grenzregion (gleich hinter der Grenze) unterscheidet sich ceteris paribus in Bezug auf Art und Risiko nicht von einer Inlandsfahrt.

Zwar gibt es diverse Ausnahmen für den notwendigen Grenzverkehr; es wird aber empfohlen, für die Grenzregion soweit möglich an der allgemeinen Ausnahme für den „kleinen“ täglichen Grenzverkehr festzuhalten, wie beide Länder sie bereits kennen. Auch für nicht notwendige Reisen sollen keine Test- und Quarantänepflichten gelten, sofern dies die epidemiologische Lage zulässt. Diese Regelung schätzen die Bürger in der Grenzregion. Im Sinne einer klaren Kommunikation und letztlich der Einhaltung der Vorschriften wären ähnliche Regeln hilfreich. Derzeit gelten in den



vergelijkbaar zijn, waar Nederland (12 uur) en Duitsland/NRW (24 uur) nu nog verschillende tijdsvensters hanteren.

Uiteraard kunnen er situaties zijn, waarbij deze regeling wordt ingeperkt, bijvoorbeeld in geval van hoge incidentie of virusvarianten. Daartoe dienen categorieën van personen benoemd te worden die ook in die situaties de grens nog mogen passeren. Hetzelfde kan het geval zijn bij te verwachten tijdelijke en lokale pieken in grensverkeer zoals bij bepaalde feestdagen. Deze omstandigheden zijn goed uit te leggen en uitvoerbaar. Ten slotte geldt uiteraard dat iedere burger zich in ieder geval moet houden aan de (gedrags)regels van het land waar hij op dat moment is.

► ***Afstemming van aanpak en regelgeving***

Er zijn voortdurend verschillen tussen NRW en NL in maatregelen, zowel naar inhoud als naar moment van invoering: mondkapjes, testen, sluiting van winkels, horeca etc. Nederlandse maatregelen hebben vaak het karakter van ‘dringend advies’, Duitse maatregelen zijn dwingender juridisch voorgeschreven. Het is logisch dat deze verschillen in cultuur en regelgeving in de grensregio het meest zichtbaar zijn, en daarmee de roep om betere afstemming. Uniformering is echter een illusie en ook geen doel op zich, ieder land maakt zijn eigen politieke afwegingen en heeft meerdere buurlanden. Uit de opgetekende ervaringen is niet gebleken dat dit in de grensregio tot enorme problemen leidt. Inwoners van de grensregio zijn hier ook wel aan gewend, en weten vaak hun weg, op of buiten de gebaande paden, wel te vinden.

► ***Goede informatievoorziening***

In plaats van energie te steken in een onmogelijke opgave, het harmoniseren van maatregelen, is het nuttiger de energie te stoppen in adequate informatievoorziening over de maatregelen in beide landen. Goede informatie maakt het voor iedereen makkelijker om zich aan de andere kant van de grens aan de daar geldende regels te houden.

Niederlanden (12 h) und Deutschland/NRW (24 h) noch unterschiedliche Zeiträume.

Natürlich kann es Situationen geben, in denen diese Regelung eingeschränkt wird, etwa im Falle einer hohen Inzidenz oder von Virusvarianten. Zu diesem Zweck müssen Kategorien von Personen benannt werden, die auch in diesen Situationen die Grenze passieren dürfen. Selbiges gilt für zu erwartende vorübergehende und örtlich begrenzte Spitzen im Grenzverkehr, z.B. an bestimmten Feiertagen. Diese Umstände sind gut nachvollziehbar und umsetzbar. Schließlich muss sich jeder Bürger in jedem Falle an die (Verhaltens-)Regeln des Landes halten, in dem er sich gerade aufhält.

► ***Abstimmung von Konzepten und Vorschriften***

Die Maßnahmen in NRW und NL unterscheiden sich ständig, sowohl inhaltlich als im Zeitpunkt ihrer Einführung: Mundschutz, Tests, Schließung von Geschäften, Gastronomie etc. Niederländische Regeln haben oft den Charakter einer „dringenden Empfehlung“, deutsche Regeln sind rechtlich verbindlicher. Es ist logisch, dass diese Unterschiede in Kultur und Regulierung in der Grenzregion am deutlichsten sichtbar sind – daher die Forderung nach einer besseren Abstimmung. Einheitlichkeit ist jedoch eine Illusion und kein Ziel an sich; jedes Land hat seine eigenen politischen Erwägungen und verschiedene Nachbarländer. Die bisherigen Erfahrungen zeigen nicht, dass dies in der Grenzregion enorme Probleme verursacht hat. Die Bewohner der Grenzregion sind daran bereits gewöhnt und wissen ihren Weg – auf oder abseits der bekannten Pfade – zu finden.

► ***Gute Bereitstellung von Informationen***

Statt Energie für eine unmögliche Aufgabe, nämlich die Harmonisierung von Maßnahmen, aufzuwenden, erscheint es sinnvoller, die Bereitstellung von Informationen über die Maßnahmen in beiden Ländern zu verbessern. Gute Informationen erleichtern es allen, sich auf der anderen Seite der Grenze an die dort geltenden Vorschriften zu halten.



Dit is al geen sinecure. Ook de informatievoorziening is nationaal georiënteerd. Het begint bij vroegtijdige raadpleging en uitwisseling van nieuwe maatregelen tussen de verantwoordelijke diensten zowel op nationaal als regionaal niveau; vervolgens moet deze informatie ook snel vertaald worden en voor de inwoners bekend gemaakt worden. Dit goed borgen vergt naar de toekomst toe nog veel inzet en afstemming op nationaal en regionaal niveau (*Corona-Taskforce; Grensinfopunten; EMRIC (aanbevelingen Pandemic)*). Als de regeling voor klein grensverkeer wordt afgestemd en goed gecommuniceerd, zou dit voor inwoners van de grensregio al veel duidelijkheid en rust geven.

► *Continueren home-officeregeling, steunpakketten grensregio-proof*

Ook wat betreft de steunpakketten zijn er onvermijdelijk verschillen, die in de grensregio pregnant naar voren komen. Problemen deden zich vooral voor waar individuele bedrijven of personen door hun grensoverschrijdende situatie door de netten van beide systemen vielen en dus geen steun konden krijgen.

De crisis laat evenwel zien dat maatregelen, zoals ten aanzien van de socialezekerheids- en fiscale positie van grenswerkers vanwege thuiswerken, snel kunnen worden genomen. De toekomst van thuiswerken staat inmiddels duidelijk op de agenda, nationaal en internationaal. De positie van grenswerkers verdient hierbij bijzondere aandacht.

Dies ist keine leichte Aufgabe. Auch die Bereitstellung von Informationen ist national ausgerichtet. Dies beginnt mit der frühzeitigen Konsultation und dem Austausch über neue Maßnahmen zwischen den zuständigen nationalen und regionalen Behörden; anschließend müssen diese Informationen auch schnell übersetzt und den Einwohnern bekannt gegeben werden. Dies wird in Zukunft große Anstrengungen und eine gute Abstimmung auf nationaler und regionaler Ebene erfordern (*Corona Taskforce, Grenzinforpunkte, EMRIC, Empfehlungen aus Pandemic*). Wenn die Regeln für den kleinen Grenzverkehr abgestimmt und gut kommuniziert werden, würde dies für die Einwohner der Grenzregion Sicherheit und Klarheit schaffen.

► *Fortsetzung der Homeoffice-Regel, grenzraumtaugliche Unterstützungspakete*

Auch hinsichtlich der Unterstützungspakete bestehen unvermeidbare Unterschiede, die in der Grenzregion deutlich sichtbar werden. Probleme entstanden vor allem da, wo einzelne Unternehmen oder Personen aufgrund ihrer grenzüberschreitenden Situation durch die Raster beider Systeme fielen und so keine Unterstützung erhalten konnten.

Die Krise zeigt auch, dass Maßnahmen, etwa zu Sozialversicherungen und Steuern von Grenzpendlern, die von zu Hause aus arbeiten, schnell verabschiedet werden können. Die Zukunft der Heimarbeit steht nun auf der Tagesordnung; sowohl national als auch international. Die Position der Grenzgänger bedarf dabei besonderer Aufmerksamkeit.



Appreciatie onderzoek euPrevent naar de ontwikkeling van de Corona-pandemie in het grensgebied Nederland-NRW-België

Auswertung der Studie von euPrevent zur Entwicklung der Corona-Pandemie im Grenzgebiet Niederlande-NRW-Belgien

Doel en opzet van het onderzoek

Doel van het onderzoek was om een beter inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van de Corona-pandemie in de grensregio gedurende de periode maart 2020 – juni 2021 aan de hand van 6 specifieke vragen:

1. Zijn er significante verschillen in de verspreiding van Covid-19 in Nederland en in Noordrijn-Westfalen?
2. Hoe heeft het virus zich in de grensregio verspreid en wijkt dit af van het binnenlandse verspreidingspatroon?
3. Is er in de grensregio een significante grensoverschrijdende dimensie waarneembaar in de verspreiding van het virus?
4. Zijn er tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland verschillen in maatregelen die tot significante verschillen in de verspreiding van het virus hebben geleid? Maak hierbij onderscheid tussen enerzijds gedragsmaatregelen voor inwoners en anderzijds acties vanuit de publieke gezondheidszorg (met name het testen en bron- en contactonderzoek aan weerszijden van de grens).
5. Is het sluiten van de grens een effectieve maatregel om verspreiding van Covid-19 in de grensregio te beperken (effectieve maatregel infectieziekte-bestrijding)? Welke andere onbedoelde gezondheids gerelateerde effecten kan grenssluiting met zich meebrengen?
6. Wat zouden de landen van elkaar kunnen leren? Zijn er mogelijkheden om tot een effectievere bestrijding van het virus in de grensregio te komen?

Ziel und Aufbau der Studie

Ziel der Studie war es, ein besseres Verständnis von der Entwicklung der Corona-Pandemie in der Grenzregion im Zeitraum März 2020 bis Juni 2021 zu erhalten. Dazu wurden die folgenden sechs Leitfragen gestellt:

1. Bestehen signifikante Unterschiede in der Verbreitung von Covid-19 in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen?
2. Wie hat sich das Virus in der Grenzregion verbreitet und weicht dies von dem inländischen Verbreitungsmuster ab?
3. Zeigt sich in der Grenzregion eine signifikante grenzüberschreitende Dimension in der Verbreitung des Virus?
4. Bestehen zwischen den Maßnahmen in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen Unterschiede, die zu signifikanten Unterschieden in der Verbreitung des Virus' geführt haben? Dabei ist zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens andererseits (v.a. Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) zu unterscheiden.
5. Sind Grenzsicherungen effektive Maßnahmen, um die Verbreitung von Covid-19 in der Grenzregion einzudämmen (effektive Maßnahmen zum Infektionsschutz)? Welche anderen unbeabsichtigten Auswirkungen auf die Gesundheitsversorgung können Grenzsicherungen mit sich bringen?
6. Was können die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten für eine effektivere Bekämpfung des Virus in der Grenzregion?



Het onderzoek bestaat uit:

- het hoofdrapport waarin de ontwikkeling van de pandemie in de grensregio geanalyseerd wordt aan de hand van de 6 gestelde vragen, met behulp van een kwalitatief en een kwantitatief deelonderzoek.
- Bijlage 1 waarin de resultaten van 27 experten-interviews worden beschreven en geanalyseerd,

Bijlage 2 waarin kwantitatieve data in de vorm van kaarten en grafieken worden gepresenteerd voor de periode van 1 maart 2020–1 juni 2021. Door de onderzoekers wordt aangegeven dat de medische data tussen de 3 landen lastig te vergelijken zijn

Die Studie bestaat aus:

- Einem Hauptbericht, in dem die Entwicklung der Pandemie in der Grenzregion anhand von sechs Leitfragen und unter Berücksichtigung quantitativer und qualitativer Daten analysiert wird.
- . Einer Anlage, in der die 27 Experteninterviews weitergehend beschrieben und analysiert werden (Anlage 1).

Einer Anlage, in der die quantitativen Daten in Form von Karten und Grafiken für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 1. Juni 2021 präsentiert werden. Die Autoren erklären, dass die medizinischen Daten der drei Länder schwer vergleichbar sind.

Resultaten

Landelijk patroon:

- a. Er is een landelijk patroon van besmettingen zichtbaar met betrekking tot de eerste, tweede en derde golf in de 3 landen:
 - In de eerste golf t/m de zomer 2020 een sterk overeenkomend besmettingspatroon in NL, NRW en B met relatief weinig uitschieters,
 - In de tweede golf grote verschillen, veel grotere pieken en dalen en verschillen tussen de 3 landen, ook in tijd gezien. In oktober een zeer hoge piek in België, gevolgd door een hoge piek in december in Nederland,
 - In de derde golf (vanaf mrt/april 2021) met name grotere pieken in Nederland
- b. Er zijn significante overeenkomsten en verschillen tussen de 3 landen die grotendeels verklaard kunnen worden door verschillen in maatregelen en de mate waarin deze binnen de landen zijn opgevolgd. Door de veelheid aan factoren is het niet mogelijk om het effect van individuele maatregelen op de verspreiding van het virus te bepalen.

Ergebnisse

Landesweite Muster

- a. Es ist ein landesweites Infektionsmuster hinsichtlich der ersten, zweiten und dritten Welle in den drei Ländern erkennbar:
 - In der ersten Welle bis zum Sommer 2020 ein sehr ähnliches Infektionsmuster in NL, NRW und BE mit relativ wenigen Ausreißern.
 - In der zweiten Welle große Unterschiede, viele größere Spitzen und Tiefpunkte sowie Unterschiede zwischen den drei Ländern, auch zeitlich. Im Oktober ein sehr hoher Spitzenwert in Belgien, gefolgt von einem hohen Spitzenwert in den Niederlanden.
 - In der dritten Welle (ab März/ April 2021) v. a. größere Spitzenwerte in NL
- b. Es gibt signifikante Ähnlichkeiten und Unterschiede zwischen den drei Ländern, die größtenteils aus den unterschiedlichen Maßnahmen resultieren, sowie aus dem unterschiedlichen Maße, in dem diese befolgt werden. Angesichts der Vielzahl von Faktoren ist es nicht möglich, die Effekte einzelner Maßnahmen auf die Verbreitung des Virus zu bestimmen.



Ten aanzien van de grensregio:

Ten aanzien van de grensregio komt als beeld naar voren dat de verspreiding van het virus in de grensregio de landelijke trends lijkt te volgen, dus niet sterk afwijken van het binnenlandse patroon.

- a. Ondanks de moeilijke vergelijkbaarheid van data concluderen de onderzoekers op basis van zowel de verspreidingskaarten als van de uitspraken door de experts dat in deze grensregio sluiting van de grens geen effectieve maatregel is om verspreiding van Covid-19 te beperken. Door de experts worden hiervoor een 4tal argumenten aangereikt:
 - vanwege onvermijdelijke uitzonderingen,
 - binnenlandse mobiliteit veel bepalender dan grensoverschrijdende mobiliteit,
 - timing van grenssluitingen,
 - binnenlandse maatregelen (thuiswerken, bezoek ontvangen) hebben een groter belang
- b. Daarnaast wijzen de geïnterviewden op de keerzijde van grenssluitingen, met name ongewenste effecten met betrekking tot gezondheid, zorg en welzijn
- c. De geïnterviewden geven eensluidend de noodzaak aan tot meer samenwerking, die zou nu nog te incidenteel zijn, ad-hoc, tijdelijke projecten. De pandemiebestrijding bovendien te zeer op nationale leest geschoeid met te weinig oog voor de grensoverschrijdende dimensie en het belang van de grensregio.

Hinsichtlich der Grenzregion

Hinsichtlich der Grenzregion zeigt sich, dass die Verbreitung des Virus den landesweiten Trends folgt, also nicht deutlich abweicht vom inländischen Muster

- a. Trotz der schwierigen Vergleichbarkeit der Daten schlussfolgern die Autoren auf Basis sowohl der Verbreitungskarten als auch der Aussagen von Experten, dass Grenzsicherungen in dieser Grenzregion keine effektiven Maßnahmen sind, um die Verbreitung von Covid-19 einzudämmen. Dazu nennen die Experten vier Argumente:
 - Unvermeidbare Ausnahmen
 - Inländische Mobilität ist viel entscheidender als grenzüberschreitende Mobilität
 - Timing der Grenzsicherungen
 - Inländische Maßnahmen (Heimarbeit, Empfang von Besuchern) sind deutlich entscheidender.
- b. Überdies weisen die Befragten auf die Nachteile von Grenzsicherungen hin, insbesondere auf unerwünschte Auswirkungen in den Bereichen Gesundheit, Pflege und Wohlergehen
- c. Die Befragten weisen übereinstimmend auf die Notwendigkeit einer stärkeren Zusammenarbeit hin, die derzeit noch zu zufällig, ad hoc und zeitlich begrenzt ist. Die Pandemiebekämpfung basiert außerdem zu sehr auf einem nationalen Ansatz und berücksichtigt zu wenig die grenzüberschreitende Dimension und die Bedeutung der Grenzregion



Wat leren we hieruit, wat kunnen we hiermee?

Het onderzoek ondersteunt de Corona-verklaring op de wezenlijke punten:

1. Sluiting van de grenzen wordt in deze grensregio niet als een effectieve maatregel gezien om verspreiding van het virus te voorkomen,
2. Op nationaal niveau moet meer rekening gehouden worden met het bijzondere karakter van grensregio's en de noodzaak van grensoverschrijdende afstemming tussen betrokken regio's,
3. Het verbeteren van de vergelijkbaarheid van gezondheids-data is van groot belang. Tegelijkertijd is dit een uitdaging aangezien de data-systematiek samenhangt met de wijze waarop de nationale infectieziektebestrijding is georganiseerd,
4. Meer structurele samenwerking tussen de gezondheidsdiensten is nodig, zowel grensoverschrijdend als tussen het nationale en regionale niveau.

Was lernen wir daraus, was können wir daraus mitnehmen?

Die Studie unterstützt die Corona-Erklärung in ihren wesentlichen Punkten:

1. Grenzschließungen werden in dieser Grenzregion nicht als effektive Maßnahme erachtet, um die Verbreitung des Virus zu vermeiden.
2. Der besondere Charakter von Grenzgebieten und die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Abstimmung zwischen Regionen sollte in der nationalen Politik stärker berücksichtigt werden.
3. Die Vergleichbarkeit von Gesundheitsdaten zu verbessern ist von großer Bedeutung. Gleichzeitig stellt dies eine Herausforderung dar, da das Datensystem mit der Organisation der nationalen Infektionsbekämpfung verknüpft ist.
4. Es bedarf einer stärkeren strukturellen Zusammenarbeit zwischen den Gesundheitsdiensten, sowohl grenzüberschreitend als auch zwischen der nationalen und regionalen Ebene.



**Een Europa zonder grenzen:
ook in tijden van crisis**

Lessen uit de COVID-19-
pandemie in de grensregio
tussen Nederland en Noordrijn-
Westfalen

*Vastgesteld door het Bestuurlijk
Overleg Grenslandconferentie
Enschede, 30 september 2021*

**Für ein Europa ohne Grenzen
auch in Krisenzeiten**

Lehren aus der Covid-19
Pandemie in der Grenzregion
zwischen den Niederlanden und
Nordrhein-Westfalen

*Verabschiedet durch die Leitungs-
gruppe der Grenzlandkonferenz
Enschede, 30. September 2021*



Een Europa zonder grenzen: ook in tijden van crisis

*Lessen uit de COVID-19-pandemie in de
grensregio tussen Nederland en
Noordrijn-Westfalen*

De grenzen openhouden door meer samenwerking, ook in tijden van crisis – dat was het uitgangspunt bij de bestrijding van de COVID-19-pandemie in het grensgebied tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland. Dat was geen vanzelfsprekend iets. In Europa werden 37 van de 39 binnengrenzen in het Schengengebied een tijdlang blijvend gecontroleerd of gesloten. Op vele plaatsen voerden nationale reflexen de boventoon ten koste van de Europese gedachte.

Voor ons daarentegen stond van meet af aan vast dat de pandemie de goede betrekkingen tussen onze landen niet mocht verstoren. Integendeel, ons hechte nabuurschap en de vriendschap die in de loop van vele jaren is gegroeid, vormden de beste voorwaarde om de crisis samen het hoofd te bieden. Een sprekend voorbeeld tijdens de pandemie is de hulp van Noordrijn-Westfalen met het aanbieden van IC-capaciteit voor Nederland. Het was zaak om te komen tot meer, en niet minder, grensoverschrijdende coördinatie en samenwerking. Deze aanpak is juist en succesvol gebleken.

Noordrijn-Westfalen en Nederland hebben door hun grensoverschrijdende samenwerking een staaltje van Europees denken in crisistijd ten beste gegeven. Het komt er nu op aan de met de pandemie opgedane ervaring zorgvuldig en zelfkritisch te evalueren en er lessen uit te trekken om eventuele crises in de toekomst in de grensregio tussen beide landen te kunnen bestrijden.ⁱ

Für ein Europa ohne Grenzen auch in Krisenzeiten

*Lehren aus der Covid-19 Pandemie in der
Grenzregion zwischen den Niederlanden
und Nordrhein-Westfalen*

Grenzen durch verstärkte Zusammenarbeit auch in Krisenzeiten offenhalten – dieses Leitmotiv bestimmte die Bewältigung der Covid-19-Pandemie in der Grenzregion zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden. Selbstverständlich war das nicht. In Europa wurden 37 von 39 Binnengrenzen im Schengen-Raum zeitweise stationär kontrolliert oder geschlossen. Nationale Reflexe verdrängten vielerorts den europäischen Gedanken.

Für uns stand hingegen von Beginn an fest: Die Pandemie darf die guten Beziehungen zwischen unseren Ländern nicht in Frage stellen. Im Gegenteil, unsere enge Nachbarschaft und die über viele Jahre gewachsene Freundschaft waren die beste Voraussetzung dafür, die Krise gemeinsam zu bestehen. Die grenzüberschreitende Aufnahme von IC-Patienten war nur ein Beispiel für diese enge Verbundenheit. Nicht weniger, sondern mehr grenzüberschreitende Koordination und Zusammenarbeit waren das Gebot der Stunde. Dieser Ansatz hat sich als richtig und erfolgreich erwiesen.

Nordrhein-Westfalen und die Niederlande haben durch ihre grenzüberschreitende Zusammenarbeit ein Vorbild europäischen Denkens in Krisenzeiten geschaffen. Nun gilt es, die Erfahrungen aus der Pandemie sorgfältig und selbstkritisch auszuwerten und Lehren im Hinblick auf die Bekämpfung möglicher Krisen im nordrhein-westfälisch – niederländischen Grenzgebiet in der Zukunft zu ziehen.ⁱ



De grenzen openhouden

De belangrijkste conclusie van de pandemie is: grenzen die in de hoofden van de mensen allang verdwenen zijn, kun je bij een crisis niet weer sluiten. Het opengrenzenbeleid is de juiste aanpak gebleken voor ons grensgebied.

Door de grenzen open te houden werd noodzakelijk grensverkeer (waaronder goederentransport en grensarbeiders) niet gehinderd en konden essentiële processen en diensten in onze verweven samenlevingen en economieën doorgang vinden.

Uit analyses van de epidemiologische situaties in beide landen, blijkt dat het grensverkeer dat doorgang kon vinden niet significant heeft bijgedragen aan de verspreiding van het virus.

Grenzen open houden

Die wichtigste Erkenntnis aus der Pandemie lautet: Wo die Grenzen in den Köpfen längst nicht mehr vorhanden sind, können sie in Krisenzeiten nicht wieder geschlossen werden. Die Politik der offenen Grenzen hat sich für unser Grenzgebiet als der richtige Ansatz erwiesen.

1

Durch das Offenhalten der Grenzen wurde notwendiger Grenzverkehr (einschließlich des Gütertransports und der Grenzgänger) nicht behindert. Dienste und Prozesse, die für unsere eng verflochtenen Gesellschaften und Wirtschaft essentiell waren, konnten weiterlaufen.

Die Analyse der epidemiologischen Situation in beiden Ländern zeigt, dass der zugelassene Grenzverkehr nicht wesentlich zur Verbreitung des Virus beigetragen hat.

Erkenning en oplossing van het dilemma waarmee grensregio's worden geconfronteerd

Crises zoals de COVID-19-pandemie brengen voor grensregio's een apart dilemma met zich mee. Reacties op een (inter)nationale crisis worden in eerste instantie niet specifiek door en voor grensregio's ontwikkeld, maar worden door de centrale overheid voor het gehele land vastgesteld met het oog op een maximale uniformiteit en efficiëntie bij de crisisbestrijding. In grensregio's botsen de strategieën en maatregelen van de nationale crisisbesluitvorming vaak met elkaar; die maatregelen lijken rationeel gezien op zich logisch, maar in combinatie kunnen zij tot problemen leiden.

Grensregio's zijn gebieden met een eigen grensoverschrijdende identiteit. Omdat grensregio's rekening moeten houden met de wet- en regelgeving van zowel het eigen land als die van de buurlanden, hebben zij meer behoefte aan een flexibele benadering. Zij hebben speciale mechanismen voor de

Das Dilemma der Grenzregionen erkennen und auflösen

Krisen wie die Covid-19 Pandemie stellen Grenzregionen vor ein Dilemma. Reaktionen auf (inter-)nationale Krisen werden nicht in erster Linie von und für Grenzregionen formuliert. Sie werden von Hauptstädten für das gesamte Land vorgegeben, um ein Höchstmaß an Einheitlichkeit und Effizienz der Krisenbekämpfung sicherzustellen. In Grenzregionen jedoch treffen oft Strategien und Maßnahmen nationaler Krisenreaktionen zusammen, die zwar jede für sich rational nachvollziehbar, aber im Zusammenspiel problematisch sein können.

2

3

Grenzregionen sind Gebiete mit einer eigenen, grenzüberschreitenden Identität. Weil Grenzregionen Recht und Gesetz sowohl des jeweils eigenen als auch des Nachbarlandes berücksichtigen müssen, haben sie einen erhöhten Bedarf an Flexibilität. Sie bedürfen spezieller Mechanismen zur Krisenreaktion, die nicht nur



crisisbestrijding nodig die niet alleen op de nationale voorschriften zijn afgestemd, maar ook op de specifieke omstandigheden in de grenssituatie. Alleen op die manier kan gewaarborgd worden dat er ook in crisistijden zo min mogelijk sprake is van regeltechnische belemmeringen voor buurlanden.

Middels een uitwisseling tussen de nationale regeringen, deelstaatregeringen en grensregio's zullen wij in kaart brengen hoe er in toekomstige crisissituaties op adequate en effectieve wijze rekening kan worden gehouden met specifieke grensoverschrijdende aspecten.

an die nationalen Vorschriften, sondern auch an die spezifischen Gegebenheiten der Grenzlage angepasst sind. Nur so kann sichergestellt werden, dass regulatorische Barrieren zum Nachbarland auch in Krisenzeiten so klein wie möglich bleiben.

Wir werden uns für einen Austausch zwischen nationalen Regierungen, Landesregierungen und Grenzregionen darüber einsetzen, wie in künftigen Krisensituationen grenzregionale Besonderheiten angemessen und effektiv berücksichtigt werden können.

4

Waarborgen van de noodzakelijke grensoverschrijdende uitwisseling op een permanente basis

Den notwendigen grenzüberschreitenden Austausch dauerhaft sicherstellen

In crisissituaties is er behoefte aan een tijdige grensoverschrijdende uitwisseling van nieuwe maatregelen. Wanneer twee buurlanden onafhankelijk van elkaar nieuwe regels en voorschriften opstellen, zijn tegenstrijdigheden en grenseffecten bijna onvermijdelijk. Wederzijdse en tijdige informatieverstrekking over nieuwe voorschriften en maatregelen moet daarom plaatsvinden in de ontwikkelingsfase en niet pas bij de inwerkingtreding. De nadruk ligt hierbij op betere coördinatie, communicatie en informatie-uitwisseling tussen beide landen, met betrekking tot de algemene coronamaatregelen, de steunmaatregelen, de medische assistentie en het grensverkeer. Bij het uitbreken van de pandemie waren er op landelijk en bestuurlijk niveau afspraken over samenwerking bij crises. Om deze meer generieke afspraken beter toe te spitsen op de situatie in de grensregio zijn deze in zeer korte tijd verder praktisch ingevuld. Door politiek initiatief is bijvoorbeeld de Cross-Border Taskforce Corona ingesteld. Deze heeft zijn nut bewezen als beleidsinstrument voor een dergelijke uitwisseling. Op die manier konden wij begrip kweken, van elkaars ervaringen leren

In Krisenfällen bedarf es eines frühzeitigen grenzüberschreitenden Austausches über neue Maßnahmen. Arbeiten zwei benachbarte Staaten unabhängig voneinander an Regeln und Vorschriften, sind Widersprüche und Grenzeffekte nahezu unvermeidbar. Eine gegenseitige Information über neue Regeln und Maßnahmen darf daher nicht erst erfolgen, wenn diese in Kraft treten, sondern bereits bei ihrer Gestaltung. Die bessere Kommunikation, Koordination und Information muss vor allem mit Blick auf die allgemeinen Schutzmaßnahmen, die Unterstützungsmaßnahmen sowie die medizinische Unterstützung sichergestellt werden.

Bei Ausbruch der Pandemie bestanden auf nationaler und administrativer Ebene Vereinbarungen über die Zusammenarbeit im Krisenfall. Um diese allgemeineren Vereinbarungen besser auf die Situation in der Grenzregion zuzuschneiden, wurden sie in kürzester Zeit weiter konkretisiert. Auf politische Initiative wurde etwa die Cross-Border Taskforce etabliert. Diese hat sich als Gremium für einen solchen Austausch bewährt. So konnten wir Verständnis schaffen, aus den Erfahrungen der anderen lernen und regulatorische Barrieren

5



en belemmeringen in de regelgeving verminderen. Een belangrijk voorbeeld van dit succes was de pragmatische ondersteuning van grenspendelaars die vanwege de pandemie thuis moesten werken. Voor de fiscale problematiek werden in nauwe grensoverschrijdende afstemming oplossingen gevonden. Voor de socialezekerheidsproblematiek werd in EU-verband afgestemd om snel over te gaan tot pragmatische oplossingen.

vermindern. Ein wichtiges Beispiel dieses Erfolges war die pragmatische Unterstützung für Grenzpendler, die pandemiebedingt im Homeoffice arbeiten mussten. Für die Auswirkungen auf ihre Lohnsteuer konnte in enger grenzüberschreitender Abstimmung eine schnelle und unkomplizierte Lösung gefunden werden. Bei Problemen der sozialen Sicherheit wurde zudem die EU-weite Koordinierung genutzt, um schnell pragmatische Lösungen zu finden.

Voorkomen van regelgevingshindernissen

Vermeiden von regulatorischen Hürden

Benadrukt moet worden dat een volledige harmonisatie van de maatregelen noch mogelijk noch wenselijk lijkt. Voor kortdurend, dagelijks grensverkeer verdient het evenwel aanbeveling om uniforme regels te vinden. Denk daarbij ook aan kort grensoverschrijdend openbaar vervoer. Dergelijke verplaatsingen verschillen in aard en risico niet van binnenlandse verplaatsingen. Te strikte inperking hiervan is buitenproportioneel. Ook moet er worden stilgestaan bij de praktische uitvoerbaarheid van de regels. De huidige 12- en 24-uursregels in Nederland en Duitsland lijken al erg op elkaar en bieden een goed uitgangspunt. Een meer wederkerige regel strekt tot aanbeveling, omdat dit de begrijpelijkheid en navolging vergroot. Wanneer er sprake is van (potentieel) ongewenst, bovenmatig grensverkeer door verschillen in maatregelen (grenseffecten) of anderszins, is het ontmoedigen van dergelijk grensverkeer een goede maatregel gebleken.

6

Es gilt zu betonen, dass eine vollständige Harmonisierung der Schutzmaßnahmen weder möglich noch erstrebenswert scheint. Für den täglichen kleinen Grenzverkehr sollten allerdings einheitliche Regeln gefunden werden. Dies gilt auch für den grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehr. Schließlich unterscheiden sich solche Fahrten in ihrer Art und ihrem Risiko nicht von Inlandsfahrten. Eine zu strenge Beschränkung wäre unverhältnismäßig. Ebenso muss die Umsetzbarkeit der Regeln berücksichtigt werden. Die heutigen 12- und 24-Stunden-Regeln in den Niederlanden und Deutschland sind sich bereits sehr ähnlich und bieten einen guten Ansatzpunkt. Es empfiehlt sich, die Regeln auf Gegenseitigkeit auszurichten. Dies erhöht das Verständnis und somit das Einhalten der Regeln. Wo unterschiedliche Regeln und Maßnahmen (Grenzeffekte) zu vermehrtem, unerwünschtem Grenzverkehr führen, hat sich die Entmutigung als wirksame Maßnahme erwiesen.

Betere afstemming en meer contact tussen de relevante betrokkenen in het grensgebied

Relevante Akteure im Grenzgebiet besser vernetzen

Op (eu)regionaal niveau bestaan in meer of mindere mate gestructureerde vormen van grensoverschrijdende samenwerking tussen de bevoegde instanties – de Veiligheidsregio's en GGD's aan de Nederlandse zijde, en de Ordnungsämter en Gesundheitsämter van de

7

Auf (eu-)regionalem Niveau bestehen teilweise bereits strukturierte Formen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden – den Sicherheitsregionen und GGDs auf niederländischer Seite und den Ordnungs- und Gesundheitsämtern



Kreisen en Kreisfreie Städte aan de Duitse zijde. Daarnaast werken op landelijk niveau de crisiscentra met elkaar samen. Structurele en persoonlijke contacten zijn in tijden van crisis essentieel, en waar die aanwezig waren hebben die hun waarde bewezen.

Afgezien van individuele projecten en de huidige crisis, verdient het aanbeveling deze contacten op langere termijn te consolideren, zowel betrouwbare basis voor eventuele toekomstige crises als voor grensoverschrijdende samenwerking in het algemeen. Structurele verankering van deze samenwerking, horizontale en verticale communicatie- en informatielijnen is een belangrijke uitdaging die we met prioriteit de komende tijd zullen oppakken. Gezamenlijke congressen en projecten kunnen daarvoor een opmaat zijn.

De coronapandemie heeft bestaande misstanden aan het licht gebracht bij de tewerkstelling en huisvesting van arbeidsmigranten in het grensgebied. De leef- en werkomstandigheden van deze mensen zijn te vaak precair, wat tijdens de pandemie extra problemen opleverde voor de infectiebestrijding. Wij kunnen dit alleen tegengaan door een nauwere coördinatie van de autoriteiten aan beide zijden van de grens. Wij hebben reeds de eerste stappen gezet om de autoriteiten te verbinden en in onderling contact te brengen. Dit werk moet worden voortgezet.

der Kreise und kreisfreien Städte auf deutscher Seite. Auch auf nationalem Niveau arbeiten Krisenzentren zusammen. Strukturelle und persönliche Kontakte sind in Krisenzeiten essentiell. Wo sie bestanden oder während der Krise etabliert werden konnten, haben sie ihren Wert bewiesen.

Über einzelne Projekte und die aktuelle Krise hinaus ist es ratsam, grenzüberschreitende Kontakte längerfristig zu festigen – sowohl als verlässliche Basis für etwaige künftige Krisen als auch für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Allgemeinen. Diese Zusammenarbeit strukturell zu verankern und verlässliche horizontale und vertikale Kommunikations- und Informationskanäle zu schaffen, ist eine wichtige Herausforderung, die in der kommenden Zeit prioritär angegangen werden muss. Gemeinsame Kongresse und Projekte können dazu ein Auftakt sein.

Die Corona-Pandemie hat ein Schlaglicht auf bestehende Misstände bei der Beschäftigung und Unterbringungen von Arbeitsmigranten in der Grenzregion geworfen. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen dieser Menschen sind zu oft prekär, was in der Pandemie zusätzlich besondere Probleme für den Infektionsschutz verursachte. Dem können wir nur mit einer engeren Abstimmung der Behörden auf beiden Seite der Grenze entgegenwirken. Erste Schritte zur Vernetzung der Behörden haben wir bereits unternommen. Diese Arbeit gilt es fortzusetzen.

Creëren van betrouwbare gegevens

Een eerste vereiste voor de grensoverschrijdende uitwisseling was dat de epidemiologische situatie in beide landen werd gevolgd. Het is tot nu toe moeilijk gebleken om epidemiologische gegevens uit Duitsland en Nederland op een betrouwbare manier met elkaar te vergelijken. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de wijze waarop de nationale

Eine zuverlässige Datengrundlage schaffen

Eine Voraussetzung für den grenzüberschreitenden Austausch war das Monitoring der epidemiologischen Lage in beiden Ländern. Bis heute ist aber ein verlässlicher Vergleich der epidemiologischen Daten aus Deutschland und den Niederlanden schwierig. Dies ist hauptsächlich den historisch gewachsenen nationa-

8

9

10



systemen voor pandemiebestrijding zich in het verleden hebben ontwikkeld. Niettemin is een nauwkeurig beeld van de grensoverschrijdende ontwikkeling van gezondheidsgegevens van fundamenteel belang, aangezien het een van de essentiële grondslagen voor de beleidsvorming is.

Ons streven is dan ook om de gegevens op zodanige wijze te genereren en te verwerken dat zij grensoverschrijdend aan elkaar gekoppeld en met elkaar vergeleken kunnen worden. De oprichting en werking van het Nationaal Contactpunt eHealth (NCPeH) kan hierbij ondersteunen. Wij zijn dan ook verheugd over het voornemen van de Europese Commissie tot instelling van een nieuw en verbeterd "systeem voor het verzamelen van pandemie-informatie" in Europa.

len Systemen der Pandemiebekämpfung geschuldet. Dennoch ist ein genaues Bild der grenzüberschreitenden Entwicklung von Gesundheitsdaten essentiell, da diese eine der wesentlichen Grundlagen für politische Entscheidungen darstellen. Darüber hinaus kann das Versorgungsgeschehen in der Grenzregion durch einen grenzüberschreitenden Austausch von gesundheitlichen Daten verbessert werden.

Wir werden uns daher dafür einsetzen, dass Daten so generiert und aufgearbeitet werden, dass sie grenzüberschreitend anschlussfähig und vergleichbar sind. Der Aufbau und Betrieb des National Contact Point eHealth (NCPeH) kann dabei unterstützen. Auch den Vorstoß der Europäischen Kommission zur Schaffung eines neuen und verbesserten „Systems zur Sammlung von Pandemieinformationen“ in Europa begrüßen wir.

Opzetten van betrouwbare structuren voor crisisbeheersing

Concrete plannen voor de oprichting van crisisteams en andere instanties bestaan meestal alleen binnen nationale kaders. Er vindt samenwerking plaats tussen nationale en regionale crisiscentra en er zijn (inter)nationale bestuurlijke afspraken over samenwerking bij crises. Maar er is meer nodig in de grensregio bij grensoverschrijdende dreigingen.

Enkele voorbeelden tijdens de pandemie in de vorm van persoonlijke contacten, de gestructureerde samenwerking van EMRIC of de Cross-Border Taskforce Corona laten zien hoe grensoverschrijdende crisisbeheersing geoperationaliseerd kan worden.

Dergelijke oplossingen vereisen echter voldoende tijd en middelen en die zijn, juist in acute crisissituaties, schaars. Daarom moeten de bestaande afspraken verder worden verfijnd zodat ze passen bij de praktijk in de grensregio

Zuverlässige Strukturen für die Krisenreaktion etablieren

11

Konkrete Pläne für die Einrichtung von Krisenstäben und anderer Gremien bestehen meist nur auf nationaler Ebene. Die nationalen und regionalen Krisenzentren arbeiten zusammen, und es gibt (inter-)nationale Verwaltungsvereinbarungen über die Zusammenarbeit im Krisenfall. Doch in einer Grenzregion braucht es mehr.

12

Einige Vorbilder während der Pandemie in Form persönlicher Kontakte, der strukturierten Zusammenarbeit von EMRIC oder der Cross-Border Taskforce Corona zeigen, wie das grenzüberschreitende Krisenmanagement operationalisiert werden kann.

13

Derartige Lösungen benötigen jedoch Zeit und Ressourcen, die gerade in akuten Krisensituationen knapp sind. Es gilt daher, die bestehenden Vereinbarungen weiter zu verfeinern, um der Praxis in der Grenzregion



en moeten bestaande structuren beter worden benut.

Daarbij is het ook van belang om verder te kijken dan naar alleen de coronapandemie. De volgende grensoverschrijdende crisis zou namelijk van een heel andere aard kunnen zijn.

14

gerecht zu werden, und die bestehenden Strukturen besser zu nutzen.

Wichtig ist es dabei auch, den Blick über die aktuelle Pandemie hinaus zu heben. Die nächste grenzüberschreitende Krise könnte einer vollkommen anderen Natur sein.

Vergroten van de betrokkenheid bij de crisisbeheersing

Die Menschen im Krisenmanagement mitnehmen

Dat het Duits-Nederlandse grensgebied de pandemiecrisis eigenlijk relatief goed heeft doorstaan, is vooral te danken aan de mensen die in het grensgebied wonen. De goede contacten tussen de buurlanden en het voorzichtige gedrag van de bewoners hebben een doorslaggevende bijdrage geleverd aan het crisismanagement in het grensgebied.

Dat er daarbij rekening moet worden gehouden met de wet- en regelgeving van twee landen vormt een bijzondere uitdaging. Met name in situaties die gekenmerkt worden door wetenschappelijke onzekerheid en snel veranderende omstandigheden en voorschriften, is de communicatie van cruciaal belang.

Daarom moet gewaarborgd worden dat de informatie in geval van een crisis voor de mensen aan beide zijden van de grens toegankelijk is. De wederzijdse communicatie tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland tijdens de pandemie vormt in dat verband een goed uitgangspunt. Initiatieven zoals de webtool van de Euregio Maas-Rijn of het grensoverschrijdende Corona-dashboord zijn interessante voorbeelden. Ook de informatiekanaalen van de grensinfopunten en Benelux zijn nuttiggebleken om de grensregio te informeren en knelpunten te signaleren, We moeten op die ingeslagen weg blijven doorgaan.

15

Dass die deutsch-niederländische Grenzregion im Wesentlichen gut durch die Pandemiekrise gekommen ist, liegt vor allem an den Menschen im Grenzgebiet. Sie haben mit ihren guten nachbarschaftlichen Beziehungen und ihrem besonnenen Verhalten entscheidend zum Krisenmanagement in der Grenzregion beigetragen.

16

Die Konfrontation mit Regularien zweier Länder ist dabei eine besondere Herausforderung. Gerade in einer Situation, die von wissenschaftlicher Unsicherheit und häufig wechselnden Umständen und Regeln geprägt ist, ist die Kommunikation entscheidend.

17

Es gilt daher sicherzustellen, dass Informationen im Krisenfall für Menschen auf beiden Seiten der Grenze zugänglich sind. Die gemeinsame Kommunikation zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden während der Pandemie ist dabei ein guter Ansatzpunkt. Initiativen wie das Webtool der Euregio Maas-Rhein oder das grenzüberschreitende Corona-Dashboard sind interessante Vorbilder. Die Informationskanäle der Grenzinfopunkte sowie der Benelux-Union haben sich ebenfalls als nützlich erwiesen, um die Grenzregion zu informieren und Engpässe zu ermitteln. Auf diesen Ansätzen müssen wir weiter aufbauen.



Een Europese uitwisseling van ervaringen

De pandemie heeft onmiskenbaar haar sporen in de grensstreek nagelaten. De grens zelf is af en toe weer concreet en tastbaar geworden, terwijl deze daarvoor in het dagelijks leven lange tijd onzichtbaar is geweest. Het vertrouwen in grensoverschrijdende mogelijkheden is bij sommige mensen en bedrijven afgenomen en soms zijn oude vooroordelen plotseling weer aan de oppervlakte verschenen. Dergelijke ervaringen kunnen niet eenvoudigweg worden genegeerd. De betreffende gevoelens moeten worden verwerkt, eventuele schade moet gerepareerd en het verloren vertrouwen moet hersteld worden.

Veel grensregio's in Europa hebben met vergelijkbare ervaringen te maken gehad. Oplossingen moesten vaak in zeer korte tijd en snel tempo gevonden worden rekening houdend met de regionale omstandigheden. Elk grensgebied heeft daarbij zijn eigen weg gevonden om de pandemie te doorstaan.

Maar juist in dit soort situaties zijn er ook talloze mogelijkheden voor een grensoverschrijdende samenwerking in Europa. De uitwisseling van ervaringen (zoals goede praktijken maar ook obstakels voor een grensoverschrijdende samenwerking bij crises) kan voor alle grensregio's een enorme hulp betekenen bij het zich beter voorbereiden op dergelijke situaties in de toekomst.

Ein europaweiter Erfahrungsaustausch

18

Die Pandemie lässt die Grenzregion nicht ohne Spuren zurück. Die Grenze ist zeitweise wieder spürbar geworden, wo sie im Alltag schon lange unsichtbar war. Das Vertrauen in die grenzüberschreitenden Möglichkeiten hat bei manchen Menschen und Unternehmen Schaden genommen, und bisweilen sind auch längst überwunden geglaubte Ressentiments wieder aufgebrochen. Diese Erfahrungen können nicht einfach übergangen werden. Es gilt, sie aufzuarbeiten, Schäden zu reparieren und verlorenes Vertrauen wiederherzustellen.

19

Viele Grenzregionen in Europa haben ganz ähnliche Erfahrungen gemacht. Lösungen mussten oft in kürzester Zeit, in hohem Tempo und in Abhängigkeit von regionalen Umständen und Gegebenheiten gefunden werden. So hat jedes Grenzgebiet seinen eigenen Weg durch die Pandemie gefunden.

20

In genau diesem Umstand liegt ein großes Potential für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Europa. Ein Austausch über die Erfahrungen, über Vor-bilder aber auch Hindernisse der grenz-überschreitenden Zusammenarbeit im Krisenfall kann eine immense Hilfe für alle Grenzregionen sein, sich künftig besser auf derartige Situationen vorzubereiten.

Conclusies en aanbevelingen

De grensregio tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland is duidelijk beter door de pandemie gekomen dan veel andere grensregio's in Europa. Het openhouden van de grenzen was een juist besluit en een essentiële voorwaarde

Schlussfolgerungen

Die nordrhein-westfälisch – niederländische Grenzregion ist bedeutend besser durch die Zeit der Pandemie gekommen als viele andere Grenzregionen in Europa. Das Offenhalten der Grenzen hat sich als richtig erwiesen und war eine essentielle Voraussetzung, um den



om de grensregio als leef- en werkgebied in stand te houden.

De ervaringen laten echter ook zien dat de samenwerking op onderdelen nog beter kan en moet. Onze samenwerking in de pandemiebestrijding is nog niet volledig dekkend en samenhangend. Deze doorontwikkeling wordt de komende maanden en jaren onze opgave in de grensoverschrijdende samenwerking. Daarbij zijn voor ons de volgende gezamenlijke uitgangspunten essentieel:

- ▶ Wij streven het open houden van de grens tussen Nederland en Noordrijn-Westfalen na
- ▶ Voor het overige streven wij op voorhand geen volledige afstemming van coronamaatregelen na, noch van de economische steunmaatregelen. Wel zullen wij bij alle maatregelen zo goed mogelijk rekening blijven houden met de grensregio en negatieve effecten voor burgers en bedrijven in de grensregio zo veel mogelijk voorkomen.
- ▶ Wij streven daartoe naar eenduidige regelingen voor noodzakelijk grensverkeer en voor het dagelijkse ('kleine') grensverkeer teneinde het normale euregionale grensverkeer zoveel mogelijk in stand te houden.
- ▶ Wij ontwikkelen een samenhangende aanpak van het grensoverschrijdende crisismanagement. Daarbij maken wij gebruik van en ontwikkelen we door op bestaande structuren. Een voorbeeld hiervoor is de Cross-Border Taskforce Corona, waarin vertegenwoordigers van de verantwoordelijke autoriteiten op nationaal en/of regionaal niveau van beide landen samenkomen om relevante informatie uit te wisselen over de huidige situatie en nieuwe maatregelen. Heldere verticale en horizontale communicatielijnen tussen de bevoegde instanties zijn hierin geregeld.
- ▶ Ten slotte wordt geborgd dat inwoners van grensregio's op een toegankelijke wijze geïnformeerd worden over de actuele regelingen in beide landen.

Lebens- und Wirtschaftsraum Grenzregion weiterhin aufrecht zu erhalten.

Doch die Erfahrungen zeigen auch, dass die Zusammenarbeit in einigen Bereichen noch besser werden muss. Unsere Zusammenarbeit in der Pandemiebekämpfung ist noch nicht umfassend und kohärent. Diese Verbesserung machen wir uns in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der nächsten Monate und Jahre zur Aufgabe. Die folgenden gemeinsamen Ansatzpunkte sind für uns dabei essentiell:

- ▶ Wir wollen die Grenze zwischen den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen offenhalten.
- ▶ Im Übrigen streben wir nicht von vornherein eine vollständige Harmonisierung der Corona-Maßnahmen oder der wirtschaftlichen Unterstützungsmaßnahmen an. Bei allen Maßnahmen werden wir die Grenzregion jedoch so weit wie möglich berücksichtigen und negative Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen in der Grenzregion vermeiden.
- ▶ Wir streben danach, eine einheitliche Regelung für den kleinen Grenzverkehr zu finden, um den euregionalen, alltäglichen ('kleinen') Grenzverkehr soweit möglich aufrecht zu erhalten.
- ▶ Wir arbeiten an kohärenten Regeln für das grenzüberschreitende Krisenmanagement. Dazu nutzen wir bestehende Strukturen und entwickeln sie weiter. Ein Vorbild dazu ist die Cross-Border Taskforce Corona, in der Vertreter der zuständigen Behörden auf nationalem und/oder regionalem Niveau beider Länder zusammenkommen, um relevante Informationen über die aktuelle Lage sowie über neue Maßnahmen auszutauschen. Dabei sind klare vertikale und horizontale Informationskanäle zwischen den zuständigen Behörden vorgesehen.
- ▶ Schließlich wollen wir sicherstellen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Grenzregionen in verständlicher Weise über die geltenden Vorschriften in beiden Ländern informiert werden.



Besluit:

Het Bestuurlijk Overleg Grenslandconferentie vraagt de stuurgroep NRW-NL om in contact treden met de bevoegde instanties om te bespreken op welke wijze de aanbevelingen in de Corona-verklaring kunnen worden omgezet.

ⁱ De inhoud van deze verklaring is gebaseerd op de ervaringen van bewoners, bedrijven, experts en overheden in het grensgebied, die onder meer zijn verwerkt in twee in opdracht gegeven studies

Beschluss:

Die Leitungsgruppe der Grenzlandkonferenz bittet die nordrhein-westfälisch-niederländische Steuerungsgruppe sich mit den zuständigen Instanzen in Verbindung zu setzen, um zu erörtern, wie die Empfehlungen dieser Corona-Erklärung umgesetzt werden können.

ⁱ Die Inhalte dieser Erklärung basieren auf den Erfahrungen der Bewohner, Unternehmen, Experten und Behörden im Grenzgebiet, die unter anderem in zwei in Auftrag gegebenen Studien aufgearbeitet wurden.

Hinweis: Bei dieser Übersetzung handelt es sich um eine vorläufige Fassung, die mit Hilfe von deepl.com angefertigt wurde. Eine offizielle Übersetzung folgt.

Die Entwicklung von Covid-19 im Grenzgebiet der Niederlande, Nordrhein-Westfalens und Belgiens

De ontwikkeling van COVID-19 in het grensgebied van Nederland, Noordrijn-Westfalen en België

Prof. dr. Klasien Horstman, Dr. Volker Hackert, Dirk Philippsen, Dr. Alena Kamenshikova, Lisa Diemingen (Msc), Brigitte van der Zanden, Prof. dr. Christian Hoebe

Universiteit Maastricht, Care and Public Health Research Institute (CAPHRI), GGD Zuid Limburg, Gesundheitsamt Düren en euPrevent



Vorwort

Internationale Zusammenarbeit und Wissenstransfer sind eine wichtige Grundlage für die Erforschung der Entwicklung einer Pandemie wie Covid-19 im Grenzgebiet zwischen den Niederlanden, Nordrhein-Westfalen und Belgien. Und natürlich die Frage, ob eine eventuelle Grenzschießung irgendeinen Einfluss auf die Ausbreitung des Virus gehabt hätte.

Auf Bitten der Provinz Limburg (auch im Namen von Gelderland und Overijssel), der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und des niederländischen Ministeriums für Inneres und Königreichsbeziehungen haben wir im Auftrag der Provinz Limburg sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Studie durchgeführt, um herauszufinden, ob es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von Covid-19 in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen gibt. Dabei wurde untersucht, wie diese Unterschiede mit den verschiedenen Maßnahmen zusammenhängen. Auch die Frage ob die Verbreitung des Virus in der Grenzregion anders ist als die Verbreitung innerhalb der Niederlande haben wir, euPrevent, GGD Zuid Limburg, Gesundheitsamt Düren und die Universität Maastricht, untersucht.

Im Rahmen dieser Studie haben viele Gespräche mit Experten aus den Niederlanden, NRW und Belgien stattgefunden, für die wir sehr dankbar sind. Ohne diese Experten ist es schwierig, in der gegebenen Situation, in der Daten in drei Ländern auf unterschiedliche Weise gesammelt werden, die Fragen der Auftraggeber gut und gründlich zu beantworten.

Außerdem konnten wir bestehende Datenbanken nutzen, um für die niederländische, belgische und deutsche Region zu ermitteln, wie viele Tests durchgeführt wurden, wie viele Infektionen festgestellt wurden und wie viele Krankenhauseinweisungen und Todesfälle es gab. Diese Daten sind auch in einem Dashboard verfügbar, das auf der bereits bestehenden Website www.euregionalhealthatlas.eu zu finden ist. Dieser Atlas wurde auf Basis der Daten zusammengestellt. Der Atlas präsentiert die Daten geografisch ab den ersten Wochen der Covid-19 Pandemie bis zum 1. Mai 2021.

Ich danke den oben genannten Partnern herzlich für die Zusammenarbeit, weil sie die Grundlage für das Verständnis und die Klärung des Verlaufes und der Übertragung von Covid-19 bildet. Auf diese Weise sind wir für die Zukunft gerüstet und können gemeinsam an der weiteren Bekämpfung von Covid-19 arbeiten.

Brigitte van der Zanden

Directeur euPrevent

Inhalt

Die Entwicklung von Covid-19 im Grenzgebiet der Niederlande, Nordrhein-Westfalens und Belgiens.....	1
Vorwort.....	2
Zusammenfassung	4
1. Einleitung.....	7
1.1 Forschungsfragen.....	7
1.2 Forschungsmethodik	7
1.3 Leitfaden.....	8
2 Resultate.....	9
2.1 Verbreitung von COVID-19	10
2.2 Grenzgebiet versus Binnenland.....	16
2.3 Grenzüberschreitende Dimension.....	17
2.4 COVID-19 und nationale Maßnahmen	20
2.5 Grenzschießungen	23
2.6 Voneinander lernen	26
3. Empfehlungen	29

Zusammenfassung

Auf Bitten der Provinz Limburg (auch im Namen von Gelderland und Overijssel), der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und des niederländischen Ministeriums für Inneres und Königreichbeziehungen haben wir im Auftrag der Provinz Limburg sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Studie durchgeführt, um herauszufinden, ob es signifikante Unterschiede bei der Verbreitung von Covid-19 in den Niederlanden, in Nordrhein-Westfalen und in Belgien gibt. Es wurde untersucht, wie diese Unterschiede mit den verschiedenen politischen Maßnahmen zusammenhängen. Wir, euPrevent, GGD Zuid Limburg, Gesundheitsamt Düren und die Universität Maastricht, sind auch der Frage nachgegangen, ob sich die Ausbreitung des Virus in der Grenzregion von der Ausbreitung innerhalb dieser drei Länder unterscheidet.

Uns wurden sechs Forschungsfragen gestellt, die die Grundlage für unseren Bericht bildeten und auf die wir in diesem Bericht ausführlich eingehen. Im Folgenden haben wir die Schlussfolgerungen für jede Forschungsfrage kurz zusammengefasst:

1. *Gibt es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19¹ in den Niederlanden und in Nordrhein-Westfalen?*

Generell ist festzustellen, dass die Unterschiede zwischen den Ländern vor allem auf die unterschiedlichen nationalen Maßnahmen und das Ausmaß, in dem diese in den einzelnen Ländern weiterverfolgt wurden, zurückzuführen sind.

2. *Wie hat sich das Virus in der Grenzregion verbreitet und weicht dies von dem inländischen Verbreitungsmuster ab?*

In den verschiedenen Ländern wurde die Dynamik von Covid-19 vor allem durch das Niveau von Maßnahmen bestimmt, das innerhalb eines Landes galt, und durch die Variante des Virus¹, die zu diesem Zeitpunkt dominant war. Es scheint keinen Unterschied zwischen dem Grenzgebiet und dem Rest des Landes zu geben.

3. *Gibt es eine signifikante grenzüberschreitende Dimension bei der Ausbreitung des Virus in der Grenzregion?*

Nach Einschätzung der Experten erscheint eine relevante grenzüberschreitende Dimension bei der Verbreitung von Covid-19 begrenzt. Auch auf Basis der Karten (diese sind in dem Bericht zu finden) scheint es wenige bis keine Hinweise auf einen grenzüberschreitenden Verbreitung von Covid-19 zu geben.

4. *Gibt es Unterschiede zwischen den Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die zu signifikanten Unterschieden bei der Verbreitung des Virus geführt haben? Bitte unterscheiden Sie zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) andererseits.*

Es ist nicht möglich, zwischen den Verhaltensmaßnahmen einerseits und den öffentlichen Maßnahmen andererseits zu unterscheiden und dann zu bestimmen, welche Maßnahmen zu einem signifikanten Unterschied zwischen den drei Ländern geführt haben. Es kann jedoch

¹ Die formale Bezeichnung für das Coronavirus lautet SARS-CoV-2 und für die durch das Coronavirus verursachte Krankheit COVID-19. Aus Gründen der Lesbarkeit wird in diesem Bericht jedoch nur die Bezeichnung COVID-19 verwendet.

festgestellt werden, dass die von den Ländern ergriffenen Maßnahmen im Großen und Ganzen bis zu einem gewissen Grad wirksam waren.

5. *Ist die Schließung der Grenze eine wirksame Maßnahme zur Begrenzung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion (wirksame Infektionsbekämpfungsmaßnahme)? Welche anderen unbeabsichtigten gesundheitsbezogenen Auswirkungen kann die Schließung der Grenzen mit sich bringen?*

Die Karten zeigen, dass es Zeiten gab, in denen die Grenzen offen waren, aber es gibt immer noch einen deutlichen Unterschied zwischen den Ländern. Die Schließung der Grenzen scheint wenig oder gar keine Auswirkungen auf die Verbreitung des COVID-19-Virus zu haben. Dies hat auch eine Umfrage unter 10 001 Limburger Bürgern ergeben. Personen, die häufiger ihre Familie, Freunde oder Bekannte in Deutschland oder Belgien besuchten, wiesen weniger Antikörper gegen COVID-19 auf als diejenigen, die sie nicht besuchten, dies aber hätten tun können. Dieses Ergebnis deutet auch darauf hin, dass der Grenzverkehr bei der Ausbreitung nur eine begrenzte Rolle spielt.

6. *Was könnten die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten, das Virus in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen?*

Das Interesse an grenzüberschreitender Zusammenarbeit ist groß genug, aber es gibt derzeit noch zu viele Hindernisse, um sie strukturell zu verankern. Strukturen wie euPrevent und EMRIC zeigen, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, dass aber alles mit dem persönlichen Engagement und der Projektfinanzierung steht und fällt.

Wir haben anschließend auf Basis dieser Studie sieben Empfehlungen zusammengestellt, die in dem Bericht erklärt werden:

1. Grenzsicherungen scheinen keine effektive Maßnahme zu sein, um die Verbreitung von Covid-19 im Grenzgebiet zu begrenzen. Es scheint viel sinnvoller, Maßnahmen besser zwischen Regionen zu koordinieren – ungeachtet der Grenze.
2. Für eine effektive Pandemiebekämpfung im Grenzgebiet ist es wichtig, dass die Niederlande, NRW und Belgien strukturelle Formen der Zusammenarbeit entwickeln.
3. Für das gute Management und die gute Überwachung der Pandemie im Grenzgebiet wäre es wünschenswert, dass die Gesetzgebung dies möglich macht.
4. Es scheint, dass die Reisen der Bürger ins Ausland über die Grenzregionen hinaus einen größeren Einfluss auf die Verbreitung und Einschleppung von COVID-19 haben als der Grenzverkehr. Es ist ratsam, dies genauer zu untersuchen. Nicht nur als Land, sondern auch auf EU-Ebene.
5. Bis heute sind weniger Studien zu den Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen und den Auswirkungen der Maßnahmen auf den Verlauf der Pandemie verfügbar. Weitere Studien, die sich auf vergleichbare Daten und vergleichbare Maßnahmen stützen, erscheinen wünschenswert.
6. Es wird dringend empfohlen, eine Reihe vergleichbarer Indikatoren zu entwickeln, die zwischen den Ländern oder auf EU-Ebene so weit wie möglich dieselben Methoden verwenden.

Vorläufige Übersetzung

7. Es wäre wünschenswert, wenn die Besonderheiten der Grenzregionen in der nationalen Politik stärker berücksichtigt würden, damit eine professionelle regionale Zusammenarbeit über die Grenze hinweg auch von den nationalen Politikzentren aus gefördert wird.

1. Einleitung

In diesem Kapitel wird der Auftrag einschließlich der Fragestellung, der Forschungsmethodik und eines Leitfadens für den Leser beschrieben.

1.1 Forschungsfragen

Auf Ersuchen der Provinz Limburg (auch im Namen der Provinzen Gelderland und Overijssel), der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und des niederländischen Ministeriums für Inneres und Königsbeziehungen wurde im Auftrag der Provinz Limburg untersucht, ob es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19 in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen gibt. Dabei wurde untersucht, ob und inwiefern diese Unterschiede mit den verschiedenen politischen Maßnahmen zusammenhängen. Überdies wurde angemerkt, dass es wünschenswert sei, auch die belgische Grenzregion, die an die oben genannten Provinzen und NRW angrenzt, in die Beschreibung der Ergebnisse einzubeziehen.

Konkret wurden uns die folgenden sechs Forschungsfragen gestellt:

7. Gibt es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19² in den Niederlanden und in Nordrhein-Westfalen?
8. Wie hat sich das Virus in der Grenzregion verbreitet und weicht dies von dem inländischen Verbreitungsmuster ab?
9. Gibt es eine signifikante grenzüberschreitende Dimension bei der Ausbreitung des Virus in der Grenzregion?
10. Gibt es Unterschiede zwischen den Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die zu signifikanten Unterschieden bei der Verbreitung des Virus geführt haben? Bitte unterscheiden Sie zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) andererseits.
11. Ist die Schließung der Grenze eine wirksame Maßnahme zur Begrenzung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion (wirksame Infektionsbekämpfungsmaßnahme)? Welche anderen unbeabsichtigten gesundheitsbezogenen Auswirkungen kann die Schließung der Grenzen mit sich bringen?
12. Was könnten die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten, das Virus in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen?

In Kapitel 2 werden all diese Fragen inhaltlich behandelt. Im nächsten Abschnitt wird die Forschungsmethodik der Studie beschrieben.

1.2 Forschungsmethodik

Um die Frage zu beantworten, inwieweit der Grenzverkehr und die Beschränkungen des Grenzverkehrs bei der Ausbreitung von COVID-19 eine Rolle gespielt haben, ist es naheliegend zu untersuchen, was die epidemiologischen Daten aus den drei verschiedenen Ländern darüber

² Die formale Bezeichnung für das Coronavirus lautet SARS-CoV-2 und für die durch das Coronavirus verursachte Krankheit COVID-19. Aus Gründen der Lesbarkeit wird in diesem Bericht jedoch nur die Bezeichnung COVID-19 verwendet.

aussagen können. Auf der Grundlage der in den drei Ländern systematisch gesammelten Informationen **haben** die an dieser Forschung beteiligten Epidemiologen Übersichtskarten über die Infektions**zahlen**³ und andere Parameter (z. B. die Zahl der registrierten Todesfälle, die Zahl der Krankenhauseinweisungen und die Infektionsrate) für die Grenzregion **erstellt** (siehe Anhang 2 'The euregionale COVID-19-Atlas' und das digitale COVID-19-Dashboard). Diese Karten sind geografische Visualisierungen von Daten. Die Interpretation dieser Karten ist jedoch schwierig, da es zwischen den Ländern Unterschiede bei der Vergleichbarkeit (Definitionen, Testpolitik, Auflösung und Messzeitraum), der Infrastruktur und den Maßnahmen gibt. Die Daten, die sich am besten vergleichen lassen, sind die Daten über die Zahl der Infektionen, und daher werden diese aus quantitativer Sicht in die Antworten auf die Fragen einbezogen. In Anhang 2 "The Euregional COVID-19-Atlas" sind die Daten dargestellt. Und es wird näher erläutert, wie die Daten interpretiert werden können und welche Möglichkeiten und Grenzen es gibt.

Da epidemiologisch-statistische Daten eine zu begrenzte Grundlage für die Beantwortung der Forschungsfragen darstellen, wurde auch eine qualitative Studie durchgeführt. Eine qualitative Studie bedeutet, dass Experten interviewt wurden, die in der Praxis oder auf politischer Ebene an der Bekämpfung von COVID-19 in den vier Euregionen (Euregio Maas-Rhein, Euregio Rhein-Maas-Nord, Euregio Rhein-Waal und Euregio Enschede-Münster) beteiligt sind. Diese Strategie wurde gewählt, weil davon auszugehen ist, dass diese Experten einen guten Überblick über die Entwicklung der COVID-19-Pandemie in der Grenzregion haben. Außerdem haben sie einen guten Überblick speziell über die Entwicklung der COVID-19-Pandemie im Zusammenhang mit dem Grenzverkehr und darüber, ob die Regulierung des Grenzverkehrs Auswirkungen auf die Entwicklung der Pandemie und mögliche Nebeneffekte hat. Insgesamt waren 27 externe Experten an dem qualitativen Forschungsteil beteiligt: 10 aus den Niederlanden, 11 aus NRW und 6 aus Belgien (siehe Tabelle in Anhang 1). Die Geschlechterverteilung war etwa gleich: 13 Frauen und 14 Männer. Viele Experten haben eine Position bei einer regionalen öffentlichen Gesundheitsbehörde; in den Niederlanden beim GGD und in NRW beim Gesundheitsamt. Andere arbeiteten in der hausärztlichen Versorgung, in der Altenpflege, in der Sozialfürsorge bei der Kontaktnachverfolgung, und in der Sicherheitspflege. Die meisten Experten hatten leitende Positionen inne.

Anhang 1 enthält weitere Hintergrundinformationen über den qualitativen Teil dieser Studie, gibt einen Einblick in das Konzept der "Grenze" und stellt Expertenmeinungen vor.

1.3 Leitfaden

In den folgenden Kapiteln wird die Analyse vorgestellt. Die einzelnen Fragen werden in Kapitel zwei behandelt. Das zweite Kapitel besteht aus 6 Absätzen. In jedem Abschnitt wird eine

³ In der Literatur, in der Politik, in den Medien, im Volksmund usw. werden verschiedene Bezeichnungen für jemanden verwendet, der positiv auf COVID-19 getestet wurde. In diesem Bericht wird der Begriff "Zahl der Infektionen" verwendet. In diesem Bericht bezieht sich dies immer auf die Anzahl der COVID-19-Infektionen. Andere Bezeichnungen für den Begriff "Zahl der Infektionen" sind: Zahl der (bestätigten) Fälle, Zahl der positiven Getesteten, Zahl der Infektionen, Zahl der Meldungen, Zahl der Fälle, Zahl der Erkrankten, Zahl der Krankheitsmeldungen oder Inzidenz

Forschungsfrage beantwortet. Kapitel 3 wird sich explizit mit den Empfehlungen befassen, die sich aus medizinisch-epidemiologischer Sicht aus den in Kapitel 2 vorgestellten Ergebnissen ergeben. Es werden keine ökonomischen oder politischen Empfehlungen ausgesprochen. Alle Empfehlungen wurden mit Experten erörtert.

Die Anhänge zu diesem Bericht sind integraler Bestandteil des vorliegenden Berichts.

In Anhang 1 wird der gesamte qualitative Teil der Studie beschrieben; einschließlich Aussagen von Experten und dem Rahmen, der berücksichtigt werden sollte, wenn man über eine Grenze und grenzüberschreitende Zusammenarbeit spricht.

Anhang 2 enthält das gesamte Kartenmaterial. Es handelt sich um den euregionalen COVID-Atlas auf Papier. Die Daten sind auch online über die Website www.euregionalhealthatlas.eu verfügbar. Dieser Abschnitt kann auch als eigenständiger Bericht verwendet werden und wurde daher als solcher erstellt.

2 Resultate

Die von den Auftraggebern formulierten Fragen werden in diesem Kapitel beantwortet. Es geht um die folgenden Fragen:

1. Gibt es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19 in den Niederlanden und in Nordrhein-Westfalen?
2. Wie hat sich das Virus in der Grenzregion ausgebreitet und weicht es von dem inländischen Verbreitungsmuster ab?
3. Weist die Verbreitung des Virus in der Grenzregion eine bedeutende grenzüberschreitende Dimension auf?
4. Gibt es Unterschiede bei den Maßnahmen zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die zu signifikanten Unterschieden bei der Verbreitung des Virus geführt haben? Bitte unterscheiden Sie zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) andererseits.
5. Sind Grenzsicherungen eine wirksame Maßnahme zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion (wirksame Maßnahme zur Bekämpfung von Infektionskrankheiten)? Welche anderen unbeabsichtigten gesundheitlichen Auswirkungen könnte die Grenzsicherung mit sich bringen?
6. Was könnten die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten, das Virus in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen?

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, wird bei der Beantwortung dieser Fragen auch die belgische Perspektive berücksichtigt. Jeder der folgenden sechs Absätze wird eine dieser Fragen beantworten.

2.1 Verbreitung von COVID-19

‘Gibt es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19 in den Niederlanden und in Nordrhein-Westfalen?’

Viele Länder in Europa ergriffen weitgehend ähnliche Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie. Die Niederlande, Deutschland und Belgien haben Maßnahmen zum Abstandhalten, Händewaschen und Tragen eines Mundschutzes entwickelt und Vorschriften für Quarantäne, Tests, Ausgangssperren und Lockdowns eingeführt. In den drei Ländern war jedoch auch sichtbar, dass die Details, der Zeitplan und die konkrete Umsetzung dieser Maßnahmen unterschiedlich ausfielen. Während in Deutschland und Belgien das Tragen von Mundschutz in der Öffentlichkeit schnell zur Pflicht wurde, hielt man dies in den Niederlanden lange Zeit für wenig effektiv, weshalb der Mundschutz dort erst später eingeführt wurde. In den Niederlanden waren viele Maßnahmen lange Zeit eher freiwillig, während in Deutschland und Belgien die Empfehlungen zunehmend verpflichtend wurden. Die Quarantänevorschriften waren sehr unterschiedlich: Das eine Land verlangte zehn Tage Quarantäne nach einem positiven Test, das andere riet zu vierzehn oder sieben Tagen. Während in den Niederlanden ein Lockdown auch für Sporteinrichtungen und Museen verhängt wurden, konnten die Bürger in Belgien weiterhin Museen besuchen und schwimmen gehen. Auch in den Maßnahmen zu Schulen gab es Unterschiede. Dieses Durcheinander von unterschiedlichen Regeln war für das tägliche Leben in der Grenzregion ziemlich kompliziert, zumal sich die Regeln ständig änderten.

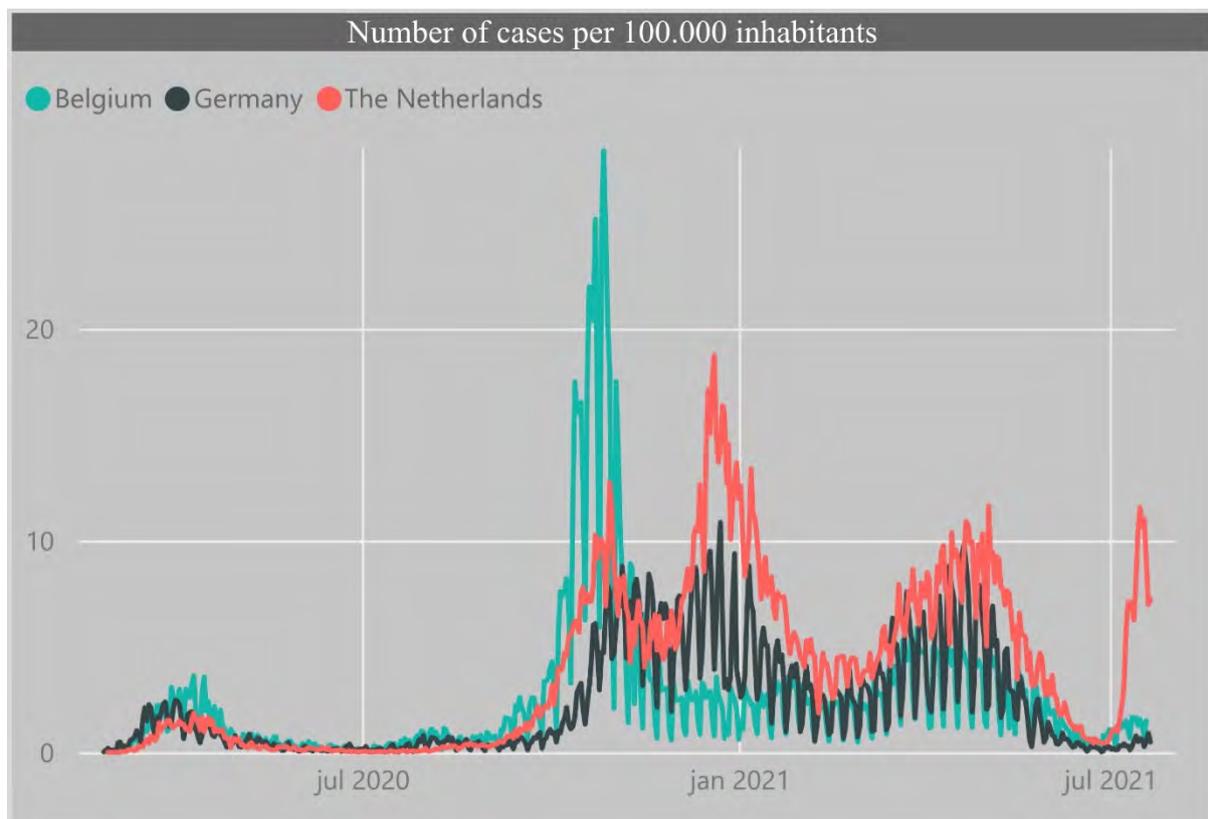
In vielen Interviews wurde über die verschiedenen nationalen Maßnahmen reflektiert. Es liegt auf der Hand, dass die rechtliche Verankerung der Vorschriften in diesem Zusammenhang von Land zu Land sehr unterschiedlich ist. In den Niederlanden zum Beispiel wurde Menschen mit Beschwerden geraten, zu Hause zu bleiben, bis ein negatives Testergebnis vorlag, aber es blieb den Menschen selbst überlassen, wie sie diese Empfehlung interpretieren und umsetzen. In Deutschland wurde die Quarantäne als schwerwiegender Eingriff in die Privatsphäre angesehen: Die Quarantäne nach einer Infektion ist eine gesetzliche Verpflichtung und keine Empfehlung; diese kann jedoch nur dann in Kraft treten, wenn ein Nachweis der Infektion in Form eines gültigen Testergebnisses vorliegt.

Obwohl die unterschiedlichen Herangehensweise an COVID-19 zwischen den Niederlanden, NRW und Belgien aus der Vogelperspektive relativiert werden können, haben die unterschiedlichen nationalen Maßnahmen viele praktische Probleme im Grenzgebiet geschaffen, zum Beispiel für den grenzüberschreitenden Pendler- und Schülerverkehr.

Im Grenzgebiet, in dem die Menschen daran gewöhnt waren, ohne Grenzen zu leben, zu arbeiten, zu studieren, zu pflegen usw., hatten sie es nicht mit *einem* "Durcheinander nationaler Regeln" zu tun, sondern mit "drei Durcheinandern unterschiedlicher nationaler Regeln". Manchmal waren diese Regeln einigermaßen miteinander vereinbar, manchmal weniger. Diese Unterschiede, die Ausdruck unterschiedlicher zentraler, nationaler Politiken in den drei Ländern sind, führen jedoch

zu erheblichen Komplikationen im täglichen Leben in einem Grenzgebiet. Die Pandemie wurde als nationales Problem definiert, und es gab eine nationale Bekämpfungsstrategie. Das Vorgehen beruhte auf der Annahme, dass das Land ein Ganzes sei, und berücksichtigte weder den besonderen Charakter eines Grenzgebiets noch die negativen Auswirkungen der COVID-19-Maßnahmen auf das Grenzgebiet. War das Grenzgebiet der Niederlande, NRWs und Belgiens jahrzehntelang in der Mitte Europas zu verorten, wurde es durch die Pandemie plötzlich wieder zur "Peripherie" und zum Gegenstand zentraler, nationaler Politik, obwohl die Nachbarn in vielerlei Hinsicht näher dran waren als das Zentrum.

In der Grenzregion der Niederlande, Belgiens und Deutschlands verlief die COVID-19-Pandemie, wie in den betroffenen Ländern selbst, in Wellen (siehe Abbildung). Obwohl das Wellenmuster im Laufe der Zeit auffällige Ähnlichkeiten aufweist, gibt es mindestens ebenso auffällige Unterschiede in der Höhe der Hochpunkte der Wellen, d. h. der Zahl der Infektionen pro Land und Tag.



Die Abbildung zeigt tägliche Zahlen (im Gegensatz zu vielen Abbildungen, die einen wöchentlichen oder zweiwöchentlichen Zeitraum angeben), auf Basis positiver Testergebnisse. Dies ist die Zahl der Infektionen, die von den verschiedenen Testbehörden an die von der Regierung in den Niederlanden, NRW und Belgien benannten Behörden gemeldet wurde. Die Abbildung zeigt deutlich, dass die Zahl der Infektionen am Wochenende oft niedriger zu sein scheint als unter der Woche. Dies hat damit zu tun, dass am Wochenende in der Regel weniger Tests auf COVID-19 durchgeführt werden. Infolgedessen zeigt die Abbildung einen sehr starken Aufwärts- und Abwärtstrend. Zu beachten ist auch, dass es sich hierbei um Zahlen für tatsächlich durchgeführte positive Tests handelt. Daher spiegelt sie immer eine Unterschätzung der tatsächlichen Zahl der

Infektionen wider, da die Bürger selbst entscheiden, ob sie sich testen lassen oder nicht. Vor allem in der ersten Welle waren die Testmöglichkeiten begrenzt, so dass diese Unterschätzung noch größer ist. Anhang 2 "The Euregional COVID-19-Atlas" erläutert weitergehend, wie die Zahlen zu interpretieren sind.

Erste Welle (Februar 2020-Juni 2020)

Ende Februar 2020 wurden die ersten Infektionen im deutschen Grenzgebiet gemeldet, gefolgt von Meldungen auf niederländischer und belgischer Seite mit einigen Tagen Verzögerung. Was dann folgte, wird als "erste Welle" bezeichnet. Diese Welle dauerte bis Juni 2020. Auf der Zeitachse der Infektionen hat die erste Welle im Grenzgebiet die Form einer Parabel. Sie ging mit deutlich niedrigeren Infektionsraten als die späteren Wellen in allen beteiligten Gebieten einher und wies - trotz höherer Infektionsraten im belgischen Gebiet - auf den ersten Blick keine offensichtlichen Ausreißer auf. Es ist anzumerken, dass während der ersten Welle in allen drei Ländern relativ wenig Tests auf COVID-19 durchgeführt wurden. In den Niederlanden war eine landesweite Knappheit an Testkapazitäten der Grund für eine restriktive Testpolitik. Daher kamen in dieser frühen Phase nur Verdachtsfälle, (d. h. symptomatische) Personen, für einen Test in Frage, die eine Verbindung zu einem positiv getesteten Patienten hatten, sich in einem eng definierten Hochrisikogebiet aufgehalten hatten und/oder schwer krank waren. Obwohl uns für die ersten Monate der Pandemie keine genauen Zahlen über die Anzahl der Tests vorliegen, scheint die Anzahl der Tests im Vergleich zur Bevölkerung in den Niederlanden und in Deutschland, wo ebenfalls strenge Kriterien für die Tests angewandt wurden, niedriger zu sein als in Belgien. Inwieweit die Unterschiede in der nationalen Testpolitik die Zahl der Infektionen in der Grenzregion verzerren, ist nicht bekannt. In allen Ländern hängt die Zahl der Infektionen von der Zahl der Tests ab, die wiederum vom Angebot an Tests, der Indikation der Tests (z. B. nur Tests bei (ernsthaften) Beschwerden) und der Bereitschaft der Bürger, sich bei Beschwerden testen zu lassen, abhängt. Es ist jedoch anzunehmen, dass die tatsächliche Zahl der Infektionen in der Grenzregion in der ersten Welle aufgrund von Einschränkungen in der Testpolitik in allen drei Ländern erheblich unterschätzt wurde. Landesweit ging die erste Welle in Belgien und in geringerem Maße in den Niederlanden, nicht aber in Deutschland mit einer Übersterblichkeit einher. Neben demografischen Merkmalen könnten Unterschiede bei den schrittweise eingeführten Eindämmungsmaßnahmen, der Krankenhauskapazität (Pflege- und Intensivbetten), dem Einsatz und der Verfügbarkeit von Schutzmaterialien, dem durchschnittlichen Gesundheitszustand der Allgemeinbevölkerung und Verhaltensfaktoren (Einhaltung von Maßnahmen) eine Rolle gespielt haben. Entscheidend für den kurzen Verlauf und die frühe Eindämmung dieser ersten Welle waren die strengen Lockdowns (Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen), die Mitte März in allen drei Ländern in Kraft traten und sich in Art und Umfang der Maßnahmen kaum unterschieden. Bis zum Wiederanstieg der Infektionsraten mit dem Einsatz der zweiten Welle blieb die Zahl der Neuinfektionen in der "Zwischenwellenzeit" von Ende Juni bis Ende August 2020 in der Grenzregion in allen drei Ländern auf niedrigem Niveau, obwohl die Testkapazitäten erweitert wurden und die Zahl der Tests in dieser Phase zunahm. Die Tests dienen dazu, das Virus im Auge zu behalten, und sind die Indikation für die Einleitung einer Kontaktnachverfolgung, die bei optimaler Anwendung die Ausbreitung des Virus um bis zu 10 % eindämmen kann. Durch die Kontaktnachverfolgung werden

infizierte und potenziell infizierte Personen schnell isoliert, so dass sie nicht an der Ausbreitung beteiligt sind und die Infektionskette unterbrochen wird.

Zweite Welle (September 2020-Februar 2021)

Nach einem leichten Anstieg der Infektionszahlen Mitte August begann mit dem Monatswechsel von August auf September 2020 die wesentlich schwerwiegendere "zweite Welle" für alle drei Länder der Grenzregion. Das Reiseverhalten der Urlauber im Sommer 2020 dürfte dabei eine wichtige Rolle gespielt haben, denn einige Reisende brachten das Virus mit in ihr Heimatland zurück. Dabei geht es nicht um das Reiseverhalten im Heimatland oder das tägliche Reiseverhalten in der Grenzregion, sondern vor allem um Urlaubsreisen in weiter entfernte Länder. Die zweite Welle verlief nicht nur wesentlich sprunghafter als die erste Welle, sondern war auch durch sehr deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern gekennzeichnet. Am auffälligsten ist der starke Anstieg in der belgischen Grenzregion, wo die Zahl der gemeldeten Neuinfektionen zunächst sehr steil anstieg (exponentieller Anstieg), bereits Ende Oktober einen Höchststand erreichte und dann wieder zurückging, bis Anfang Dezember 2020 ein niedriges Plateau an Neuinfektionen erreicht wurde (das jedoch höher war als während der Zeit zwischen den Wellen). Der Spitzenwert der täglich gemeldeten neuen Fälle lag in der belgischen Grenzregion mit fast 30 Meldungen pro 100 000 Einwohner am 27. Oktober um mehr als 50 % höher als in der niederländischen Grenzregion, wo der Spitzenwert am 20. Dezember mit 19 Infektionen pro 100 000 Einwohnern erreicht wurde, und fast dreimal höher als im deutschen Teil, wo der Spitzenwert am 23. Dezember mit 11 Infektionen pro 100 000 Einwohnern erreicht wurde. Angesichts des exponentiellen Anstiegs und des zunehmenden Drucks auf die Pflege hat Belgien die bereits am 30. Oktober 2020 ergriffenen Maßnahmen weiter verschärft. Dazu gehören die Schließung nicht-essentieller Geschäfte (zusätzlich zu den bereits geschlossenen Gastronomiebetrieben), Fernunterricht in der Hochschulbildung, 50 prozentiger Kontaktunterricht in Sekundarschulen und eine Kontaktbeschränkung mit maximal einem engen Kontakt ('knuffelcontact') pro Haushalt. Die Maßnahmen erwiesen sich als wirksam und führten zu einem raschen Rückgang der Zahl der Neuinfektionen. Trotzdem hat Belgien die Maßnahmen noch Monate nach dem Ende des Ausbruchs fortgesetzt und damit im Gegensatz zu den niederländischen und deutschen Grenzregionen ein erneutes Ansteigen der Infektionszahlen verhindert. In den niederländischen und deutschen Grenzregionen verlief die zweite Welle - mit zwei Spitzen im Oktober und Dezember - sehr ähnlich, auch wenn die täglich gemeldete Zahl der Neuinfektionen im niederländischen Teil generell höher war als in der deutschen Grenzregion. Die Niederlande haben am 29. September Maßnahmen ergriffen, die Versammlungen, Partys, Sport, Ess- und Trinkgelage sowie Kontaktberufe betreffen. Auf den anschließenden Rückgang der Infektionen in der niederländischen Grenzregion folgte schnell ein neuer Anstieg mit einem zweiten (höheren) Hochpunkt. Aufgrund des hohen Drucks auf die Pflegeeinrichtungen musste am 13. Oktober ein teilweiser Lockdown verhängt werden, einschließlich u.a. der Empfehlung, zu Hause zu arbeiten, der Schließung des Gaststättengewerbes und eines Veranstaltungsverbots. Mitte Dezember wurden auch in den Niederlanden die Grundschulen geschlossen. In Deutschland wurde am 2. November ein teilweiser Lockdown verhängt (Schließung des Gaststättengewerbes, während Geschäfte, Schulen und Kindergärten geöffnet blieben). Das Absinken der Infektionszahlen in Folge des Lockdowns war nicht überzeugend; es folgte schnell ein zweier

Hochpunkt. Der verschärfte Lockdown am 16. Dezember (u.a. einschließlich der Schließung aller Schulen) hat in der deutschen Grenzregion den gewünschten Rückgang gebracht. Die Lockerungen in der Weihnachtszeit führten im niederländischen Grenzgebiet Anfang Januar zu einem kleinen Hochpunkt im eigentlich sinkenden Trend der Infektionen. Aufgrund der anhaltend hohen Belastung des Gesundheitssystems kündigte das niederländische Kabinett im Januar eine Verlängerung des Lockdowns bis Anfang Februar an, und Ende Januar wurde die Ausgangssperre in den Niederlanden eingeführt. Um die Jahreswende wurden in der Grenzregion in allen Ländern die ersten Impfungen gegen COVID-19 durchgeführt. Ende Februar war das Ende der zweiten Welle im Grenzgebiet in allen betroffenen Ländern erreicht, mit der niedrigsten Zahl von täglichen Neuinfektionen (etwa 2 pro 100.000) seit Anfang Oktober 2020. Ab Dezember und im Januar waren die ersten Impfstoffe international verfügbar; abhängig von der Verfügbarkeit nach Land wurde die Impfkampagne begonnen. Der tatsächliche Start war nach Land und Zielgruppe unterschiedlich.

Dritte Welle (März 2021-Juli 2021)

Der Einbruch am Ende der zweiten Welle war nur von kurzer Dauer. In allen drei Ländern des Grenzgebiets stiegen die Infektionen ab Anfang März 2021 wieder rapide an, wobei die Zahlen im niederländischen Teil höher waren als in Belgien und Deutschland. Ein wichtiger Auslöser dieser dritten Welle war das Auftauchen der ansteckenderen Alpha-Variante von COVID-19 (früher "britische Variante"), die zuerst im Vereinigten Königreich entdeckt wurde und seit Januar alle anderen Varianten in der Grenzregion und anderswo in den Niederlanden, Belgien und Deutschland rasch verdrängt hat. Im März waren fast alle Infektionen im Grenzgebiet auf diese neue Variante zurückzuführen. Die Lockerung der Maßnahmen hat ebenfalls zum erneuten Anstieg der Zahl der Neuinfektionen beigetragen. In den Niederlanden beispielsweise wurden die Grundschulen und Kinderbetreuungseinrichtungen ab dem 8. Februar wieder vollständig geöffnet, gefolgt von einer teilweisen Öffnung der weiterführenden Schulen am 1. März. Von weiteren Lockerungen wurden jedoch abgesehen, und die fortgesetzten Maßnahmen, unterstützt durch eine zunehmende Impfquote, sorgten in allen drei Ländern des Grenzgebietes nach Erreichen des Hochpunktes Anfang Mai 2021 für einen allmählichen Rückgang der Neuinfektionen. Ende Juni führte die weitgehende Lockerung der Maßnahmen zu einem starken Anstieg der gemeldeten Infektionen in den ersten Julitagen in der niederländischen Grenzregion, angetrieben durch Cluster und Super-Spreading-Ereignisse im Gaststättengewerbe und die sich schnell ausbreitende und hoch ansteckende Delta-Variante von COVID-19. Infektionen als Maßeinheit sind jedoch immer weniger vergleichbar, da die Testverfahren aufgrund unterschiedlicher Kombinationen von Testzentren, Schnelltests, kommerziellen Testzentren und Selbsttests stark variieren. So wurden beispielsweise in den Niederlanden während der Zeit der Fußballeuropameisterschaft auch die - meist negativen - Tests von Personen gezählt, die sich Zugang zum Stadion verschaffen wollten ("Zugangstests"). Infolgedessen ging die Zahl der Infektionen pro 100 000 Einwohner zurück. Das liegt daran, dass viele Personen einbezogen wurden, die unter normalen Umständen nicht getestet worden wären, weil sie keine Symptome hatten. So war die Zahl der Krankenhauseinweisungen durch COVID-19 nur halb so hoch wie in den Niederlanden, während in Belgien viel weniger Infektionen registriert wurden.

Betrachtet man beispielsweise die 10-Jahres Kohorten⁴ so stellt man fest, dass die Zahl der Infektionen bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen strukturell etwas höher ist als bei den älteren Menschen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass diese jungen Menschen oft die meisten Kontakte haben. Im Vergleich zwischen den Alterskohorten gibt es jedoch nur einen geringen prozentualen Unterschied. Es ist zum Beispiel nicht so, dass Jugendliche die Hälfte der Infektionen verursachen. Dieses Bild ist in den Niederlanden, NRW und Belgien gleich.

Allgemein lässt sich feststellen, dass die Unterschiede zwischen den Ländern vor allem auf die unterschiedlichen nationalen Maßnahmen und deren Beachtung in den einzelnen Ländern zurückzuführen sind.

⁴ Eine Kohorte bezieht sich auf eine Altersgruppe: 20-30 Jahre oder 40-50 Jahre usw.

2.2 Grenzgebiet versus Binnenland

‘Wie hat sich COVID-19 in der Grenzregion ausgebreitet und weicht dies von dem inländischen Muster ab?’

In den verschiedenen Ländern wurde die Dynamik von COVID-19 vor allem durch die Strenge der in einem Land ergriffenen Maßnahmen und die zu diesem Zeitpunkt vorherrschende Virusvariante bestimmt (der ursprüngliche Stamm war wesentlich weniger infektiös und pathogen als die späteren Alpha- und Delta-Varianten, so dass sich die Maßnahmen unterschiedlich auf die Verbreitung auswirkten). Trotz der großen Bedeutung der nationalen Politik wurden innerhalb der verschiedenen Länder Unterschiede aufgrund des lokalen Kontextes (inländische Muster) festgestellt. In den Niederlanden beispielsweise blieb der ländliche Norden von der COVID-19-Dynamik am meisten verschont, während der Süden mit Brabant und Limburg von Beginn der Pandemie an häufig an der Spitze der Infektionszahlen stand. Es gab auch Zeiten, in denen die Großstädte stärker betroffen waren. Diese interne Dynamik ist in allen drei Ländern vorhanden und hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab. Zwar lassen sich einige Vermutungen darüber anstellen, welche Aspekte eine Rolle gespielt haben (z. B. Karneval, Nutzung von Nachtclubs, Veranstaltungen), doch können diese Unterschiede nicht vollständig erklärt werden. Aus diesem Grund werden wir uns in Frage 3 darauf konzentrieren, was in der Euregio in Bezug auf das Verbreitungsmuster beobachtet wurde.

Dies geht auch aus den Interviews mit den Experten hervor. Sie erklären, dass die Verteilung von COVID-19 in der Grenzregion den nationalen Trends folgt und dass es nur wenige Anzeichen dafür gibt, dass die Trends in der Grenzregion stark vom nationalen Muster abweichen. Sicherlich gibt es Regionen im Grenzgebiet, in denen es mehr Infektionen gab als in anderen Teilen des Landes, aber das Bild war auch umgekehrt sichtbar, d. h. es gab inländische Regionen, denen es schlechter ging als Regionen im Grenzgebiet. Das Ausmaß der Infektionen hängt von vielen Faktoren ab, sodass ein Vergleich innerhalb eines Landes schwierig ist, ganz zu schweigen von einem Vergleich zwischen Grenzregionen.

Eine weitere Komplikation besteht darin, dass man nie mit Sicherheit sagen kann, wo sich jemand angesteckt hat. Der Grund dafür ist, dass die Registrierung nach dem Wohnort und nicht nach dem Ort der Infektion erfolgt. Es ist also möglich, dass sich jemand in Amsterdam, Brüssel oder Berlin angesteckt hat, aber weil diese Person in der Grenzregion lebt, wird sie dieser Region zugeordnet.

‘Mobilität (im Rahmen von Kontakten mit Menschen) ist das größte Problem (um sich anzustecken). In Deutschland, in den Niederlanden, überall. Die Menschen sollten zu Hause bleiben. ... Mobilität ist immer eine Quelle der Ansteckung.’

Daraus lässt sich schließen, dass es keinen Unterschied zwischen dem Grenzgebiet und dem Rest des Landes zu geben scheint.

2.3 Grenzüberschreitende Dimension

‘Gibt es eine signifikante grenzüberschreitende Dimension bei der Verbreitung von COVID-19 im Grenzgebiet?’

Auf der Grundlage dieser Studie scheint eine relevante grenzüberschreitende Dimension in Bezug auf die Ausbreitung von COVID-19 begrenzt zu sein; zumindest eine grenzüberschreitende Dimension, die auf das direkte Grenzgebiet zwischen den Niederlanden, NRW und Belgien und die tägliche Mobilität über die Grenze zurückgeführt werden kann. Dies wird auch von fast allen befragten Experten bestätigt.

Es wurde auch geprüft, ob die Meinung der Experten mit den Daten übereinstimmt. Wir haben untersucht, ob es in den Karten des Atlas Hinweise auf eine grenzüberschreitende Ausbreitung von COVID-19 gibt. Die Karten wurden für jeden Zeitraum ausgewertet. Die Schlussfolgerung ist, dass es keine Hinweise darauf gibt, dass der Grenzverkehr eine wichtige Rolle bei der Verbreitung von COVID-19 gespielt hat.

Zeitraum März/April 2020

Zu Beginn der Pandemie könnte das Bild auf eine grenzüberschreitenden Auswirkungen der Epidemie in Heinsberg, Deutschland, passen. Dazu könnte eine Karnevalssitzung in Gangelt als Super-Spreading Event mit Ausbreitung auf die benachbarte Region in den Niederlanden gehören. Es ist anzunehmen, dass die Karnevalsaktivitäten in der gesamten Region sowie die zunehmende Zahl von Reisenden, die aus ihrem Skiurlaub in Italien und Österreich zurückkehrten, zu diesem Gesamtbild beigetragen haben oder es sogar erklären. Bei früheren Forschungen zu dem Virus der GGD Zuid Limburg wurde bei Personen aus Heinsberg und den Niederlanden das gleiche Virus gefunden (nachgewiesen durch Sequenzierung - eine Art identischer Strichcode). Außerdem könnten einige wenige aus Deutschland eingeschleppte Fälle (oder Niederländer, die sich in Deutschland aufhalten) bereits ausreichend gewesen sein, um COVID-19 in den Niederlanden weiter zu verbreiten. Dies war damals möglich, weil die gesamte Bevölkerung noch vollständig für COVID-19 empfänglich war und es keine oder kaum Einschränkungen in Bezug auf das Verhalten gab. Die 'Corona Onderzoek Limburg' unter 10.001 niederländischen Limburgern zeigte ebenfalls, dass der Karneval einer der Verbreitungsfaktoren war.

Zeitraum Juli/August/September 2020

In diesem Zeitraum ist eine deutliche Auswirkung der Rückreiseströme festzustellen, zunächst in Belgisch-Limburg und Lüttich, mit einer zunehmenden und ziemlich homogenen Verteilung **innerhalb** dieser Regionen, in denen die Schulferien am 1. Juli begannen und am 31. August endeten. Auffallend ist die von Beginn an viel höhere Verbreitung im wallonischen Teil, aber auch die deutlich zunehmende Verbreitung im flämischen Teil. Das Kartenbild gibt keinen Hinweis auf eine grenzüberschreitende Ausbreitung. Niederländisch- Limburg hingegen, wo die Schulferien erst am 11. Juli beginnen und am 23. August enden, folgt dem Beispiel. Das Muster lässt sich gut mit dem späteren Beginn der Ferien in den Niederlanden erklären. Auffallend ist, dass es im deutschen Teil (Ferien vom 29. Juni bis 11. August) keine Auswirkungen gab, was möglicherweise mit strengeren Maßnahmen und einer besseren Einhaltung der Maßnahmen durch die Bevölkerung zusammenhängt.

Zeitraum Oktober/November 2020

Im belgischen und niederländischen Teil stieg die Verbreitung stark an. Doch nun schließt sich Deutschland ebenfalls an. Die Inzidenz in den einzelnen deutschen Grenzregionen ist heterogen verteilt und scheint nicht offensichtlich mit der Lage in der Nähe der Hochinzidenzgebiete auf belgischer und niederländischer Seite zu korrelieren.

Zeitraum Dezember 2020/Januar 2021

Die Wirkung der Maßnahmen ist im deutschen und belgischen Teil sichtbar, die Niederlande bleiben noch etwas dunkler. Aus dem Kartenbild ergeben sich keine Hinweise auf eine grenzüberschreitende Ausbreitung.

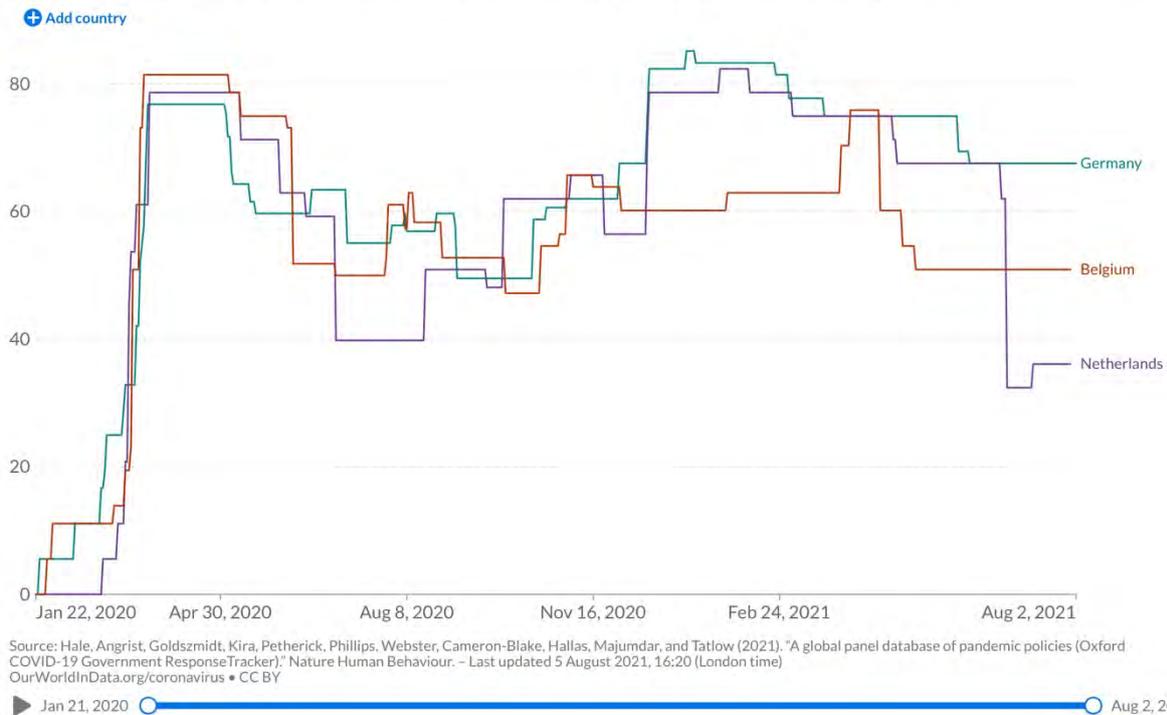
Zeitraum März/April 2021

Die dritte Welle, der belgische und der niederländische Teil entwickeln sich ähnlich, Deutschland ist die Lage mit geringerer Verbreitung besser. Nirgendwo gibt es Hinweise auf ein Ölfleckenphänomen, also eine allmähliche grenzüberschreitende Ausbreitung von einem geografischen Gebiet zum anderen. Das Auftreten von COVID-19-Infektionen ist in den deutschen Kreisen gleichmäßig niedriger als auf belgischer und niederländischer Seite; erneut besteht kein Zusammenhang mit dunklen Gebieten (mit hoher Inzidenz) in den Niederlanden und Belgien.

Abschließend lässt sich feststellen, dass es auf Grundlage der Karten wenige bis keine Hinweise für eine grenzüberschreitende Verbreitung von COVID-19 zu geben scheinen. Obwohl es sicherlich gelegentlich zu Infektionen bei Personen kommt, die grenzüberschreitend tätig waren, handelte es sich dabei um eine sehr begrenzte Gruppe im Hinblick auf die Gesamtzahl der Infektionen pro Region und pro Land. Das Bild scheint eher mit der Verteilung innerhalb der einzelnen Regionen übereinzustimmen, was vermutlich auf die Maßnahmen, das Verhalten (Einhaltung der Maßnahmen) und die zurückkehrenden Urlauber zurückzuführen ist. Bemerkenswert ist der Unterschied zwischen dem wallonischen und dem flämischen Belgien, ist möglicherweise durch den Einfluss Reisender aus Frankreich oder andere Faktoren wie Wirtschaft, Geografie und Verhalten.

COVID-19: Stringency Index

This is a composite measure based on nine response indicators including school closures, workplace closures, and travel bans, rescaled to a value from 0 to 100 (100 = strictest). If policies vary at the subnational level, the index is shown as the response level of the strictest sub-region.

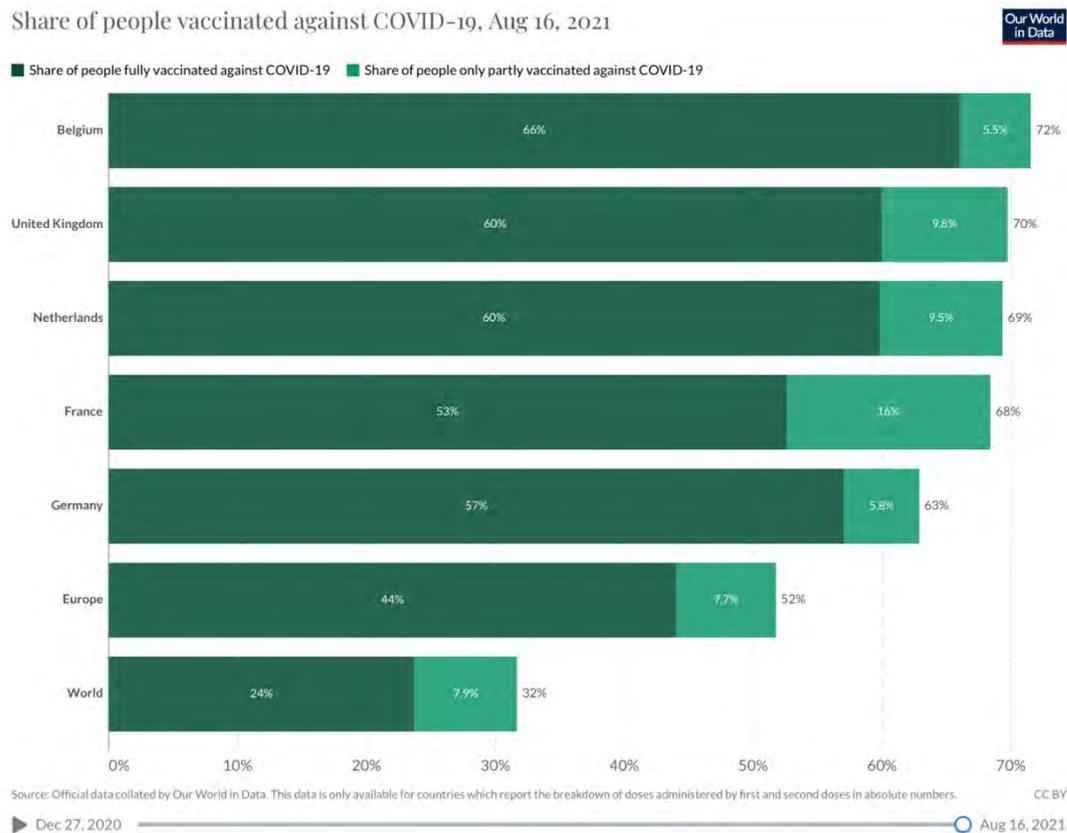


Diese Abbildung ist ein Maß für die Strenge der Maßnahmen, wie es von der Universität Oxford entwickelt wurde, um Länder miteinander vergleichen zu können. Es handelt sich um ein künstlich zusammengesetztes Maß (composite measure), das von 0 bis 100 (am strengsten) reicht und auf neun Arten von Maßnahmen (Indikatoren) beruht. Zu diesen neun Indikatoren⁵ gehören u. a. Schulschließungen, Arbeitsbeschränkungen und Reisebeschränkungen. Bei Unterschieden zwischen den Regionen werden die strengsten Maßnahmen in einem Land berücksichtigt.

Bemerkenswert ist auch die auffallend frühe, konsequente Lockerung von Maßnahmen im Juni 2021 in den Niederlanden, die einen starken Anstieg der Infektionsraten insbesondere durch die Lockerungen in der Nacht-Gastronomie und bei Veranstaltungen ohne die Abstandsregel von 1,5 Meter (4. Welle) verursachte. Was in dieser Grafik nicht sichtbar ist, ist der Verlauf der verschiedenen COVID-19-Subtypen, die sich ergab. Nach der klassischen Variante (bis Februar 2021) mit einer Reproduktionszahl von ca. 2,5 wurden in den drei Ländern fast zeitgleich (März bis Juni 2021) die Alpha-Variante dominant, die ca. 45% infektiöser ist. Ab Juni 2021 wurde dann die Delta-Variante dominant, die etwa 100 % ansteckender war als die klassische Variante. Dies bedeutete, dass immer strengere Maßnahmen notwendig waren, um eine weitere Ausbreitung zu verhindern. Darüber hinaus ist seit Januar 2021 eine Impfung verfügbar, wodurch die Zahl der infizierbaren Personen in allen drei Ländern sowohl durch eine Genesung von einer COVID-19-Infektion als auch durch die Impfung reduziert wurde. Die nachstehende Grafik zeigt den Stand der Durchimpfung in den Niederlanden, Deutschland und Belgien im Vergleich zu Europa und der

⁵ School closures, workplace closures, cancel public events, restrictions on gatherings, close public transport, public information campaigns, stay at home, restrictions on internal movement, international travel controls, testing policy, contact tracing, face coverings, vaccination policy.

Welt. Dies bestimmt zusammen mit den Maßnahmen den Grad der Infektion. Belgien und die Niederlande gehören zu den Ländern mit der höchsten Durchimpfungsrate, dicht gefolgt von Deutschland.



2.4 COVID-19 und nationale Maßnahmen

„Gibt es Unterschiede zwischen den Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die zu signifikanten Unterschieden bei der Verbreitung des Virus geführt haben? Bitte unterscheiden Sie zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) andererseits.“

Die gestellte Frage, ob es einen Unterschied zwischen den Maßnahmen der Niederlande und NRWs gibt, der zu einem signifikanten Unterschied in der Verbreitung geführt hat, ist zu komplex, um, abgesehen von dem oben Ausgeführten, mit den Möglichkeiten dieser Studie weiter präzisiert zu werden. Dies würde nämlich bedeuten, dass für jede Maßnahme, Verhaltensmaßnahme, Test und Kontaktnachverfolgung, festgestellt werden müsste, ob sie funktioniert oder nicht. Aber bei einer Pandemie wie der COVID-19-Pandemie kann dies nicht differenziert werden. Alle Maßnahmen verstärken sich gegenseitig und waren in gewissem Maße wirksam. Wie wirksam, ist nicht bekannt.

Die nationalen Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie führten dazu, dass sich die Bewohner in den Grenzgebieten der Niederlande, NRWs und Belgiens nach Jahrzehnten des "grenzenlosen" Lebens wieder als Staatsbürger verschiedener Länder fühlten. Viele Länder in

Europa ergriffen weitgehend die gleichen Maßnahmen zur Eindämmung der Epidemie. Die Niederlande, Deutschland und Belgien haben Maßnahmen zum Abstandhalten, Händewaschen und Tragen eines Mundschutzes entwickelt und Vorschriften für Quarantäne, Tests, Ausgangssperren und Lockdowns eingeführt. In den drei Ländern haben wir jedoch auch festgestellt, dass die Details, der Zeitplan und die tatsächliche Umsetzung dieser Maßnahmen unterschiedlich waren. Es gibt keine detaillierte Analyse zu der unterschiedlichen Ausführung der Kontaktnachverfolgung in den drei Ländern. Während in Deutschland und Belgien das Tragen von Mundschutz im öffentlichen Raum schnell zur Pflicht wurde, galt dies in den Niederlanden lange Zeit als wenig wirksam, weshalb der Mundschutz dort erst später eingeführt wurde. In den Niederlanden waren viele Maßnahmen lange Zeit freiwillig, während in Deutschland und Belgien die Empfehlungen verpflichtend waren. Die Quarantänevorschriften waren sehr unterschiedlich: Ein Land verlangte 10 Tage Quarantäne nach einem positiven Test, ein anderes riet zu 14 oder sieben Tagen. Während in den Niederlanden ein Lockdown für Sporteinrichtungen und Museen verhängt wurde, konnten die Menschen in Belgien weiterhin Museen besuchen und schwimmen gehen. Auch in Bezug auf die Schule gab es Unterschiede: ob man zur Schule gehen durfte oder nicht, welche Altersgruppe man zulässt und welche nicht. Jeden Tag oder nur ein paar Tage, wann man hingehet und wann nicht, mit Test oder ohne Test, was ist, wenn es in einer Familie einen Infektionsfall gibt, usw. Dieser Wust von unterschiedlichen Regeln war für den Alltag in einer Grenzregion ziemlich kompliziert, zumal sich die Regeln ständig änderten. Dies wurde auch von den Experten auf allen Ebenen bestätigt.

Teil der nationalen Maßnahmen ist das Monitoring des Virus' durch Sequenzierung (eine Art Strichcode des Virus'). Somit können die Länder durch eine regelmäßige Genomsequenzierung von Stichproben (in den Niederlanden heißt diese Überwachung „kiemsurveillance“, in Belgien „Baseline Surveillance“) bestimmen, welches Virus im Umlauf ist, wie etwa die Alfa- oder Deltavariante. Dieses Verfahren wurde manchmal auch eingesetzt, um Infektionscluster zu analysieren oder die genaue Verbreitung zu bestimmen. Es ist nicht bekannt, inwieweit dies von den drei Ländern in der Grenzregion angewendet wurde.

Die Wirksamkeit hängt auch von der Region ab. Dies kann nicht nur je nach Land, sondern auch je nach Region innerhalb eines Landes unterschiedlich sein. Es gibt immer einen Unterschied zwischen dem Norden, Westen, Osten und Süden der Niederlande, aber auch zwischen Flandern und Wallonien oder zwischen NRW und Bayern. Einmal war die Zahl der Infizierten in Limburg hoch, dann wieder in Den Haag und plötzlich in Zeeland. Es gibt zu viele Faktoren, die dies beeinflussen. Tests decken nur einen Teil der Infektionen auf, denn es hängt davon ab, ob sich jemand testen lässt oder nicht. Für den Teil, der nicht sichtbar ist, kann keine Kontaktnachverfolgung durchgeführt werden. Außerdem unterschieden sich die Leitlinien und Maßnahmen manchmal von Woche zu Woche, so dass es sehr schwierig war, festzustellen, welche Maßnahme funktionierte und welche nicht.

Auch der kulturelle Unterschied zwischen den Ländern scheint eine Rolle zu spielen. Das bedeutet, dass die Maßnahmen in den verschiedenen Ländern mehr oder weniger eingehalten werden. Die Wissenschaft ist sich einig, dass die "Einhaltung" einen großen Einfluss auf die Wirkung einer Maßnahme hat. Das gilt auch für verhaltensbezogene Maßnahmen. Die Experten

teilen jedoch den Eindruck, dass die Einhaltung der Vorschriften in den Niederlanden, Deutschland und Belgien unterschiedlich ist. Einige Experten sind der Meinung, dass in den Niederlanden eine gewisse Lockerheit herrscht (in Bezug auf Mundschutz, Abstand halten), dass es aber auch in Belgien Menschen gibt, die sich nicht daran halten. Andere Experten weisen darauf hin, dass in den Niederlanden zu Beginn der Pandemie weniger Beschränkungen galten (kein Mundschutz), dass aber später die Niederlande sogar strenger waren als Deutschland (Heimarbeit, nur ein Besucher zu Hause) – obwohl dies auf Freiwilligkeit beruhte. In Deutschland (und Belgien) scheinen sich die Bürger eher an die Vorschriften zu halten als in den Niederlanden.

‘In Belgien sieht die Sache anders aus. Es ist nicht nur ein föderales System, es gibt auch die deutschsprachige Gemeinschaft, die flämische, die wallonische... mit Belgien zu arbeiten, bedeutet, mit drei verschiedenen Regierungen zu arbeiten.’

‘Es gibt eigentlich vier verschiedene Gesundheitsminister. ... ‘

Ein weiterer Grund für die unterschiedlichen Maßnahmen sind die unterschiedlichen Verfahren zur Gesetzgebung in den drei Ländern. Die Möglichkeit, Gesetze im Falle einer Pandemie umzusetzen und durchzusetzen, ist in den Niederlanden, Deutschland und Belgien sehr unterschiedlich. In den Niederlanden beispielsweise lautete der Ratschlag, dass Menschen mit Beschwerden zu Hause bleiben sollten, bis ein negatives Testergebnis vorliegt, aber es ist den Menschen selbst überlassen, wie sie diese Empfehlung interpretieren und umsetzen. Wird dann eine Infektion festgestellt, werden die infizierte Person und ihre Kontaktpersonen durch den GGD aufgerufen und aufgefordert, zu Hause in Quarantäne zu bleiben. Es gibt jedoch keine Rechtsgrundlage, so dass die Quarantäne in den Niederlanden freiwillig ist. In Deutschland gibt es eine Rechtsgrundlage, und die Quarantäne ist eine gesetzliche Verpflichtung und keine Empfehlung, aber sie kann nur in Kraft treten, wenn ein Nachweis der Infektion in Form eines ordnungsgemäßen Testergebnisses vorliegt. Die infizierte Person und ihre Kontaktpersonen erhalten dann eine schriftliche Quarantäneanweisung. In Belgien wurde die Quarantäne als Pflicht eingeführt, aber später stellte sich heraus, dass es dafür überhaupt keine Rechtsgrundlage gab. Ob etwas gesetzlich geregelt ist oder nicht, impliziert auch, ob eine Durchsetzung möglich ist.

‘Wenn es um die Frage geht, wer in Quarantäne muss, wer als Kontaktperson gilt und wie lange man in Quarantäne muss, gibt es sogar Unterschiede zwischen deutschen Kreisen. Aber die Unterschiede... werden noch größer, wenn man die Landesgrenze überschreitet.’

Daraus lässt sich schließen, dass es nicht möglich ist, zwischen verhaltensbezogenen Maßnahmen einerseits und öffentlichen Maßnahmen andererseits zu unterscheiden und dann zu bestimmen, welche Maßnahmen zu einem signifikanten Unterschied in den drei Ländern geführt haben. Es kann jedoch festgestellt werden, dass die von den Ländern ergriffenen Maßnahmen im Großen und Ganzen bis zu einem gewissen Grad wirksam waren.

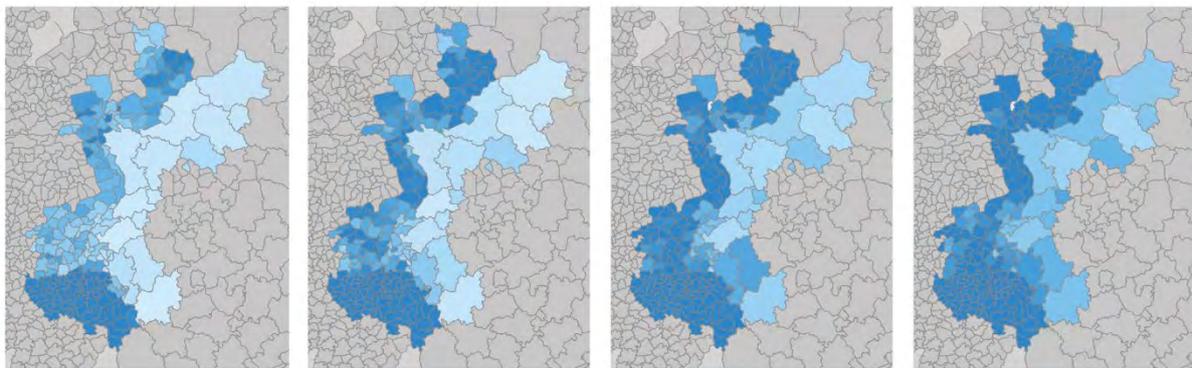
2.5 Grenzsicherungen

Sind Grenzsicherungen eine wirksame Maßnahme zur Begrenzung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion (wirksame Maßnahme zur Bekämpfung von Infektionskrankheiten)? Welche anderen unbeabsichtigten gesundheitlichen Auswirkungen kann die Schließung der Grenzen haben?

Um diese Frage zu beantworten, beginnen wir mit einer Studie, die von den Limburger GGDs, dem UMC+ Maastricht und der Provinz Limburg im November 2020, neun Monate nach Beginn der Pandemie, durchgeführt wurde. Diese empirisch-epidemiologische Studie unter 10 001 Limburger Bürgern ergab, dass Personen, die ihre Familie, Freunde oder Bekannte in Deutschland oder Belgien häufiger besuchten, weniger Antikörper gegen COVID-19 aufwiesen als diejenigen, die sie nicht besuchten: 16 % gegenüber 18 % (Factsheet Corona Onderzoek Limburg www.ggdzl.nl). Dieses Ergebnis deutet darauf hin, dass der Grenzverkehr bei der Ausbreitung nur eine begrenzte Rolle spielt.

Infections

Besmettingcijfers - Infektionsraten - Taux d'infection

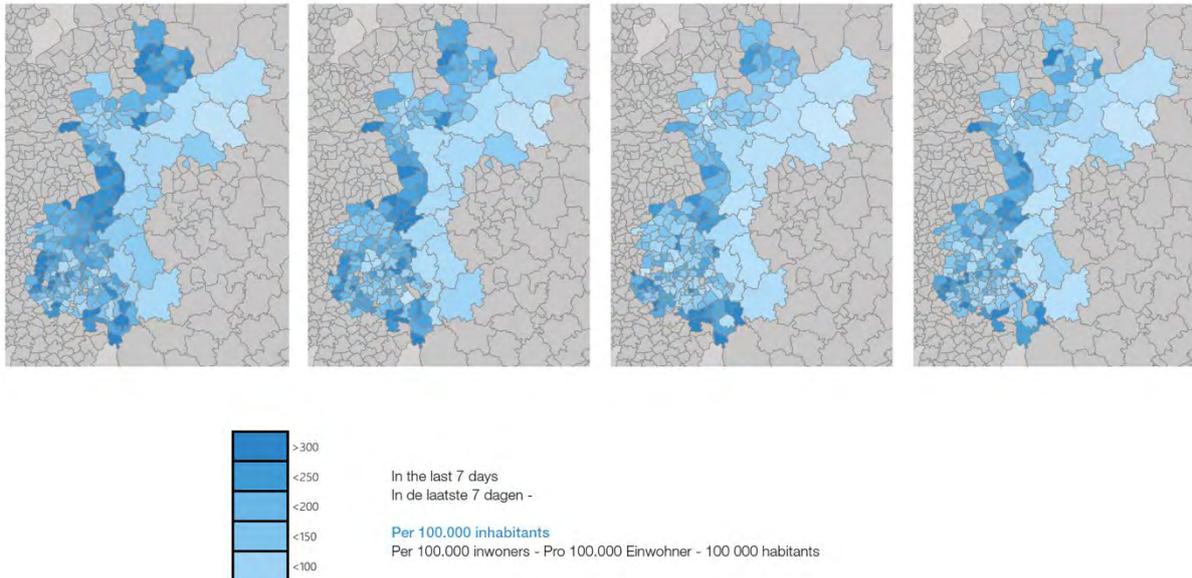


Die Daten zeigen auch, dass es lange Zeiten gegeben hat, in denen die Grenzen offen waren, es aber dennoch einen deutlichen Unterschied zwischen den Ländern gab. Nehmen Sie zum Beispiel den Zeitraum vom 5. Oktober 2020 bis zum 1. November 2020 (siehe Abbildung 4 oben). Zu diesem Zeitpunkt waren die Grenzen offen, aber man kann immer noch einen deutlichen Unterschied zwischen den Niederlanden und Belgien auf der einen Seite und NRW auf der anderen Seite erkennen.

Betrachtet man beispielsweise den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 1. März 2021 (siehe Abbildung 5 unten), in dem die Grenze zwischen den Niederlanden und Belgien geschlossen war, so ist kaum ein Unterschied zwischen den beiden Ländern zu erkennen.

Infections

Besmettingcijfers - Infektionsraten - Taux d'infection



Diese Karten zeigen - wie auch die Antworten auf die Fragen 2 und 3 -, dass es keinen Hinweis darauf gibt, dass die Schließung einer Grenze eine signifikante Auswirkung hatte. Weiteres Kartenmaterial finden Sie in Anhang 2 "The Euregional COVID-19-Atlas".

Die Grenzen zwischen den drei Ländern sind offen. Dies bedeutet, dass die Verteilung von COVID-19 hauptsächlich durch nationale und nicht durch Euregionale Entwicklungen bestimmt wird. Mit anderen Worten: Die Schließung der Grenzen erscheint auf der Grundlage dieser Daten wenig bis gar nicht sinnvoll.

‘Das funktionierte nicht. Es funktioniert weder bei der Britischen Variante noch bei anderen. Es funktionierte einfach nicht. Es gibt auch viel zu viele Ausnahmen... Grenzsicherungen sind kein effektives Instrument. Wir sind dafür zu mobil.’

Was sich bereits aus der Limburger COVID-Studie und den Daten ergibt, wird von den Experten, die in dieser Studie befragt wurden, bestätigt. Sie denken, dass die Schließung der Grenzen keine wirksame Maßnahme ist, um die Ausbreitung von COVID-19 einzudämmen. Sie bezweifeln die Wirksamkeit von Grenzsicherungen und verweisen auf:

- die vielen Ausnahmen, die in einem Grenzgebiet unvermeidlich sind (Arbeit, Schule, Familie, geteiltes Sorgerecht usw.)
- die erlaubte inländische Mobilität (nicht Heerlen-Aachen, aber Heerlen-Groningen)
- der Zeitpunkt der Grenzsicherungen (zu spät, möglicherweise nur in der Frühphase der Pandemie wirksam)
- die größere Bedeutung der unterschiedlichen nationalen Empfehlungen zu Kontaktmöglichkeiten (z. B. Arbeiten von zu Hause aus, Empfang von Besuchern).

‘Eine Infektion oder Pandemie zu stoppen, indem man Grenzen schließt, ist total absurd. Das kann nicht funktionieren. In unserem Team haben wir immer gesagt, das ist so, als würde man eine Überschwemmung mit einem Dekret stoppen, anstatt Sandsäcke aufzubauen. Viren kann man nicht mit Gesetzen stoppen. Hier wurden die Grenzsicherungen eher als ein Schlag in die Magengrube, als Angriff auf die europäische Idee, denn als wirksame Maßnahme zur Verhinderung der Ausbreitung von Infektionen empfunden.’

Die Experten weisen auf die vielen unbeabsichtigten gesundheitlichen Komplikationen hin, die Grenzsicherungen mit sich bringen. Menschen, die die Grenze aus Gesundheits-, Pflege- oder sozialen Gründen überqueren mussten, hatten zusätzliche Hindernisse (Bürokratie, manchmal Staus) zu überwinden: Menschen, die im Pflegebereich tätig sind (Ärzte, Krankenschwestern, Pfleger in der Alten- und Behindertenpflege), aber auch pflegende Angehörige und Patienten, die die Grenze für eine medizinische Behandlung überqueren mussten. Einige praktische Beispiele sind im Kasten beschrieben. Pflegende Angehörige, die durch die Schließung der Grenzen in Schwierigkeiten geraten sind – und nicht nur sie. Es waren die Menschen, für die sie sorgten, die in Schwierigkeiten gerieten. Wenn diese durch die Schließung der Grenze plötzlich unter Druck gerät, müssen in einer Reihe von Fällen die zu diesem Zeitpunkt bereits überlasteten professionellen Gesundheitssysteme einspringen, was zu unerwünschten Situationen führt.

Auswirkungen der Schließung der Grenze für pflegende Angehörige ⁶:

Frau Janssen und ihr Bruder leben beide in Maastricht und kümmern sich um ihre Eltern, die in Belgien leben. Normalerweise fahren sie alle vierzehn Tage zu ihren Eltern, um sie zu pflegen. Ihre Mutter ist an Demenz erkrankt und ihr Vater kümmert sich um sie. Sie sind auf sich allein gestellt, denn Familie und Freunde leben alle in den Niederlanden. Wenn Frau Janssen und ihr Bruder das Haus ihrer Eltern besuchen, erledigen sie die Wäsche, den Einkauf und die Hausarbeit, helfen bei den Finanzen und kümmern sich um die körperliche Pflege ihrer Mutter, damit ihr Vater das Wochenende frei hat, um sich zu erholen. Die Schließung der Grenze hat sie von ihren Eltern ferngehalten, aber das ist für ihre Eltern keine Option mehr. Die finanziellen Probleme werden immer größer und die emotionalen Probleme auch.

Eine weitere Frage kam von Frau Smit. Ihre Mutter ist 92 Jahre alt, lebt noch selbstständig und wird von ihrer Schwester gepflegt, die ebenfalls in Belgien lebt. Doch ihre Schwester wurde ins

⁶ Dies sind tatsächliche Probleme, die Bürgerkracht Limburg gemeldet wurden. Aus Datenschutzgründen werden hier nicht die tatsächlichen Namen verwendet, sondern fiktive Namen.

Krankenhaus eingeliefert und konnte sich nicht mehr um ihre Mutter kümmern. Frau Smit konnte die Grenze nicht überqueren, um ihre Mutter während des Krankenhausaufenthaltes ihrer Schwester zu pflegen.

Herr Groen hat ebenfalls eine Frage gestellt. Ein guter Freund von ihm lag im Sterben und wohnte in Belgien. Nach einigen Wochen im Krankenhaus konnte sein Freund nach Hause gehen, brauchte aber Pflege. Seine Eltern waren sehr alt und nicht mehr in der Lage, für ihn zu sorgen. Herr Groen war einer der wenigen, die sich um ihn kümmern konnten, damit sein Freund nach Hause gehen konnte. Dies war jedoch wegen der Schließung der Grenze nicht möglich.

Krankswagen, die COVID-19-Patienten in das Nachbarland zurückbrachten, konnten ebenfalls nicht passieren. Darüber hinaus wiesen Experten auf die großen Auswirkungen der Grenzsicherungen auf das tägliche Leben der Menschen hin.

Die Experten weisen darauf hin, dass die unterschiedlichen nationalen Strukturen zur Bekämpfung der Pandemie in den drei Ländern, die Geschwindigkeit, mit der sich die Politiken und Maßnahmen änderten, und das Fehlen einer guten Zusammenarbeit, beispielsweise auch bei der Kontaktnachverfolgung, es schwierig machen, sich ein gutes Bild von den nationalen Vorschriften, der professionellen Arbeitsweise und der Wirksamkeit der Maßnahmen zu machen.

Daraus lässt sich schließen, dass die Schließung der Grenzen offenbar nur geringe oder gar keine Auswirkungen auf die Verbreitung des COVID-19-Virus hat.

2.6 Voneinander lernen

‘Was könnten die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten, das Virus in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen?’

In Gesprächen mit den Experten wurden auch die Herausforderungen erörtert, die COVID-19 für die professionelle Arbeit im Infektionsschutz in der Grenzregion mit sich bringt. Ein wichtiges Thema war die Zusammenarbeit über die Grenze hinweg: Viren machen nicht an der Grenze halt. Im Zusammenhang mit dieser Studie verwiesen einige Experten auf die Arbeit von euPrevent und EMRIC. Beide fördern die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und halten sie so weit wie möglich in ihren spezifischen Interessensbereichen aufrecht. In der Praxis hat sich in der Vergangenheit eine gute, gelegentliche Zusammenarbeit zwischen einigen Berufsgruppen entwickelt. Dies ist jedoch oft von einer Reihe von Personen abhängig und führt nur zu einer begrenzten strukturellen Zusammenarbeit außerhalb von Projekten.

Die Organisation des Infektionsschutzes in den drei Ländern ist nicht nur aufgrund des nationalen Kontextes und Infektionsschutzes recht unterschiedlich; die Experten in den Niederlanden, NRW und Belgien konzentrierten sich vor Ausbruch der Pandemie auch primär auf ihre nationalen

‘Ja, es gab Geld für Treffen und wir standen im Austausch. Und es gab etwas Euroregionales über multiresistente Erreger ... und ich habe lange Zeit an einem Interreg-Programm teilgenommen. Aber das hat aufgehört.’

Aufgaben. Sie wussten daher relativ wenig über die Arbeitsweise ihrer Kollegen auf der anderen Seite der Grenze und hatten nur wenig Kontakt zueinander.

Die Tatsache, dass der Infektionsschutz auf nationaler Ebene auf der Grundlage einer historischen Logik organisiert ist, hat dazu geführt, dass die Zusammenarbeit mit Kollegen in einem Nachbarland keinen strukturellen Platz in der Organisation erhalten hat. Zusammenarbeit hing daher immer von einer persönlichen Initiative ab, einer zeitweisen Projektfinanzierung oder einem zufälligen Anlass: Die Zusammenarbeit hatte für die Organisation oft keine Priorität, und solange keine größeren grenzüberschreitenden Ausbrüche auftraten, gab es keinen Grund, dies zu ändern. Obwohl Experten, die Erfahrungen mit grenzüberschreitenden Kooperationsprojekten hatten, dies sehr schätzten, bedeutete die Beendigung eines zeitlich begrenzten Projekts oft auch das Ende der grenzüberschreitenden beruflichen Kontakte. Der Arbeitsdruck, die Tatsache, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit nicht zu den regulären Aufgaben gehört, und der Mangel an Ressourcen ließen es nicht zu, Zeit in die Fortführung und in eine tatsächliche strukturelle grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu investieren. Manchmal blieb eine Handynummer in dieser oder jener Kontaktliste, so dass ein Mitarbeiter einen Kollegen auf der anderen Seite der Grenze anrufen konnte, wenn es ein zufälliges Problem gab, aber diese Listen veralten, und manchmal wussten die Mitarbeiter nicht, wie und mit wem sie im Bedarfsfall überhaupt Kontakt aufnehmen konnten. Außerdem hängt die Zusammenarbeit oft von der Initiative einiger Personen ab, die die grenzüberschreitende Arbeit besonders interessant finden, und wenn diese Personen - aus welchen Gründen auch immer - nicht mehr die Führung übernehmen, endet die Zusammenarbeit. Solange es eine Projektfinanzierung und persönliches Engagement gibt, funktioniert dieses System gut, aber es ist auch anfällig und muss gepflegt werden. EuPrevent und EMRIC bieten eine Form der Kontinuität, sind aber häufig von begrenzten strukturellen Ressourcen und Projektfinanzierungen abhängig. Inhaltliches Engagement gibt es in diesen Netzwerken mehr als genug.

Während der Pandemie wurden die Grenzen der starken nationalen Ausrichtung des Infektionsschutzes für die Arbeit in der Grenzregion deutlicher spürbar. Gerade weil die Rechtsvorschriften in den drei Ländern unterschiedlich sind, die Protokolle auf nationaler Ebene erstellt werden, die ICT-Systeme sehr unterschiedlich sind und unterschiedliche nationale rechtskulturelle Konventionen gelten, wurde die Zusammenarbeit während der Pandemie schmerzlich vermisst. Die Fachleute stellten jedoch fest, dass nationale Protokolle manchmal ein Hindernis für die lokale Bekämpfung von Infektionskrankheiten in einer Grenzregion mit intensivem Grenzverkehr darstellen. Die zentrale, nationale Ausrichtung und Vorgehensweise bei der Pandemie hat in einem

'Wir haben drei GGDs in Gelderland. ... Alle drei grenzen an Deutschland. ... Ich denke, wir hatten alle zwei Jahre ein Treffen. Es ist wichtig, in Kontakt zu bleiben. Denn es gibt viel Grenzverkehr, viele Menschen, die in Deutschland wohnen und in den Niederlanden arbeiten, und umgekehrt. Menschen, die in Deutschland wohnen und in einem niederländischen Krankenhaus liegen. Dann müssen wir Kollegen an der anderen Seite der Grenze informieren. ... Aber in den letzten Jahren hatten wir keine Treffen mehr. Vor drei Jahren wurde eines verschoben und dann hat es nie wieder stattgefunden.'

Grenzgebiet Nachteile. Auch bei der Kontaktnachverfolgung nach einer Infektion wurden die Fachleute durch den nationalen Ansatz und die Vorschriften behindert.

Wie sehen die Fachleute aus den Niederlanden, NRW und Belgien ihre Arbeit in der Grenzregion in naher Zukunft? Angesichts der Kommentare der Experten zu ihrer Arbeit in der Grenzregion vor und während der Pandemie überrascht es nicht, dass fast alle es für wichtig hielten, mehr in grenzüberschreitende Kontakte und Zusammenarbeit zu investieren.

Experten wiesen darauf hin, dass es wichtig ist, besser zu verstehen, wie Kollegen auf der anderen Seite der Grenze arbeiten. Denn, wie ein Experte so treffend formulierte, man muss sich in Friedenszeiten auf den nächsten Konflikt vorbereiten. Für diese Formen der Zusammenarbeit wurden alle möglichen Ideen diskutiert: Sie reichten von grenzüberschreitenden Praktika während der Ausbildung, um gegenseitigen einen Blick hinter die Kulissen zu werfen, bis hin zu regelmäßigen Symposien zu inhaltlichen Themen.

Auf der Ebene des Infektionsschutzes hat die Pandemie deutlich gemacht, wie sehr diese Dienste auf die nationale Ebene ausgerichtet sind, auch hinsichtlich der Dateninfrastruktur: So gibt es beispielsweise keine strukturelle grenzüberschreitende Dateninfrastruktur und keinen strukturellen Datenaustausch. Die Daten müssen von nationalen oder regionalen Einrichtungen stammen, und dies hängt hauptsächlich vom guten Willen dieser Organisationen ab. Es gibt keine Möglichkeit, dies zu "erzwingen". EuPrevent und GGD Zuid Limburg arbeiten jedoch schon seit einiger Zeit auf freiwilliger Basis mit Organisationen wie Sciensano aus Belgien und Datenexperten auf der deutschen Seite des Gesundheitsamtes in Düren zusammen und können daher auf einige Daten zugreifen. Die Zusammenarbeit zwischen diesen Parteien basiert auf einer freiwilligen Partnerschaft, um jährlich Daten für den Euregional Health Atlas⁷ auf einer Online-Plattform zu präsentieren, die vergleichbare Daten zwischen den drei Ländern enthält. Dies ist derzeit auf die Regionen innerhalb der Euroregion Maas-Rhein beschränkt.

Einige Experten wiesen darauf hin, dass es wichtig ist, dass auch der politische Kontext stärker auf Zusammenarbeit ausgerichtet ist. Während der Pandemie entwickelten die Länder ihre eigene nationale Politik, und bei dem Versuch, diese zu rechtfertigen, schauten sie oft auf die Leistungen der Nachbarländer. Welche Länder haben gut, welche weniger gut, welche schlecht abgeschnitten? In der öffentlichen und politischen Arena entstand eine Atmosphäre des Wettbewerbs, die nach Ansicht der Experten in der Grenzregion wenig produktiv oder gar kontraproduktiv ist.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Interesse an grenzüberschreitender Zusammenarbeit groß genug ist, dass es aber derzeit noch zu viele Hindernisse gibt, um sie strukturell zu verankern. Strukturen wie euPrevent und EMRIC zeigen, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, dass aber alles mit dem persönlichen Engagement und der Projektfinanzierung steht und fällt.

⁷ www.Euregionalhealthatlas.eu

3. Empfehlungen

In diesem Kapitel fassen wir die Empfehlungen, die auf den in Kapitel zwei beantworteten Fragen basieren, noch einmal kurz zusammen. Die Empfehlungen sind medizinischer und epidemiologischer Natur. Sie sind unabhängig von wirtschaftlichen und politischen Interessen.

1. Auf der Grundlage dieser Studie kann der Schluss gezogen werden, dass Grenzsicherungen keine wirksame Maßnahme zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion zu sein scheinen, da der Grenzverkehr bei der Verbreitung des Virus keine entscheidende Rolle gespielt hat. Es scheint viel sinnvoller zu sein, Maßnahmen zwischen Regionen besser zu koordinieren; unabhängig von einer Grenze. Somit ist auch eine Koordinierung mit angrenzenden Regionen im Nachbarland notwendig. Dabei können die jeweiligen Gesundheitsämter oder die GGDs eine Rolle spielen.
2. Bei der COVID-Pandemie hat es wertvolle Kooperationen gegeben. Oft auf individueller Ebene und weil man sich aus bestehenden Netzwerken wie euPrevent oder EMRIC kannte. So sehen es auch die Experten. Für eine effektivere Bekämpfung der Pandemie in der Grenzregion ist es wichtig, dass die Niederlande, NRW und Belgien strukturelle Formen der Zusammenarbeit entwickeln, die es ermöglichen, sich besser zu koordinieren und zu kommunizieren und Lösungen für lokale Probleme der Pandemie und lokale Probleme bei der Pandemiebekämpfung zu finden, die sich aus der nationalen infrastrukturellen Organisation ergeben. Dabei soll es sich um eine strukturelle Zusammenarbeit handeln (keine einmaligen, zeitlich begrenzten Projekte), die in die Finanzstruktur der Organisationen und in ihre regulären Aufgaben eingebettet ist. Auf diese Weise können Hindernisse, die während einer Pandemie in einem Grenzgebiet egal in welcher Form im Zusammenhang mit verschiedenen nationalen Maßnahmen (Quarantäne, Rückverfolgung von Quellen und Kontakten, Tests, Datenaustausch) auftreten, früher und besser beseitigt werden.
3. In Zeiten einer Pandemie und erst recht für die Durchführung der Kontaktnachverfolgung in der Grenzregion ist es notwendig, Daten grenzüberschreitend austauschen zu können. Aufgrund von Daten- und Datenschutzbestimmungen ist dies nicht oder nur eingeschränkt möglich – obwohl die Bürgerinnen und Bürger die Grenze ohnehin weiterhin überqueren werden. Für ein gutes Management und eine gute Überwachung einer Pandemie in einem Grenzgebiet, einschließlich der Möglichkeit, im Falle einer Pandemie eine Kontaktnachverfolgung durchzuführen, wäre es wünschenswert, dass die Gesetzgebung dies ermöglicht, so dass die Daten (vorübergehend) grenzüberschreitend verfügbar sind, wobei der größtmögliche Schutz der Privatsphäre der Bürger zu beachten ist.
4. Wie beschrieben, scheint die Reise von Bürgern ins Ausland über die Nachbarregionen hinaus einen größeren Einfluss auf die Verbreitung und Einschleppung von COVID-19 zu haben als der Grenzverkehr. Wenn im Hinblick auf eine Pandemie mit diesen gesundheitlichen Auswirkungen Maßnahmen erforderlich sind, ist es ratsam, dies genauer zu betrachten. Nicht nur als Land, sondern auch auf EU-Ebene.
5. Bis heute sind wenige Studien über die Wirkung der einzelnen Maßnahmen und über die Wirkung der Maßnahmen auf den Verlauf der Pandemie verfügbar. Alle Länder befinden sich auf unbekanntem Terrain. Deshalb ist zusätzliche Forschung notwendig. Mehrere

Studien sind bereits angelaufen. Diese konzentrierten sich jedoch meist auf eine Maßnahme selbst oder auf ein Land, selten auf die Auswirkungen einer Pandemie wie dieser auf ein Grenzgebiet. Das bedeutet, dass zusätzliche Studien wünschenswert sind. Der Schwerpunkt sollte dann auf vergleichbaren Daten und vergleichbaren Maßnahmen liegen.

6. Darüber hinaus wird dringend empfohlen, eine Reihe vergleichbarer Indikatoren zwischen den Ländern oder auf EU-Ebene zu befürworten, wobei so weit wie möglich die gleichen Methoden verwendet werden. Diese sollten mindestens NUTS-3-Ebene, vorzugsweise jedoch auf kommunaler Ebene verfügbar sein. Damit kann man auch in Zeiten von Pandemien wie dieser viel schneller einschätzen, wie die Ausbreitung im Grenzgebiet verläuft.
7. Nach Ansicht der Experten wäre es wünschenswert, dass die nationale Politik den Besonderheiten der Grenzregionen mehr Beachtung schenkt, damit die professionelle regionale Zusammenarbeit über die Grenze hinweg auch durch nationale Politikzentren erleichtert wird. Auf der Grundlage regionaler Argumente sollte es dann auch möglich sein, manchmal von der nationalen Politik abzuweichen, um die Pandemie in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen.

Euregionaler Mobilitätsplan

Der Euregiorat hat in seiner Sitzung vom 28. November 2019 die Geschäftsstelle der Euregio Rhein-Waal gebeten, einen Euregionalen Mobilitätsplan zu erstellen, der eine Antwort auf die Herausforderungen auf dem Gebiet von Mobilität und Erreichbarkeit, mit denen die Euregio Rhein-Waal konfrontiert wird, bietet. Der INTERREG-Antrag wurde am 8. Oktober 2020 bewilligt. Ziel ist es, dass das Projekt Euregionaler Mobilitätsplan bis Ende Juni 2022 festgestellt wird.

Für die Erstellung des Euregionalen Mobilitätsplan wird mit einem Konsortium (Agentur Loendersloot Groep BV, IGS Ingenieursgesellschaft Stolz mbH und Jan Oostenbrink Intercultural Management Cross Border Cooperation) zusammengearbeitet. Der Auftrag hierfür wurde in Abstimmung mit dem Vorstand in einem öffentlichen Vergabeverfahren vergeben.

Es wurde eine mehrgleisige Herangehensweise gewählt, bestehend aus 1) einem Deskresearch, bei dem bereits bestehende, nationale, regionale und lokale Mobilitätsstudien und –visionen untersucht wurden. Außerdem wurden 2) sechs Veranstaltungen für lokale und regionale Politiker und Verwaltungsmitarbeiter, Verkehrsbetriebe, Auftraggeber, usw. organisiert. Auf Basis des Deskresearch und der regionalen Veranstaltungen wird anschließend der Euregionalen Mobilitätsplan erstellt.

Der Deskresearch wurde in der Periode Januar-März durchgeführt und im Juni im Euregiorat diskutiert. Die definitive Fassung ist beigefügt. Anschließend fanden in Juni die sechs regionale und thematische Stakeholderveranstaltungen statt. Die Ergebnisse der Stakeholderveranstaltungen sind ebenfalls beigefügt.

Für den Euregionalen Mobilitätsplan wird zurzeit die inhaltliche Ausrichtung entwickelt. Das Dokument hierzu wird in Kalenderwoche 42 nachgesandt.

Basierend auf dem Euregionalen Mobilitätsplan werden in einer zweiten Phase 4 Fallstudien weiter ausgearbeitet. Es wird pro Fallstudie untersucht, welche Partner, Maßnahmen und Finanzen benötigt werden, um die jeweilige Maßnahme zu realisieren. Ziel ist es, dass diese Fallstudien anschließend auch tatsächlich realisiert werden.

Für die Feststellung des Euregionalen Mobilitätsplan ist folgendes Zeitschema festgelegt:

KW 44	Besprechung der inhaltlichen Ausrichtung durch die Euregio-Ausschüsse inkl. Standpunktbestimmung für den Euregiorat
19. November 2021:	Standpunktbestimmung bzgl. der inhaltlichen Ausrichtung des Euregionalen Mobilitätsplans durch den Vorstand
25. November 2021:	Diskussion der inhaltlichen Ausrichtung des Euregionalen Mobilitätsplans sowie der Fallstudien
Januar 2022	Besprechung des Euregionalen Mobilitätsplanes und der Fallstudien durch die Lenkungsgruppe
Februar 2022	Besprechung und Standpunktbestimmung bzgl. des Euregionalen Mobilitätsplanes und der Fallstudien in einer zusätzlichen gemeinsamen Ausschusssitzung
10. März 2022:	Feststellung des Euregionalen Mobilitätsplans und der vier Fallstudien durch den Euregiorat

März 2022: Pressekonferenz und Präsentation des Euregionalen
Mobilitätsplans für die Öffentlichkeit
Juni 2022: Präsentation der Ergebnisse der Fallstudien im Euregiorat
Juni 2022: Pressekonferenz und Präsentation der vier Fallstudien für die
Öffentlichkeit.

Während der Ausschusssitzung werden die Ergebnisse des Deskresearchs und der Stakeholderveranstaltungen durch das Konsortium kurz vorgestellt. Anschließend wird die inhaltliche Ausrichtung des Euregionalen Mobilitätsplanes erläutert.

Beschlussvorschlag:

Besprechung Vorschlag Ausrichtung Euregionaler Mobilitätsplan

Desk Research

Euregio Rhein-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	1
	1.1 Einleitung und Zweck	1
	1.2 Geschichte der Euregio Rhein-Waal	3
2	Methodik.....	7
	2.1 Herangehensweise	7
	2.2 Literaturübersicht.....	12
3	Inventarisierung.....	14
	3.1 Hauptentwicklungen.....	18
	3.2 Übersicht der Themen.....	54
4	Fazit.....	61
5	Anlagen	65
	A: Mobility Plans Mitglieder.....	65
	B: Sonstige Dokumente.....	73
	C Vorlage Zusammenfassung	83



1

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung und Zweck

Die Erstellung des Euregionalen Mobilitätsplans für die Euregio Rhein-Waal (im Folgenden auch: ERW) geht in einem ersten Schritt mit der Untersuchung nationaler, regionaler und lokaler Mobilitätsstudien einher. Das Ziel dieser sogenannten Desk research ist die Inventarisierung bereits bestehender Mobilitätspläne und -entwicklungen von deutschen, niederländischen und grenzüberschreitenden Akteuren. Hiermit entsteht ein Überblick darüber, was in den letzten Jahren erreicht wurde, was sich aktuell in Bearbeitung befindet und welche Pläne und Mobilitätstrends in den kommenden Jahren zu erwarten sind.

Anfang 2021 beauftragte die ERW ein Konsortium von drei Unternehmen, nämlich die Loendersloot Groep BV, die IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH und Jan Oostenbrink Intercultural Management Cross-border Cooperation, im Folgenden "wir" genannt, mit der Ausarbeitung eines euregionalen Mobilitätsplans. Das Ziel dieser Aufgabe ist es, einen vollständigen, innovativen und grenzübergreifenden Mobilitätsplan zu erstellen, der alle Aspekte umfasst, die die aktuelle und zukünftige Mobilität in der Region beeinflussen.

Um zu einer integralen Vision der Mobilität in der ERW zu gelangen, werden die technologischen, sozialen, wirtschaftlichen, räumlichen sowie politischen

und regionalen Aspekte, die der Mobilität zugrunde liegen, untersucht. Anhand dieser Vision kann die Euroregion aktiv daran arbeiten, Barrieren in der Region abzubauen und eine „grenzenlose“ Region zu entwickeln.

Im Rahmen der Desk research werden die Mobilitätsstudien von Behörden und Organisationen zugrunde gelegt, die einerseits eine unterschiedliche Größenordnung aufweisen und andererseits auf unterschiedlichen Ebenen zuständig sind. Dazu gehören insbesondere die Kommunen, Provinzen und Länder. Allerdings werden auch relevante Entwicklungen auf nationaler (Den Haag und Berlin) und europäischer Ebene (Brüssel) betrachtet. Alle Pläne vereint die Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität auf dem Gebiet der ERW.

Aufgrund von zunehmender Vernetzung, vor allem in Grenzregionen, demographischen Veränderungen und der wachsenden Bedeutung von Klimafragen werden die Akteure aktuell vor neue Herausforderungen gestellt. Im Folgenden wird aufgezeigt, welche Handlungsansätze bereits existieren und inwiefern diese realisierbar und zukunftssträchtig sind. Diese Zusammenstellung bildet den Grundstein für den Euregionalen Mobilitätsplan.

Die Desk research besteht insgesamt aus den folgenden vier Kapiteln:

- Kapitel 1: Ausgangslage
- Kapitel 2: Methodik
- Kapitel 3: Inventarisierung
- Kapitel 4: Fazit

Kapitel 1 beginnt mit einer kurzen Einleitung und enthält eine Aufarbeitung der wichtigsten Hintergrundinformationen zur ERW. Das Kapitel 2 enthält Angaben zur methodischen Vorgehensweise der Desk research und fasst relevante Angaben bezüglich der ERW-Mitglieder zusammen. Kapitel 3 beinhaltet die eigentliche Literaturübersicht, in der die Hauptentwicklungen zum einen nach Verkehrsart und zum anderen auf geografischer Ebene ausgearbeitet werden. Damit wird der Status quo inventarisiert, ein Blick auf die Zukunftsvisionen der Akteure geworfen sowie eine Anzahl an 'Highlights' hervorgehoben. Hieraus folgt eine Reihe von Hauptthemen, die sich durch den Gesamttext ziehen. Diese Hauptthemen fungieren unter anderem als Weg-

weiser für die Stakeholder Meetings, die den folgenden Abschnitt des Mobilitätsplans ausmachen. Abschließend wird in Kapitel 4 das Fazit der Desk research gezogen.

Die Desk research ist damit die erste Phase des zu erstellenden Mobilitätsplans ERW. Der Euregionale Mobilitätsplan wird mit dem Input und den Impulsen aus mehreren (grenzübergreifenden) Stakeholder-Treffen vervollständigt. Dem Plan entsprechend werden anschließend mehrere Fallstudien erstellt, die die vom Auftraggeber ausgewählten Themen vertiefen.

1.2 Geschichte der Euregio Rhein-Waal

Die ERW ist ein öffentlich-rechtlicher Zweckverband, dem rund 55 Kommunen und regionale Behörden angeschlossen sind.¹ Sie wurde im Jahr 1971 gegründet und war damit die Fortsetzung der seit 1963 stattfindenden Konferenzen, u. a. zum Bau der heutigen Autobahn A 12 auf niederländischer Seite bzw. BAB 3 auf deutscher Seite – damals noch „Rijksweg 15“.² Hauptanliegen der ERW ist die Verbesserung und Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Wirtschaft und Gesellschaft. Eine gute grenzübergreifende Mobilität und Infrastruktur ist hierfür eine wichtige Rahmenbedingung. Die ERW bringt Partner zusammen, um gemeinsame Initiativen zu starten und somit Synergieeffekte zu nutzen.³

Der Euregiorat ist das höchste Gremium der ERW. In ihm sind alle Mitgliedsorganisationen vertreten. Der Euregiorat verabschiedete im November 2020 die Strategische Agenda 2025+ mit den vier wichtigsten Grenzherausforderungen: „Wirtschaft und Klima“, „Arbeitsmarkt und Bildung“, „Lebensqualität“ und „Euregionale Identität“. In dieser Agenda spielt (grenzübergreifende bzw. nachhaltige) Mobilität eine wichtige Rolle. Auch war es der Euregiorat, der im November 2019 die Geschäftsstelle der Euregio Rhein-Waal gebeten hat, einen euregionalen Mobilitätsplan zu erstellen.

¹ Vgl. Euregio Rhein-Waal: Organisationsstruktur der Euregio Rhein-Waal, [online] <https://www.euregio.org/organisationsstruktur/> [April 2021]

² Vgl. Euregio Rhein-Waal: Geschichte der Euregio Rhein-Waal, [online] <https://www.euregio.org/page/23/geschichte/> [April 2021]

³ Vgl. Euregio Rhein-Waal: Kooperation, [online] <https://www.euregio.org/page/28/kooperation/> [April 2021]

Neben dem Euregiorat gibt es drei Ausschüsse und den Vorstand.⁴ Auf der Grundlage des Vertrages von Anholt (23.05.1991) ist die Euregio seit 1993 der erste grenzüberschreitende, öffentlich-rechtliche Zweckverband in Europa. Im Jahr 2021 feiert die ERW ihr 50-jähriges Bestehen mit verschiedenen besonderen Aktivitäten.⁵

Die ERW beschäftigt sich heute mit einer Vielzahl von Themen, die auf dem Prinzip aufbauen, dass durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit mehr erreicht werden kann („gemeinsam stärker“). Unter anderem werden Themen wie Arbeitsmarkt, Klima, Logistik und Tourismus angesprochen. Auch zu diesen Sektoren existieren bereits zahlreiche Studien; der Schwerpunkt der hier vorliegenden Studie liegt jedoch weiterhin auf dem Mobilitätssektor. Daher werden die Gründe und Trends in den Sektoren, die nicht im Fokus dieser Studie stehen, nicht vertieft untersucht.

Wie wichtig die weitere Erforschung der Mobilität innerhalb der Euroregion ist, zeigt die Strategische Agenda 2025+, aus der hervorgeht, dass Mobilität als Schwerpunkt in den kommenden Jahren ein wichtiges Thema für die ERW sein wird. Dieser euregionale Mobilitätsplan wird dank des Fokus auf die ERW zum vorhandenen Wissen beitragen und kann die Grundlage für weitere Studien bilden.

1.3 Grundgebiet der Euregio Rhein-Waal

Auf deutscher Seite umfasst das Arbeitsgebiet der ERW (siehe [Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.](#)) die Kreise Kleve und Wesel sowie die Städte Duisburg und Düsseldorf. Auf niederländischer Seite umfasst es einen großen Teil der Provinz Gelderland mit den Regionen Arnhem-Nijmegen, West-Veluwe, Süd-West-Gelderland, die Achterhoek, Teile von Nord-Ost-Brabant und den nördlichen Teil der Provinz Limburg. In diesem Gebiet leben etwa

⁴ Vgl. Euregio Rhein-Waal: Organisationsstruktur der Euregio Rhein-Waal, [online] <https://www.euregio.org/organisationsstruktur/> [April 2021]

⁵ Vgl. Euregio Rhein-Waal: 50 Jahre Euregio Rhein-Waal: Blick ins Archiv [online] <https://www.euregio.org/action/news/item/349/50-jahre-euregio-rhein-waal-blick-ins-archiv/> [April 2021]

4,2 Millionen Menschen.⁶ Das aktuelle Euregio-Gebiet umfasst zwei Städte mit mehr als 400.000 Einwohnern (Düsseldorf, Duisburg), Städte mit ca. 180.000 - 130.000 Einwohnern (Arnheim, Nijmegen, Apeldoorn) und Städte mit 60.000 Einwohnern oder weniger (z.B. Goch, Zevenaar, Kleve, Emmerich). Sowohl um die Städte Arnheim und Nijmegen als auch um Duisburg und Düsseldorf gibt es Metropolregionen, in der die Städte eng miteinander verbunden sind, es viel wirtschaftliche Aktivität und eine große Nachfrage nach Wohnraum gibt. Diese Wachstumsbereiche ziehen den Rest der Region an und sind wirtschaftlich stark miteinander vernetzt. Die schnelle Zugverbindung (ICE und Abellio) erleichtert den täglichen Austausch von Menschen und Gütern.

Die niederländischen Städte in der westlichen Ecke des ERW-Gebiets konzentrieren sich eher auf die Erschließung Richtung Utrecht und Randstad im Zentrum beziehungsweise Westen des Landes. Im Süden hingegen ist die Öffnung zur Brainport Region, rund um die Stadt Eindhoven, wichtig.

Neben den städtischen Gebieten umfasst das Gebiet des ERW auch viele dünn besiedelte Regionen. Auf deutscher Seite kann fast die gesamte unmittelbare Grenzregion (ca. 5-10 Kilometer von der Grenze entfernt) als dünn besiedelt bezeichnet werden - ebenso wie in den Niederlanden, da jedoch mit Ausnahme der Grenzregion bei Nijmegen.

Das Bild, das sich von der Region skizzieren lässt, ist also ein vielfältiges. Dank Grünflächen wie dem Nationalpark Veluwezoom gibt es in der Region viel Raum für Natur und Erholung, aber mit den Großstädten Düsseldorf, Duisburg, Nijmegen, Arnheim und Apeldoorn sind auch Ballungsräume entstanden, die in den kommenden Jahren weiter wachsen werden.

⁶ Vgl. Euregio Rhein-Waal (2019): Euregio Rhein-Waal in Zahlen, [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/ERW_incijfers_web.pdf [April 2021].

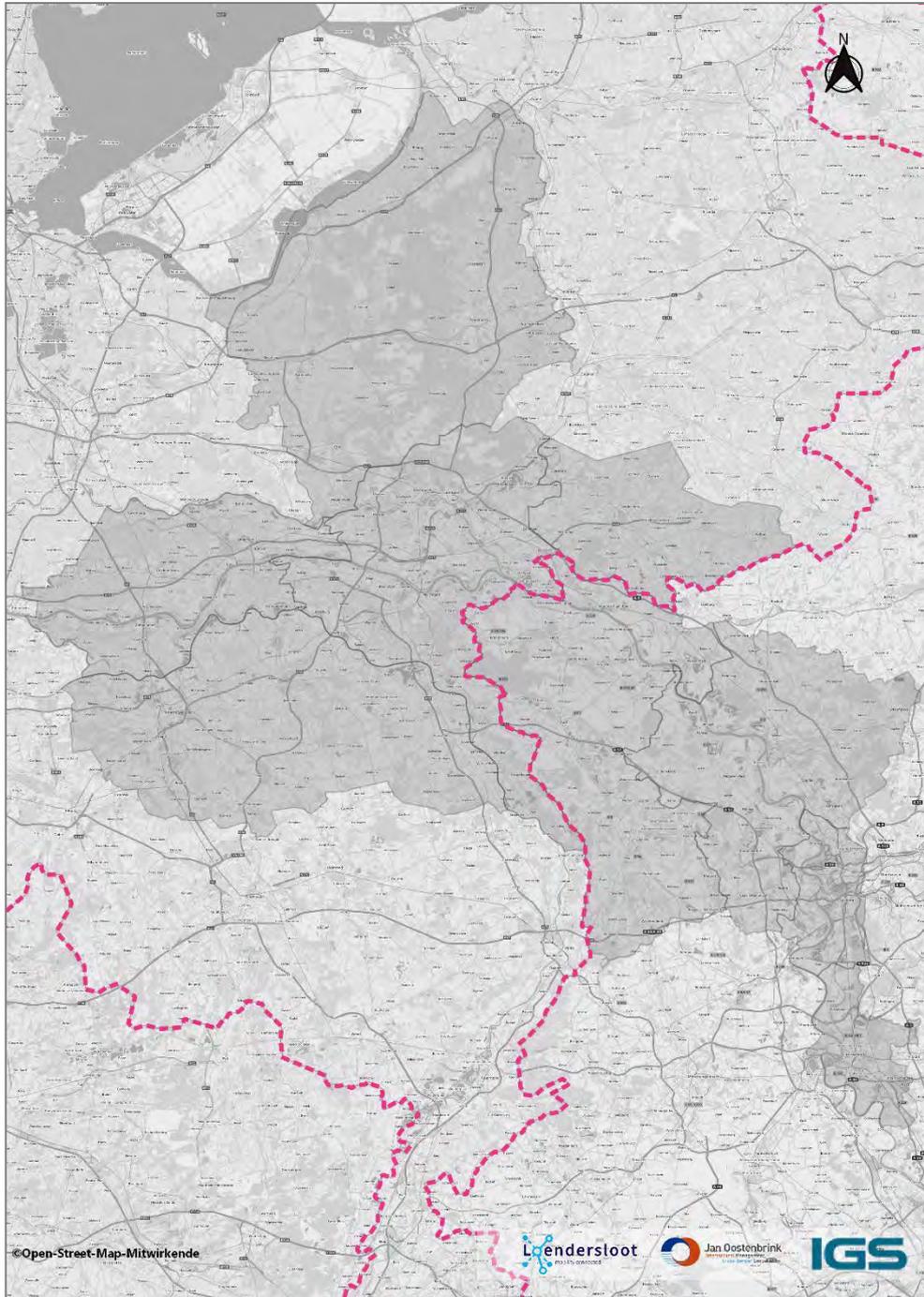


Bild 1: Arbeitsgebiet Euregio Rhein- Waal

2

2 Methodik

2.1 Herangehensweise

Im Rahmen der Desk research wurden über 100 verschiedene Dokumente (s. Anlage A und B) zusammengetragen und analysiert, um die Hauptentwicklungen und -themen herauszuarbeiten. Bei den verschiedenen Dokumenten handelt es sich um die Mobilitätspläne der einzelnen ERW-Mitglieder sowie Positionspapiere und Entwicklungskonzepte der niederländischen Provinzen und des Landes Nordrhein-Westfalen. Außerdem sind relevante Pressemitteilungen, strategische Programme und Memos der Europäischen Union/Kommission und der zuständigen nationalen Ministerien, wie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat enthalten.

Die Einteilung der Hauptentwicklungen erfolgte in die Kategorien Verkehrsart und Maßstabsebene. Die Kategorie Verkehrsart ist hierbei unterteilt in Radverkehr, Kfz-Verkehr, Schienenverkehr, Busverkehr, Fußverkehr und Binnenschifffahrt. Hinsichtlich der Maßstabsebene erfolgte eine Unterteilung in lokale, regionale, nationale, europäische und internationale Entwicklungen (vgl. **Bild 2**).

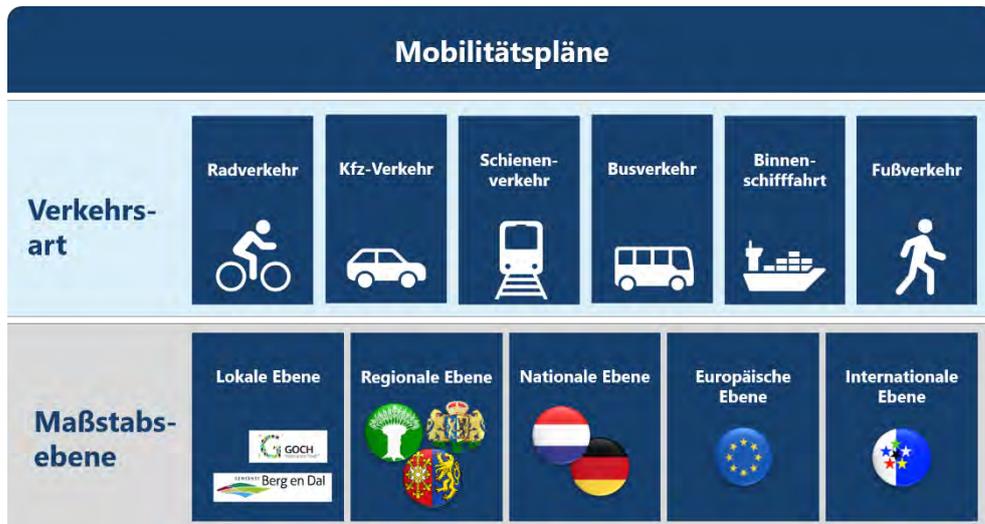


Bild 2: Einteilung der Hauptentwicklungen nach Verkehrsart und auf Maßstabsebene

Eine gesonderte Rolle wird in beiden Punkten dem Güterverkehr zuteil, da er sich auf verschiedenen Ebenen abspielt und nicht als einzelner Verkehrsträger kategorisiert werden kann. Die Hauszustellung von Paketen, die Belieferung von Geschäften und der internationale Warentransport per Schiff, LKW oder Bahn: Sie alle spielen eine wichtige Rolle als Teil der täglichen Mobilität innerhalb der ERW. Innerhalb Europas gibt es mehrere (Güter-)Verkehrskorridore (auch Trans-European Transport Network - TEN-T genannt). Der Güterverkehr ist somit die Grundlage des Wirtschaftskreislaufs und damit Teil der täglichen Transportströme innerhalb der ERW.

Die Aufteilung in die beiden oben genannten Schwerpunkte - Verkehrsart und Maßstabsebene – ermöglicht es, die genutzten Dokumente inhaltlich so flächendeckend wie möglich zu inventarisieren und zu vergleichen, da sie sich beide durch alle Dokumente ziehen und länderübergreifend besprochen werden.

Als Ausgangspunkte für diesen vergleichenden Ansatz dienen die folgenden Fragen:

- Welche landesweiten, regionalen und lokalen Mobilitätspläne gibt es bereits?
- Welche Entwicklungen liegen diesen Mobilitätsplänen zugrunde?

- Welche Fachgebiete und Maßnahmen werden angesprochen?

Neben den o.g. vorliegenden Mobilitätsplänen gibt es weiterhin Konzepte, die noch nicht fertiggestellt sind und dementsprechend auch kein Bestandteil von bereits veröffentlichten Mobilitätsplänen sind. Einerseits gehören dazu Mobilitätspläne, die sich momentan in der Bearbeitung befinden und zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht verfügbar sind, wie z.B. das Mobilitätskonzept der Stadt Düsseldorf (Mobilitätsplan D). Andererseits umfasst dies auch Impulse, die bereits seit Jahren ein Thema sind, wie z.B. die mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve – Nijmegen. Wenn möglich, wurden im Folgenden solche relevanten Entwicklungen berücksichtigt. Inhaltlich vertieft werden diese während der Stakeholder-Treffen.

Um einen besseren Überblick über die Vielzahl an Dokumenten zu erhalten, wurden die einzelnen Pläne und Konzepte in einem ersten Schritt zusammengefasst und in ein standardisiertes Format gebracht, mit dem die Inhalte gesichtet und verglichen werden konnten. Hierzu wurden insgesamt 14 Unterkategorien gebildet, die eine grobe Einteilung der einzelnen Themenfelder in den jeweiligen Mobilitätsplänen zulassen. Diese Kategorisierung erfolgte auf Basis der definierten Forschungsbereiche, bestehend aus verschiedenen Verkehrsarten (wie Fahrrad, Güterverkehr etc.), ergänzt um die für die ERW relevanten Themen wie die Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden und Deutschland sowie weitere Themen wie Elektromobilität und Nachhaltigkeit (vgl. **Bild 3**).

Kooperation NL – DE	<input type="checkbox"/>	Smart Mobility	<input type="checkbox"/>
Sharing-Systeme	<input type="checkbox"/>	Urban Logistics	<input type="checkbox"/>
Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/>	Nachhaltigkeit	<input type="checkbox"/>
Elektromobilität	<input type="checkbox"/>	Ruhender Verkehr	<input type="checkbox"/>
Fahrradabstellanlagen	<input type="checkbox"/>	Klimaschutz	<input type="checkbox"/>
Radverkehr	<input type="checkbox"/>	Umweltschutz	<input type="checkbox"/>
Fußverkehr	<input type="checkbox"/>	Güterverkehr	<input type="checkbox"/>

Bild 3: Themenfelder zur Kategorisierung der einzelnen Mobilitätspläne (Ausschnitt, vgl. Anlage C)

Parallel zu diesem Schritt wurde - wenn nötig – mit einzelnen Mitgliedern, Interessenvertretern und Akteuren der Gemeinden und Provinzen Telefoninterviews durchgeführt, um die jeweiligen Pläne zu erläutern. Diese Rückkopplung ermöglicht es zum einen sicherzustellen, dass die richtigen Informationen zur Verfügung stehen und zum anderen nachzufragen, ob es spezielle Pläne und Ziele der Gemeinde gibt, die für den Euregionalen Mobilitätsplan besonders relevant sein könnten. Diese Inventarisierung bestehend aus den Zusammenfassungen und dem direkten Input der Mitglieder formt die Basis für den Mobilitätsplan.

Wie bereits erwähnt sind nicht nur die Pläne der einzelnen ERW-Mitglieder zugrunde gelegt worden, sondern wurden auch andere, übergeordnete Behörden miteinbezogen. Hintergrund hierfür ist, dass das Gebiet der ERW Teil von verschiedenen Verwaltungsebenen ist. Somit ist die ERW auch davon abhängig, welche Entscheidungen auf Bundesebene und innerhalb der Europäischen Union getroffen werden (vgl. **Bild 4**: Länderübergreifende Einbettung der Euregio Rhein-Waal).

Des Weiteren ist die Bevölkerung des Gebietes mobil: Niederländer wohnen in Deutschland, während sie in den Niederlanden arbeiten und andersherum. Darüber hinaus reisen täglich Tausende von Menschen über die Grenze, um zu studieren, Freunde oder Familie zu besuchen, einkaufen zu gehen oder aus Erholungsgründen wie Urlaub oder Tagesausflüge. Kurzum, das tägliche Leben der Menschen, die aus privaten oder beruflichen Gründen in Bewegung sind, lässt sich nicht immer festhalten durch Maßnahmen, die innerhalb einer einzelnen Kommune entschieden werden.

Das gilt neben der Mobilität der Menschen insbesondere auch für den Güterverkehr. Das Gebiet der ERW verbindet über den Trans European Transport Network (TEN-T) Korridor Rhine – Alpine den Hafen Rotterdam mit dem Ruhrgebiet und dem Rheinland und reicht bis hin nach Norditalien/Genua. Damit ist die ERW zum Teil "Endstation", aber viel mehr auch "Transitkorridor" und vieles bezüglich dieses Themas wird außerhalb der ERW bestimmt.

Weiterhin sind die einzelnen Dokumente, die als Datengrundlage benutzt wurden, inhaltlich immer auch abhängig von politischen Entscheidungen und gesellschaftlichen Entwicklungen. Um diese Einbettungen zu berücksichtigen, wurde die Entscheidung getroffen, mehrere Betrachtungsebenen miteinzubeziehen, mit dem Ziel, einen integralen Ansatz zu erarbeiten.

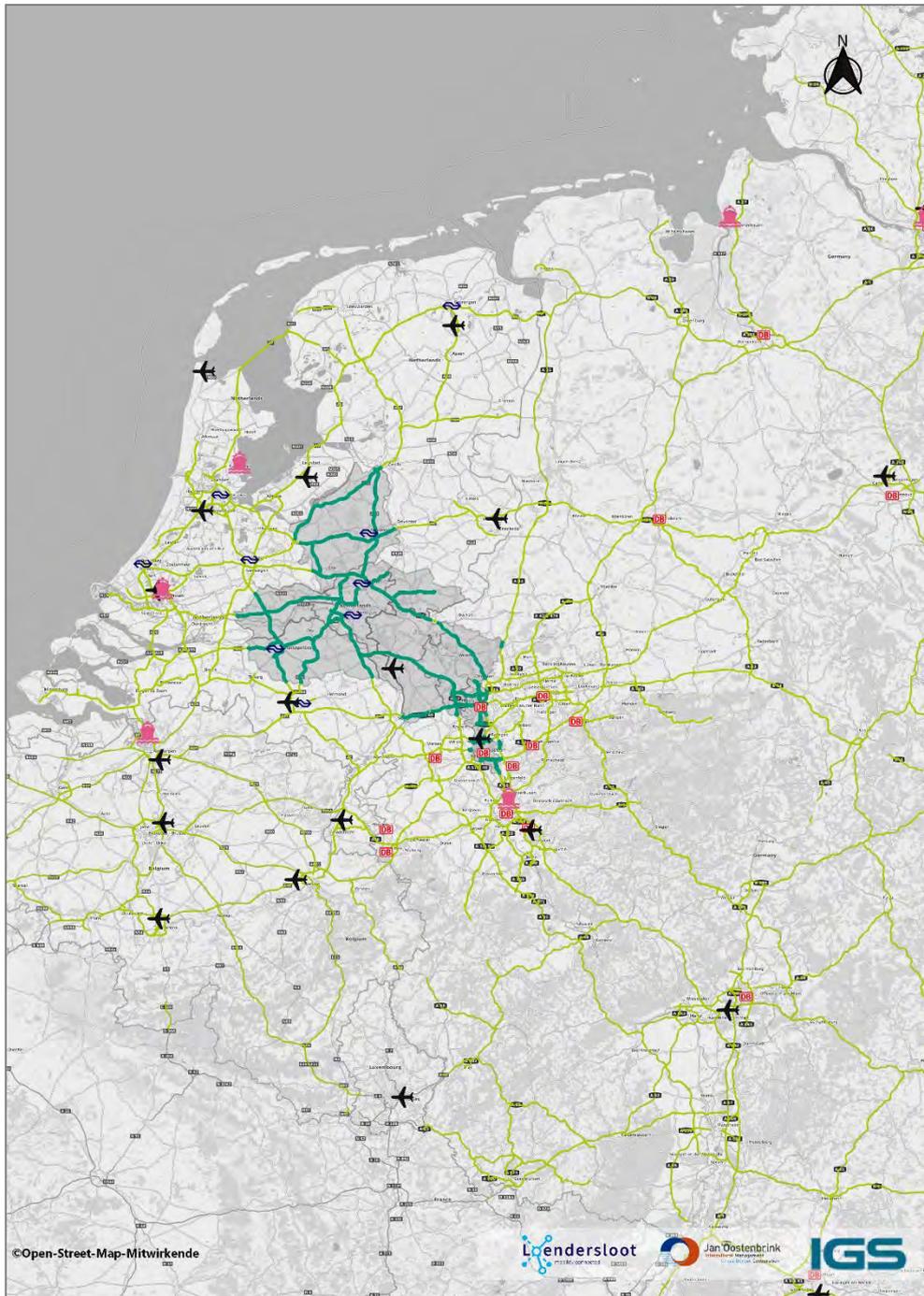


Bild 4: Länderübergreifende Einbettung der Euregio Rhein-Waal

2.2 Literaturübersicht

Die ERW besteht aus rund 30 Mitgliedern auf niederländischer Seite und rund 25 Mitgliedern auf deutscher Seite.⁷ Für die Literaturrecherche werden die von der ERW zugesandten Pläne der Kommunen ergänzt durch relevante Dokumente Dritter, wie z. B. nationale Regierungen, Interessengruppen oder Forschungsinstitute. Eine vollständige Übersicht der verwendeten Quellen befindet sich in Anlage B.

In vereinzelt Fällen wurden auch Dokumente von Grenzgemeinden und Kommunen geprüft, die nicht direkt zur ERW gehören, da eine enge Zusammenarbeit im Bereich Mobilität bestand oder die dort (geplanten) Mobilitätsentwicklungen einen Einfluss auf die Situation und Pläne innerhalb der ERW haben könnten. Diese Vorgehensweise hat jedoch keine nennenswerten Ergebnisse zutage gefördert.

Alle eingegangenen Pläne wurden analysiert und zusammengefasst, so dass ein erster Eindruck von den Entwicklungen in der Region entstanden ist. Aufgrund der großen Unterschiede zwischen den geografischen und demografischen Merkmalen führte dies zu divergierenden Ergebnissen.

Sowohl die Bevölkerungszahl als auch die Flächen der einzelnen Gemeinden unterscheiden sich innerhalb der einzelnen Mitgliedskommunen erheblich. Die Mitgliedskommunen der ERW reichen von kleinen Gemeinden mit bis zu 11.000 Einwohnern, wie z.B. Mill en Sint Hubert, bis hin zu Großstädten, wie z.B. Düsseldorf. Während ein Bereich schrumpft, kann in einem anderen Bereich ein großes Wachstum stattfinden. Und wo sich in einer Region viele neue Unternehmen ansiedeln, ziehen in anderen Regionen hingegen viele Unternehmen weg. Diese Entwicklungen haben auch relevante Konsequenzen für die Mobilität innerhalb dieser Regionen.

Angesichts der Größe des Untersuchungsgebiets und der großen Unterschiede zwischen den Mitgliedern der ERW in Bezug auf strukturelle, wirtschaftliche, soziale und demografische Merkmale ist es in dieser Studie jedoch nicht möglich, auf jeden einzelnen Plan einzugehen. Der Fokus lag daher darauf, die wichtigsten Grundgegebenheiten zusammenzutragen.

⁷ Vgl. Euregio Rhein-Waal: Organisationsstruktur der Euregio Rhein-Wall, [online] <https://www.euregio.org/organisationsstruktur/> [April 2021]

Um ein ausgewogenes Bild der Mobilität in der Region zu erhalten, wurde daher auch die Verbreitung der genannten Ideen und Engpässe untersucht - ohne die kleineren Gemeinden zu benachteiligen. Das Ergebnis ist ein Bild der Mobilität in der Euroregion, dass all ihren Mitgliedern, unabhängig der Gemeindegröße, gerecht wird.

Für einige Gemeinden sind die verfügbaren Informationen veraltet, wodurch ein guter Überblick über die aktuelle Situation nicht immer zu gewährleisten war. Unter anderem aus diesem Grund wurde als zusätzliches Rechercheinstrument ein telefonischer Kontakt mit den direkten Ansprechpartnern der einzelnen Gemeinden hergestellt, sodass dennoch ein qualitativ gutes Bild der Situation in diesen Gemeinden abgebildet werden kann.



3

3 Inventarisierung

Im folgenden Kapitel werden die auffälligsten Entwicklungen, Gemeinsamkeiten und Unterschiede je Verkehrsart beschrieben. Weiterhin wird ein Überblick über relevante Entwicklungen pro Bereich gegeben und die wichtigsten Engpässe werden definiert. Eine Reihe von inspirierenden und innovativen Beispielen, die aus den eingegangenen Dokumenten hervorgingen, werden ebenfalls für jede Verkehrsart erwähnt.

Grundlage ist eine Auseinandersetzung mit Dokumenten und Einsendungen von Organisationen auf verschiedenen Ebenen. Hierbei wird unterschieden zwischen:

- Lokale Ebene: Alles, was sich innerhalb einer Gemeinde abspielt.
- Regionale Ebene: Provinzen, Bundesländer, Kreise und regionalen Dachverbände.
- Nationale Ebene: Die betroffenen Länder - Niederlande und Deutschland.
- Europäische Ebene: Europäische Union und die mit ihr verbundenen Organisationen und Initiativen.

Die Mobilitätsaspekte, die im Laufe der folgenden Kapitel erarbeitet werden, spiegeln größere gesellschaftliche Entwicklungen wider. Als Teil der Europäischen Union sind für die ERW insbesondere zwei Prozesse wichtig: Zum einen sollen laut des Pariser Klimaabkommens, welches im Jahr 2015 beschlossen wurde, bis 2030 CO₂-Emissionen um 40 % gesenkt werden, wobei bis 2050 innerhalb der EU Klimaneutralität erreicht werden soll.⁸ Zum anderen ist vor dem Hintergrund der Europäischen Integration eine effiziente Vernetzung von großer Wichtigkeit. Grundstein dieser stetig wachsenden Verknüpfung der einzelnen Mitgliedstaaten miteinander ist der rechtlich verankerte freie Verkehr von Waren, Dienstleistungen, Kapital und Menschen innerhalb des europäischen Binnenmarkts.⁹ Als Resultat der gewährleisteten Freizügigkeit war bis 2020 ein zunehmender Teil der europäischen arbeitenden Bevölkerung über Grenzen hinweg mobil. Es ist unklar, welche langfristigen Folgen COVID-19 auf diesen allgemeinen Trend haben wird. Für die Zeit davor lässt sich sagen, dass Deutschland nach Frankreich das beliebteste Einwanderungsland für Grenzpendler war, während sowohl Deutschland als auch die Niederlande zu den beliebtesten Arbeitsländern dieser Bevölkerungsgruppe gehören.¹⁰

Im Grenzgebiet entscheiden sich viele Niederländer dafür, in deutschen Gemeinden in Grenznähe zu wohnen, zum Beispiel in der Gemeinde Kranenburg. Umgekehrt leben weniger Deutsche dicht hinter der Grenze in den Niederlanden. Dies führt zu einem hohen Verkehrsaufkommen von Grenzpendlern. Allgemein lag die Bevölkerungsdichte in der ERW im Jahr 2018 mit 497/km² unter der Bevölkerungsdichte der Niederlande (510/km²) und der von Nordrhein-Westfalen (525/km²). Beinahe ein Drittel der Bewohner der Mitgliedskommunen hat einen hohen Bildungsgrad; an beiden Seiten der Grenze machen Unternehmen in den Sektoren wirtschaftliche Dienstleistungen, Handel und Gastgewerbe sowie verarbeitendes Gewerbe und Energie

⁸ Vgl. Europäisches Parlament: Aktuelles – Klimaneutralität, [online] <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/priorities/klimawandel/20190926STO62270/was-versteht-man-unter-klimaneutralitaet> [April 2021]

⁹ Vgl. Große Hüttmann / Wehling, Das Europalexikon (3.Auflage), Bonn 2020, Verlag J. H. W. Dietz Nachf. GmbH. Autor des Artikels: P. Becker

¹⁰ Vgl. European Commission – Employment, Social Affairs & Inclusion: Annual Report on Intra-EU Labour Mobility 2020, [online] <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=23294&langId=en> [April 2021]

die größten Arbeitgeber aus. In niederländischen Mitgliedskommunen arbeitet ein Fünftel aller Angestellten im Gesundheits- und Sozialwesen, während auf deutscher Seite 14,6 % im Handels- und Reparaturgewerbe und 14,2 % im Gesundheits- und Sozialwesen arbeiteten.

Neben der Klimaneutralität sowie der Freizügigkeit und dem freien Verkehr von Personen und Dienstleistungen gibt es auch eine Reihe von Entwicklungen auf nationaler Ebene, die im Hinblick auf diesen zu entwickelnden Mobilitätsplan zu nennen sind. Zum Beispiel ist der Mangel an Wohnraum eine wesentliche Herausforderung bezüglich der zukünftigen Mobilität auf niederländischer Seite. Es besteht eine große Wohnungsknappheit, die die Marktpreise in die Höhe treibt und ungleiche Positionen auf dem Wohnungsmarkt schafft¹¹. Obwohl die Zahlen über die genaue (zukünftige) Wohnungsnot variieren, ist klar, dass in den kommenden Jahren Zehntausende von Wohnungen gebaut werden müssen, vorzugsweise so nachhaltig wie möglich. Dies wird in vielen Regionen zu zusätzlichen Herausforderungen in den Bereichen öffentlicher Raum und Mobilität führen. Schließlich erzeugen neue Häuser zusätzlichen Verkehr, während das Straßennetz vielerorts bereits an seine Kapazitätsgrenzen gelangt. Die vorhandene Infrastruktur muss daher intelligenter genutzt werden.

Für den Güterverkehr gilt, dass 2016 das Handelsvolumen, das von den Niederlanden nach NRW gelangte, fast doppelt so hoch war wie jenes, das von NRW in die Niederlande kam.¹² Laut der Strategischen Agenda 2025 der ERW sollen sowohl für den Güterverkehr als auch für die oben genannten wirtschaftlichen Motoren der Region Klimaanpassungen durchgeführt werden. Dazu gehört das Fördern der Wasserstofftechnologie und Elektromobilität als nachhaltige Energieträger und die Umstellung auf zirkuläre Wirtschaftskreisläufe. Des Weiteren sollen Energienetze und -einsparungen grenzüberschreitend verbunden werden, um die Energiewende voranzutreiben.

¹¹ Vgl. Planbureau voor de Leefomgeving (2020): Monitor Nationale Omgevingsvisie 2020, [online] <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/09/21/pbl-2020-monitor-nationale-omgevingsvisie-2020/pbl-2020-monitor-nationale-omgevingsvisie-2020.pdf> [Juli 2021].

¹² Vgl. Euregio Rhein-Waal (2019): Euregio Rhein-Waal in Zahlen, [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/ERW_incijfers_web.pdf [April 2021]

Um den regen Austausch von Waren, Dienstleistungen, Kapital und Menschen innerhalb der ERW, aber auch über deren Grenzen hinweg zu gewährleisten, wurde die fortwährende Nachbarschaftspolitik und -zusammenarbeit in den jeweiligen Koalitionsverträgen der zuletzt gewählten Landesregierungen (Land NRW, Provinzen) festgelegt. Gleichzeitig gibt es seit 2017 ein Netzwerk aller Städte auf Euregio-Gebiet mit einer Bevölkerung von mehr als 100.000 Menschen, das sich für nachhaltige und ressourcenschonende Initiativen starkmacht. Mit den Klimazielen vor Augen wollen sie sich für nachhaltige Städteplanung und saubere Mobilität – vor allem in der Binnenschifffahrt – einsetzen.¹³

¹³ Vgl. Euregio Rhein-Waal (2019): Impressionen, [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/ERW_Impressies2019_WEB.pdf [April 2021]

3.1 Hauptentwicklungen

Radverkehr

Status quo

Passend zu übergreifenden Trends wie der Mobilitätswende und dem Fördern sauberer und nachhaltiger Mobilität, wird das Fahrrad sowohl auf niederländischer als auch auf deutscher Seite zunehmend als wichtiges und zukunftssträchtiges Verkehrsmittel anerkannt. Während die Verkehrs- und Mobilitätskonzepte der jeweiligen Kommunen unterschiedlich ausgereifte Pläne darbieten, teilen die meisten von ihnen den Wunsch, das Radfahren zu fördern und die Fahrradinfrastruktur attraktiver zu gestalten. Oftmals mangelt es bisher an sicheren und nahtlosen Radwegen, sicheren Abstellanlagen, Ladestationen und Anbindungen an andere Verkehrsarten z.B. über Mobilitätshubs. Vor Allem auf deutscher Seite scheint es hier Nachholbedarf zu geben. Während Radfahrende in niederländischen Gemeinden selbstverständlich zum Stadtbild gehören und gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind, erkennen deutsche Gemeinden, dass die lokale Fahrradinfrastruktur ausbaufähig ist. Bemühungen auf lokaler Ebene, um diese Mängel zu beheben korrespondieren mit den jeweiligen Programmen der niederländischen Provinzen sowie des Landes NRW.

Hauptentwicklung

Sustainability im Mittelpunkt

Auf beiden Seiten der Grenze gibt es eine große Aufmerksamkeit für Nachhaltigkeit. Dies ergibt sich aus den nationalen politischen Dokumenten und den darin festgelegten Zielen. Für jeden Verkehrsträger wird die Aufmerksamkeit auf die Ökologisierung des Verkehrsträgers oder die Förderung seiner Nutzung gerichtet.

So wird in vielen Kommunen darauf geachtet, das Fahrrad als Verkehrsmittel durch eine Verbesserung der Infrastruktur zu fördern. Damit mehr Menschen ihren Pkw zu Hause lassen, wird der öffentliche Nahverkehr ausgebaut und in neue Energiequellen wie Wasserstoff und Elektrofahrzeuge investiert. Um eine großflächige Nutzung zu fördern, wird intensiv an einer guten Ladeinfrastruktur gearbeitet.



Bild 5: Hauptentwicklung - Sustainability im Mittelpunkt

Geplante Entwicklungen

In Deutschland hat der Bund das Sonderförderprogramm Stadt und Land ins Leben gerufen, um bis 2023 mit bis zu 657 Millionen Euro infrastrukturelle Maßnahmen zu fördern, die nachhaltig dafür sorgen, dass Menschen öfters auf das Fahrrad umsteigen. Zu den Maßnahmen gehört unter anderem der Bau von Fahrradstraßen sowie vom motorisierten Individualverkehr getrennte Radverkehrsanlagen. Fast 100 Millionen Euro dieser Gelder fließt nach Nordrhein-Westfalen. Des Weiteren hat das Land NRW im März 2021 ein Gesetzgebungsverfahren zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in die Wege geleitet, um Rahmenbedingungen zur Förderung der Fahrradmobilität in einem eigenständigen Gesetz zu verankern. Durch einen konsequenten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur soll der Fahrradanteil bei der Verkehrsmittelwahl deutlich erhöht werden.

In den Niederlanden wurde 2015 die „Agenda Fiets“ veröffentlicht, die bis 2020 als Leitbild für Maßnahmen galt, wie das Radfahren attraktiver gestaltet werden kann. Der Fokus liegt anders als in Deutschland weniger auf dem Bau breiter, sichtbarer und hindernisfreier Radwege, sondern mehr auf dem Erhalt ebendieser.

Eine neue Entwicklung ist, dass Radfahren nicht mehr nur als Freizeitaktivität gesehen wird, sondern im Rahmen der Elektromobilität auch für Pendelnde an Bedeutung gewinnt. In der Provinz Gelderland nutzten beispielsweise in 2018 20% der Pendelnden das Fahrrad um zur Arbeit zu gelangen; genauer betrachtet waren es in der Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen sogar fast 25%.¹⁴ Wie erste Umfrageergebnisse bestätigen, hat die COVID-19 Pandemie die Attraktivität des Fahrrads für Pendler noch mehr gesteigert, da Pendelnde auf dem Fahrrad den engen Kontakt zu anderen meiden können.¹⁵ Die wachsende Beliebtheit von E-bikes, Speedbikes und Speed Pedelecs sorgt dafür, dass sich das Radfahren einer größeren Gruppe von Verkehrsteilnehmenden erschließt, die bereit ist, größere Distanzen zwischen zehn und 20 km zu bewältigen, ohne dabei auf Komfort und Schnelligkeit verzichten zu wollen. Um diese wachsenden Kapazitäten und die Unterschiede in den Fortbewegungsgeschwindigkeiten in sichere Bahnen zu lenken, nennen sowohl deutsche als auch niederländische Kommunen den Bedarf an adäquaten Radschnellverbindungen und fortlaufendem Verkehrssicherheitstraining für alle Verkehrsteilnehmer. Gerade auch in ländlichen Gebieten sorgt das Aufeinandertreffen von nicht-motorisiertem Verkehr und landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen für Probleme, die durch eine verbesserte Wegekategorisierung sowie den Bau von gesonderten Radwegen beseitigt werden sollen. Passend dazu wünschen sich vor Allem kleinere Gemeinden eine bessere Einbettung in Radwegnetze. Allgemein erarbeiten in beiden Ländern fast alle Kommunen Pläne, wie der Bedarf nach sicheren Abstellanlagen und Ladestationen für (Elektro-)Fahrräder gedeckt werden kann.

Eine besondere Rolle kommt hier den Bahnhöfen zu, die als Mobilitätshub und Knotenpunkt dienen sollen. So gibt es zum Beispiel bei den Kommunen Lingewaard, Montferland und Zevenaar Pläne, um den Radverkehr besser mit dem ÖPNV und anderen Verkehrsarten zu verknüpfen. Dazu gehört auch der Bau von Ladestationen und sicheren Abstellorten. Des Weiteren planen diese Gemeinden sowie die Cleantech Regio - eine Partnerschaft bestehend aus

¹⁴ Vgl. Fietsdashboard Gelderland, [online] [¹⁵ Vgl. ADFC \(2020\): Fahrradklimatest 2020, \[online\] \[https://fahrradklimatest.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2020/adfc-fkt-2020-bot-schaften-handout-din-a4.pdf\]\(https://fahrradklimatest.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2020/adfc-fkt-2020-bot-schaften-handout-din-a4.pdf\) \[April 2021\]](https://app.poberbi.com/view?r=eyJrIjoiYjQ0NTExMTktNTNjOC00MGI1LWFhNTAtYWQwZWZmNDJiMmMzIiwidCI6IjQzZGQxN2ViLTgwMmYtNGI1ZS04NDhkLWU1MDUyYjdkMjg5NSIsImMiOiJh9er BI [Mai 2021]</p></div><div data-bbox=)

den Gemeinden Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst, Zutphen - und Doesburg den Ausbau von first und last mile Kapazitäten, sodass Arbeitnehmer am Bahnhof auf Fahrräder umsteigen können, um den motorisierten Verkehr im Stadtzentrum zu verringern. Die Gemeinde Mook en Middelaar will dafür sorgen, dass am Bahnhof Leihfahrräder grundsätzlich zur Verfügung stehen und verfolgt das Ziel, Rad- und Fußverkehr zur priorisierten Verkehrsart zu machen. Als Arbeitgeber will die Stadt sich außerdem dafür einsetzen, dass Gemeinschaftsfahrräder für Arbeitnehmer der Gemeinde Mook en Middelaar zum Ausleihen verfügbar sind. Bei grenznahen Gemeinden gibt es den Wunsch, ein einheitliches Leihradsystem aufzubauen, sodass Leihfahrräder ohne zusätzliche Mühen und Kosten an beiden Seiten der Grenze zurückgegeben werden können. In deutschen Gemeinden gibt es außerdem noch die Initiative ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘, mit der anhand eines Gewinnspiels in den Sommermonaten Arbeitgeber und Arbeitnehmer dazu ermutigt werden sollen, als Pendler Strecken oder zumindest Teilstrecken mit dem Fahrrad zurückzulegen. Ähnlich ist die Aktion ‚Stadtradeln‘, an der sich zum Beispiel auch die Gemeinde Kleve beteiligt. Hierbei sind innerhalb von 21 Tagen so viele Kilometer wie möglich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Gleichzeitig gibt es eine Bürgerbeteiligungsplattform, auf der Teilnehmende Mängel wie Schlaglöcher oder Engpässe melden können, sodass die Stadtverwaltung hierüber informiert wird und entsprechend tätig werden kann.

Außerdem gibt es in beiden Ländern finanzielle Maßnahmen, die den Radverkehr stimulieren sollen. In Nordrhein-Westfalen gehört hierzu beispielsweise die (E-)Lastenradprämie, mit der der Kauf eines Lastenrads durch das Land subventioniert wird.¹⁶ In den Niederlanden werden Reisekosten von und zum Arbeitsplatz ab einer Distanz von zehn Kilometern mit 0,19€/km vergütet, unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel. Des Weiteren gibt es viele Arbeitgeber, die es ermöglichen steuerlich vorteilhaft ein Fahrrad anzuschaffen.

Highlights

Besonders interessant ist der Bau von grenzüberschreitenden Radschnellverbindungen wie der Route Doetinchem – Zevenaar – Emmerich. Angelehnt an

¹⁶ Vgl. Lastenfahrrad-Zentrum: Lastenrad Förderung [online] <https://www.lastenfahrrad-zentrum.de/f%C3%B6rderung-kaufpr%C3%A4mie/> [Mai 2021]

die im Jahr 2019 eröffnete 'Europa -Radbahn' zwischen Nijmegen und Kleve, die gerade auch für Studierende der Hogeschool van Arnhem en Nijmegen, der Hochschule Rhein-Waal und der Radboud Universität Nijmegen relevant ist, soll hier eine Möglichkeit für Pendelnde und Touristen geschaffen werden, sicher, schnell und nachhaltig die Grenze zu überqueren. Zusätzlich soll als nächster Schritt untersucht werden, welche Kapazitäten diese Radschnellverbindung übernehmen bzw. ersetzen kann. Aus einer ersten Potenzialuntersuchung lässt sich schließen, dass das wahrscheinliche Radverkehrsaufkommen mit zwischen 450 bis 1050 Radfahrenden pro Tag noch überschaubar ist.

Während sich dieses Projekt in der Form einer Machbarkeitsstudie noch im Anfangsstadium befindet, gibt es auf beiden Seiten der Grenze bereits Radschnellverbindungen, die ausgiebig genutzt werden (vgl. **Bild 6**). In den Niederlanden ist der 15 km lange, kreuzungsfreie RijnWaalpad zwischen Arnhem und Nijmegen ein nennenswertes Beispiel. Auf deutscher Seite hat der Regionalverband Ruhr (RVR) den 101 km langen RS1 entwickelt, der sich durch das Ruhrgebiet zieht. Die Baulast liegt entweder beim Land NRW oder bei den jeweiligen Kommunen. Radschnellverbindungen sind in NRW im Straßen- und Wegegesetz verankert und dadurch mit Landesstraßen gleichgesetzt wurden. Liegt die Bevölkerungszahl bei >80.000, liegt die Baulast bei der jeweiligen Kommune.

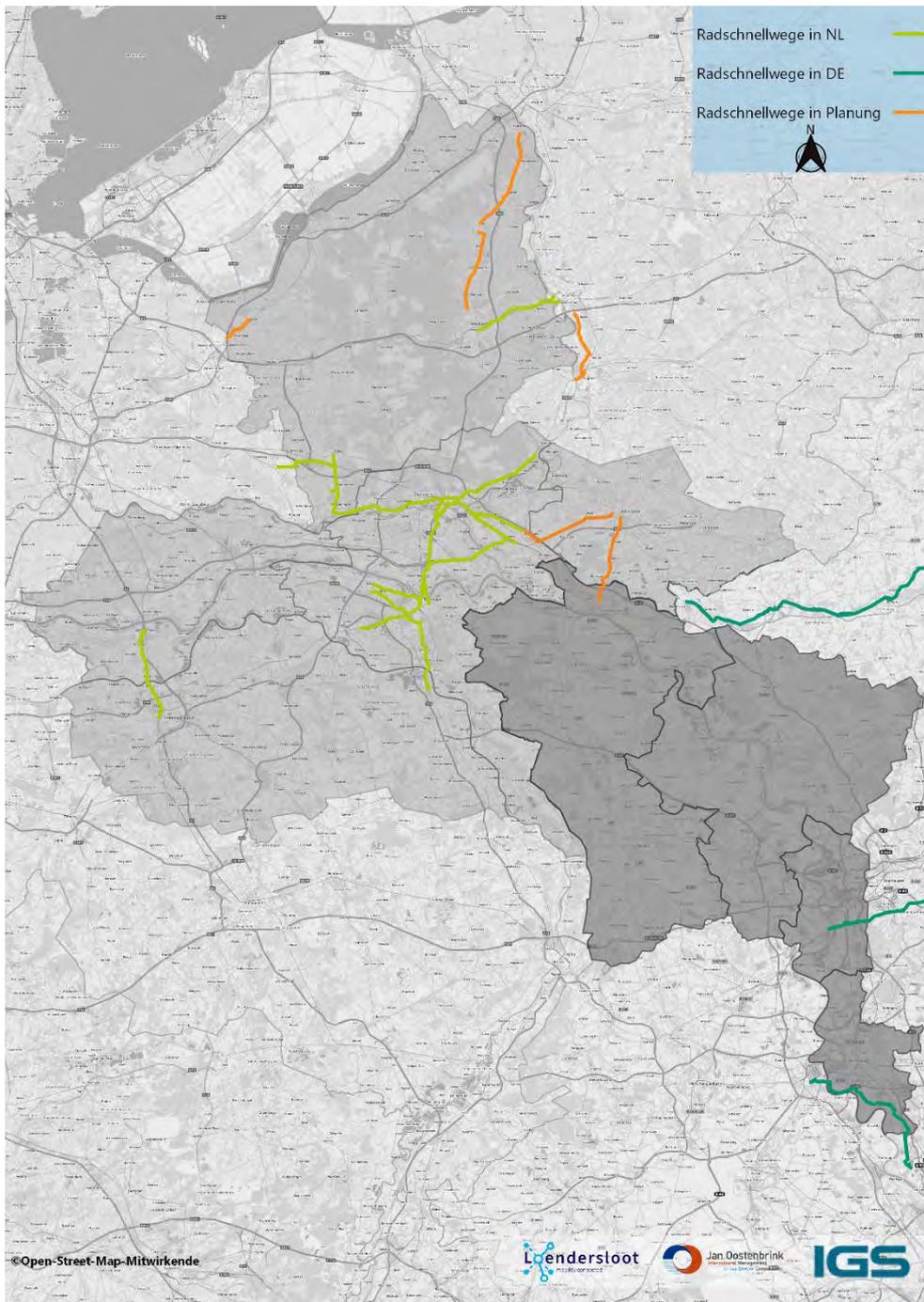


Bild 6: Radschnellverbindungen

Als Beispiel für einen ganzheitlichen Ansatz dient die Initiative der Stadt A-peldoorn, die sich selbst als „Fietsstad“ (Fahrradstadt) profilieren will. Um dies zu erreichen, hat die Stadt ein ganzes Paket an konkreten Handlungen auf den Weg gebracht, mit denen einerseits die Fahrradinfrastruktur ausgebaut und andererseits die Attraktivität der Stadt erhöht werden soll. Zu diesen

Maßnahmen gehört der Bau von multifunktionalen Transferien (Mobilitätsstationen/-hubs), die dafür sorgen, dass Einwohner und Besucher schnell und einfach auf das Fahrrad umsteigen können, um das Stadtzentrum zu erreichen. Gleichzeitig dienen diese Knotenpunkte auch als Zugangspunkt für die Umgebung, z. B. in die Veluwe, die durch Besucher mit Leihfahrrädern erschlossen werden kann. Zusätzlich hierzu hat die Stadt Engpässe und unsichere Wege identifiziert, die entweder beseitigt oder umgebaut werden. Die Stadt Apeldoorn hat sich zum Ziel gesetzt, Radfahrenden eine sichere, zugängliche und lebenswerte Umgebung zu bieten.

Kraftfahrzeug-Verkehr

Status quo

Der Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz) spielt in den untersuchten Konzepten der Mitglieder der ERW eine eher untergeordnete Rolle. Üblicherweise werden Verkehrsbelastungen und die Führung des Kfz-Verkehrs im Netzzusammenhang im Analyseabschnitt von Mobilitäts- und Verkehrskonzepten beleuchtet. In nahezu allen Gemeinden und Kreisen auf deutscher Seite ist der Kfz-Verkehr noch immer die vorherrschende Verkehrsart. Allerdings zeigt die Analyse der Konzepte, dass nachhaltige Mobilitätsformen derzeit einen Schub erfahren. Konzepte bearbeiten nicht mehr vorrangig die Verbesserung der Verkehrsqualität für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Wiederkehrende Themen im Zusammenhang mit dem MIV sind neben dem Parkraummanagement und dem intermodalen Verknüpfungspunkten auch Themen wie die Verkehrssicherheit und das allgemeine Ziel, die Kfz-Fahrten langfristig zu reduzieren. Auffällig in ländlichen Gebieten der Niederlande ist, dass eine Wegekategorisierung gewünscht wird, um zukünftig den Landbauverkehr besser regulieren zu können.



Hauptentwicklung

Europäische und Internationale Korridore

Innerhalb der Europäischen Union sind die internationalen Güterverkehrskorridore von großer Bedeutung für den Erhalt der wirtschaftlichen Position. Dies ist auch für die ERW relevant: Der größte Verkehrskorridor von Rotterdam nach Genua verläuft direkt durch das Untersuchungsgebiet. Auch die Betuwe-Route in den Niederlanden wurde speziell für den Güterverkehr ins europäische Inland gebaut.

Diese Strecke verläuft von der Maasvlakte bei Rotterdam mitten durch die Niederlande bis zur deutschen Grenze, wo die Strecke bei Zevenaar auf die bestehende Strecke trifft. Zwischen Zevenaar und Oberhausen wird an einem dritten Gleis gearbeitet.

In diesen TEN-T-Korridor werden regelmäßig große Summen investiert. Dadurch wird die Infrastruktur auf der Straße, auf der Schiene und auf dem Wasser optimiert.

Bild 7: Hauptentwicklung - Korridore

Die Hauptzugangswege zum und vom Gebiet der ERW aus sind unten aufgeführt (vgl. **Bild 8:** Straßennetz in der Euregio Rhein - Waal). Es werden der Anfangs- und Endpunkt der Straße sowie die Städte innerhalb der ERW angezeigt.

- A50: Zwolle – Apeldoorn – Arnheim - Eindhoven
- A12/ A3: Den Haag – Arnheim – Elten - Duisburg - Passau
- A15: Rotterdam – Tiel - Nijmegen
- A73: Roermond – Boxmeer – Cuijk - Nijmegen
- A77/ A57: Boxmeer – Goch – Rheinberg – Meurs – Köln
- A42: Kamp-Lintfort – Oberhausen – Dortmund
- A40: Venlo – Moers – Duisburg - Dortmund
- A2: Oberhausen – Kloster Lehnin
- A59: Dinslaken – Duisburg – Düsseldorf – Bonn

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Zufahrtsstraßen innerhalb der Euregio. Wir erwähnen einige davon im Folgenden:

- A18: Didam – Doetinchem – Varsseveld
- A325: Arnheim – Nijmegen
- N304: Apeldoorn - Ede



- N264: Uden – Mill – Sint Anthonis - Mook
- N272: Veghel – Sint Anthonis – Mill - Boxmeer
- N271: Venlo – Gennep – Mook – Malden - Nijmegen
- B9: Nijmegen – Kranenburg – Kleve – Goch – Weeze - Lauterbourg
- B57: Kleve – Kalkar – Xanten – Rheinberg - Aachen
- B58: Venlo – Alpen – Wesel – Beckum
- B67: Goch – Kalkar – Rees – Reken

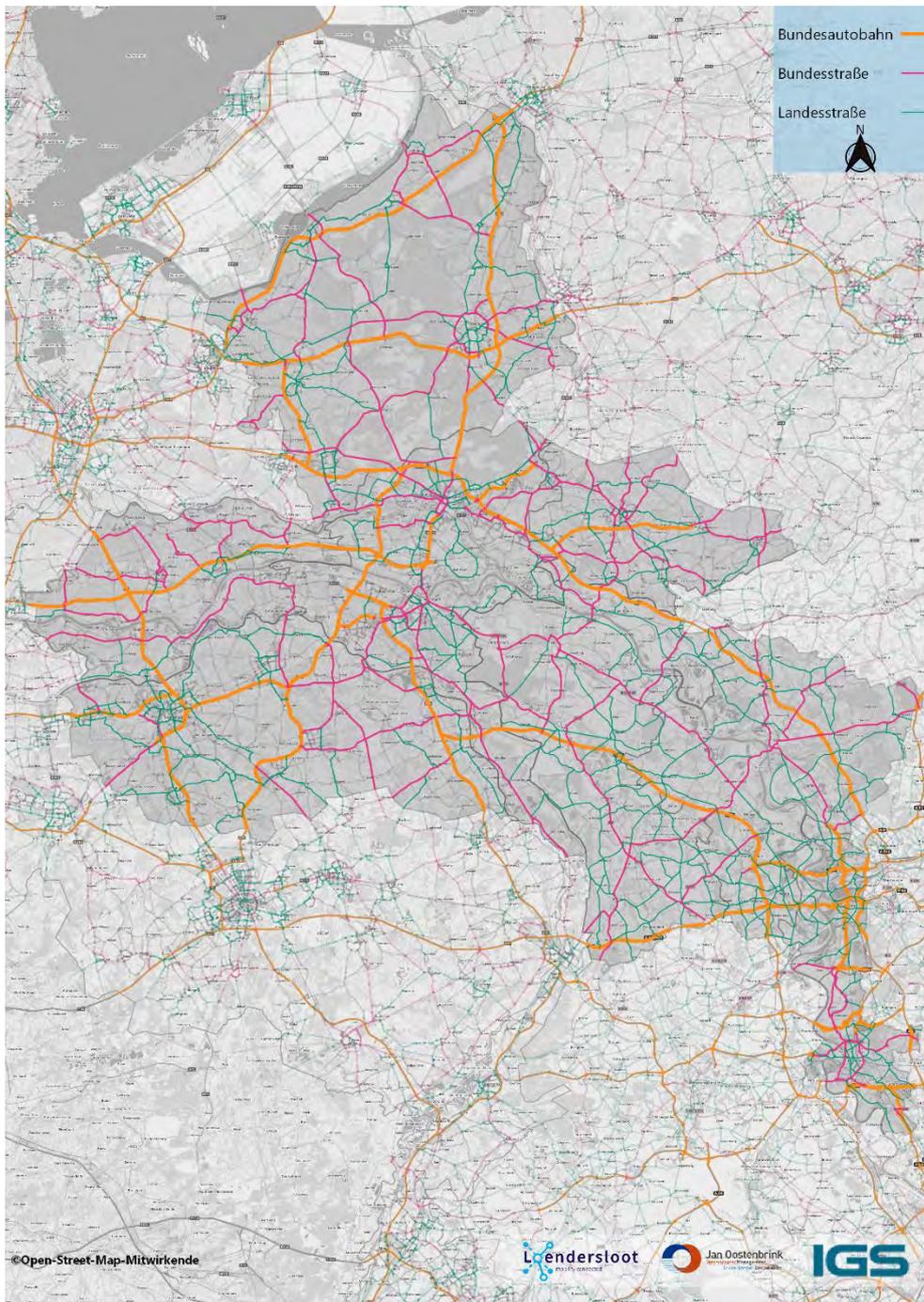


Bild 8: Straßennetz in der Euregio Rhein - Waal

Viel internationaler Güterverkehr wird über die Straße abgewickelt. Da jedoch die Binnenschifffahrt und der Bahntransport um ein Vielfaches effizienter und nachhaltiger sind, werden Anstrengungen unternommen, diese Transportmittel zu fördern.

Auf einer kleineren, regionalen Ebene ist der Gütertransport auf der Straße jedoch immer noch sehr wichtig. Lastwagen werden also wahrscheinlich nie ganz von den Straßen verschwinden.

Dies bedeutet, dass an den Autobahnen und rund um die Häfen sowie dem neu zu bauenden Bahnterminal in Valburg Parkplätze für Lkw benötigt werden. Ein Beispiel für einen groß angelegten Lkw-Parkplatz in der Nähe einer Hauptstraße ist der in der Nähe des Grenzübergangs gelegene Lkw-Parkplatz in Duiven.

Auch innerhalb der Städte ist der Güterverkehr unverzichtbar: Sowohl für die Belieferung von Geschäften als auch auf individueller Ebene, denn Lieferdienste bringen Pakete heute fast rund um die Uhr in die Haushalte. Vor allem in den größeren Städten führt dies zu Unannehmlichkeiten: Straßen sind nur schwer zu erreichen, und es gibt eine große Lärm- und Geruchsbelästigung durch die vielen Lieferwagen.

Aus diesem Grund führen viele Städte Null-Emissions-Zonen ein. Unter anderem nehmen die Gemeinde Arnheim und die Gemeinde Nijmegen an der Initiative "Op weg naar ZES" teil, bei der es darum geht, bis 2025 Null-Emissions-Zonen in Innenstädten zu erreichen.¹⁷ Es werden auch nachhaltige Lösungen eingesetzt, wie z.B. Fahrradkuriere und die Nutzung von Light Electric Vehicles (LEV), um ein größeres Warenvolumen innerhalb der Stadt nachhaltig zu transportieren. Auf deutscher Seite arbeiten Kommunen mit Klimaschutzteilkonzepten, mit denen eine Senkung der Treibhausgasemissionen erreicht verfolgt wird. So wird z.B. in Düsseldorf an einer neuen Stellplatzsatzung gearbeitet, die der Verkehrsvermeidung zugutekommt. Des Weiteren gehört zu diesen Bemühung auch die Einrichtungen von innerstädtischen Umweltzonen, die nur noch von Fahrzeugen mit grüner Schadstoffplakette befahren werden dürfen.

¹⁷ Vgl. Op weg naar ZES: Op weg naar ZES [online] <https://opwegnaarzes.nl/> [April 2021]

Hauptentwicklung

ITS: intelligent traffic services

Hinsichtlich der Effizienz besteht innerhalb des bestehenden Straßennetzes häufig noch großes Potential. Durch die Steigerung der Effizienz kann der Verkehrsfluss verbessert und die Straßenkapazität maximal genutzt werden.

Die nationalen Regierungen führen mehrere Programme durch, um intelligente Verkehrssysteme (ITS) weiterzuentwickeln und zu implementieren. Dazu gehören Reiseinformationsdienste und aktuelle Daten zu Baustellen.



Bild 9: Hauptentwicklung - ITS

Geplante Entwicklungen

In innerstädtischen Bereichen, in denen verschiedene Mobilitätsformen aufeinandertreffen, wurde das Sicherheitsbedürfnis in den letzten Jahren vor allem auch in den vorliegenden Konzepten stärker beleuchtet. Vor diesem Hintergrund wird das Thema von flächendeckenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in Innenstädten sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland vermehrt diskutiert. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, die allgemeinen Querungssituationen für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu prüfen und signifikant zu verbessern. An vielen Stellen weisen die Querungstellen fehlende Sichtbeziehungen oder zu hohe Wartezeiten auf. Komfortable und sichere Querungen tragen insgesamt zur Förderung der Nahmobilität bei.

Ein weiterer Themenblock, der in verschiedenen Konzepten auf unterschiedliche Weise untersucht wird, ist der ruhende Verkehr. Hierbei ist zwischen intermodaler Verknüpfung, regionalem und lokalem Parkraummanagement sowie Bewohnerparkzonen zu unterscheiden. Lokal sowie auch regional soll Parkraum vereinheitlicht und sinnvoll genutzt werden. Hierzu muss zukünftig ein integriertes Verkehrsmanagement konzipiert werden, das insbesondere Lösungen für den ruhenden Verkehr findet. Auf regionaler Ebene dagegen gilt es, beispielsweise Pendelströme in der Region zu identifizieren und neben umfangreichen P&R-Anlagen auch Pendelparkplätze auf regionaler

Ebene in ihrer Gesamtheit zu planen. Hier werden unter anderem digitale Lösungen in Betracht gezogen werden müssen, vor allem vor dem Hintergrund von Smart Roads und intelligenten Fahrassistenzsystemen.

Güterverkehr

Beim Transport über längere Strecken liegt der Schwerpunkt auf der Verlagerung von der Straße auf das Wasser oder die Schiene. Die niederländische Regierung hat dafür Fördermittel zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, in den Jahren 2020 - 2024 täglich 2.000 Container von der Straße auf die Schiene oder das Wasser zu transportieren (zu verlagern).¹⁸ Auch auf europäischer Ebene wird an Innovationen geforscht, zum Beispiel im Bereich alternative Kraftstoffe (wie LNG und Wasserstoff) und zu der Rolle, die diese Kraftstoffe für einen nachhaltigen Verkehr spielen können. Außerdem wird in Innovationen wie das Truck Platooning investiert und Geld freigemacht für die Optimierung der Hauptstraßen für den Schwerlastverkehr.

Für kürzere Entfernungen, z. B. innerhalb von Städten, bemühen sich viele Regionen und größere Städte darum, diese "Logistik der letzten Meile" nachhaltiger zu gestalten. In den Niederlanden gibt es zum Beispiel den Green Deal ZES, bei dem großen Unternehmen und Kommunen bis 2025 eine emissionsfreie innerstädtische Logistik anstreben. Unter anderem nehmen die Gemeinde Arnheim und die Gemeinde Nijmegen teil.

Highlights

Düsseldorf hat durch ihre Stellung als Großstadt mit 620.000 Einwohnern die Möglichkeit, Quartiersgaragen ökonomisch zu betreiben. Demzufolge wurde beschlossen, dass die Bewohnerparkzonen der Stadt in naher Zukunft auf die Umsetzbarkeit von Quartiersgaragen geprüft werden sollen. Dieses Konzept lässt sich grundsätzlich auch auf kleinere Kommunen übertragen. Voraussetzung dafür ist zunächst nur die Existenz von Bewohnerparkzonen in dem Gemeindegebiet. Die Suche nach Flächen für Quartiersgaragen im Bestand gestaltet sich ohnehin in allen Gemeinden herausfordernd.

¹⁸ Vgl: Spoorpro (2021): Ministerie gaat verplaatsing van goederenvervoer naar het spoor faciliteren, [online] <https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2021/04/02/ministerie-gaat-verplaatsing-van-goederenvervoer-naar-het-spoor-faciliteren/> [April 2021]

Durch den Regionalverband Ruhr wurde in ihrem Mobilitätskonzept ein umfangreiches Konzept zu Mobilstationen und P&R-Parkplätzen konzipiert. Eine Ausweitung auf die gesamte Euregio bietet sich besonders im Hinblick auf wichtiger werdende grenzüberschreitende Pendelbeziehungen.

Schienenverkehr

Status quo

Zugverbindungen sind schnell, effizient und für eine größere Anzahl von Passagieren oder Waren geeignet. Das macht die Bahn zu einem beliebten Verkehrsmittel. Der Bau von neuen Zugverbindungen ist jedoch kostspielig und komplex und kann Jahrzehnte dauern. Außerdem sind viele verschiedene Organisationen am Bau einer neuen Verbindung bzw. Reaktivierung beteiligt.

Es wird zunächst der aktuelle Stand des Schienenverkehrs in der ERW betrachtet (vgl. **Bild 11**). Innerhalb der ERW gibt es eine grenzüberschreitende Bahnlinie: Von Arnheim aus überquert die Strecke bei Babberich die deutsche Grenze, danach geht es weiter nach Emmerich und schließlich nach Düsseldorf. Seit 2017 verkehrt hier wieder ein von Abellio betriebener Regionalzug und seit 2019 stellt Emmerich - Elten einen neuen Bahnhof auf dieser Strecke dar. Auf niederländischer Seite schließt diese grenzüberschreitende Verbindung auch an die Betuweroute an: eine Bahnlinie, die speziell für den Güterverkehr gebaut wurde.

Auf dieser Strecke verkehrt auch der ICE; sechs bis sieben Mal am Tag geht es von Amsterdam nach Frankfurt (über Arnheim, Oberhausen, Duisburg und Düsseldorf), und einmal am Tag fährt der ICE von Amsterdam nach Basel (mit Zwischenstopps in Arnheim, Oberhausen, Duisburg und Düsseldorf). Damit führt eine wichtige Verbindung für den internationalen Personenverkehr durch das Gebiet der ERW.

In der Vergangenheit gab es ein zweites grenzüberschreitendes Gleis: Bis 1991 fuhr ein Zug von Nijmegen über Groesbeek und Kranenburg in Richtung Kleve.



Bild 10: Hauptentwicklung - Infrastruktur

Über die grenzüberschreitenden Verbindungen hinaus betrachtet fällt auf, dass der niederländische Teil der ERW feiner mit der Bahn vernetzt ist als der deutsche Teil (Vgl. **Bild 11:** Schienennetz in der Euregio Rhein-Waal). Im niederländischen Teil gibt es zum Beispiel Zugverbindungen zwischen:

- Nijmegen - Elst – Arnheim
- Arnheim – Zevenaar
- Arnheim - Westervoort - Duiven - Wehl - Doetinchem - Terborg – Varsseveld
- Arnheim - Rheden - Zutphen – Apeldoorn
- Ede - Wageningen – Arnheim
- Nijmegen - Cuijk – Boxmeer
- Nijmegen - Wijchen

Im deutschen Gebiet der ERW hingegen gibt es folgende Zugverbindungen:

- Emmerich - Wesel - Duisburg – Düsseldorf
- Kleve - Bedburg - Hau - Goch - Weeze – Kevelaer - Düsseldorf
- Xanten - Rheinberg - Moers - Duisburg – Düsseldorf

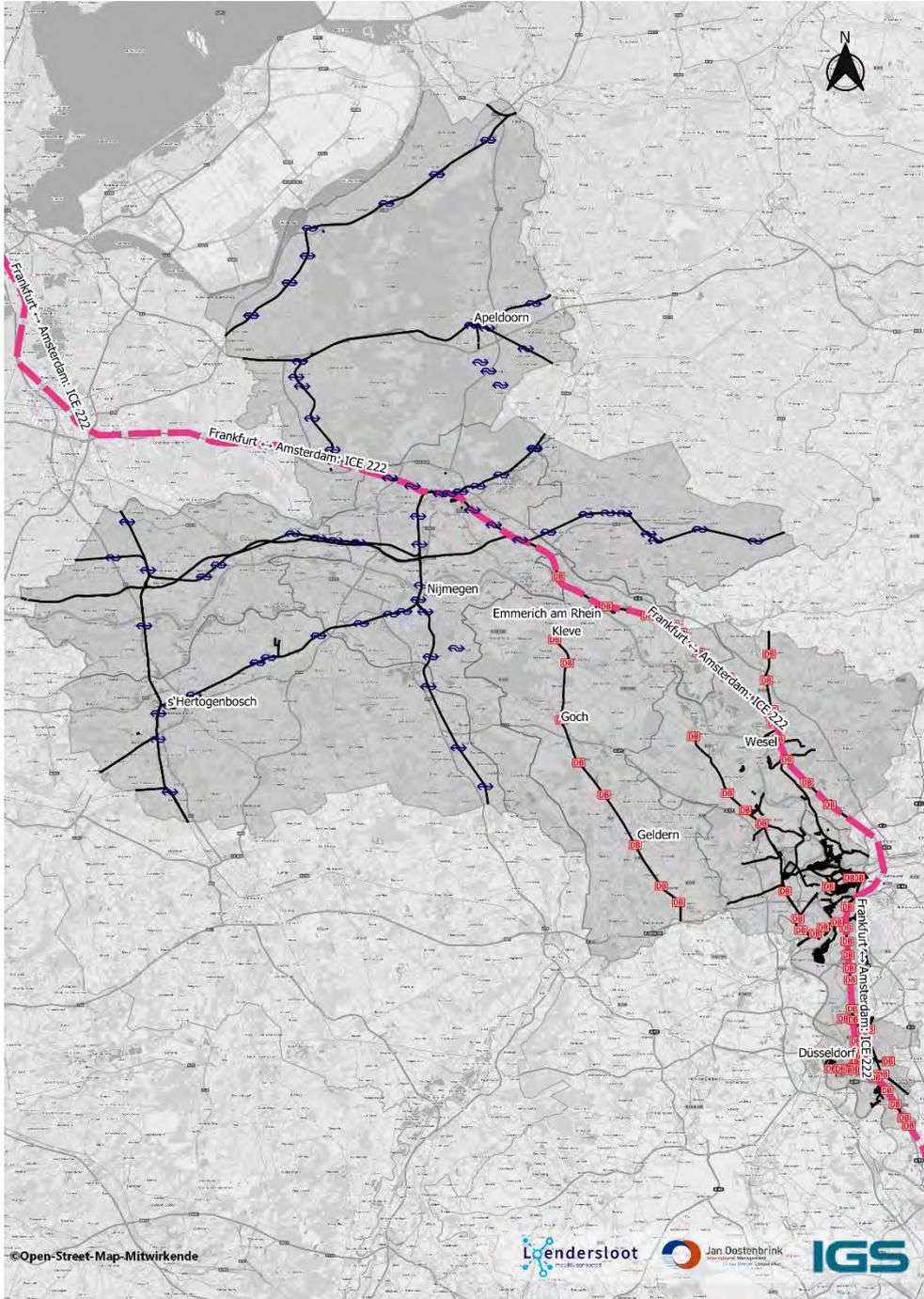


Bild 11: Schienennetz in der Euregio Rhein-Waal

Güterverkehr

Von den Rotterdamer Häfen aus werden die Waren mit dem Zug ins europäische Inland transportiert, wobei der Hafen Duisburg als größter Container-

Binnenhafen der Welt und Transporthub eine wichtige Rolle spielt.¹⁹ Der Zugverkehr ist neben der Binnenschifffahrt der bevorzugte Weg, um Güter zu transportieren: Er begrenzt die Staus auf den Straßen und ist um ein Vielfaches effizienter als der Betrieb von LKWs. Innerhalb der ERW werden diese Transporte über die bestehenden Bahnstrecken abgewickelt, wobei die Betuwe-Route in den Niederlanden speziell für den Güterverkehr gebaut wurde. Die Betuwe-Route schließt in Zevenaar an die bestehende Bahnverbindung nach Deutschland an. Dies ist die einzige grenzüberschreitende Bahnstrecke innerhalb der ERW. Zwischen Emmerich und Oberhausen wird am Bau eines dritten Gleises gearbeitet.

Geplante Entwicklungen

Im Gegensatz zu den Busverbindungen spielt der Verkehrsträger Zug in den kommunalen Mobilitätsplänen einer Reihe von Mitgliedskommunen keine direkte Rolle. Dies wird dadurch begründet, dass die Kommunen nicht alle mit einem Bahnhof ans Schienennetz angeschlossen sind. Folglich ist die einzige Relevanz der Bahn für diese Gemeinden, dass die Bahnhöfe gut mit dem Bus erreichbar sein müssen: eine gute Anschlussmobilität muss gewährleistet sein. Selbst für die Gemeinden und Städte, in denen die Bahn eine große Rolle für die lokale Mobilität spielt, gibt es - anders als z. B. beim Bus - kaum eine kritische Betrachtung, ob die Verbindung ausreichend ist oder nicht. Dies liegt höchstwahrscheinlich an der "Unbeweglichkeit" von Bahnverbindungen: Änderungen sind komplex, teuer und schwer zu implementieren. Viele Gemeinden scheinen sich dessen bewusst zu sein und entscheiden sich daher dafür, nicht an dem zu rütteln, was bereits entwickelt wurde. Der Schwerpunkt in den Gemeinden und Städten liegt daher eher auf der Verbesserung der Bahnhofsumgebung und der Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen.

¹⁹ Vgl. Port of Rotterdam: The Rotterdam – Duisburg Connection, [online] <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/Rotterdam-Duisburg-connection.pdf> [April 2021]

Hauptentwicklung

Shared Mobility

Geteilte Mobilität zielt darauf ab, Verkehrsmittel effizienter zu nutzen, z. B. in Form von Carsharing. Dies ist ein wichtiges Instrument, um den Personenverkehr nachhaltiger zu gestalten. Kommunen und Regionen sind tendenziell offen für mehr Shared Mobility. Allerdings sind sie oft von den privaten Anbietern dieser Dienste abhängig und stehen ihnen somit auch nicht immer die gleichen Transportmittel zur Verfügung. Des Weiteren unterscheiden sie sich in ihren Arbeitsweisen und Entscheidungsprozessen, weshalb die Unterschiede bezüglich der Implementierung von Shared Mobility zwischen Gemeinden groß sind.

Kurzum, Shared Mobility ist ein Wunsch vieler Kommunen, aber die Umsetzung ist oft noch nicht in trockenen Tüchern. Nur in den größeren Städten wie Düsseldorf, Arnheim, Apeldoorn, Nijmegen und Duisburg ist Shared Mobility bereits ein gut implementierter Teil des Mobilitätsangebots. Dieses Angebot im Bereich der Free-Float-Mobilität umfasst Scooter, Motorroller und Elektrofahrräder oder Lieferdreiräder. Es ist unklar inwiefern sich diese Angebote auch in kleineren Gemeinden einführen lassen.



Bild 12: Hauptentwicklung - Shared Mobility

Es gibt Möglichkeiten für die Optimierung von bestehenden Bahnverbindungen für die Bahnen auf nationaler und regionaler Ebene. Verschiedene Regionen bemühen sich, den Schienenverkehr innerhalb der Region zu verbessern, insbesondere um den Personenverkehr zu ermöglichen. Darüber hinaus gibt es verschiedene Pläne auf Landes- und Provinzebene, die Entwicklungen und Investitionen in die Bahn aufzeigen. Auch diese Pläne basieren weitgehend auf dem bestehenden Netz und berücksichtigen nicht speziell neue Verbindungen. Verschiedene Parteien (u. a. die Groene Metropoolregio Arnheim-Nijmegen und die Provinz Gelderland) prüfen jedoch die Möglichkeiten, die die bestehende ICE-Verbindung bietet, um Cluster z. B. in den Bereichen Hightech und Gesundheit besser zu verbinden. Die Verbindung zwischen diesen Wirtschaftsklustern rund um Arnheim und Düsseldorf kann beispielsweise durch eine Aufwertung der derzeitigen Zugverbindung in Bezug auf Frequenz, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit besser genutzt werden. Um dies zu erreichen, ist es jedoch wichtig, unter anderem die Streckenführung des Güterverkehrs kritisch zu betrachten. Aufgrund der begrenzten Kapazität der Gleise wird die stetig steigende Auslastung irgendwann dazu führen, dass entweder der Personen- oder der Güterverkehr nicht weiter wachsen kann.

Die Bedeutung der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen geht auch aus der gemeinsamen Agenda aus dem Jahr 2016 für den grenzüberschreitenden

Bahnverkehr hervor, die von den oben genannten Provinzen, der Provinz Overijssel und dem Land NRW erstellt wurde. Diese Agenda konzentriert sich auf die Aufwertung der bestehenden Verbindungen durch Verbesserung des Rollmaterials und der Frequenz sowie die Schaffung eines gemeinsamen Fahrkartensystems. Dieselbe Bedeutung spiegelt sich im 'Toekomstbeeld OV' wider, einem Visionsdokument der niederländischen Regierung, in dem u.a. die Verbindung mit Deutschland und die Optimierung der Verbindungen innerhalb der Landesgrenze wichtige Schwerpunkte sind.²⁰ Die niederländische Regierung widmet daher auch den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindungen große Aufmerksamkeit.

Auf europäischer Ebene wird die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs unterstützt.²¹ Die Verbindungen sind Teil des Rhein-Alpen- oder Nordsee-Ostsee-Korridors. Das TEN-T unterstützt finanziell das Programm 3EUStatesToCross, in dem die Provinzen mit Unterstützung aller Partner schnelle grenzüberschreitende Bahnverbindungen mit harmonisierten Vereinbarungen zu Reiseinformationen, Fahrkarten und Preisen anstreben.

Beim Blick in die Zukunft der Bahn lassen sich einige Trends erkennen:

Nachhaltiger Güterverkehr

Der Gütertransport auf dem Wasser und auf der Schiene ist effizienter als der Gütertransport auf der Straße. Außerdem führt mehr Gütertransport auf dem Wasser und auf der Schiene zu einer Verringerung der Anzahl der LKWs. Besonders auf europäischer und nationaler Ebene ist der Gütertransport auf der Schiene ein großes Anliegen. Um dies zu erreichen, müssen die Gleise ausgebaut und Umschlagplätze realisiert werden. Übrigens wird dies in den Niederlanden viel weniger aktiv verfolgt als in Deutschland. In den Niederlanden wird zwar viel an dem Bau und der Entwicklung von Mobilitätshubs gearbeitet, dieses sind jedoch nicht speziell ausgerichtet auf den Güterverkehr.

²⁰ Vgl.. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Toekomstbeeld OV [online], <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst> [2018]

²¹ Vgl. INEA: DG MOVE [online], <https://ec.europa.eu/inea/en> [März 2021]

Die Connecting Europe Facility (CEF) stellt auf europäischer Ebene Gelder u. a. für den Ausbau von Bahnverbindungen zur Verfügung. Konkret bedeutet dies, dass im Euregio-Gebiet an der Verbesserung der Bahnknotenpunkte (Arnheim, Nimwegen und Düsseldorf) und an der Kapazitätserhöhung auf der Bahn um Emmerich gearbeitet wird.

Darüber hinaus wird in der Provinz Gelderland ein Bahnterminal realisiert. Dies soll sicherstellen, dass der Warenumsatz effizienter abläuft.

Auch auf europäischer Ebene wird in die Umsetzung eines gemeinsamen Sicherheitsprogramms investiert. Mit Hilfe von ERMTS (European Rail Traffic Management System) ist es möglich, auf Streckenabschnitten mit höheren Geschwindigkeiten zu fahren. Die Betuwe-Route in den Niederlanden ist bereits mit ERMTS ausgestattet.²²

Obwohl der Gütertransport auf der Schiene nachhaltiger und effizienter ist als der Straßentransport, gibt es eine Reihe von Nachteilen des Gütertransports auf der Schiene, die ebenfalls erwähnt werden müssen. Da der Schienenverkehr nur über begrenzte Kapazitäten verfügt, bedeutet die Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene, dass weniger Kapazität für den Personenverkehr zur Verfügung steht. Darüber hinaus hat der Güterverkehr Auswirkungen auf die Lebensqualität rundum Bahnstrecken: Der Transport gefährlicher Stoffe kann ein Risiko für die öffentliche Gesundheit darstellen, und darüber hinaus verursachen alle Gütertransporte Vibrationen und Lärmbelästigungen. Besonders in städtischen Gebieten, in denen neue Wohnungen gebaut werden und die Bevölkerungs- und Verkehrsdichte zunimmt, muss die weitere Entwicklung des Güterverkehrs die oben genannten Aspekte berücksichtigen.

Internationaler Personenverkehr

Die Zugverbindung Amsterdam-Frankfurt ist ein sehr wichtiges Bindeglied im Personenverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland. Auf dem

²² Vgl. Parlementaire Monitor (2014): Lijst van vragen en antwoorden over de voorkeursbeslissing ERTMS en Railmap 3.0/Nota Alternatieven - Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS), [online] <https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vjkwcppy03sp> [März 2021]

Gebiet der ERW befinden sich u.a. Arnheim, Duisburg und Düsseldorf als Zustiegsorte für ICEs. Verschiedene Studien²³ zeigen, dass der internationale Bahnverkehr mit einem weiteren Anstieg der Fahrgäste rechnen kann, insbesondere als alternatives Verkehrsmittel für die Unternehmensbranche.

Die oben genannten Entwicklungen werden in den kommenden Jahren wahrscheinlich zu großen Investitionen in den Schienenverkehr führen. Sowohl die niederländische als auch die deutsche Seite sucht nach Möglichkeiten, die Verbindung Amsterdam - Frankfurt schneller zu machen. Dabei geht es einerseits um den Wegfall von Haltestellen und den Ausbau der Strecke, andererseits wird aber auch die aktuelle Route kritisch hinterfragt. So plädiert die NS für eine Verlagerung der Route über Arnheim. Auf der anderen Seite der Grenze in Deutschland wurde jedoch darauf hingewiesen, dass diese Umleitung zu Kapazitätsproblemen führen würde.

Verschiedene Träger (Deutsche Bahn, ÖBB, SNCF en SBB) unterzeichneten Ende 2020 eine Absichtserklärung, um dem Trans-Europ-Express neues Leben einzuhauchen. Der TEE 2.0 soll europäische Städte quer über den Kontinent mit einer Kombination aus Hochgeschwindigkeits- und Nachtzügen verbinden, ohne dass zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur erforderlich sind. Erste konkrete Ergebnisse dieser erweiterten Kooperation sind vier neue Nightjet-Linien, die in den kommenden Jahren insgesamt dreizehn europäische Metropolen mit Nachtzügen verbinden werden. Die erste geplante Verbindung führt von Wien - München - Paris und Zürich - Köln - Amsterdam und ist für Dezember 2021 vorgesehen. Mit dieser neuen Initiative sollen Fernverkehrszüge zu einer ernstzunehmenden Alternative zu Flugreisen werden.

Das niederländische Unternehmen European Sleeper will ab 2022 einen Nachtzug zwischen Amsterdam, Brüssel und Prag realisieren. Dies wird in Zusammenarbeit mit der tschechischen Fluggesellschaft RegioJet geschehen. Langfristig wird ein Netz von Nachtzügen angestrebt, das auch auf mittellangen Strecken mit den Fluggesellschaften konkurrieren soll.

²³ Vgl. Buck Consultants International: Economische betekenis en potentie ICE verbinding Arnhem (2021) [via Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen]

Aufrüstung der Gleise

Die Modernisierung der bestehenden Gleise ist das Hauptaugenmerk für die nationalen Regierungen und die Regionen. Dabei wird oft von Einzel- auf Doppelspur umgeschaltet, was die Frequenz erhöht. Mögliche Engpässe wie z. B. veraltete Eisenbahnbrücken werden ebenfalls in Angriff genommen, um die Zuverlässigkeit zu erhöhen. Auf diese Weise kann auch die Kapazität verbessert werden. In den Niederlanden geschieht dies im Rahmen des "High-Frequency Rail Programme", das den Reisenden ermöglicht, zu jeder Zeit zu reisen ("fahrplanfreies Reisen"). Ausbaupläne werden von den Regionen und Bundesländern vorgelegt. Das gilt auch für das Land NRW, wo im Dokument "Masterplan Nordrhein - Westfalen" eine Reihe konkreter Schienenprojekte aufgezeigt werden. Eines davon ist die Ertüchtigung der Grenzverbindung auf der Strecke Emmerich - Duisburg. Die "Vision für ein zugängliches Gelderland" der Provinz Gelderland und "Brabant Erreichbar" der Provinz Noord-Brabant zeigen ebenfalls Verbesserungen in der Qualität der Bahnen. Auch hier wird ausdrücklich auf die Bedeutung einer guten grenzüberschreitenden Anbindung hingewiesen.

Aufrüstung von Bahnhöfen

Auf lokaler Ebene liegt das Hauptaugenmerk auf der Aufrüstung von Bahnhöfen. Dies spielt eine große Rolle bei Anschlussmobilität, bei der Reisende schnell und reibungslos von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umsteigen können. Vielerorts werden Fahrradabstellanlagen ausgebaut, Möglichkeiten zur Optimierung der Zugänglichkeit von Bahnhöfen erkundet und das Bahnhofsumfeld für Reisende so attraktiv wie möglich gestaltet. Ein Qualitätsimpuls für das Bahnhofsumfeld, das sicherstellt, dass die Stationen für die Zukunft gerüstet sind.

Eine Ausnahme von der Fokussierung auf den Ausbau bestehender Verbindungen ist die mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke Nijmegen - Kleve. Seit der Stilllegung der alten Linie wird viel über die Wiedereröffnung dieser Linie diskutiert. Die langjährigen Diskussionen und die verschiedenen Untersuchungen zeigen deutlich, wie lebendig dieses Thema in der Region noch ist. Es wird auf beiden Seiten der Grenze rege über eine Reaktivierung und die Art und Weise wie diese aussehen könnte nachgedacht. Wichtige Punkte in diesem Prozess sind die Verkehrsart, Frequenz und Streckenführung zu denen es eine Vielzahl von Sichtweisen gibt. Diese umfangreiche Entwicklung

kann hier nicht vollständig erläutert werden, da sie sich noch im Prozess befindet. Es muss dazu angemerkt werden, dass vor allem der Kreis Kleve ernsthafte Schritte für eine (neue) Machbarkeitsstudie unternimmt, sodass aufgezeigt werden kann welches grenzüberschreitende Potenzial eine mögliche Reaktivierung hat.



Hauptentwicklung

Mobility hubs

Diese Mobilitätsknotenpunkte spielen eine wichtige Rolle bei anderen Themen wie der Verkehrsverlagerung, Mobility as a Service (MaaS: Der Schwerpunkt liegt auf der Bereitstellung von Transport als Dienstleistung und wird in Art und Weise sowie Zeit an die Wünsche der Benutzer angepasst) und der Entwicklung von hochwertigem öffentlichen Verkehr.

Regionale Behörden (Provinzen und Bundesländer) sind oft die aktivste und fortschrittlichste Partei in diesem Bereich. Sie sind auch diejenigen, die über die finanziellen Mittel verfügen, um die Pläne zu realisieren. Es wird erforscht, wie diese Mobilitätsknotenpunkte gestaltet und wo sie platziert werden können. Die Realisierung solcher Hubs ist kurzfristig geplant; innerhalb von fünf bis zehn Jahren.

Bild 13: Hauptentwicklung - Mobility hubs

Highlights

Die Region Achterhoek hat erkannt, dass eine gute grenzüberschreitende Zugverbindung der Region viel bringen kann. Daher wird der praktischen Umsetzung in ihren Grundsatzdokumenten viel Aufmerksamkeit geschenkt. Hervorzuheben ist die Bedeutung der Vereinfachung des Ticketing und der leichteren Auffindbarkeit von grenzüberschreitenden ÖPNV-Routen durch Verbesserung des Datenaustauschs und deren Einbindung z. B. in die niederländische Website „9292OV“ zur Planung von Inlandsreisen.

Insbesondere nennenswert ist der Rhein-Ruhr-Express. Die Metropolregion Rhein-Ruhr ist der wohlhabendste und am dichtesten besiedelte Ballungsraum in Deutschland - mehr als zehn Millionen Menschen leben hier. Durch Investitionen in die Verbreiterung bestehender Gleise und die Modernisierung von Bahnhöfen kann ein neues Netz von Zugverbindungen innerhalb der Region geschaffen werden, das die Fahrzeiten verkürzt und die gesamte

Region besser zugänglich macht. Dieses Projekt gilt als das größte Bahnprojekt in der Region. Diese Neuentwicklung soll die Lücke zwischen Fern- und Regionalzügen schließen. Nach der Fertigstellung werden sieben Bahnstrecken die Großstädte in NRW mit wichtigen Zentren wie Kassel und Koblenz in den Nachbarregionen Rheinland-Pfalz und Hessen verbinden. Auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund sollen die Fahrgäste nach Abschluss des Ausbaus und der Modernisierung der Infrastruktur alle 15 Minuten einen Zug nutzen können.

Busverkehr

Der Bus ist ein wichtiges Glied im öffentlichen Verkehrssystem. Der Bau von neuen Bahnverbindungen erfordert hohe Kosten und Einsparungen, aber der Bus kann überall dort, wo die nötige Infrastruktur vorhanden ist, problemlos eingesetzt werden. Der Bus ist daher in den Mitgliedsgemeinden der ERW von großer Bedeutung. Eine wichtige Vorbemerkung ist die unterschiedliche Rolle von Gemeinden und Regionen, wenn es um die Entwicklung von Busrouten geht. In den Niederlanden ist die Provinz für die Ausschreibung des öffentlichen Nahverkehrs zuständig; die Konzession. Das bedeutet, dass die Rolle der Gemeinde begrenzt ist: Wünsche und Innovationen im Bereich des Verkehrs können an die Provinz weitergegeben werden. In Deutschland schreiben kreisfreie Städte hingegen selbst den Busverkehr aus, der dann von Verkehrsbündeln wie dem Verkehrsbund Rhein-Ruhr (VRR) auf dem Gebiet der ERW gebündelt wird. Für alle anderen Gemeinden gilt, dass sie diese Aufgabe auch an den jeweiligen Kreis abgeben. Der (über-)regionale Schienenverkehr wird von den jeweiligen Bundesländern ausgeschrieben. Innerhalb eines Verkehrsbundes gibt es je nach Lokalität große Unterschiede in Busfrequenzen und nicht immer sind Tickets für alle ÖPNV Verkehrsträger gültig.

Status quo

Bei der Betrachtung der Angaben zu den Busnetzen in den Plänen ist insbesondere zwischen Regionen sowie kleinen und großen Gemeinden zu unterscheiden. Denn die Rolle des Busses und die damit verbundene Verantwortung für die Organisationen sind für diese Gruppen entscheidend unterschiedlich.

Derzeit funktioniert der Busverkehr weitgehend so, wie er immer funktioniert hat: Zu festen Zeiten fährt ein Bus seine Route ab und hält an verschiedenen Haltestellen. In Ballungsgebieten sind die Strecken eine Ergänzung zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, wie z. B. der Bahn. Hier sind die Wege oft Verbindungen zwischen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen. Da in einer Stadt oft mehr Einrichtungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, ist der Bus eher das Verkehrsmittel für mittlere Entfernungen; das bedeutet, dass der Bus in einer Stadt nur dann einen Mehrwert für die Bewohner hat, wenn die Stadt so groß ist, dass die Entfernung zwischen den Zielen (Arbeit - Wohnen - Einkaufen) nicht immer zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Dies ist zum Beispiel in Großstädten wie Düsseldorf der Fall.

In kleineren Gemeinden ist der Bus oft das einzige verfügbare öffentliche Verkehrsmittel, das Kerngebiete und Dörfer verbindet. Obwohl diese Linien oft nicht rentabel sind, bleiben die Verbindungen essenziell, um kleine Kerne mit Städten und anderen Verkehrsarten wie dem Zug zu verbinden. Die Gemeinden im ländlichen Raum sind sich also der Gefahr bewusst, dass Buslinien gestrichen werden könnten und setzen sich in den Beratungen der Provinz dafür ein.

In ländlichen Gebieten werden immer weniger Busse eingesetzt und immer mehr Buslinien verschwinden. Das scheint ein Henne-Ei-Problem zu sein: Verschwinden zuerst die Passagiere oder verschwinden zuerst die Reisemöglichkeiten? Um diesen ländlichen Raum erreichbar zu halten, nutzen viele Gemeinden Initiativen wie Nachbarschaftsbusse, Bürgerbusse oder regionale Taxen. Darüber hinaus gibt es in Deutschland spezielle Schulbusse. Besonders in ländlicheren Regionen sind diese Busse noch von großer Bedeutung. Sie werden oft nur für einen Teil des Tages, abgestimmt auf die Schulzeiten, eingesetzt.

Auch für Studierende an Hochschulen und Universitäten ist der Bus ein wichtiges Verkehrsmittel. Busse, die zwischen Bahnhöfen und Bildungseinrichtungen verkehren, sind oft überlastet und haben ihre maximale Kapazität erreicht. Für Studierende, die auf der anderen Seite der Grenze studieren, gibt es noch ein weiteres Hindernis: Die Studentenreiseprodukte können nicht immer auf der anderen Seite der Grenze verwendet werden. Dies ist oft ein technisches Problem, das relativ einfach zu lösen ist. So kann beispielsweise ab 2019 die niederländische ÖPNV-Chipkarte auf der Linie SB58 von Nijmegen nach Kleve genutzt werden.

Während in den Niederlanden fast alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel unabhängig von Verbund mit einem national einheitlichen Ticketsystem, der OV-Chipkaart, nutzbar sind, gibt es in Deutschland kein übergreifendes System. Daher gelten für jeden Verkehrsverbund unterschiedliche Tarife und Ticketing Methoden. Obwohl es in der ERW auf deutscher Seite nur einen Verkehrsverbund gibt, sind Fahrscheine nicht immer mit allen Verkehrsmitteln kompatibel, sodass z.B. bei einem Umstieg von Bus auf Zug ein neues Ticket gekauft werden muss.

Die Kapazität der Buslinien zwischen häufig besuchten Orten (z. B. Universitäten und Bahnhöfen) steht besonders in den größeren Städten unter Druck. Linien wie die Vallei-Linie (seit 2020 als C3 bekannt), die zwischen Ede und Wageningen verkehrt und daher sowohl von Studenten als auch von Pendelnden stark genutzt wird, stoßen vor allem in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Es wird geschätzt, dass die Verkehrsbewegungen in den kommenden Jahren weiter zunehmen werden, was dazu führt, dass noch mehr Reisende gleichzeitig unterwegs sein werden. Es ist jedoch zu beachten, dass die meisten Konzepte vor der COVID-19-Pandemie erstellt wurden, was bedeutet, dass sie die möglichen Auswirkungen von Heimarbeit und flexibler Arbeit auf die Verkehrsbewegungen nicht berücksichtigen.



Hauptentwicklung

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit ist ein wiederkehrendes Thema in allen untersuchten Dokumenten. Sowohl in den niederländischen als auch in den deutschen Kommunen hat die Sicherheit im Verkehr eine hohe Priorität. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit kann in zwei Themen unterteilt werden: Anpassung der Infrastruktur und Beeinflussung des Verhaltens. Vor allem die kleineren Gemeinden nennen konkret, welche Infrastruktur zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verbessert werden sollte.

Darüber hinaus nutzen die meisten Gemeinden "weiche" Verhaltenskampagnen, um den Verkehrsteilnehmern ihr Verhalten und dessen mögliche Folgen bewusst zu machen. Diese Kampagnen dienen dazu Verkehrsteilnehmern die Konsequenzen ihres Verhaltens bewusst zu machen um auf diesem Wege eine Verhaltensbeeinflussung herbeizuführen.

Bild 14: Hauptentwicklung - Verkehrssicherheit

Geplante Entwicklungen

Aus den Mobilitätsplänen, die wir von den Kommunen und Regionen erhalten haben, lassen sich einige Trends für die Zukunft des Busverkehrs ableiten. Diese Themen werden im folgenden Kapitel erläutert.

Begründung

Als Reaktion auf nationale und internationale Klimavereinbarungen und einen allgemeinen Trend zu mehr Nachhaltigkeit konzentrieren sich viele Dokumente darauf, Busse umweltfreundlicher zu machen.

In den Niederlanden bedeutet die nationale Politik, dass ab 2025 alle neuen Busse emissionsfrei sein müssen und ab 2030 der gesamte regionale Busverkehr emissionsfrei sein wird. In Deutschland sieht das nationale Klimaschutzprogramm vor, dass im Jahr 2030 die Hälfte aller Busse elektrisch betrieben werden soll. Konkret bedeutet dies, dass die Provinzen (die Konzessionsgeber) in der kommenden Konzessionsperiode einen starken Fokus darauflegen, den Busverkehr durch den Einsatz alternativer Energiequellen wie Wasserstoff oder Strom umweltfreundlicher zu gestalten. Diese Entwicklung wird von den Kommunen geschätzt, die bewusst an der Begrünung arbeiten. Außerdem verbessern diese grünen Busse die Qualität des öffentlichen Raums, was besonders in Innenstädten von Bedeutung ist.

Modal shift

Busse sind nur für einen kleinen Teil der Verkehrsbewegungen verantwortlich. In vielen Studien und Dokumenten wird der Wunsch geäußert, dass mehr Menschen mit dem Bus fahren.

Damit die Leute den Bus als Verkehrsmittel wählen, müssen einige Dinge stimmen: die Qualität der Busse, das Netz, die Frequenz und das Ticketing. Fast alle Gemeinden konzentrieren sich auf die Verbesserung eines oder mehrerer dieser Aspekte. Die Optimierung des bestehenden Netzwerks und der Routen ist ein schneller Gewinn und die Mehrheit der Gemeinden hat dies als Aktionspunkt identifiziert. Gewünscht ist eine Verlagerung vom Auto auf den Bus, wodurch auch die Straßenbelastung reduziert wird.

Entwicklung von Hubs/Anschlussmobilität

Es ist bemerkenswert, dass viele Kommunen dazu neigen, sowohl an der Anschlussmobilität als auch an der Entwicklung von Mobilitätshubs zu arbeiten. Der Bus ist ein nicht zu unterschätzendes Glied in dieser Kette, schließlich gibt es in der gesamten Region hunderte von Busbahnhöfen, von denen ein Großteil für eine Erweiterung der Anlagen oder einen Umbau zu einem Hub in Frage kommen könnte.

(Sichere) Fahrradabstellplätze

Ein erster einfacher Schritt zur Erleichterung des Busverkehrs ist die Bereitstellung von mehr und besseren Fahrradabstellmöglichkeiten an Bushaltestellen. Dies wird von mehreren Gemeinden erwähnt. Mit dem zunehmenden Besitz von E-Bikes, die teuer und anfällig sind, ist ein geeigneter und sicherer Abstellplatz beim Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel immer wichtiger geworden.

Weiterer Ausbau des Busnetzes und der Bushaltestellen

Die Bushaltestelle 2.0 ist mehr als nur ein Stand am Straßenrand. Durch die Aufwertung von Bushaltestellen arbeiten viele Kommunen auf eine wichtigere Rolle des Busses hin und bereiten sich auf die Entwicklung eines Knotenpunktes vor, an dem man von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umsteigen kann (Bus-Zug-Fahrrad-Kombi). Der Hub ist ein komfortabler Ort, um dies zu tun, mit Einrichtungen wie einem Toilettenblock, Parkplätzen, Fahrradschuppen, Ladestationen für Autos und Fahrräder, Warteräumen und Schließfächern.

Innerhalb dieses Themas ist auch die Entwicklung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV wichtig, was insbesondere in den Niederlanden relevant ist. In der Praxis betreffen die Entwicklungen im qualitativ hochwertigen ÖPNV vor allem die Aufwertung des Busverkehrs. Das wichtigste Prinzip hierbei ist eine Verbesserung von Frequenz und Komfort von öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies hängt auch weitgehend mit den oben erwähnten Entwicklungen zusammen. Auffällig ist, dass hochwertiger ÖPNV und die Weiterentwicklung des Busverkehrs vor allem in niederländischen Kommunen und Regionen ein Thema sind, während sich in Deutschland nur Großstädte wie Duisburg und Düsseldorf mit der Thematik auseinandersetzen. In fast allen untersuchten Dokumenten von Regionen an der niederländischen Seite der Grenze wird

hochwertiger ÖPNV als roter Faden in den Entwicklungen des Busverkehrs erwähnt.

Hauptentwicklung

Multimodality

Es wird immer mehr Wert auf einen nahtlosen Übergang von einem Transportmittel zum anderen gelegt. Das macht es für Reisende attraktiver, z. B. häufiger auf öffentliche Verkehrsmittel zurückzugreifen.

Das Zauberwort bei dieser Entwicklung in sowohl den Niederlanden als auch in Deutschland heißt Mobilitätshubs.

Diese Knotenpunkte sind zentrale Orte, an denen die Menschen einfach und bequem von privaten Transportmitteln auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können und die eine angenehme Umgebung für einen kürzeren Aufenthalt bieten. Dies wird durch die Ausstattung der Hubs mit ausreichenden Einrichtungen wie Ladestationen für Fahrräder und Autos, Warteräumen und Schließfächern erreicht.

Bild 15: Hauptentwicklung - Multimodality

Erreichbarkeit des Hinterlandes

Gemeinden in der Peripherie beschreiben ausführlich die Möglichkeiten, die Buslinien im räumlichen Bereich am Laufen zu halten. Mehrere Initiativen werden erwähnt: Nachbarschaftsbusse, die von Freiwilligen gefahren werden, oder Rufbusse, die in dem Moment fahren, in dem ein Fahrgast sie anfordert.

Netzwerk

Es gibt eine Reihe von grenzüberschreitenden Busverbindungen (vgl. **Bild 16**), nämlich:

- Linie 566: Zevenaar - Babberich - Emmerich Elten - Lobith - Tolkamer – Spijk
- Linie 60: Kleve: Stadtmitte - Rindern - Düffelward - Keeken - Bimmen - Millingen: Zentrum - Gelderse Poort
- Linie 91: Emmerich: Stadtmitte - 's-Heerenberg: Busstation
- Linie SB58: Emmerich: Stadtmitte - Kleve: Warbeyen - Stadtmitte - Donsbrüggen - Kranenburg: Nütterden - Mitte - Wyler - Beek: Rijksweg - Nijmegen: Hauptbahnhof – Heyendaal



Bild 16: Grenzüberschreitende Busverbindungen in der Euregio Rhein-Waal

Zukünftige Verbindungen

Derzeit verkehrt ein Bus auf der Strecke Nijmegen - Kleve. Es ist denkbar, diese Verbindung bis zur Achterhoek/Doetinchem zu erweitern. Die Pläne für

die Verlängerung dieser Buslinie bestehen schon lange. Es wurden jedoch bisher keine konkreten Folgeschritte unternommen.

Fahrkarten

Gerade auf deutscher Seite werden die unterschiedlichen Ticket- und Buchungssysteme eher kritisch gesehen. Regionale Klarheit im Bezug auf Tarife und Ticketsysteme kann die Nutzung des ÖPNV erheblich attraktiver gestalten. Jedoch ist der Einfluss einzelner Gemeinden nicht ausreichend, um ein solches regionales Projekt auf den Weg bringen zu können.

On Demand / MaaS (Mobility as a Service)

Die größte Veränderung im Vergleich zum heutigen Busverkehr ist eine deutliche Verlagerung hin zu einer bedarfsgesteuerten Mobilität. Das bedeutet, dass viele Gemeinden die Idee erforschen, dass der Bus keine feste Route oder Zeit hat, sondern dass der Fahrgast den Bus bei Bedarf anfordern kann. Dies kann über eine App erfolgen; Algorithmen ermitteln die ideale Route. Dies ist auch eine Interpretation von MaaS.

Infrastruktur

- Verkehrsinfomanagement
- Die Verbesserung des Verkehrsflusses wird auch den Nebeneffekt haben, dass die regionalen Linien reibungsloser passieren können.
- Ausrichten von Ampeln

Die Optimierung für Busse wird bei der Koordinierung von Ampeln berücksichtigt.

Die Zugänglichkeit von Bushaltestellen ist für viele Gemeinden ein besonderer Punkt. Die Haltestellen werden für Rollstuhlfahrer zugänglich gemacht und die Zufahrtswege zu den Bushaltestellen werden untersucht.

Highlights

Apeldoorn: Nutzung von Reststrom, Umgestaltung der Bushaltestellen im Stadtzentrum für hochwertigen öffentlichen Raum.

Die Stadt Apeldoorn ist ein regionaler Knotenpunkt für Busse. Aufgrund der Lage der Stadt in einem ländlichen Gebiet laufen viele Buslinien im Zentrum und am Hauptbahnhof zusammen. Das bedeutet, dass der Bereich um das

Zentrum sehr stark von Bussen und Autos frequentiert wird. Es zeigt auch, dass der Bus hauptsächlich für Fahrten in die Region oder zu den großen Arbeitgebern am Stadtrand genutzt wird und nicht für Fahrten ins Stadtzentrum.

Um Staus zu reduzieren und um zu Fuß Gehenden und Radfahrenden im Stadtzentrum Platz zu geben, werden Busse, wo möglich, umgeleitet. Dadurch kann die Anzahl der Haltestellen in der Innenstadt begrenzt werden, was die Qualität des öffentlichen Raums im Zentrum verbessert. Darüber hinaus werden Busse mit fossilen Brennstoffen durch leisere und sauberere Elektrobusse ersetzt. Ein zusätzlicher Vorteil ist, dass der Reststrom des Bahnhofs für den Betrieb dieser Busse genutzt werden kann.

Nijmegen: Anpassung der Versorgung an die demographischen Merkmale von Stadtteilen

In ihrer Mobilitätsvision widmet die Stadt Nijmegen der "sozialen und gesunden Stadt" ein eigenes Kapitel. Dies beleuchtet die Mobilität in einer breiteren, sozialen Perspektive. Eines der Unterthemen in diesem Kapitel ist die Investition in die Stadtteile. Dies beinhaltet die Entwicklung eines stadtteilorientierten Ansatzes für die Mobilität innerhalb der Stadtteile unter Berücksichtigung der demografischen Merkmale des Stadtteils. Auf diese Weise können die Transportmöglichkeiten besser auf die Bedürfnisse der Bewohner abgestimmt werden.

Fußverkehr

Status quo

Der Fußverkehr in seiner Gesamtheit wird in Nahmobilitäts-, Mobilitäts- oder Verkehrskonzepten oftmals lediglich ergänzend behandelt. Es wird dem Fußverkehr nur selten die Bedeutung zugeschrieben, die ihm als Grundsäule jeder Mobilitätsform zukommen muss. Die untersuchten Konzepte erarbeiten dabei weniger Fußwegenetze, sondern stellen innerstädtisch Querungssituationen in den Vordergrund. Hauptthemen sind dabei besonders die Querun-

gen und die Bahnhofserschließungen, aber auch die allgemeine Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zusammen mit der Sicherung der Schulwege zur Verhinderung des sogenannten "Eltern-Taxis".

Geplante Entwicklungen

Wie bereits für den Kfz-Verkehr erwähnt, steigert die Einführung von flächen-deckenden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in Innenstadtbereichen die allgemeine Verkehrssicherheit und ermöglicht auf diese Weise die sichere Querung von Fahrbahnen. Bahnhöfe und weitere stark frequentierten Nutzungen stehen oftmals im Zusammenhang mit Inklusion und Barrierefreiheit. Der Zugang hierzu ermöglicht auf direkte Weise auch die Teilnahme am sozialen Leben und stellt damit einen der wichtigsten Aspekte der Verkehrsplanung dar. Wichtig sind vor diesem Hintergrund funktionierende Alternativen zu Treppen und Leitsysteme für sensorisch eingeschränkte Menschen im gesamten Verkehrsraum.

Hauptentwicklung

Erreichbare Innenstadt

Die Innenstädte geraten zunehmend unter Druck. Die Menschen besitzen mehr Pkw, es müssen mehr Menschen in den Innenstädten leben und die Geschäfte müssen gefüllt werden. Wie kann dies in die richtige Richtung gelenkt werden?

Der Schwerpunkt liegt darauf, Pkw aus dem Stadtzentrum herauszuhalten.

Ein optimiertes Netz von Bussen und Bahnen spielt dabei eine große Rolle. Darüber hinaus wird erforscht, wie der notwendige Verkehr in der Innenstadt möglichst wenig Unannehmlichkeiten verursachen kann. Dies geschieht durch die Betrachtung von Null-Emissions-Zonen und nachhaltiger "Last-Mile-Logistik".



Bild 17: Hauptentwicklung - Erreichbare Innenstadt

Neben Inklusion und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum steht an einigen Stellen auch die Sicherung der Schulwege im Vordergrund. Zur Vermeidung von nicht ökologischen MIV-Fahrten durch "Eltern-Taxen" bedarf es einer

signifikanten Attraktivitätssteigerung der Nahmobilität. Schulwege sind oftmals, gerade im Grundschulbereich, mit geringem Zeitaufwand für Schulkinder erreichbar.

Highlights

Es ist bemerkenswert, dass keines der untersuchten Dokumente spezielle Pläne für Fußgänger vorsieht. Die Gemeinde Mook und Middelaar ist die Einzige, die in ihren Plänen erwähnt, dass "Fußgänger und Radfahrer Vorrang haben". Besonderes Augenmerk wird dabei auf die gefährdeten Verkehrsteilnehmer gelegt.

Binnenschifffahrt

Wasserstraßen sind gesondert in der Bestandsanalyse zu betrachten. Trotz der Tatsache, dass die ERW einen großen Teil ihrer Wirtschaftskraft der Lage im Rhein- und Waalgebiet verdankt, wird der Mehrwert der Binnenschifffahrt in den untersuchten Dokumenten kaum erwähnt. Das ist nicht verwunderlich, wenn man die Art und Weise betrachtet, wie Wasserstraßen genutzt werden. Diese werden fast ausschließlich für den Gütertransport über lange Strecken eingesetzt und befinden sich damit oftmals auch außerhalb der kommunalen Verantwortung.

Aufgrund der Bedeutung von Wasserstraßen wird dieses Thema daher in den Konzepten der Provinzen, Länder, Staaten und der EU untersucht.

Da die Rolle der Wasserstraßen für die Personenbeförderung sehr begrenzt ist, wird dem keine weitere explizite Aufmerksamkeit gewidmet. Außerdem wurde diesem Thema auch in den untersuchten Dokumenten keine Aufmerksamkeit geschenkt. Es ist jedoch wichtig zu erwähnen, dass auf lokaler Ebene die Fähren die Erreichbarkeit zwischen den Gebieten verbessern. Vor allem für zu Fuß Gehende und Radfahrende sind diese Fähren wichtig, um kürzere Reisezeiten zu realisieren.

Status quo

Mit dem Rhein, der Maas und der Waal als Teil ihres Territoriums ist die Binnenschifffahrt ein wichtiger Bestandteil des gesamten Güterverkehrs in der

ERW. Die Binnenschifffahrt spielt eine große Rolle beim Transport von Gütern über große Entfernungen innerhalb Europas: Ein Binnenschiff kann eine Tonne Ladung bei gleichem Energieverbrauch nahezu viermal so weit transportieren wie ein LKW. Verursacht im Vergleich mit dem LKW und der Bahn jedoch die geringsten Klimagas-, Luftschadstoff-, Unfall-, und Lärmkosten.²⁴ Die Binnenschifffahrt ist demnach eine sehr effiziente Art des Gütertransports. Häfen im Euregio-Gebiet befinden sich in Cuijk, Duisburg, Düsseldorf (Neuss-Düsseldorfer Häfen), Emmerich, Nijmegen, Rheinberg, Tiel, Voerde und Wesel (vgl. **Bild 18**).

²⁴ Vgl. REWWay : Das Binnenschiff – Ein umweltfreundlicher Verkehrsträger ? [online] <https://www.rewway.at/de/das-binnenschiff-ein-umweltfreundlicher-verkehrstrager/> [April 2021]

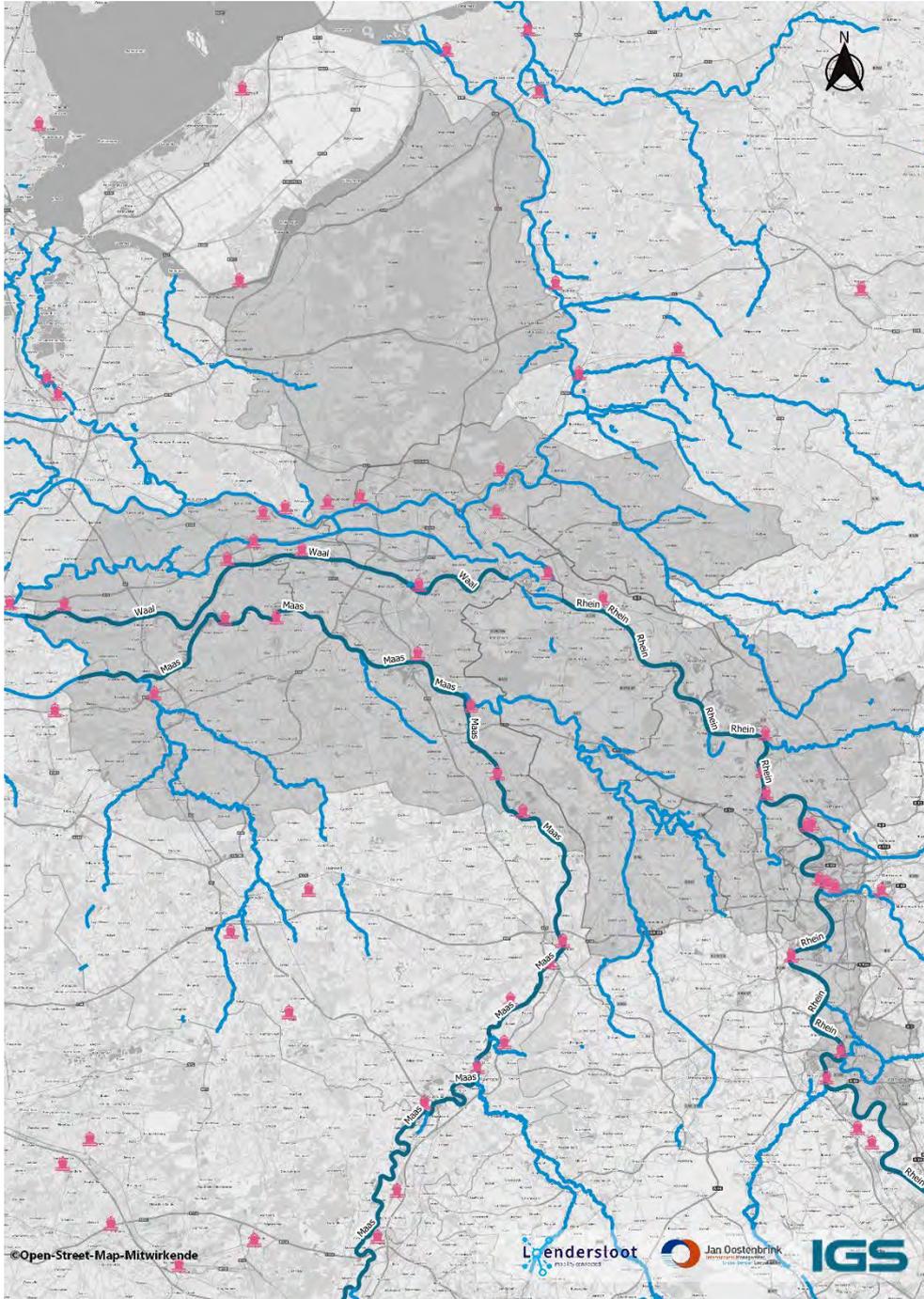


Bild 18: Wasserwege in der Euregio Rhein-Waal

Geplante Entwicklungen

Das Hauptaugenmerk für die Zukunft der Binnenschifffahrt liegt darauf, den Sektor nachhaltiger zu gestalten. Schließlich ist die Binnenschifffahrt der Sektor, von dem viel erwartet wird: Die Verkehrsverlagerung in der Logistik ist auf die in der Binnenschifffahrt vorhandenen Kapazitäten angewiesen.

Um die derzeitigen umweltschädlichen Dieselmotoren zu ersetzen, werden Wasserstoff- und LNG-Lösungen entwickelt. Dazu sind Tankstellen entlang der Flüsse erforderlich. Speziell für den Rhein-Alpen-Korridor wurde RH2INE ins Leben gerufen, eine gemeinsame Initiative der beteiligten Provinzen und des Landes NRW zur Entwicklung eines integrierten Ansatzes zur Realisierung von Wasserstofflösungen für die Binnenschifffahrt. Dazu ist es notwendig, dass technische Innovationen unterstützt werden. Vor diesem Hintergrund müssen Forschungen für die Binnenschifffahrt intensiviert werden. Das Thema Digitalisierung im Binnenschiffsektor kann zusätzlich dazu beitragen, dass Prozesse optimiert werden.

Zusätzlich zum Thema Nachhaltigkeit im Bereich der Binnenschifffahrt formuliert das Wasserstraßenkonzept des Landes NRW Wasserstraßenprojekte für Nordrhein-Westfalen. Dabei werden die Ausbauplanungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 den Kategorien „Engpassbeseitigung“, „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ zugeordnet. Vorrangiges Ziel ist es, die Schiffskapazitäten auf den Wasserstraßen in NRW zu erhöhen und es größeren Schiffen zu erlauben auf diesen Wegen zu verkehren, so dass die Verlagerung von Straße auf Wasser auch tatsächlich umgesetzt werden kann.

3.2 Übersicht der Themen

Auf den nächsten Seiten befindet sich eine tabellarische Aufstellung aller relevanten Entwicklungen. Daraus ergeben sich eine Reihe von Themen, die sich auch mit der möglichen Rolle des ERW befassen.

Die ERW kann bei den unten genannten Trends und Themen unterschiedliche Rollen einnehmen:

- Als Netzwerker kann die ERW relevante Parteien zusammenbringen. Die ERW sucht proaktiv nach geeigneten Partnern und Parteien, mit denen sie zusammenarbeiten möchte. Auf diese Weise kann die ERW garantieren, dass sie mit geeigneten Parteien an einen Tisch kommt, die alle an einem Strang ziehen.
- Als Vermittler kann die ERW die Führung bei der Lenkung positiver Entwicklungen übernehmen. So kann unter der Leitung der

ERW einem bestimmten Thema Aufmerksamkeit geschenkt werden, es können Sitzungen und Workshops organisiert werden und kann die ERW Parteien miteinander verbinden, um weiter an einem bestimmten Thema zu arbeiten.

- Als Repräsentant kann der ERW im Namen seiner Mitglieder auf Themen auf höheren Ebenen aufmerksam machen.
- Als Bindeglied zu den Interreg-Programmen kann die ERW als Finanzierungspartner fungieren und arbeitet daran Budgets und Finanzierung für bestimmte Projekte zu sichern.

Welche Rolle die ERW dabei zu übernehmen bereit ist, hängt von der Ebene ab, auf die sich diese Rolle bezieht, den beteiligten Parteien und der benötigten Unterstützung. Es ist klar, dass die ERW hier viele Möglichkeiten hat Projekte auf verschiedenen Ebenen zu beschleunigen, neue Initiativen zu starten und proaktiv zur Entwicklung der Mobilität im Tätigkeitsbereich der ERW beizutragen.

Beschreibung	Chance	Bottleneck	Innovationen	Themen/Trends
Infrastruktur				
Straßennetz				
Das Straßennetz stößt an die Grenzen seiner Kapazität	Dies kann Menschen dazu veranlassen, auf ein anderes, nachhaltigeres Verkehrsmittel umzusteigen.	Der Bau neuer Straßen kostet Zeit und Geld. Deshalb ist die kluge Nutzung anderer Verkehrsmittel eine gute Option.	Investitionen in Verhaltensänderungen bei Reisenden	Modal Shift, Sustainability
Radwege				
weitere Verdichtung des grenzüberschreitenden Radverkehrsnetzes	Dies kann dazu beitragen, dass mehr Menschen ihr Fahrrad anstelle ihres Autos benutzen.	Damit diese Projekte erfolgreich sind, ist eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit unerlässlich. Es gibt auch ein Budget für die Realisierung von Spuren.	E-Bikes ermöglichen es, lange Strecken auf komfortable Weise zurückzulegen.	Modal Shift, Sustainability, grenzüberschreitende Erreichbarkeit



Wanderwege				
Verbesserungen der Fußwegenetze innerhalb der Stadt sowie Verbesserungen der touristischen grenzüberschreitenden Fußwegenetze	Spaziergehen ist gut für Ihre Gesundheit und dient der Erholung. Darüber hinaus können bessere Einrichtungen in den Städten dafür sorgen, dass die Menschen ihr Auto stehen lassen und kurze Strecken zu Fuß zurücklegen.	Auf lokaler Ebene wird dem Platz für den Fußgänger nur wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Grenzüberschreitend wird diesem Thema überhaupt keine Aufmerksamkeit geschenkt.	nicht anwendbar	Modal Shift, Sustainability, grenzüberschreitende Erreichbarkeit
Öffentlicher Verkehr				
Schiene				
Diskussion über die Reaktivierung der Bahnstrecke Nijmegen - Kleve	Die Reaktivierung der Bahnlinie würde den Zugang zwischen Nijmegen und Kleve verbessern.	Dies ist eine komplexe Diskussion, die schon seit Jahren geführt wird und an der viele verschiedene Parteien beteiligt sind.	Entwicklungen im Bereich der Bahnen und Züge; zum Beispiel Stadtbahn/ Lightrail	Sustainability, grenzüberschreitende Erreichbarkeit



Verstärkung der Fernverkehrszüge für Personen- und Güterverkehr	Es wird einfacher werden, über Grenzen hinweg zu reisen, die Konnektivität zwischen Metropolen wird verbessert	Im ERW-Gebiet gibt es nur einen grenzüberschreitenden Bahnübergang	European Rail Traffic Management System (ERTMS)	Sustainability, grenzüberschreitende Erreichbarkeit
Bus				
Stärkung der grenzüberschreitenden Buslinien	Busse erschließen oft Randgebiete. Dies verbessert die grenzüberschreitende Erreichbarkeit, auch in ländlichen Gebieten, und vermeidet Mobilitätsarmut.	Die Änderung von Buslinien wird von den Konzessionsgebern vorgenommen. Dazu muss man in einen Dialog mit den Konzessionsgebern treten	Intelligente Anwendungen für einen bedarfsgesteuerten Transport. Das macht die Buslinien profitabler und effizienter.	grenzüberschreitende Erreichbarkeit
Betrieb				
Einfaches grenzüberschreitendes Reisen	Die Vereinfachung des grenzüberschreitenden Fahrkartensystems kann die Barriere für grenzüberschreitende Fahrten	Um dies zu erreichen, ist eine gute Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen erforderlich. Dazu gehört	Neue Ticketing-Systeme: Chipkarten, Nutzung von mobilen Apps und Daten.	grenzüberschreitende Erreichbarkeit



	mit öffentlichen Verkehrsmitteln beseitigen.	auch das Zurverfügungstellen von grenzüberschreitenden digitalen Fahrgastinformationen.		
Alternative Energiequellen				
Elektrizität				
Die Elektrifizierung des Verkehrs findet auf verschiedenen Ebenen statt: LKW, PKW, Transportbusse.	Die Technologie ist so weit entwickelt, dass sie bereits eingesetzt werden kann.	Das Aufladen dieser Fahrzeuge erfordert großflächige Anpassungen entlang von Straßen und in Städten und Dörfern zur Realisierung von Ladeinfrastruktur.	Intelligente Daten, um gute Standorte für Ladeinfrastruktur zu finden. Immer leistungsfähigere Batterien, um das elektrische Fahren Realität werden zu lassen.	Sustainability, Erreichbare Innenstadt
Wasserstoff				
Wasserstoff ist der neue potenzielle Treibstoff für Schiffe.	Wasserstoff bietet viele Möglichkeiten für die Ökologisierung der Binnenschifffahrt. Er kann für einen effizienten und	Diese Entwicklung findet hauptsächlich auf regionaler Ebene statt. Es ist daher möglich, dass ihr auf lokaler Ebene nicht	Betankungsstationen für Wasserstoff	Sustainability, Güterverkehr



	sauberen Warentransport eingesetzt werden.	genug Aufmerksamkeit geschenkt wird.		
LNG				
LNG bietet Möglichkeiten zur Ökologisierung der Schifffahrt und des Gütertransports.	LNG bietet gute Chancen für die Ökologisierung des Gütertransports.	Dem neuen Kraftstoff LNG wird im Vergleich zu Wasserstoff weniger aktive Aufmerksamkeit geschenkt. Es ist wichtig, dass alle Alternativen Beachtung finden und untersucht werden.	LNG-Verladestellen	Sustainability, Güterverkehr

4

4 Fazit

Aus der vorangehenden Analyse lässt sich schlussfolgern, dass es eine Reihe von wichtigen Herausforderungen gibt, denen sich die Akteure gemeinsam mit der ERW auf dem Weg zur Mobilität der Zukunft stellen müssen. Die Mobilität der Zukunft ist kein Ziel an sich, sondern ein Mittel, um neuen gesellschaftlichen Entwicklungen Raum zu bieten und soziale Herausforderungen auf innovative Weise zu lösen. Beispiele sind die steigende Nachfrage nach Fachkräften auf dem Arbeitsmarkt, die Herausforderung des Wohnungsbaus, flexibles Arbeiten und alternde Bevölkerungen. Die folgenden übergreifenden Themen ergeben sich aus der Analyse der verschiedenen politischen Dokumente:

Erreichbarkeit: Gerade die Grenzregionen mit einer oftmals peripheren Lage sind nicht immer ausreichend an Verkehrsnetze angebunden, was eine verlängerte Reisezeit zur Folge hat. Reisen mit dem ÖPNV sind ebenso durch nicht-einheitliche Tarifgebiete wie auch ungeeignete Umsteigezeiten erschwert. Als Lösungsansatz wird unter anderem weiterhin an grenzüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen gebaut. Hierzu gehören auch Bemühungen zur möglichen Reaktivierung von alten Verbindungen wie z.B. zwischen Nijmegen und Kleve.

Verkehrssicherheit: Stark befahrene Innenstädte sorgen für brenzlige Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden. Es bedarf einer umfassenden Fahrradinfrastruktur, um das Zusammentreffen von nicht-motorisiertem und motorisiertem Verkehr in sichere Bahnen zu lenken. Das gilt auch für ländliche und landwirtschaftlich genutzte Gebiete sowie grenzüberschreitende Routen. Das erhöhte Aufkommen von elektrischen Fahrrädern sorgt stellenweise für Konflikte.

Vernetzung: Der nahtlose Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist nicht immer gewährleistet, wodurch Stadtzentren nicht optimal entlastet und umliegende Gebiete nicht ausreichend erschlossen werden können (vgl. **Bild 19**). Als Lösungsansatz werden Mobilitätshubs gebaut, die Verkehrsteilnehmenden den Wechsel zwischen Verkehrsarten erleichtern sollen. Dies gilt auch für den Güterverkehr: Der reibungslose Übergang in der multimodalen Transportkette von z.B. Wasser nach Schiene ist ausbaufähig.

Nachhaltigkeit: Es fehlt an Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff sowie für das Vorantreiben der Elektrifizierung des Verkehrs. Dies gilt nicht nur für den Personen- sondern auch für den Güterverkehr. Hier sollen insgesamt mehr Kapazitäten von der Straße auf Schiene und Wasser umgelagert werden. Um einen dauerhaften und signifikanten Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, gilt es, ressourcenschonende Mobilität in allen Bereichen zu fördern und gesellschaftliche Kräfte zu bündeln.

Auffallend ist, dass größtenteils nicht explizit genannt wird an welche Zielgruppen sich die jeweiligen Pläne und Projekte richten. Die jetzigen Mobilitätspläne differenzieren also nicht ausreichend zwischen Verkehrsteilnehmenden wodurch oftmals unklar ist um wessen Mobilität es eigentlich geht. Das wirft die Frage auf, ob sichere und saubere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden flächendeckend zur Verfügung stehen wird und inwiefern dies gewünscht ist. Eine nähere Auseinandersetzung hiermit ist insbesondere wichtig bei grenzüberschreitenden Plänen, die unseres Erachtens vor allem für Studierende, Touristen und Grenzpendler relevant sind. Während die Rolle der ERW je nach Thema wechselt, wird gerade bei diesen drei Gruppen ein großes Potenzial für die ERW gesehen, um an deren Vernetzung beizutragen.

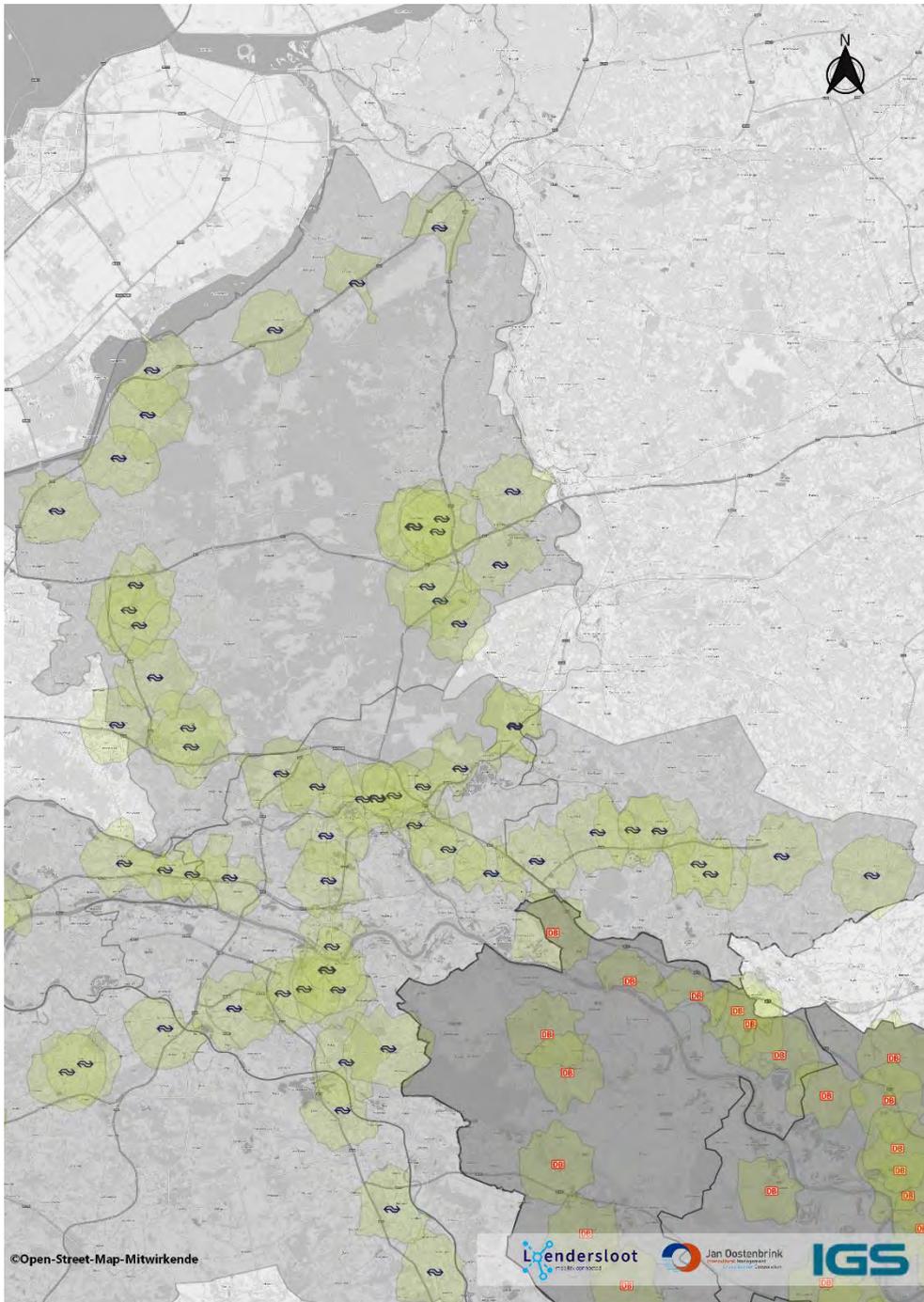


Bild 19: Erreichbarkeit in der Euregio Rhein – Waal am Beispiel ÖPNV und Fahrrad (15 Minuten Radius Reisezeit ab Bahnhof)

Weitere Schritte

Der nächste Schritt in der Erstellung des Euregionalen Mobilitätsplans sind die bevorstehenden Stakeholder Treffen. Im Rahmen dieser Zusammenreffen von Akteuren werden die wichtigsten Themen aufgegriffen und gemeinsam bearbeitet. Die Stakeholder Treffen sind thematisch wie folgt aufgeteilt:

- Deutsche Mitglieder der ERW;
- Niederländische Mitglieder der ERW;
- Grenznähe Gemeinden;
- Einflussreiche Stakeholders in Grenznähe;
- Nachhaltigkeit;
- Logistik.

Ein besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der Identifizierung von Chancen und Herausforderungen, die letztendlich auch als Grundlage für die Fallstudien dienen werden. Das Ziel dieses Prozess ist es gemeinsam ein zukunftssträchtiges und nachhaltiges Mobilitätssystem zu entwerfen, was der grenzüberschreitenden sozioökonomischen und räumlichen Entwicklung der Region zugutekommt.

5 Anlagen

A: Mobility Plans Mitglieder

Nummer	Land	Gebiet Gebied	Name Naam	Name des Plans Naam van plan	Bemerkungen Opmerkingen	Verwendet für Desk Research Gebruikt in Desk Research
1	DE	Gemeinde	Alpen		<i>Nicht eingetroffen - niet ontvangen</i>	
2	NL	Gemeente	Apeldoorn	Verkeersvisie		
	NL	Gemeente	Apeldoorn	Programma Slimme en schone mobiliteit Cleantech regio		
	NL	Gemeente	Apeldoorn	Regio deal Veluwe		
	NL	Gemeente	Apeldoorn	Visie op mobiliteit in het stadspark van Apeldoorn		
3	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Ambitiedocument duurzame mobiliteit en bereikbaarheid		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Robuust wegen-netwerk		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Betrouwbaar spoor		



	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper (H)OV voor iedereen		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Aantrekkelijk fietsnetwerk		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Schoon Onderweg		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Verkeersveilige omgeving		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Visie Groene Metropoolregio		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Regionale agenda Regio Arnhem - Nijmegen		
4	NL	Gemeente	Arnhem	Siehe Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Dokumente Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen als Leitfaden.	
5	DE	Gemeinde	Bedburg Hau	Integriertes Handlungskonzept		
6	NL	Gemeente	Berg en Dal	Bijlagenrapport: 'verkeerskundige inventarisatie Groesbeek'		



	NL	Gemeente	Berg en Dal	Bijlagenrapport: Meerjarenin- vesteringsprogramma		
	NL	Gemeente	Berg en Dal	Integrale mobiliteitsvisie ge- meente Berg en Dal 2016 - 2026 Kadernota & beleidsuitwerking		
	NL	Gemeente	Berg en Dal	Verkeerscirculatieplan Ge- meente Ubbergen		
7	NL	Gemeente	Bergen	Trendsportal Mobiliteitsplan	Regionaler Mobilitätsplan - Re- gionaal mobiliteitsplan	
	NL	Gemeente	Bergen	GVVP		
8	NL	Gemeente	Beuningen	GVVP		
9	NL	Gemeente	Boxmeer	GVVP	Fusioniert per 01-01-2022 zu Land van Cuijk - Fuseert per 01-01-2022 tot Land van Cuijk	
10	NL	Gemeente	Cuijk	Structuurvisie	Fusioniert per 01-01-2022 zu Land van Cuijk - Fuseert per 01-01-2022 tot Land van Cuijk	
	NL	Gemeente	Cuijk	Verkeer- en Vervoerplan ge- meente Cuijk		
11	NL	Regio	Clean Tech	Programma Clean Tech Regio		
12	NL	Gemeente	Doesburg	Mobiliteitsagenda Doesburg		
13	NL	Gemeente	Doetinchem	Mobiliteitsvisie		
	NL	Gemeente	Doetinchem	Uitvoeringsprogramma		



14	NL	Werkorganisatie	DrutenWijchen	Mobiliteitsvisie	Arbeitsgemeinschaft mit Wijchen - Vormt werkorganisatie met Wijchen	
15	NL	Gemeente	Duiven	Mobiliteitsplan		
16	DE	Stadt	Duisburg	Klimaschutzkonzept		
	DE	Stadt	Duisburg	Mobilitätskonzept		
	DE	Stadt	Duisburg	Nahverkehrsplan		
	DE	Stadt	Duisburg	Stadtteilentwicklungskonzept		
17	DE	Landeshauptstadt	Düsseldorf	Klimaschutzkonzept		
	DE	Landeshauptstadt	Düsseldorf	Nahverkehrsplan		
	DE	Landeshauptstadt	Düsseldorf	Verkehrsentwicklung		
18	NL	Gemeente	Ede	GVVP		
19	DE	Stadt	Emmerich	ISEK		
	DE	Stadt	Emmerich	Klimaschutzkonzept		
20	NL	Regio	Food Valley	Bereikbaarheidsagenda		
21	NL	Gemeente	Gennep	Duurzaamheidsvisie		
	NL	Gemeente	Gennep	GVVP		
22	DE	Stadt	Goch	Einzelhandelskonzept		
	DE	Stadt	Goch	RVK		
	DE	Stadt	Goch	ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunaler Nahverkehrsplan		



23	NL	Gemeente	Grave		<i>Nicht eingetroffen - niet ontvangen</i>	
24	DE	Stadt	Hamminkeln	Nahmobilität		
25	NL	Gemeente	Heumen		<i>Nicht eingetroffen - niet ontvangen</i>	
26	DE	Gemeinde	Hünxe	Mobilitätskonzept		
27	DE		IHK Niederrhein	40 Ideen		
	DE		IHK Niederrhein	Bewerbung Euregionale Data		
	DE		IHK Niederrhein	Industriestandort		
	DE		IHK Niederrhein	Logistikstandort		
28	DE	Stadt	Kalkar	Handlungskonzept		
29	DE	Stadt	Kevelaer	Klimaschutz		
	DE	Stadt	Kevelaer	Verkehrskonzept		
30	DE	Kreis	Kleve	Nahverkehrsplan		
31	DE	Stadt	Kleve	Stadtentwicklungskonzept		
	DE	Stadt	Kleve	Klimaschutzfahrplan		
32	DE	Gemeinde	Kranenburg	Nahmobilitätskonzept		
33	NL	Gemeente	Lingewaard	Wegencategorisierung		
	NL	Gemeente	Lingewaard	GMP		
	NL	Gemeente	Lingewaard	GMP - maatregelen		
34	DE	Landschaftsverband	Rheinland	Klimaschutz		



35	NL	Gemeente	Mill en St. Hubert	GVVP	Fusioniert per 01-01-2022 zu Land van Cuijk - Fuseert per 01-01-2022 tot Land van Cuijk	
36	DE	Stadt	Moers	VEP		
37	NL	Gemeente	Montferland	Integraal Verkeers- en Vervoersplan		
38	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Mobiliteitsplan		
	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Bijlage 1 - ongevalslocaties		
	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Bijlage 2 - maatregelenpakket		
	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Bijlage 3 - beoordelingsmatrix		
	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Bijlage 4 - Reactienota		
39	NL	Gemeente	Nijmegen	Ambitiedocument Mobiliteit		
	NL	Gemeente	Nijmegen	Beleidskaders deelmobiliteit		
	NL	Gemeente	Nijmegen	Parkeernota		
40	NL	Gemeente	Oude IJsselstreek	Beleidskader Verkeer en Vervoer		
41	NL	Gemeente	Overbetuwe	Ambitiedocument Mobiliteit		
	NL	Gemeente	Overbetuwe	Omgevingsvisie		
42	DE	Stadt	Rees	Strategische Ziele		
	DE	Stadt	Rees	Grundlage zur Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes		
	DE	Stadt	Rees	Wegenetzkonzepte		
43	NL	Gemeente	Renkum	GVVP 2011		
44	NL	Gemeente	Rheden	Aan de slag voor een duurzaam klimaat 2019 - 202		

45	NL	Regio	Achterhoek	Mobiliteitsagenda		
	NL	Regio	Achterhoek	Uitvoeringsplan		
46	DE	Regionalverband	Ruhr	Mobilitätskonzept		
47	DE	Stadt	Rheinberg	Stadtentwicklungskonzept		
48	NL	Gemeente	Sint-Anthonis	Mobiliteitsaanpak	Fusioniert per 01-01-2022 zu Land van Cuijk - Fuseert per 01-01-2022 tot Land van Cuijk	
49	DE	Gemeinde	Sonsbeck	Klimaschutz		
	DE	Gemeinde	Sonsbeck	Mobilitätskonzept		
50	DE	Gemeinde	Uedem	Einzelhandelskonzept		
51	NL	Gemeente	Wageningen	Gemeentelijk mobiliteitsplan		
	NL	Gemeente	Wageningen	Parkeerplan 2015		
	NL	Gemeente	Wageningen	Rapport Netwerkvisie verkeersnetwerk		
52	DE	Gemeinde	Weeze	Nahmobilitätskonzept		
53	NL	Gemeente	West Maas en Waal	GVVP		
54	NL	Gemeente	Westervoort		<i>Nicht eingetroffen - niet ontvangen</i>	
55	DE	Kreis	Wesel	Mobilitätskonzept		
56	DE	Stadt	Wesel	Nahmobilitätskonzept		
57	NL	Gemeente	Wijchen	Samen naar een duurzaam Wijchen	Arbeitsgemeinschaft mit Druten - Vormt werkorganisatie met Druten	
58	DE	Stadt	Xanten	Klimaschutz		



59	NL	Gemeente	Zevenaar	GVVP		
----	----	----------	----------	------	--	--



B: Sonstige Dokumente

Nummer	Land	Gebiet Gebied	Name Naam	Name des Plans Naam van plan	Bemerkungen Opmerkingen	Verwendet für Desk Research Gebraucht in Desk Research
0. EUREGIO RHEIN WAAL						
0.1	DE	Stadt	Moers	Machbarkeitsstudie Euregionaler Mobilitätsplan	Gutachten zu potenziellen Rad-schnellverbindungen	
0.2	NL	Euregio	RW	Vergaderstukken Euregioraad okt 2020	INTERREG Projektanfrage zu Euregio Mobilitätsplan	
0.3	DE	Euregio	RW	Tagesordnung Euregiorat okt 2020	Beinhaltet Strategic Agenda	
0.4	NL	Euregio	RW	Vergaderstukken Euregioraad april 2020	Problemstellung und Ziel des Euregio Mobilitätsplans	
0.5	NL/DE	Euregio	RW	Strategische agenda 2020	ERW Grenzallianzen (2014) und Evaluatie (2019)	
0.6	NL/DE	Sonstiges	IHK/KvK	Rapport Euregionale Mobiliteit 2008	Vorheriger Plan, damalige Bestandsaufnahme	
0.7	DE	Euregio	RW	Strategische agenda 2025+	Erläuterung zur Einbettung des Euregionalen Mobilitätsplans	



0.8	NL/DE	Euregio	RW	https://www.euregio.org/action/news/item/218//?language=2	Webpage	
0.9	NL/DE	Euregio	RW	EUREGIONALE NiederRheinLande 2022	Bidbook – noch nicht verfügbar, nog niet beschikbaar	
1. LOKAL						
1.1	NL	Sonstiges	VNG	Position Paper - Groei aan de grens		
1.2	DE	Kreis	Kleve	Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve - Nijmegen		
2. REGIONAL						
2.1 Land NRW						
2.1.1	DE	Land	NRW	Twitter screenshot - Digital meeting with NL about mobility	Image	
2.1.2	DE	Land	NRW	Logistikkonzept - NRW		
2.1.3	DE	Land	NRW	Masterplan Schiene		
2.1.4	DE	Land	NRW	Wasserstraßenverkehrskonzept		
2.1.5	DE	Land	NRW	Nahmobilitätsprogramm NRW	press release	
2.1.6	DE	Land	NRW	Bundesförderprogramm zum Ausbau und zur Erweiterung der D-Netz-Routen	Policy document	
2.1.7	DE	Land	NRW	Sonderprogramm Stadt und Land	Policy document	
2.1.8	DE	Land	NRW	RRX-Nutzenstudie		
2.1.9	DE	Land	NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen		



2.1.10	DE	Land	NRW	https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/verkehrsminister-hendrik-wuest-legt-infrastrukturpaket-ii-zur	press release	
2.2 Provincie Gelderland						
2.2.1	NL	Provincie	Gelderland	News - cooperation Dutch provinces and NRW on sustainable mobility	News bulletin	
2.2.2	NL	Provincie	Gelderland	Vision on freight corridor Gelderland	Policy document	
2.2.3	NL	Provincie	Gelderland	Info - Freight corridor	Webpage	
2.2.4	NL	Provincie	Gelderland	Visie voor een bereikbaar Gelderland	Vision document	
2.2.5	EN	Provincie	Gelderland	Vision for an accessible Gelderland - summary		
2.2.6	NL	Provincie	Gelderland	Opgemaakte werkagenda	Error in document - cannot open	
2.2.7	NL	Provincie	Gelderland	Koersdocument Duurzame Mobiliteit		
2.2.8	NL	Provincie	Gelderland	Slimme Mobiliteit - Werkagenda		
2.3 Provincie Limburg						
2.3.1	NL	Provincie	Limburg	Mobiliteitsplan Limburg - slim op weg naar morgen		
2.3.2	NL	Samenwerking	Trendspatial	Trendverkenning Demografische transitie		
2.4 Provincie Noord-Brabant						

2.4.1	NL	Provincie	Noord-Brabant	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant	Veralteter Plan	
2.4.2	NL	Provincie	Noord-Brabant	Toekomstbeeld OV	Infographic of Public Transport vision for 2040	
2.4.3	NL	Provincie	Noord-Brabant	Beleidskader Mobiliteit	Full overview of all action points within Brabant	
2.4.4	NL	Provincie	Noord-Brabant	Brabants Verkeersveiligheidsplan	Example of specific regional approach to traffic safety	
2.4.5	NL	Provincie	Noord-Brabant	Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer	Veraltete Vision (2008)	
2.4.6	NL	Provincie	Noord-Brabant	Visie fiets in de versnelling	Veralteter Plan (2009)	
2.4.7	NL	Provincie	Noord-Brabant	Visie gedeelde mobiliteit	Vision for public transport with a focus on flexibility and bespoke solutions	
2.5 Sonstiges						
2.5.1	NL/DE	Samenwerking	Provincies NL & NRW	Gemeinsame Agenda zum grenzüberschreitenden Bahnverkehr	Intent of partners: general info	
2.5.2	NL/DE	Samenwerking	Provincies NL & NRW	Gemeinsame Erklärung über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Mobilität und Infrastruktur	Intent of partners: general info	
2.5.3	NL	Regio	Rivierenland	Brochure Mobiliteitsagenda	Focus on Rivierenland	
2.5.4	NL	Regio	Rivierenland	Uitvoeringsplan Mobiliteitsagenda	Interesting regional mobility plan: located ON the freight corridor.	

2.5.5	DE	Regio	Rhein - Ruhr	Elektromobilität		
2.5.6	DE	Regio	Rhein - Ruhr	Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr		
2.5.7	NL	Samenwerking	Brabantstad	https://brabantstad.nl/doelen/	Outside of the scope of our research	
2.5.8	NL	Samenwerking	Brabantstad	Werkagenda slimme en duurzame mobiliteit	Outside of the scope of our research - gives an example of regional mobility plans	
2.5.9	DE	Regio	Rhein - Ruhr	POSITIONSPAPIER ZUM ÖPNV BEDARFSPLAN NRW	Will be released at the end of March 2021 via https://metropolregion-rheinland.de/verkehr-und-infrastruktur/	
2.5.10	NL	Regio	Arnhem - Nijmegen	Schoon Onderweg	Plans for Regio Arnhem - Nijmegen for sustainable mobility	
3. National						
3.1	NL/DE	Samenwerking	NRW & Min lenW	Gemeinsame Absichtserklärung über die Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr	Vertrag von 2016: intern. Bahnverkehr verbessern	
3.2	EN	Ministerie	Min lenW	Statement on international railway passenger transport	COVID-19 as chance for greener IRPT	
3.3	NL	Ministerie	Min lenW	EU-ministersverklaring ontwikkeling van internationaal personenvervoer per spoor	Very short: support of statement above	



3.4	NL	Ministerie	Min IenW	Position Paper internationaal personenvervoer per spoor	Railway not explicitly named in Green Deal; efforts necessary regardless	
3.5	EN	Ministerie	Min IenW	Position paper international rail passenger transport		
3.6	DE	Ministerie	BMVI	Aktionsplan Güterverkehr und Logistik		
3.7	DE	Ministerie	BMVI	Gesamtkonzept Klimafreundliche Nutzfahrzeuge		
3.8	DE	Ministerie	BMVI	Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme	Beispiele in Deutschland: bundesweit, keine spezifischen ERW Projekte/Maßnahmen	
3.9	DE	Ministerie	BMVI	Masterplan Binnenschifffahrt		
3.10	DE	Ministerie	BMVI	Masterplan Schienengüterverkehr		
3.11	DE	Ministerie	BMVI	Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie		
3.12	DE	Ministerie	Bundesregierung	Nationales Hafenkonzept		
3.13	NL		Rijksoverheid	Nationale omgevingsvisie		
3.14	NL		Rijksoverheid	Nationale omgevingsvisie - uitvoeringsagenda		
3.15	NL	Ministerie	Min IenW	Benutting Multimodale Achterlandknooppunten		
3.16	NL		Rijksoverheid	Klimaatakkoord		
4. EU + Makro-Organisationen						



4.1 CEF-T Rhine Alpine						
4.1.1	EN	EU	European Commission	CEF support to Rhine - Alpine Corridor	Describes past developments with CEF funds on TEN-T corridor	
4.1.2	EN	EU	European Commission	CEF Rhine- Alpine website		
4.2 Sonstiges						
4.2.1	EN	EU	European Commission	Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future	Overview of all action points	
4.2.2	DE	EU	European Commission	Schienengüterverkehrskorridore: Die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Europa		
4.2.3	DE	Ministerium	Verkehr und digitale Infrastruktur	Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz		
4.2.4	NL	Ministerie	IenW	MIRT-onderzoek goederenvervoercorridors		
4.2.5	EN	EU	European Parliament	Connecting Europe Facility 2021-2027 - Financing key EU infrastructure networks	New budget available for cross-border infrastructure	
5. Sonstige Dokumente von Experten						

5.1	NL	Universiteit	Radboud	Een kritische beschouwing van het debat rond de reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleve	Overview of debate surrounding railroad Nijmegen - Kleve	
5.2	NL	Universiteit	Radboud	Regiorail over de grens De complexe realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen.	Bachelor thesis - Looks into why cross border railroads are hard to realise	
5.3	NL	Gemeente	Utrecht	Mobiliteitsplan 2040	Serves as a best practice as mobility plan	
5.4	NL	Universiteit	Maastricht	Uitvoering en mogelijke effecten van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vanuit Euregionaal perspectief	Looks at cooperation with Germany on spatial planning issues - gives insight into what it might be for mobility issues	
a. Fahrrad						
a.1	DE	Bundesland	NRW	Stakeholder Treffen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW		
a.2	DE	Bundesland	NRW	https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/verkehrsminister-hendrik-wuest-legt-infrastrukturpaket-ii-zur	News bulletin	
b. Urban Logistics						
b.1	NL	Ministerie	IenW	Uitvoeringsagenda en subsidieregeling zero-emissie stadslogistiek	Intro of b.6	
b.2	DE	sonstiges	LogistikHeute	Nachhaltigkeit: DPDgroup führt bis 2025 emissionsarme Zustellung ein	News	



b.3	DE	Hochschule	München	Innovative Auslieferung in der B2C-Logistik Neue Konzepte für die "Letzte Meile"		
b.4	DE	sonstiges	Prognos	Gesamtstädtisches Konzept Last Mile		
b.5	DE	sonstiges	Prognos	Nachhaltige Urbane Logistik in Hamburg		
b.6	NL	Samenwerking	gemeenten, sector, lenW	Uitvoeringsagenda Stadslogistiek		
b.7	DE	sonstiges	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.	Urbane Logistik		
c. Schiene						
c.1	DE	Ministerium	Verkehr und digitale Infrastruktur	Zielfahrplan Deutschlandtakt Informationen zum dritten Gutachterentwurf		
c.2	NL	sonstiges	ProRail	Landelijke Netwerkuitwerking Spoor 2040		
c.3	DE	sonstiges		CEF 2 Transport	Factsheets	
c.4	EN	sonstiges	European Commission	https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en	No file but a webpage	
c.5	NL	Regio	Groene Metropoolregio	Brief aan formateur	Benadrukken belang treinverbinding Ranstad - Arnhem - Ruhrgebiet	
d. Binnenschifffahrt						



d.1	EN	Samenwerking	Prov. Zuid-Holland & Land NRW	https://www.rh2ine.eu/	No file but a webpage	
e. Tech						
e. 1	NL	Euregio Maas - Rhein		https://euregio-mr.info/nl/themen/mobilitaet/easy-connect.php	No file but a webpage	
e. 2	NL	Ministerie	IenW	https://itscorridor.mett.nl/home/default.aspx	No file but a webpage	
e. 3	NL	sonstiges	AHA24X7	https://aha24x7.com/grensoverschrijdende-wegwijzer-voor-waterstof-h2x/	No file but a webpage - intro for e.4	
e.4	NL/DE	Euregio		https://www.hydrogenx.online/	No file but a webpage	
f. Bus						
f.1	NL	sonstiges	Movares	Notitie reizigersaantallen OV Nijmegen - Kleve		
f.2	NL	sonstiges	Kennisinstituut voor Mobiliteit	De bus over de grens Grensoverschrijdende busverbindingen in Nederland		

C Vorlage Zusammenfassung



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker · samen sterker




www.deutschland-nederland.eu

Gemeinde X

Konzeptname

Veröffentlicht: Februar 19

Gültig bis: -

Nahmobilitätskonzept

Kooperation NL – DE	<input type="checkbox"/>	Smart Mobility	<input type="checkbox"/>
Sharing-Systeme	<input type="checkbox"/>	Urban Logistics	<input type="checkbox"/>
Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/>	Nachhaltigkeit	<input type="checkbox"/>
Elektromobilität	<input type="checkbox"/>	Ruhender Verkehr	<input type="checkbox"/>
Fahrradabstellanlagen	<input type="checkbox"/>	Klimaschutz	<input type="checkbox"/>
Radverkehr	<input type="checkbox"/>	Umweltschutz	<input type="checkbox"/>
Fußverkehr	<input type="checkbox"/>	Güterverkehr	<input type="checkbox"/>

Thema:

Ausgangspunkt:

Themenbereiche:

-

Maßnahmen:

-





Stakeholder-Treffen

Euregio Rhein - Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker · samen sterker

Inhaltsübersicht

1	Einführung.....	1
1.1	Zweck.....	1
1.2	Treffen mit Interessenvertretern.....	3
2	Methodik.....	4
2.1	Einladungen	5
2.2	Umfragen	5
2.3	Programm	6
2.4	Implementierung.....	6
3	Treffen mit Interessenvertretern	8
3.1	Stakeholder-Treffen 1: Deutsche ERW-Mitglieder	8
3.2	Stakeholder-Treffen 2: Grenzüberschreitend: Gemeinden in Grenznähe.....	11
3.3	Stakeholder-Treffen 3: Nachhaltigkeit	16
3.4	Stakeholder-Treffen 4: Niederländische ERW-Mitglieder.....	19
3.5	Stakeholder-Treffen 5: Grenzüberschreitend: Wichtige Stakeholder 21	
3.6	Stakeholder-Treffen 6: Logistik.....	23
4	Fazit.....	26
4.1	Hauptthemen.....	26
4.2	Ergebnisse im Vergleich zu Desk Research.....	30
4.3	Fortsetzung	31
5	Anhänge.....	33
5.1	Berichte.....	33
5.1.1	Stakeholder-Treffen 14-6: Deutsche Mitglieder.....	33
5.1.2	Stakeholder-Treffen 16-06: Grenzüberschreitend: Gemeinden in Grenznähe	36
5.1.3	Stakeholder-Treffen 17-06: Nachhaltigkeit.....	38
5.1.4	Stakeholder Meeting 21-06: Niederländische Mitglieder.....	40



5.1.5	Stakeholder Meeting 23-06: Grenzüberschreitend: Wichtige Stakeholder.....	42
5.1.6	Stakeholder-Treffen 25-06: Logistik.....	43
5.2	Umfragen	45
5.3	Einladung	50
5.4	Programm.....	52
5.5	Präsentationen	53



1 Einführung

Die Euregio Rhein-Waal (ERW) ist seit mehr als 50 Jahren ein bekannter Name in der deutsch-niederländischen Grenzregion. Mit unzähligen grenzüberschreitenden Entwicklungen, gemeinsamen Projekten und gemeinsamen Interessen in sozioökonomischen, kulturellen, mobilitätsbezogenen und praktischen Bereichen sorgt die ERW vor allem für eine stärkere Grenzregion. Nicht nur innerhalb der eigenen Grenzen, sondern auch darüber hinaus, wenn man die nationalen Auswirkungen des ERW betrachtet. Die ERW verbindet und schafft gegenseitiges Verständnis über Grenzen hinweg.

Die ERW kann in Bereiche mit unterschiedlichen Eigenschaften unterteilt werden. Von den hochindustrialisierten Regionen um Düsseldorf und Duisburg und verstädterten Regionen wie Arnhem-Nijmegen bis hin zu ländlicheren Gegenden wie dem Achterhoek, Nord-Ost-Brabant, der Veluwe und dem nördlichen Niederrhein. Mit rund 4,2 Millionen Einwohnern und über 300.000 Unternehmen hat die ERW ein großes wirtschaftliches Potenzial und kann als Wirtschaftsmotor innerhalb der nationalen und grenzüberschreitenden Wirtschaft fungieren.

1.1 Zweck

Um die Ambitionen der Grenzregion zu erfüllen, sind gute Erreichbarkeit und ein nachhaltiges Mobilitätssystem eine Grundvoraussetzung. Mobilität ist zentral für eine gute euroregionale Erreichbarkeit und ist der Motor für die grenzüberschreitende sozioökonomische und räumliche Entwicklung. Der

Wunsch der Region, einen Mobilitätsplan zu entwickeln, ist daher ein guter Schritt hin zu einer Region, die stärker, grüner und effizienter wird.

Ein guter Mobilitätsplan umfasst nicht nur alle aktuellen und zukünftigen Entwicklungen, sondern befasst sich auch mit der Frage, wie sich die Mobilität entwickeln sollte, um den Ambitionen der Region zu entsprechen. Das bedeutet, dass verschiedene Aspekte untersucht werden müssen - zum Beispiel die Beziehung zu Wirtschaft, Beschäftigung, räumlichen Entwicklungen, Tourismus und Bildung; dass die Machbarkeit verschiedener Pläne kritisch geprüft werden muss; und dass ebenso Unterstützung und Engagement bei der Organisation und anderen beteiligten Interessengruppen geschaffen werden muss. Die Erstellung eines Mobilitätsplans ist ein komplexer Prozess, bei dem es um "Verkehr und mehr" geht, nämlich um Trends, Zielgruppen, Innovationen und die Mobilität von morgen! Dabei spielen umfangreiche Kenntnisse und Erfahrungen in Fragen der grenzüberschreitenden Mobilität, fundierte Kenntnisse der Region, Verständnis für Sprache und Kultur, Schlüsselakteure und Entwicklungen innerhalb der Branche eine wichtige Rolle.

Die Umsetzung des euregionalen Mobilitätsplans besteht aus zwei Meilensteinen:

1. Desk Research
2. Meetings mit Stakeholdern

Der erste Meilenstein, die Desk Research, lieferte ein Bild der aktuellen Mobilität in der ERW mittels einer Literaturanalyse. Für diese Desk Research wurden Absichtserklärungen, Grundsatzdokumente, Visionen, Berichte und andere Dokumente der Mitglieder (Gemeinden, Städte und Regionen) innerhalb der Euregio sowie Dokumente von (inter)nationalen Dachorganisationen untersucht. Dazu gehören Dokumente der EU, des Bundes, der Provinzen und der Bundesländer.

Diese Desk Research lieferte nicht nur ein Bild über den aktuellen Stand der Dinge in der Euroregion, sondern auch einen Überblick über die Themen, die in Zukunft eine Rolle spielen werden. Auf dieser Basis wurden die Stakeholder-Treffen und die darin diskutierten Themen gestaltet.

In diesem Dokument werden die Ergebnisse des zweiten Meilensteins besprochen: die Stakeholder-Meetings. Zusammen mit vorhandenem Fachwissen, Einblicken in Entwicklungen und Kenntnissen über die Region bilden die



Meilensteine 1 und 2 den Input für den euregionalen Mobilitätsplan. Eine weitere Konkretisierung der Inhalte erfolgt durch die Erarbeitung von vier aufzustellenden Fallstudien, die ein konkretes Thema vertiefen.

1.2 Treffen mit Interessenvertretern

Die Stakeholder-Meetings sind ein wichtiger Bestandteil im Zuge der Erstellung des euregionalen Mobilitätsplans. Schließlich will die Euregio Rhein-Waal einen Mobilitätsplan und eine Vision entwickeln, die sich an der Situation in ihrem Arbeitsgebiet orientieren. Wo Desk Research einen transparenten und objektiven ersten Überblick über die Themen in der Region geliefert hat, liefern Meetings mit den Stakeholdern - also denjenigen, die in der täglichen Praxis mit der Mobilität in der Region zu tun haben und ein Interesse daran haben - Klärung und Hintergrund zu den Ergebnissen des Desk Research und eine praktische Tiefe beim Fokus auf spezifische Themen.



2

2 Methodik

In diesem Kapitel wird kurz vorgestellt, wie die Stakeholder-Treffen zustande kamen.

Basierend auf den ersten Ergebnissen der Desk Research wurde in Absprache mit der Euregio Rhein-Waal das Format für die Stakeholder-Meetings vorbereitet. Daraus ergab sich das folgende Format für die Stakeholder-Meetings:

1. Niederländische Mitglieder der Euregio Rhein-Waal
Dazu gehörten alle Gemeinden der Euroregion auf der niederländischen Seite der Grenze. In diesem Treffen wurden Mobilitätsentwicklungen diskutiert, die speziell in den Niederlanden eine Rolle spielen, sowie die Rolle, die die Euregio dabei im Hinblick auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit spielen könnte.
2. Deutsche Mitglieder der Euregio Rhein-Waal
Als Pendant zur ersten Sitzung wurden alle Mitglieder auf der deutschen Seite der Grenze auch zu einer Sitzung eingeladen. Dazu gehörten Gemeinden, Kreise und Städte, aber auch Dachverbände wie die Industrie- und Handelskammer Niederrhein (IHK), der Regionalverband Ruhr (RVR) und der Landschaftsverband Rheinland (LVR).
3. Grenzüberschreitend: Gemeinden in Grenznähe
Da die grenzüberschreitende Mobilität für Gemeinden entlang der Grenze eine andere Priorität hat als für weiter entfernte Gemeinden,

wurde eine Sitzung für alle Gemeinden entlang der Grenze abgehalten. Diese Sitzung befasste sich mit den praktischen und administrativen Implikationen und Herausforderungen bei der Realisierung der grenzüberschreitenden Mobilität.

4. Grenzüberschreitend: Hauptakteure

Innerhalb der Euroregion gibt es eine Reihe von größeren Städten und anderen wichtigen Akteuren (z.B. die Provinzen und das Land NRW), deren strategische Mobilitätspolitik und Vernetzung ein Ausgangspunkt ist. Um die größeren Akteure innerhalb der Euroregion dazu zu bringen, über grenzüberschreitende Mobilität nachzudenken, wurde daher eine Sitzung für die größeren Städte organisiert, um dies zu diskutieren. An dieser Sitzung waren obengenannte Parteien beteiligt.

5. Thema: Nachhaltigkeit

Da sich das Thema "Nachhaltigkeit" wie ein roter Faden durch die für die Desk Research untersuchten Dokumente zog, wurde eine Sitzung speziell diesem Thema gewidmet. Dazu wurden verschiedene Arten von Organisationen eingeladen, nämlich Unternehmen aus der Tourismusbranche, Wissenseinrichtungen, Initiativen aus der Wirtschaft und andere Organisationen wie Umweltverbände.

6. Thema: Logistik

Die Logistikbranche hat eindeutig einen starken Bezug zur Mobilität: ohne Mobilität keine Logistik. Deshalb konzentrierte sich das letzte Stakeholder-Treffen auf den Logistiksektor. An diesem Treffen sind unter anderem die verschiedenen Häfen der ERW, Industrievertreter und die Provinzen beteiligt.

2.1 Einladungen

In Absprache mit der Euregio Rhein-Waal wurden die Teilnehmerlisten für jedes Meeting erstellt. Die Euregio verschickte daraufhin eine erste Einladung an die teilnehmenden Organisationen. Danach erhielten die Teilnehmer einen Link zu einer vorbereitenden Umfrage (siehe Anhang), in der sie ihr Feedback abgeben und ihre Meinung zu verschiedenen Themen vor dem Meetings mitteilen konnten. Den Teilnehmern wurde auch die Desk Research als Hintergrund für die Sitzung zugesandt, sowie die Agenda mit dem Programm des Treffens.

2.2 Umfragen

Die Fragebögen, die im Vorfeld an die Teilnehmer verschickt wurden, bestanden aus einer Reihe von allgemeinen Fragen sowie aus Fragen, die sich speziell auf das Thema der Sitzung bezogen. Eine Musterumfrage finden Sie

im Anhang. Die Umfrage wurde digital verschickt und konnte über LimeSurvey, ein Online-Umfragetool, ausgefüllt werden.

Vor jedem Stakeholder-Meeting wurden die Ergebnisse der Umfrage analysiert und ausgearbeitet. Einige der Ergebnisse dienten als Input für die Sitzung und wurden als Diskussionspunkte oder Gesprächspunkte verwendet.

2.3 Programm

Es wurde versucht, das Format der Sitzung weitgehend gleich zu halten. Zu diesem Zweck wurde ein allgemeines Programm mit den folgenden Komponenten erstellt:

1. Begrüßung und Eröffnung: Dieser Tagesordnungspunkt wurde von der Euregio Rhein-Waal zur Verfügung gestellt;
2. Hintergrund und Herangehensweise: Hier werden kurz der Hintergrund des Projekts und die Ergebnisse der Desk Research besprochen;
3. Themen und Entwicklungen: Diese befassten sich mit Beispielen und Themen, die für die jeweilige Sitzung relevant waren. Anhand von Fragen und Statements wurden die Teilnehmer im weiteren Verlauf des Programms aktiviert, ihre Meinungen mitzuteilen.
4. Diskussion in kleineren Gruppen: Gruppen von 5-10 Teilnehmern diskutierten eine Reihe von Themen und Vorschlägen. Wiederkehrende Themen waren 'Mobilität der Zukunft', 'Nachhaltigkeit', 'Kommunikation' und 'die Rolle der Euregio Rhein-Waal', ergänzt durch eine Reihe von Themen, die für die jeweilige Sitzung interessant waren.
5. Feedback im Plenum: Nach jeder Diskussion in kleineren Gruppen wurde ein gemeinsames Feedback zu den besprochenen Themen und Inhalten gegeben.
6. Abschluss: Die Sitzung endete mit einem kurzen Ausblick auf den weiteren Verlauf des Prozesses und mit einem Dank an die Teilnehmer.

2.4 Implementierung

Aufgrund der Maßnahmen für COVID-19 war es nicht sinnvoll, physische Treffen zum Zeitpunkt der Stakeholder-Treffen abzuhalten. Deshalb wurde das digitale Meeting-Programm Clickmeeting genutzt, bei dem die Teilnehmer über einen zugesandten Link an der Sitzung teilnehmen konnten. Die Stakeholder-Treffen fanden im Juni 2021 statt. Insgesamt konnten bei diesen



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Stakeholder-Treffen - Euroregionaler Mobilitätsplan

Treffen über 100 Teilnehmer begrüßt werden, die aus Mitgliedskommunen, regionalen Regierungen, Interessengruppen und Bildungseinrichtungen kamen.



Jede Sitzung wurde von einem Vorsitzenden geleitet. Moderatoren unterstützten den Vorsitzenden inhaltlich und bei der Leitung der Diskussion in den Kleingruppen. Alle Kleingruppen wurden zusätzlich durch die Auftragnehmer protokolliert.



3

3 Treffen mit Interessenvertretern

In diesem Kapitel wird erläutert, was bei den einzelnen Stakeholder-Treffen besprochen wurde, welche Organisationen anwesend waren und welche auffälligen Ergebnisse ermittelt werden konnten.

3.1 Stakeholder-Treffen 1: Deutsche ERW-Mitglieder

Zusammenfassender Bericht

Diskutiert wurden u.a. die Mobilität der Zukunft, neue Energiequellen, die Rolle der Euroregion und das Thema Kommunikation.

Obwohl Mitglieder sowohl aus den größeren Städten als auch aus kleineren Gemeinden anwesend waren, überschritten sich die besprochenen Themen, weitgehend. Auch in Bezug auf die Rolle der Euregio bei der Verwirklichung der (grenzüberschreitenden) Mobilität überlappten sich die thematisierten Punkte der anwesenden Stakeholder. Kurzum, es gibt viele Ähnlichkeiten zwischen den Anwesenden in dieser Gruppe.

- **Mobilität der Zukunft:** Es gibt eine Reihe von Themen, die nach Ansicht der Gruppe zweifellos eine Rolle in der Mobilität der Zukunft spielen werden. Diese sind Mobility-Hubs, modale Netzwerke, Erreichbarkeit im ländlichen Raum, Shared-Mobilität und Wasserstoff. Beispielsweise wurde durch die Stadt Duisburg ein Wasserstoffzentrum (Zentrum für BrennstoffzellenTechnik - ZBT) eingerichtet, um die

Forschung zu erleichtern und die Ergebnisse mit anderen Akteuren zu teilen. Durch den Mangel an Personal und Ressourcen können jedoch noch keine übergreifenden Projekte über den aktuellen Standort hinaus umgesetzt werden. Wasserstoff könnte in Zukunft per Pipeline transportiert werden.

- Die Corona-Krise wird regelmäßig als Beschleuniger des Wandels in der Mobilität zitiert, oder als Chance, zu sehen, wie es funktionieren kann: Flexibleres/Dezentraleres Arbeiten, weniger Reisebewegungen und eine Abwanderung aufs Land, weil die Menschen nicht mehr jeden Tag ins Büro in die Städte müssen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass die Strukturen auf dem Land gestärkt werden, während die Verkehrsdichte in den Städten reduziert wird. Verkehrsvermeidung wurde als wichtiges Unterthema genannt: Auf beiden Seiten der Grenze suchen die Menschen nach Möglichkeiten, ihre Mobilität zielgerichteter und effizienter zu gestalten. Ein mögliches Instrument könnte eine Mobilitätssteuer/-abgabe sein.
- Die Rolle der ERW besteht hauptsächlich darin, verschiedene Parteien zu verbinden und Wissen auszutauschen, Experten zu verschiedenen Themen zusammenzubringen und Arbeitsgruppen einzurichten. Darüber hinaus kann die ERW bei der praktischen Umsetzung der technischen Entwicklungen als Bindeglied zwischen beiden Ländern eine wichtige Rolle spielen und für einen reibungslosen Ablauf der praktischen Umsetzung sorgen. Die ERW hat auch die Aufgabe, verfügbare finanzielle Zuschüsse zu identifizieren und sie an die richtige Stelle zu bringen. Das bedeutet auch, dass die ERW dank seines übergreifenden Einflussbereichs größere (Infrastruktur-)Zuschüsse anziehen kann.
- Themen im grenzüberschreitenden Verkehr sind Ticketing und Tarife. Die widersprüchliche Bürokratie wird als Barriere gesehen, die die Menschen daran hindert, auf nachhaltige Verkehrsmittel umzusteigen, wenn sie Grenzen überschreiten wollen. Auch beim Bau neuer Mobilitätsknotenpunkte muss auf Kompatibilität geachtet werden: Es ist wichtig, dass die Ladeinfrastruktur, die Leihsysteme und die Bezahlmöglichkeiten einheitlich oder zumindest grenzüberschreitend nutzbar sind.

- Kommunikation ist das Schlüsselwort, um erfolgreiche Veränderungen in der Mobilität herbeizuführen. Durch die rechtzeitige Einbindung der Bürger in Veränderungsprozesse fühlen diese sich schneller einbezogen und sind eher bereit, eine Veränderung vorzunehmen. Außerdem waren sich die Stakeholder einig, dass es genügend Innovationen, Ideen und Impulse gibt. Es besteht allerdings noch Handlungsbedarf bezüglich der Einbeziehung von Zielgruppen, die bisher noch kaum Berührungspunkte mit einigen Themen, wie beispielsweise Sharing-Diensten, hatten. Daher ist eine umfassendere Vision der Mobilität gefragt.

Teilnehmende Organisationen

Folgende Organisationen waren als Teilnehmer anwesend: Bezirksregierung Düsseldorf, Gemeinde Kranenburg, IHK, LVR, Kreis Kleve, Kreis Wesel, Stadt Duisburg, Stadt Moers, Stadt Wesel und Stadt Xanten.

Mehrere Mitglieder des Euregio-Rates und Mitarbeiter der Euregio Rhein-Waal nahmen als Beobachtende teil.

Auffällige Ergebnisse

- Für die deutschen Mitglieder besteht kein Zweifel, dass Wasserstoff der alternative Kraftstoff der Zukunft ist, nicht Strom.
- Die Corona-Krise war für viele die Bestätigung, dass sich die Art und Weise, wie wir arbeiten, verändern wird, und dass dies langfristige Folgen für die Mobilität haben wird.
- Die Verbindung zu finden, ist das Schlüsselwort, wenn es um die Rolle des ERW geht. Dies kann eine Verbindung im Bereich des Wissens, der praktischen Dinge oder der finanziellen Themen sein.

Level	Was? (Plan, Defizit, Herausforderung, Problem, ...)	Deutung (Trend, Strategie, Potenzial, ...)
Lokal	Shared-Mobility	Teilen statt Besitzen, der Trend vom Besitz eines Fahrzeugs geht zurück. Leihfahräder werden immer beliebter. Es ergibt sich die Chance, den Flächenverbrauch zu senken, nicht aber die Verkehrsleistung

	Einbeziehung von Zielgruppen	Zur Zeit existieren bereits genügend Ideen und Innovationen Es fehlt oftmals die öffentliche Beteiligung der "richtigen" Akteure Einige Stakeholder hatten bisher kaum/keine B Erührungspunkte mit einigen Themen der Zukunft
Regional (provincie, Land NRW)	Wasserstoffzentrum Duisburg	Förderung der Wasserstofftechnik / Intensivierung der Forschung in dem Bereich / Breitere Nutzung von Wasserstoff
	Mobility-Hubs	Landesweite Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsarten in der gesamten ERW – Vorbild ist das Konzept des VRR Grenzüberschreitende Kompatibilität
	ERW als Bindeglied	Verbinden der verschiedenen Expertisen Lobbyarbeit betreiben Investoren und finanzielle Zuschüsse identifizieren
	Grenzüberschreitendes Ticketing	Eine Region – Ein Tarif Kompatibilität der Tarife Informationsbereitstellung in beiden Sprachen
National	Verkehrsvermeidung	Dezentraleres Arbeiten, wo es möglich ist – Bereitstellung von Flächen für Coworking-Spaces (Förderung?) Strukturen im ländlichen Raum fördern, um so auch den Verkehr in den Städten zu entlasten
	Mobilitätssteuer	Mobilitätssteuer, mit der die Infrastruktur finanziert werden kann
EU	Wasserstoff allgemein	EU-weitere Forschung Förderung von Wasserstoffprojekten Klare Leitziele für die Verkehrsträger

3.2 Stakeholder-Treffen 2: Grenzüberschreitend: Gemeinden in Grenznähe

Zusammenfassender Bericht



An diesem Stakeholder-Treffen nahmen Personen aus Gemeinden und Städten rund um die Grenze teil. Das Hauptthema der Diskussion waren konkrete grenzüberschreitende Initiativen und wo die Herausforderungen liegen.

- Die Grenze wird als Alleinstellungsmerkmal der Region gesehen, und damit vor allem als Chance und Herausforderung. Es ist jedoch wichtig, den Transport über die Grenze zu verbessern. Die unterschiedlichen Rechtssysteme und damit verbundene Finanzierungsfragen werden als Engpässe gesehen. So ist in Deutschland, anders als in den Niederlanden, die Beförderung von Schulkindern in Schulbussen gesetzlich verankert. Ein Versuch, den grenzüberschreitenden Schülertransport in Beek zu strukturieren, scheiterte, weil nicht genügend Ressourcen vorhanden waren. Ein einheitliches Transportsystem, das die Grenze ohne zusätzliche Kosten berücksichtigt, wird befürwortet. Ein mögliches Pilotprojekt ist die Einführung eines Tagtickets.
- Die allgemeine Tendenz ist, dass die Auto- und Fahrradverbindungen über die Grenze hinweg gut sind. Allerdings ist der öffentliche Nahverkehr stark verbesserungswürdig. Diese Verbesserung könnte durch die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Parteien erreicht werden, zum Beispiel in Form von grenzüberschreitenden Sharing-Diensten, die teilweise von Freiwilligen erbracht werden. Eine wichtige Frage, die sich stellt, betrifft die verschiedenen Zielgruppen, die von einem größeren Angebot profitieren könnten. Es stellt sich die Frage, wie insbesondere Autofahrer zu nachhaltigeren Mobilitätsentscheidungen angeregt werden können. Eine verwandte Frage ist das Verhältnis zwischen Nachfrage und Angebot: Inwieweit führt ein verbessertes Angebot zu mehr Nachfrage?
- Es fehlen konkrete Verbindungen, ein klares Ticketingsystem und Kommunikation, um ÖV-Verbindungen erfolgreich zu machen. Unwissenheit und Kostennachteile werden als entscheidende Barrieren identifiziert. Eine wichtige Route, die erwähnt wird, ist die Verbindung zwischen Nijmegen und Kleve. Es ist wünschenswert, diesen Weg zu intensivieren; dafür stehen verschiedene Modalitäten zur Verfügung.
- Der ERW kann eine Rolle bei der Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs spielen, indem er als Netzwerker fungiert: Er bringt die Menschen zusammen, vorzugsweise physisch, wenn die aktuellen Corona-Maßnahmen es zulassen. Darüber hinaus kann die ERW Pilotprojekte initiieren, damit die durchführenden Parteien zeigen können,

wie komfortabel, selbstverständlich und attraktiv grenzüberschreitende Mobilität in Zukunft sein könnte.

- Die Mobilität der Zukunft wird nach Ansicht der Teilnehmer vor allem durch bessere Anbindungen und die Reduzierung der Belästigung durch z.B. Lkw und Lieferdienste in den Zentren geprägt. Die Abstimmung von Angebot und Kapazität wird als eine entscheidende Herausforderung gesehen, um unnötige Doppelbesteuerung zu vermeiden. Hierfür ist eine breitere Perspektive notwendig, da Transport und Logistik oft länderübergreifende Themen sind.
- Der Tourismus spielt eine wichtige Rolle in der Region. Auch hier kann die ERW eine Rolle als Bindeglied spielen, damit praktische Dinge wie die Beschilderung richtig umgesetzt werden können. Dies scheint besonders relevant zu sein, wenn es um Radwege geht.

Teilnehmende Organisationen

Die folgenden Organisationen waren als Teilnehmer anwesend: Gemeinde Bergen, Gemeinde Berg en Dal, Gemeinde Doetinchem, Gemeinde Kranenburg, Gemeinde Montferland, Gemeinde Mook und Middelaar, Gemeinde Oude IJsselstreek, Landschaftsverband Rheinland und Stadt Goch.

Mehrere Mitglieder des Euregio-Rates und Mitarbeiter der Euregio Rhein-Waal nahmen als Beobachter teil.

Auffällige Ergebnisse

- Die grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindungen sind verbesserungsbedürftig in Bezug auf Frequenz, Optionen, Fahrkartenverkauf und Kommunikation.
- Der Tourismus ist in der Region von großer wirtschaftlicher Bedeutung; die ERW kann das Bindeglied zwischen den verschiedenen beteiligten Behörden und Organisationen sein.

Level	Was? (Plan, Defizit, Herausforderung, Problem, ...)	Deutung (Trend, Strategie, Potenzial, ...)
Lokal	Tourismus	Grenzüberschreitende und zweisprachige Wegweisung ist notwendig; Knotenpunktsystem an beiden Seiten der Grenze für alle Verkehrsträger? Informationsvermittlung auf beiden Seiten der Grenze
	Initiativen von Freiwilligen (Ehrenamt)	Bürger fangen das auf, was öffentlicher Dienst und Privatsektor nicht leisten (können/wollen); Teilhabe an Mobilitätsangeboten, Mitbestimmungsrecht; nicht mehr nur Dienstleistungen die angeboten werden, sondern erfordern aktive Teilnahme
	Alle ÖPNV Angebote in einem Infoportal (Wunsch)	ÖPNV wird breiter aufgefasst und bezieht sich auch auf Car-Sharing o.ä. (Beispiel Mobifalt); Eigentumsfrage: was ist öffentlich, was ist privat?; grössere Trends: Einsparungen im öffentlichen Dienst an der einen Seite und Forderungen nach nachhaltigen Angeboten auf der anderen Seite
	Belastung Dorfkerne durch Frachtverkehr	Unruhe, Stau, Gefährdung für Anwohner; gerade in Grenzregionen sollte integral nach Verbindungen (Beispiel A3) und deren Ausbau geschaut werden da Folgen weitreichend sind für gesamte Regionen (über lokal hinaus)
Regional (provincie, Land NRW)	Grenzüberschreitender ÖPNV	Konkrete Verbindungen schaffen (ggf. Reaktivierung Nijmegen – Kleve, mehrere Modalitäten möglich) Unwissenheit und Kostennachteile sind derzeitige Stolpersteine; inkompatible Gesetzssysteme (Beispiel Schülerverkehr) Wunsch Angebote zu kombinieren: Beispiel Achterhoek und E-Mobilität, gewünschte Zusammenarbeit mit Deutschland sodass Nutzer von hub zu hub reisen können, auch grenzüberschreitend



		<p>= Wunsch nach mehr Vereinheitlichung ohne dabei die jeweiligen Vorteile zu verlieren; Achtung: Beispiel alternative Antriebsstoffe – in D wird auf Wasserstoff anstelle E-Mobilität gesetzt, wie damit umgehen? ERW kann als Netzwerk fungieren</p>
	Grenzüberschreitende Mobilität	<p>Verbindungen für Rad und Kfz sind oftmals gut, ÖPNV eher mangelhaft Umstieg von Kfz attraktiv gestalten; Zielgruppen Mobilität? Wie kann man erreichen, dass Auto nicht mehr erste Wahl ist? Infrastruktur, Verhalten Grenzüberschreitende Sharing-Dienste (Ähnlich Bürgerbus?) - Heutige Hürden: Ticketing, Informationen, Kosten, kein nahtloses Umsteigen; Idee: App für ERW entwickeln ERW kann als Netzwerk fungieren; z.B. in längeren Abständen Abstimmungen, Netzwerk Treffen veranstalten Als Wunsch auch autonomes Fahren genannt (Beispiel Weeze (WEpod))</p>
	Logistik, Lieferungen	<p>Organisiert durch Logistiker und nicht durch Endkunden = Region entlasten (gilt auch für lokal)</p>
National	Unterschiedliche Gesetzeslage	<p>Einheitliches oder gemeinsamen Vorgehen wird durch die unterschiedlichen Gesetze in DE und NL erschwert</p>
	Unterschiedliche Schwerpunkte bzgl. Alternative Antriebsstoffe	<p>NL: E-Mobilität, D: Wasserstoff – inwiefern kompatibel? Welchen für was gebrauchen (Logistik, MIV, ÖPNV)?</p>
	Unterschiede in Bewegungskulturen	<p>Auto/MIV als Selbstverständlichkeit in D, passende Infrastruktur sorgt dafür, dass Fortbewegen mit Auto problemlos verläuft, teils marode oder nicht vorhandene Radwege; anders in NL = welche Chancen ergeben sich daraus?</p>

EU	Korridor für internationalen Frachtverkehr	Wunsch nach integraler Herangehensweise was Hauptverkehrsrouten betrifft umso dörfliche Strukturen zu entlasten, in denen Frachtverkehr Unruhe und Gefahren verursacht

3.3 Stakeholder-Treffen 3: Nachhaltigkeit

Zusammenfassender Bericht

An diesem Stakeholder-Treffen nahmen Personen aus Regionalregierungen, Nachhaltigkeits-Dachorganisationen und staatlichen Institutionen teil, die sich speziell mit Infrastruktur befassen. ERW-Mitarbeiter und Euregio-Ratsmitglieder waren als Beobachter anwesend.

- Viel Aufmerksamkeit wurde den Hindernissen bei der Realisierung des Übergangs zu nachhaltigen Energiequellen in der Mobilität gewidmet. Wegen der ganzen Gesetzgebung ist es zum Beispiel schwierig, Ladeinfrastruktur zu realisieren. Darüber hinaus kämpfen viele Kommunen mit fehlenden Finanzen und Kapazitäten, um die Pläne voranzutreiben.
- Die Innovationen müssen erforscht werden, um zu sehen, wie sie umgesetzt werden können. Das Wissen ist oft schon da, aber nicht an den richtigen Stellen.
- Die Ökologisierung der Mobilität in ländlichen Gebieten ist ein Schwerpunkt, ebenso wie die Umsetzung der grünen Mobilität in touristischen Gebieten.
- Die vorgesehene Rolle der ERW ist es, verschiedene Parteien zusammenzubringen, Initiativen zu bündeln und damit kleinere Gemeinden zu unterstützen, die nicht die Schlagkraft haben, dies alleine zu erreichen.

Teilnehmende Organisationen

An dieser Sitzung nahmen Vertreter der IHK Niederrhein, Kiemt, Niederrhein Tourismus, Autobahn DE, Fietsersbond und Straßen NRW teil.

Auffällige Ergebnisse

- Es gibt viele verfahrenstechnische Hindernisse bei der Ökologisierung der Mobilität.

- Das Wissen ist da, aber es kommt nicht an den richtigen Stellen an, zum Beispiel in den politischen Abteilungen kleinerer Gemeinden.

Level	Was? (Plan, Defizit, Herausforderung, Problem, ...)	Deutung (Trend, Strategie, Potenzial, ...)
Lokal	E-Infrastruktur in ländlichen Gebieten ausgelastet (NL)	Mobilitätshub einsetzen + andere alternative Antriebe (Wasserstoff, Sonne, Wind); ländliche Regionen besser und konkret einbinden, auf lokale Gegebenheiten und Mobilitätsverhalten abstimmen; allgemein: wie können Veränderungsprozesse so gestaltet werden dass sie getragen werden durch Gesellschaft?
	Defizit Fahrradinfrastruktur (D)	Marode Radwege die Nutzen erschweren und verhindern, auch bzgl. Grenzüberschreitenden Fahrten
Regional (provincie, Land NRW)	Nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen	Viele Wege mit dem MIV, da oftmals lange Wege zur Arbeit oder der Nahversorgung zurückgelegt werden müssen Infrastruktur ist vorwiegend für den MIV optimiert Wie wirtschaftlich interessant werden für Sharing Dienst Anbieten (Privatsektor)? Rentiert sich bisher nicht.
	ERW als Bindeglied	Kleine Kommunen unterstützen Bindeglied zwischen Kommunen und anderen Parteien Bündeln von Interessen und Kapazitäten so dass nicht nur grosse Gemeinden etwas leisten können (auch in Personalfragen) Öffentlichkeitsarbeit leisten, z.B. auch wie Rijkswaterstaat mit einem Umgebungsmanager Expertenrunde
	Veluwe als Feriengebiet der Zukunft	Wie kann nachhaltige und zukunftsweisende Mobilität in einem ländlichen Gebiet aussehen (mit inzidentell viel Verkehr), das dazu

		auch noch Naturschutzgebiet ist?; Grundsatzfrage ob alle Gebiete überhaupt zugänglich sein <i>müssen</i> und für wen?
National	(Grenzüberschreitende) Planungseinschränkung	Große Einschränkung durch die Gesetzeslage hinsichtlich der Umsetzung von nachhaltigen Projekten Kommunen fehlt finanzielle Unterstützung und vor allem auch die Arbeitskraft
	Wasserstoff als alternativer Antrieb	Wird in Deutschland vor allem genutzt durch die Stahlindustrie; bis 2030 1/3 aller LKWs mit Wasserstoff betrieben?; Baufahrzeuge umstellen, da hohe Schadstoffwerte von Diesel-Fahrzeugen Bauvorhaben verhindern (NL), Projekt emissionsarme Baustellen (Forschung RWTH Aachen); Umstellung Binnenschifffahrt – Konzepte und Expertise austauschen D/NL
	Investitionen in Infrastruktur	Grundlagen für Transformationsprozesse schaffen, sichern und sanieren; auch über Verwaltungsgrenzen hinausdenken; bei Verkehrsverlagerung muss jeweilige Infrastruktur tragfähig sein
	Autobahnen	Miteinbeziehen bei z.B. Modalitätshubs mit Shuttlebussen für Pendler, Touristen; Autobahnen werden nicht gesehen bei Verkehrsbündeln und da liegt Potenzial, besonders in Regionen wo viel MIV ist; gleiches gilt für Anbindungen an Radwege
EU	Bereitstellung von innovativen Ideen	Oftmals wird an den richtigen Dingen geforscht, die Informationen werden aber nicht immer an alle Akteure weitergegeben
	Wunsch nach umfassendem "Marshall"-Plan	Ziel ist es auf die aktuellen Gegebenheiten reagieren zu können (Klimawandel) und Transition voranzubringen; in D: wahrgenommene Inkompatibilität Strassenverkehrsordnung und Transformationsprozesse - Gesetzgebung als Impuls und Hindernis

3.4 Stakeholder-Treffen 4: Niederländische ERW-Mitglieder

Zusammenfassender Bericht

Bei diesem Stakeholder-Treffen waren niederländische Mitglieder der Euregio anwesend, bestehend aus Vertretern von Gemeinden und Provinzen. ERW-Mitarbeiter und Euregio-Ratsmitglieder waren als Beobachter anwesend.

Aus den diskutierten Themen kristallisierte sich eindeutig eine Rolle für die Euroregion heraus.

- Die Euregio kann als Bindeglied fungieren: Auf administrativer Ebene wissen die Menschen auf beiden Seiten der Grenze nicht (genug), wie sie zueinander finden. Infolgedessen bleiben viele Projekte auf der administrativen Ebene stecken. Die Euregio kann auch bei der praktischen Umsetzung von Mobilitätsprojekten (z.B. Hubs) eine Rolle spielen, um die gegenseitige Nutzbarkeit der Systeme zu gewährleisten.
- Kommunikation ist entscheidend für den Erfolg von grenzüberschreitenden Mobilitätsinitiativen.
- Ein Augenmerk vieler Gemeinden liegt auf der Erreichbarkeit des ländlichen Raums. Auch hier können Teilmobilität und Hubs realisiert werden, was aber eine andere Herangehensweise erfordert als z.B. in den Großstädten, wo ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet ist.
- Die Grenze wird von den Bewohnern der Grenzregion im täglichen Pendeln nicht mehr erlebt. Es ist daher auffällig und bedauerlich, dass die Grenze beim Transport über größere Entfernungen immer noch spürbar ist.

Teilnehmende Organisationen

An dieser Sitzung nahmen Vertreter der Gemeinde Apeldoorn, der Gemeinde Bergen, der Gemeinde Boxmeer, der Gemeinde Doetinchem, der Gemeinde Gennep, der Gemeinde Lingewaard, der Gemeinde Montferland, der Gemeinde Nijmegen, der Gemeinde Oude IJsselstreek, der Gemeinde Sint Anthonis, der Gemeinde Wageningen, der Gemeinde Zevenaar, der Provinz Limburg, der Region Nordlimburg und der Werkorganisatie Cuijk/Grave/Mill teil.

Auffällige Ergebnisse

- Dem ERW wird von dieser Gruppe eine klare Rolle und Nützlichkeit im Bereich der verbindenden Mobilität zugewiesen.
- Für viele Kommunen ist die drohende Mobilitätsarmut im ländlichen Raum ein wichtiges Thema. Um die abnehmende und schlechte Qualität der Mobilitätsinfrastruktur im ländlichen Raum zu verbessern, werden ehrenamtliche Initiativen gegründet, die alternative öffentliche Verkehrsmittel anbieten, wie z.B. von Ehrenamtlichen betriebene Bürgerbusse.

Level	Was? (Plan, Defizit, Herausforderung, Problem, ...)	Deutung (Trend, Strategie, Potenzial, ...)
Lokal	Initiativen von Freiwilligen	Mobilitätsarmut (Mangel an Angeboten) in ländlichen Gebieten bekämpfen
	Mobilitätshubs	In ländlichen Gebieten oft als nicht rendabel gesehen; Möglichkeit: auch auf Orte schauen wo Leute hingehen, nicht nur auf Startpunkt; Bahnhof als hub, auch für grenzüberschreitende Sharing Initiativen: einheitliche Systeme benutzen die es Menschen erleichtern kostengünstig nachhaltiger zu reisen (beispielsweise 1 Ticketing-system für gesamte Euregio)
Regional (provincie, Land NRW)	Wissensplattform aufbauen	Wissen austauschen, Experten einladen und Treffen organisieren, Menschen miteinander vernetzen; auch Informationen bzgl. Konkreter Projekte austauschen, z.B. best practices für grenzüberschreitende Projekte
	'Grenslandtoets'	Grenzüberschreitender Aufbau von Hubs: Wunsch diese technisch und operationell miteinander abzustimmen; anhand bestimmter Kriterien kann dafür gesorgt werden dass Initiativen nicht aneinander vorbei laufen sondern voneinander profitieren
	Wohnungsmangel	Herausforderung; neue Wohnprojekte, Bau sorgen für erhöhtes Verkehrsaufkommen (Befürchtung), wie auffangen und lenken?; Daten sammeln und Bewegungen erfassen

EU	Daten sammeln	Noch wenig Informationen vorhanden zu euregionalen Mobilitätsverhalten und Bewegungen; notwendig als Fundament für weitere Entwicklungen
	Übersichtskarte ERW	Gibt alle Verkehrsnetzwerke wieder mit allen Verkehrsmitteln sodass deutlich wird wo Lücken sind; im besten Fall kombiniert nach Mobilitätsbedürfnissen und Bewegungen, sodass Inhalte abgeglichen werden können

3.5 Stakeholder-Treffen 5: Grenzüberschreitend: Wichtige Stakeholder

Zusammenfassender Bericht

Bei diesem Stakeholder-Treffen waren größere Städte auf beiden Seiten der Grenze vertreten. ERW-Mitarbeiter und Euregio-Ratsmitglieder waren als Beobachter anwesend.

Daraus ergaben sich die folgenden Punkte:

- Knotenpunkte, die Reisenden die Möglichkeit bieten, auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen, sogenannte Mobility Hubs, scheinen die Zukunft zu sein. Allerdings gibt es in diesem Bereich noch keine Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden und Deutschland, obwohl hier ein großer Mehrwert zu erzielen wäre.
- Der Wechsel des Verkehrsträgers - die Verkehrsverlagerung - ist nur dann erfolgreich, wenn die Fahrgäste mit einbezogen werden und sie unterstützen. Um dies zu erreichen, ist eine gute (grenzüberschreitende) Kommunikation unerlässlich. Diese Kommunikation umfasst sowohl die Abstimmung zwischen den Transportunternehmen auf beiden Seiten der Grenze als auch die Kommunikation mit den Reisenden auf beiden Seiten der Grenze. Dazu gehört z. B., dass die Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel nicht nur ihre eigenen Fahrzeiten melden, sondern auch sicherstellen, dass diese mit anderen Verkehrsunternehmen abgestimmt sind, um einen nahtlosen Transfer zu ermöglichen.

Teilnehmende Organisationen

An dieser Sitzung nahmen Vertreter der Gemeinde Arnheim, der Gemeinde Kranenburg, der Gemeinde Sint Anthonis, der Grünen Metropolregion Arnheim - Nijmegen, der Provinz Gelderland, der Stadt Düsseldorf und der Stadt Duisburg teil.

Auffällige Ergebnisse

- Während die Kommunen in früheren Sitzungen angaben, dass sie in Sachen Infrastruktur/Mobilität wenig oder gar keinen Kontakt zur anderen Seite der Grenze haben, gaben die Provinzen an, dass sie diesen haben, insbesondere im Bereich der Bahn- und Fahrradverbindungen.
- Für Großstädte spielen die Klimaziele eine große Rolle bei der Gestaltung der Mobilität. In kleineren Gemeinden mit kleinen Zentren spielt dies eine geringere Rolle.
- Es gibt viele Möglichkeiten für die internationale Bahnnutzung/den ICE. Dies ist ein wichtiges Thema für die Regionen und die Provinz in den kommenden Jahren.

Level	Was? (Plan, Defizit, Herausforderung, Problem, ...)	Deutung (Trend, Strategie, Potenzial, ...)
Lokal	Fokus verlegen	Auch in grenznahen Gebieten sind Mobilitätsangebote die ins ‚eigene‘ Land führen oft zugänglicher und bevorzugt
	Anschlüsse und Umstieg erleichtern	Oftmals fehlender Zusammenhang zwischen verschiedenen Verkehren, Verkehrsmitteln; für ausreichende Information sorgen
	Arbeitsgruppen organisieren	Wunsch nach mehr Austausch, Teilen von Wissen und Daten; es können Arbeitsgruppen organisiert werden die sich in regelmäßigen Abständen treffen
Regional (provincie, Land NRW)	Anschluss an größere Mobilitätsknotenpunkte verbessern	Provincie Gelderland möchte, dass Stadt und Land gut miteinander verbunden sind. Dies erfordert einen kritischen Blick auf die richtigen Standorte der Knotenpunkte, auch an den Grenzen von Provinzen und Ländern; Die Provinz möchte auch gut mit

		Deutschland zusammenarbeiten; die Zusammenarbeit im Bereich der Fahrradinfrastruktur und der Eisenbahn funktioniert bereits gut.
	Mobilitäts-wende	Wie kann dafür gesorgt werden, dass mehr Menschen das Auto stehen lassen? Informieren über andere Möglichkeiten (Stadt Düsseldorf: Apps); Alternativ: nachhaltiger fahren mit E-Mobilität und Wasserstoff
	Wunsch nach mehr Informationen und Datengrundlage	z.B. in Form von Kosten-Nutzen Analysen: (neue) Mobilitätsangebote sind kein Ziel an sich, sondern gehen auf gesellschaftliche Bedürfnisse ein; klein angelegte Lösungen können auch bereits sehr effektiv sein
National	Klimaziele erreichen	Wie Klimaziele in konkrete Maßnahmen übersetzen?
EU	TEN-T Transportkorridor Rotterdam – Genua	Wunsch nach nachhaltigerer Gestaltung, auch hier gibt es Möglichkeiten Wasserstoff und E-Mobilität zu nutzen

3.6 Stakeholder-Treffen 6: Logistik

Zusammenfassender Bericht

An diesem Stakeholder-Treffen nahmen Marktteilnehmer wie Containerterminals, aber auch Provinzen und andere Interessengruppen teil.

ERW-Mitarbeiter und Euregio-Ratsmitglieder waren als Beobachter anwesend.

In der Sitzung wurden unter anderem die folgenden Punkte hervorgehoben:

- In der Branche kann eine stärkere Koordinierung stattfinden, sowohl innerhalb der verschiedenen Interessengruppen als auch zwischen kommerziellen Parteien wie z. B. Terminals sowie auf Verwaltungsebene. Dies könnte von der Koordinierung von Staus im Rotterdamer Hafen bis hin zu Vereinbarungen über den unnötigen Transport von Leercontainern reichen.

- Um eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und das Wasser zu realisieren, ist unter anderem der neue Bahnterminal in Vaalburg ein wichtiges Bindeglied, auch auf der Seidenstraße in Richtung China. Der Hafen von Emmerich ist aufgrund seiner Lage auch ein interessanter Standort für ein trimodal zugängliches Terminal.
- Der ERW kann eine wichtige Rolle als Netzwerker, grenzüberschreitender Vermittler und Fürsprecher spielen, sowohl für seine Mitglieder als auch für kommerzielle Parteien in der Logistik.

Teilnehmende Organisationen

An diesen Sitzungen nahmen Vertreter der Handelskammer, der Gemeinde Weeze, POC Transport, Werkorganisatie 1Stroom, Container Terminal Doesburg, IHK Niederrhein und der Provinz Gelderland teil.

ERW-Mitarbeiter und Euregio-Ratsmitglieder waren als Beobachter anwesend.

Auffällige Ergebnisse

- Da Reedereien oft vertraglich festlegen, dass Container an denselben Ort zurückgebracht werden müssen, an dem sie abgeholt wurden, ist etwa ein Drittel aller Transporte in der Binnenschifffahrt Leerverkehr. Konservatismus und mangelnde Innovation/Anpassung werden als Gründe dafür genannt.
- Der Sektor hat ein starkes Interesse an Themen, die auf nationaler und internationaler Ebene angepasst oder angesprochen werden müssen. Eine gute Vertretung in den Dachverbänden ist dafür unerlässlich. Einzelne Unternehmen brauchen daher einen Fürsprecher, der für diese Unternehmen auf nationaler und internationaler Ebene sprechen kann, zum Beispiel beim Rotterdamer Hafen oder bei nationalen oder europäischen Behörden.

Level	Was? (Plan, Defizit, Herausforderung, Problem, ...)	Deutung (Trend, Strategie, Potenzial, ...)
Lokal	Verbindung Nijmegen – Kleve	Idee einen Wasserstoffzug ins Leben zu rufen, finanziert mit EU Geldern

	Anbindung Kreis Kleve	A77 ausbauen sodass Kreis Kleve verbesserten Zugang zur Brainport Regio hat (Südost Brabant)
	Lokale Netzwerke Güterverkehr	z.B. Zusammenarbeit Häfen Oss – Cuijk – Veghel: Zusammenschluss hat Mehrwert und kann als Vorbild für weitere lokale Verbände sorgen, nicht nur bzgl. Binnenschifffahrt; verschiedene Verkehrsmittel miteinander verbinden und Informationen teilen, auch bzgl. Ladeinfrastruktur
	Stadtlogistik	Ladeinfrastruktur als große Herausforderung
Regional (provincie, Land NRW)	Logistische Makler	Unterstützen auf NL Seite den Modal Shift und stehen auch in Kontakt mit Verkehrsministerium NRW: wie grenzüberschreitende Zusammenarbeit weiter intensivieren?
National	Tri-Modaler-Umschlag	Um eine Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf das Wasser und die Schiene zu vollziehen sind leistungsfähige Umschlagplätze notwendig
EU	Koordinierung der Branche	Allgemein intensiver Austausch der Interessenvertreter, Häfen und Kommunen Gemeinsame Vereinbarung zum effektiveren Gütertransport (Fahrt mit Leercontainern, Stau im Hafen Rotterdam); gemeinsam für Stickstoffverminderung einsetzen
	ERW als Bindeglied	Netzwerker und grenzüberschreitender Vermittler Fürsprecher im Bereich effiziente Logistik Ein Ansprechpartner auf nationaler und internationaler Ebene für die gesamte Branche in der Region, inklusive erhöhter Sichtbarkeit Gemeinsame Agenda aufstellen
	Konservatismus / Fehlende Anpassung bzw. Innovation	Hohe Zahl von Leerfahrten durch Regelungen wie, dass Reedereien festlegen, wo Container hinzubringen sind, auch ohne Ladung (Leere Container müssen z.B. auch wieder leer zurück nach China, das ist aufwendig, umweltschädlich und erhöht Verkehrsaufkommen)

4

4 Fazit

4.1 Hauptthemen

Bei der Betrachtung der Ergebnisse aus den verschiedenen Sitzungen fällt auf, dass es eine Reihe von Themen gibt, die sich durch alle sechs Treffen zieht. Abhängig von dem jeweiligen inhaltlichen Schwerpunkt des Meetings, werden diese Themen aus unterschiedlichen Gesichtspunkten betrachtet. Während sicherlich eine Vielzahl von Gliederungsmöglichkeiten besteht, gibt es drei Themen, die sich verstärkt herauskristallisieren. Diese sind:

- i) Verbesserung von Infrastrukturen
- ii) Intensivierung der Kommunikation
- iii) Fördern von Nachhaltigkeit

Punkt i), die Verbesserung von Infrastrukturen, bezieht sich zum einen auf Verkehrsnetze und zum anderen auf Informationsströme. Bezüglich der Verkehrsnetze werden beispielsweise der Ausbau von Fahrradinfrastruktur, Brückensanierungen und die bessere Anbindung mittels überregionaler Straßen wie Autobahnen genannt. Während sich die konkreten Pläne und Bauvorhaben auf lokale Gegebenheiten beziehen, kommen die Finanzierungsmittel oft

von übergeordneten Instanzen wie dem Land NRW oder der Provinz Gelderland. Interessant wird es bei einem näheren Blick auf grenzüberschreitende Verbindungen: So wird es beispielsweise als komfortabel und unkompliziert wahrgenommen um mit dem Auto die deutsch-niederländische Grenze zu überqueren. Es gibt ausreichende Beschilderung, durchgängige Straßenverläufe und einheitliche Routennetze. Sobald man sich als Gebraucher jedoch dazu entscheidet auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, wird man mit Problemen wie unterschiedlichen Ticketingsystemen, inkompatiblen Umsteigezeiten und unzureichenden Informationen konfrontiert. Besonders weitreichende Folgen hat dies in ländlichen Gebieten, die aufgrund dieser Gegebenheiten größtenteils nur mit dem Auto erschlossen werden und für Immobilität bei denjenigen sorgen, die nicht über ein solches verfügen. Vor allem in Anbetracht der Ambitionen der Region im Bereich des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs gibt es also eine Reihe konkreter Hindernisse, die überwunden werden müssen.

Es gibt dann auch den Wunsch für mehr Mobilitätsangebote und nahtlosere Anschlüsse zu sorgen, sodass Verkehrsteilnehmende öfters auf andere Verkehrsmittel als das Auto umsteigen und so klimaschonender unterwegs sind. Als förderlich wird hier an beiden Seiten der Grenze die Einrichtung von Knotenpunkten, den Mobilitätshubs, gesehen, die einen solchen Umstieg ermöglichen und somit beispielsweise auch für die Entlastung des Verkehrs in Innenstädten sorgen. Die Rolle dieser Hubs bezieht sich weniger auf den Bau neuer Wege und Verkehrsadern, sondern eher auf die effiziente und nachhaltige Bündelung bereits bestehender Angebote. Hierdurch findet eine Umlagerung statt, der sogenannte Modal shift. Beachtenswert ist hierbei, dass die umgelagerte Verkehrsbewegungen zu den Kapazitäten der jeweiligen Infrastrukturen passen um eine neue Überlastung zu vermeiden. Insbesondere im Güterverkehr sehen einige Stakeholder sich mit der Frage konfrontiert wie zukünftig Personen- und Frachtverkehr auf bestehende Gleise passen können und/oder ob der Ausbau von Gleisen nötig ist. Hinzu kommen gesellschaftliche Herausforderungen wie die Wohnungsnot. Diese Dynamiken erhalten eine weitere Dringlichkeit bei grenzüberschreitenden Verkehrsströmen: So gibt es beispielsweise in den Niederlanden eine Vielzahl an Elektrofahrzeugen und dementsprechend eine flächendeckende Ladeinfrastruktur. Bei Fahrten über die Grenze nach Deutschland zeigt sich jedoch recht schnell, dass die dortigen Lademöglichkeiten unzureichend auf eine größere Nachfrage ausgelegt sind. Es zeigt sich, dass auch verwaltungstechnisch über

Grenzen hinausgedacht werden sollte, da gerade Mobilität ein Thema ist, das sich an den Bewegungen von Menschen und Gütern orientiert, die sich innerhalb der EU frei bewegen können sollten.

Gleiches gilt für Informationsströme und ii), die Intensivierung der Kommunikation über Grenzen hinweg zwischen BürgerInnen, EntscheidungsträgerInnen und Instanzen. Für die Planung und Umsetzung von erfolgreichen Mobilitätsentwicklungen benötigt es mehrsprachige Vermittler, die dafür sorgen dass wichtige Informationen den Weg von ihrer Quelle an ihr Ziel finden. So wurde beispielsweise während der Treffen die Bemerkung geäußert, dass es nicht an vielversprechenden Innovationen mangelt, sondern dass diese stellenweise Gefahr laufen auf Kommunikationskanälen stecken zu bleiben – sei es aufgrund von mangelnden Ressourcen, unpassendem Timing oder politischem Widerstand. Man beobachtet, dass diese Komponenten an anderen Stellen womöglich doch zur Verfügung stehen und man so dank erfolgreicher Abstimmung miteinander zukunftsweisende Projekte initiieren könnte. Abhilfe kann hier die Koordination von Mobilitätsinitiativen schaffen, mit derer Netzwerke und Arbeitsgruppe verbunden werden und ihre Bemühungen aufeinander abstimmen können ohne aneinander vorbei zu arbeiten. So hat sich während der Stakeholder Treffen gezeigt, dass beispielsweise im Bereich nachhaltige Energien Synergien entstehen können. Die jeweiligen Tätigkeiten des Wasserstoffzentrums Duisburg und des Netzwerk Kiemt können voneinander profitieren und so im jeweiligen Land Transformationsprozesse unterstützen und in Gang bringen. Eine Möglichkeit, mit der man diese und andere Zusammenarbeiten strukturell begleiten und fördern kann sind regelmäßige Treffen organisiert durch die Euregio Rhein-Waal. Diese Treffen bieten Chancen zur Vernetzung und gleichzeitig können ExpertInnen eingeladen werden, die zu ausgewählten Themen wie zum Beispiel Teilmobilität und MaaS Vorträge halten und so Impulse auf weitere grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Projekte bieten. Ein weiterer nennenswerter Punkt ist die grenzüberschreitende Auseinandersetzung mit internationalen Finanzierungsmöglichkeiten, mit denen relevante Vorhaben unterstützt werden können. Außerdem wird die Festlegung von Kriterien genannt anhand derer getestet werden kann, ob Projekte technisch und operationell betrachtet ‚grenzlandtauglich‘ sind. Dank einer solchen systematischen Herangehensweise wäre direkt deutlich, ob neue Vorhaben an die Bedürfnisse und Bewegungen innerhalb der lokalen Gegebenheiten anschließen und einen grenzüberschreitenden Mehrwert haben. Auf diese Art sieht man auch Chancen



zur Verbesserung der Kommunikation zu neuen Mobilitätsinitiativen gegenüber NutzerInnen und BürgerInnen, denn ohne deren Beteiligung und Unterstützung geht es nicht.

Ebenso wie die Bewegungen von Menschen und Gütern macht auch der Klimawandel keinen Halt vor Landesgrenzen. Das Fördern von nachhaltigen Transportmöglichkeiten, ist deshalb ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität der Zukunft – da sind sich alle Stakeholder einig. Aus diesem Grund waren alternative Energieträger ein großes Thema der Treffen. In den Niederlanden und in Deutschland werden unterschiedliche Ressourcen gefördert, nämlich jeweils elektrische Energie oder Wasserstoff, um den Mobilitätssektor zu transformieren und es wird sich zeigen wie diese unterschiedlichen Ansätze zueinanderpassen. Klar ist jedoch, dass es auf beiden Seiten der Grenze den Wunsch gibt alle Kräfte zu bündeln und bestehende sowie geplante Angebote zu kombinieren, sodass zum einen Ressourcen geschont und zum anderen eine größere Anzahl Gebraucher hiervon profitieren kann. Passend hierzu gibt es auch Impulse um brachliegende Verbindungen zu reaktivieren anstelle neue Infrastruktur zu bauen. Nachhaltige Mobilität bezieht sich also einerseits auf den Einsatz von alternativen Energieträgern und andererseits auf die Art und Weise wie diese und bereits bestehende Möglichkeiten genutzt werden. Ein wichtiges Thema, das hierbei angesprochen wurde ist auch der Mobilitätsverzicht. Während vor allem in ländlichen Gebieten Mobilitätsangebote stellenweise nicht feinmaschig und flächendeckend genug sind um alle Nutzergruppen zu erreichen und so gezwungenermaßen ein Verzicht stattfindet, gibt es gleichzeitig auch Bereiche, in denen eine Vielzahl von Angeboten dafür sorgt, dass Nutzer freie Wahl haben und so oftmals beim motorisierten Individualverkehr als naheliegendste Option landen. Während der Stakeholder Treffen stellte man sich dann auch die Frage wie zukünftig eine Balance zwischen Nachhaltigkeit und Wahlfreiheit erreicht werden kann. Des weiteren wurde die Idee geäußert Modellgebiete einzurichten, beispielsweise im Naturschutzgebiet Hoge Veluwe, anhand derer aufgezeigt wird wie nachhaltige Mobilität auch im Bereich Tourismus aussehen kann. Zur Verfügung stehen würden dann ausreichende Lademöglichkeiten, ressourcenschonende Übernachtungsmöglichkeiten und Mobilitäts-hubs, an denen Touristen zum Beispiel vom Auto aufs Fahrrad umsteigen oder Zugang zu Wanderrouten Netzwerken finden. Eine ähnliche Herangehensweise lässt sich auch auf andere Bereiche übertragen wie den Lo-

gistiksektor. Diesbezüglich wurde auf deutscher Seite auch der Wunsch geäußert Autobahnen und Autobahnparkplätze besser einzubinden, sodass die Verlagerung auf andere Verkehrsträger früher und effizienter stattfindet. An diesem Beispiel zeigt sich auch, dass Transformationsprozesse erwartungsgemäß erfolgreicher sind, wenn sie zu lokalen Gegebenheiten passen. Gerade auch deshalb möchten sich die beteiligten Stakeholder verstärkt miteinander austauschen um maßgeschneiderte Lösungen zu finden. Die ERW kann hierbei eine tragende Rolle spielen.

Beschränkungen

Die Ergebnisse dieser Stakeholder-Treffen sind für die beteiligten Organisationen wichtig und stehen ganz oben auf der Agenda. Diese Themen zeigen gleichzeitig auch, dass die beteiligten Stakeholder keine derart bahnbrechenden Ideen haben, dass die Mobilität bei erfolgter Umsetzung in der ERW grundlegend verändert würde. Oder die Ideen sind vorhanden und bleiben jedoch genau das – Ideen ohne konkrete Umsetzung. Für diese gewisse Bescheidenheit gibt es eine Reihe von Gründen. Auf kommunaler Ebene sind innovative Ideen oft schwer zu realisieren – zum einen aufgrund von Personalmangel und zum anderen wegen fehlender Finanzierung und somit auch begrenzter Experimentierfreude. Dies erfordert außerdem die Zusammenarbeit mit und die Unterstützung von z. B. Forschungsinstituten und Wissensnetzwerken. Das fehlt jedoch momentan oder ist nur begrenzt vorhanden. Darüber hinaus ist es möglich, dass nicht bei jeder Sitzung die richtigen Personen anwesend waren. Es ist daher schwierig festzustellen, ob von jeder Organisation der richtige Input erhalten wurde oder ob in den Organisationen weitere Experten arbeiten, die eine andere Sichtweise auf die Themen hätten liefern können. Nichtsdestotrotz waren die Treffen richtungsweisend für die Identifizierung von Bereichen, in denen Handlungsbedarf besteht und haben auf diese Weise den Grundstein gelegt für einen weiteren grenzüberschreitenden Austausch. Diese wertvollen Informationen werden in die nächste Phase mitgenommen: die Erarbeitung des euregionalen Mobilitätsplans.

4.2 Ergebnisse im Vergleich zu Desk Research

Die Ergebnisse der Desk Research wurden unter vier Säulen identifiziert: *Zugänglichkeit, Verkehrssicherheit, Konnektivität und Nachhaltigkeit.*

Auffallend ist, dass die Verkehrssicherheit in den Sitzungen keine große Rolle spielte. Dies lässt sich dadurch erklären, dass sich die Desk Research auf lokale politische Dokumente konzentrierte und die Stakeholder-Treffen auf regionale Visionen. Da Verkehrssicherheit ein Thema ist, das auf lokaler Ebene konkretisiert werden muss, spielte es auf der Ebene der Überlegungen in diesen Sitzungen eine weniger wichtige Rolle.

Die Säulen Zugänglichkeit, Konnektivität und Nachhaltigkeit wurden in den Stakeholder-Treffen angesprochen. Nachhaltigkeit ist der rote Faden, der sich durch alle zukünftigen Mobilitätspläne zieht und bald eine große Rolle bei der praktischen Umsetzung von Mobilitätsprojekten spielen wird. Dafür sind andere Entwicklungen, zum Beispiel im digitalen Bereich, eine große Hilfe. Zugänglichkeit und Konnektivität sind eng miteinander verbunden; in allen Sitzungen wurde der Wunsch geäußert, die Modalitätsnetzwerke zu erweitern und feinmaschiger zu gestalten. Eine gute Erreichbarkeit von Städten, Gemeinden und Regionen ist nach der Corona-Krise so wichtig wie nie zuvor, denn wir scheinen vor einer neuen Ära des flexiblen Arbeitens zu stehen, in der Mitarbeiter weiter von ihrem Arbeitsplatz entfernt wohnen können, weil sie nicht mehr jeden Tag ins Büro fahren müssen. Auch die Zugänglichkeit auf einer konkreteren Ebene wurde erörtert: die Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel über die Grenzen hinweg beispielsweise oder die Zugänglichkeit der Mobilität für Reisende mit Behinderungen.

In den Stakeholder-Treffen wurden die oben genannten Themen mit zusätzlichem Hintergrund, Tiefe und konkreten Beispielen versehen.

4.3 Fortsetzung

Die oben genannten Ergebnisse werden bei der Erstellung eines Mobilitätsplans und der Ausarbeitung einer Reihe von Fällen berücksichtigt. Dank des Inputs der Teilnehmer ergaben sich viele konkrete Beispiele, Engpässe, Best Practices und Diskussionspunkte, die als Grundlage für die weitere Ausarbeitung im Mobilitätsplan und möglicherweise einen Fall dienen können. Wir unterscheiden die folgenden Themen:

- Dichtere Mobilitätsnetzwerke;
- Grenzüberschreitende Mobilitätsknotenpunkte;
- Möglichkeiten für die Einführung von Wasserstoff;



- Implementierung von grenzüberschreitenden Reiseinformationen und Ticketing;
- Forschung zur Umsetzung der Teilmobilität im ländlichen Raum;
- Untersuchung einer besseren ÖPNV-Verbindung zwischen der Region Arnhem-Nijmegen und Duisburg-Düsseldorf;
- Verbesserung der Beschilderung auf (touristischen) grenzüberschreitenden Radwegen;
- Ermöglicht grenzüberschreitende Logistik und Paketzustellung;
- Optimierung des Güterverkehrs in östlicher Richtung.

Die Rolle der Euroregion Rhein-Waal

Die Euregio Rhein-Waal kann eine wichtige Rolle als Verbinder, Netzwerker und Bindeglied beim Wissensaustausch spielen. Fast alle Stakeholder geben an, dass sie eine Rolle für das ERW sehen und einen Bedarf für mehr gegenseitigen Austausch über die Grenze hinweg, mit Kollegen aus dem gleichen Bereich. Die ERW kann auch Initiativen verknüpfen und eine Rolle als Vermittler der praktischen Umsetzung von Mobilitätsentwicklungen spielen; durch eine praktische Checkliste oder einen Test kann festgestellt werden, ob Initiativen in beiden Ländern zusammenpassen. Ein praktisches Beispiel hierfür ist die Realisierung von Mobilitätsknotenpunkten auf beiden Seiten der Grenze, wobei die Mobilitätsknotenpunkte durch Kommunikation, Erkennbarkeit, Smart Ticketing etc. für die Nutzer zugänglich und nutzbar sein müssen.

5 Anhänge

Als Anhänge finden Sie die Berichte der verschiedenen Sitzungen. Da die Sitzungen inhaltlich weitgehend identisch waren, mit einer Eröffnung, Vorstellungsrunde und Hintergrund und Diskussion der Entwicklungen, wird in den Berichten nur die Diskussion mit den Anwesenden und das Feedback daraus beschrieben, da dies inhaltlich am wichtigsten ist.

Alle Sitzungen befassten sich mit den Themen "Mobilität der Zukunft", "Nachhaltigkeit", "Grenzüberschreitende Mobilität", "Kommunikation" und "Rolle der ERW". Die unter diesen Themen diskutierten Punkte sind unten pro Sitzung aufgeführt. Darüber hinaus wurden, je nach Thema der Sitzung, eine Reihe von anderen Themen diskutiert. Diese sind ebenfalls pro Sitzung mit den wichtigsten Schlussfolgerungen und Diskussionspunkten aufgeführt.

Die Eröffnung, die Einführung, der Hintergrund und die Diskussion der Entwicklungen, die die Sitzung eröffneten, sind in der Präsentation zu sehen, die ebenfalls beigefügt ist.

5.1 Berichte

5.1.1 Stakeholder-Treffen 14-6: Deutsche Mitglieder

Mobilität der Zukunft

- Wasserstoff wird in der Mobilität der Zukunft eine große Rolle spielen. Es besteht ein starker Wunsch, Wissen und Erfahrungen in diesem Bereich auszutauschen. Der Engpass bei diesem Thema ist ein Mangel an Ressourcen.
- Mobilitätsknotenpunkte scheinen eine wichtige Rolle in der niederländischen Mobilität zu spielen. Es sollte geprüft werden, wie dieses Konzept auch auf Deutschland übertragen werden kann. Zu diesem Zweck können sich Experten gemeinsam beraten und voneinander lernen.
- Modale Netzwerke müssen verbessert werden, damit kleine Dörfer und Städte gut angebunden sind.
- Reagieren Sie auf die sich verändernde Arbeitswelt: Corona hat uns flexibler gemacht, wo wir leben und arbeiten. Immer mehr Menschen ziehen aufs Land, weil die Arbeit heute von zu Hause aus erledigt werden kann. Wir müssen verhindern, dass all diese Menschen zu den Unternehmen in den Städten gehen; das erfordert Dezentralisierung.

- Die Klimaziele müssen u.a. durch eine Reduzierung des Verkehrs erreicht werden. Der Verkehr, der bleibt, muss grüner werden. Dazu müssen die lokalen Verbindungen verbessert und die öffentlichen Verkehrsmittel ausgebaut werden.
- Eine große Auswahl an Verkehrsmitteln ist Teil der Zukunft. Flexibles Reisen gehört dazu; reisen Sie wie und wann Sie wollen.
- Investieren Sie in Wohlbefinden, indem Sie in Fahrräder investieren.
- Ökologische Mobilität auf der letzten Meile für Menschen und Güter. Die Digitalisierung kann ein gutes Instrument sein, um dies zu ermöglichen. Denken Sie an den Smart-City-Ansatz von Duisburg.
- Es sollte sorgfältig abgewogen werden, ob die Mobilität nachfrage- oder angebotsorientiert sein soll.

Nachhaltigkeit / Alternative Energiequellen

- Es gibt INTERREG-Projekte zu Wasserstoff (RH2INE, EnePRO)
- Der Kreis Wesel ist auf dem Weg, eine Modellregion für Wasserstoff zu werden.
- Dies ist ein besonders wichtiges Thema für die Logistik und die Binnenschifffahrt: Versuchen Sie, die Beteiligten über die Euregio zu verbinden.
- Der LVR hat mit der Arbeit an Wasserstoff begonnen. Hier vermissen sie die Unterstützung von oben und freuen sich auf eine bessere Vernetzung.
- Elektrisches Fahren ist nur eine Stufe beim Übergang zu Wasserstoff.

Kommunikation

- Für den Erfolg einer Mobilitätsinnovation ist eine gute Kommunikation entscheidend. Die Personen müssen im Voraus informiert werden.
- Es sollte eine bessere Kommunikation zwischen verschiedenen Organisationen geben, durch Arbeitsgruppen und Konferenzen. Dieser Austausch von Informationen ist sehr nützlich. Die Euregio kann diese Kontakte erleichtern, Experten vermitteln und Kollegen zusammenbringen.
- Hierfür kann eine Plattform wie die Arbeitsgemeinschaft fussgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) genutzt werden, bei der eine Frage auf einer

Plattform veröffentlicht wird und jeder sein Wissen darüber teilen kann.

- Informieren Sie die Bürger über die Nützlichkeit bestimmter Verbindungen, z. B. wenn deren Nutzung finanziell vorteilhafter ist.

OV

- Die Entwicklung von Eisenbahnstrecken ist schwierig, insbesondere wegen der erforderlichen Finanzierung.
- Barrierefreiheit (Verständlichkeit, Erschwinglichkeit und praktische Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen) und die Reichweite des öffentlichen Verkehrs für alle Gruppen bleiben wichtige Themen, nicht nur in ländlichen Gebieten.
- Bei den Tarifen der verschiedenen (grenzüberschreitenden) öffentlichen Verkehrsdienste muss Klarheit herrschen, am besten eine Linie.

Die Rolle der Euroregion

- Durch den ERW können die Mitglieder über Grenzen hinweg voneinander lernen.
- Stimulierung von Innovationen: Die Ideen sind schon da, jetzt müssen sie in der Region umgesetzt werden.
- Beziehen Sie die Bürger in die Entwicklungen ein. Wenn sie von der Nützlichkeit einer Entwicklung überzeugt sind, werden sie sie nutzen.
- Es sollte mehr Zusammenarbeit geben, zum Beispiel zwischen dem ANWB und dem ADAC. Der ERW könnte diese Zusammenarbeit erleichtern.
- Die Herausforderung für die ERW besteht darin, alle Beteiligten zu halten.
- Im Bereich Wasserstoff kann der ERW der Verbinder sein, der sicherstellt, dass alle Nasen in die gleiche Richtung zeigen. Sie können auch eine Bestandsaufnahme der Unterschiede und Gemeinsamkeiten machen. Gerade für die Binnenschifffahrt ergeben sich hier Chancen, da die Möglichkeiten (Tankstellen etc.) im Gegensatz zur Wasserstoffeinführung auf der Straße weitgehend gleich sind.
- Praktische Informationen über die barrierefreie Landschaft: wie man mit der gemeinsamen Mobilität anfängt und wie man sie betreibt.
- Der ERW kann Engpässe erkennen und diese im Vorfeld "glätten". Dies kann für alle Arten von Innovationen geschehen: autonomes

Fahren, Drohnen, etc. Dazu gehört auch ein großer Teil der digitalen Infrastruktur, die ebenfalls in Ordnung sein muss.

- Die ERW sollte sich nicht auf kleine Förderprogramme konzentrieren und zunächst die Basisinfrastruktur in Ordnung bringen (Brücken, Landinfrastruktur, Logistik). Die Frage ist, ob die ERW die Interessen der verschiedenen Regierungsebenen richtig kombinieren kann. Vielleicht könnten neue Arbeitsgruppen gebildet werden, die pro Thema zusammenarbeiten.

Corona-Krise

- Wir müssen die Krise als Chance begreifen, um eine Verkehrsverlagerung durch Digitalisierung zu erreichen.
- Die Nachfrage nach Mobilität wird wieder steigen. Die Strecke Duisburg-Nijmegen muss auch ohne Auto möglich sein.
- Es ist wichtig, dass die Transportbewegungen nicht auf das alte Niveau zurückgehen. Dies erfordert nicht nur den Einsatz digitaler Tools, sondern auch eine gute Kommunikation mit den Reisenden.

Finanzen

- Es gibt eine Menge Fördermittel, aber man muss kritisch prüfen, was machbar ist. Administrativ wird die Langfristigkeit oft nicht berücksichtigt, wodurch Projekte, die nur langfristig realisiert werden können, unvollendet bleiben.
- Die ERW kann dabei eine Rolle spielen, indem sie im Bereich der Förderprogramme zwischen den Kommunen und dem Land vermittelt. Der ERW kann Angebot und Nachfrage kombinieren.

5.1.2 Stakeholder-Treffen 16-06: Grenzüberschreitend: Gemeinden in Grenznähe

Mobilität der Zukunft

- Verbessern Sie die Verbindung Nijmegen - Kleve mit öffentlichen Verkehrsmitteln (oder realisieren Sie eine Eisenbahn-/Stadtbahnverbindung)
- Bessere Busverbindungen schaffen

- Förderung des autonomen Fahrens
- Umsetzung von Maßnahmen zur Entlastung der Innenstädte
- Kritische Betrachtung der Auswirkungen von Autobahnen auf das untergeordnete Straßennetz, z. B. im Bereich der A3. Untersuchen Sie die Auswirkungen des Güterverkehrs auf die Ortskerne.
- Gemeinsame Nutzung von Autos in kleinen Gemeinschaften, wobei die Frage ist, wer dies initiiert. In Wijchen wurde dies zum Beispiel dadurch realisiert, dass die Elektroautos der Gemeinde den Bürgern auch außerhalb der Bürozeiten zur Verfügung stehen.

Grenzüberschreitende Möglichkeiten

- Es gibt Möglichkeiten, die grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindungen zu verbessern. Es gibt nicht so viele Verbindungen über die Grenze; vielleicht können Teilmobilität oder freiwillige Initiativen (Busse) genutzt werden. Der grenzüberschreitende Transport sollte auch für Schulkinder, die über die Grenze zur Schule gehen, verbessert werden. Auf der Strecke Kranenburg - Beek zum Beispiel hat dies zu Problemen geführt und die Verbindung für Schulkinder ist schlecht. Außerdem gibt es viele Unklarheiten in Bezug auf die Fahrkartenausstellung (ist der öffentliche Nahverkehr in Deutschland gültig oder nicht?) und ohne eine einzige Linie nehmen viele Studenten immer noch das Auto.
- Pilotprojekte und der Austausch von Erfahrungen könnten ein erster Schritt in die richtige Richtung sein, um dies zu erreichen.
- Die Grenze bietet Chancen, nicht Herausforderungen.
- Die Überquerung der Grenze mit dem Auto und dem Fahrrad ist kein Problem, es sind die öffentlichen Verkehrsmittel, bei denen es hapert. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Deutschland und den Niederlanden, vielleicht auf regionaler Ebene (Bundesland und Provinz).
- Grenzen sollten bei der Gestaltung von Mobilitätsnetzwerken keine Rolle spielen; Netzwerke sollten logisch und thematisch aufgebaut sein und nicht plötzlich an der Grenze aufhören oder sich verändern.

Kommunikation

Stakeholder-Treffen - Euroregionaler Mobilitätsplan

- Damit die grenzüberschreitende Mobilität erfolgreich ist, ist eine gute Kommunikation in zwei Sprachen sehr wichtig. Dies hat eine absenkende Wirkung.
- Die Verwendung von Apps kann auch dabei helfen, andere Mobilitätsbewegungen zu stimulieren.

Die Rolle der Euroregion Rhein-Waal

- Als Verbinder kann der ERW eine wichtige Rolle spielen. Die Euregio hat einen Überblick über das Geschehen und kann von dort aus helfen, die Netzwerke zu verbessern.
- Corona hat die grenzüberschreitende Zusammenarbeit erschwert. Da sich die Menschen nicht mehr physisch treffen konnten, ist es schwieriger, informellen Kontakt herzustellen. Der ERW kann dabei eine Rolle spielen, indem er dies wieder möglich macht,

Tourismus

- Die Boxteler Bahn / das Duits Lijntje ist als grenzüberschreitende Fahrradverbindung realisiert worden. Die Beschilderung ist jedoch problematisch.
- Praktische Fragen wie die Beschilderung sind ein Schwerpunkt. Hier kann der ERW die Rolle des Steckers übernehmen.

Logistik

- Paketdienste haben freie Hand; dies führt zu Staus und Belästigungen in den Städten. Dies kann besser koordiniert werden.
- Lieferungen können nicht grenzüberschreitend erfolgen: Paketdienste liefern jetzt an Hubs (z. B. in Venlo).

5.1.3 Stakeholder-Treffen 17-06: Nachhaltigkeit

Mobilität der Zukunft

- Das Urlaubsgebiet der Zukunft: Wie sieht die Mobilität in einem ländlichen Raum mit zeitweise hohem Verkehrsaufkommen durch den Tourismus in Bezug auf Ladeinfrastruktur etc. aus? (Zum Beispiel auf der Veluwe)

- Grenzüberschreitende Ladeinfrastrukturprogramme, äquivalent zur Regionalen Agenda Ladeinfrastruktur (RAL)
- Verbesserung der grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindungen und Ausbau der Fahrradverbindungen.
- Realisierung von Teilmobilität im ländlichen Raum und auch von Mobilitätsknotenpunkten

Nachhaltigkeit/ Alternative Energiequellen

- Das Stromnetz ist schon jetzt fast überlastet; das ist ein großes Hindernis für mehr elektrisches Fahren.
- In ländlichen Gebieten ist die Realisierung eines Switches schwierig, da auch dort Lade-/Tankmöglichkeiten installiert werden müssen.
- Wenn die Niederlande bei der Umstellung auf Wasserstoff mithalten wollen, bedarf es in kurzer Zeit großer Investitionen. In den Niederlanden gibt es mehr Fahrzeuge als Betankungsmöglichkeiten, in Deutschland ist es umgekehrt.
- Das Antragsverfahren für eine Wasserstofftankstelle ist umständlich und dauert in den Niederlanden sehr lange. Es wären Notstandsgesetze nötig, damit es schneller geht.
- Der größte Engpass bei der Realisierung einer neuen Infrastruktur, Gebührenstruktur oder anderen Angelegenheiten sind die damit verbundenen Verfahren. Darüber hinaus gibt es eine starke "Nicht in meinem Hinterhof"-Stimmung; die Menschen wollen mehr Radwege, Ladeinfrastruktur und grüne Energie, aber nicht, wenn es ihnen Unannehmlichkeiten bereitet.
- Es mangelt an Kapazitäten und finanziellen Mitteln in den Regierungen, um an großen Projekten zu arbeiten. Schon die Instandhaltung der Standard-Infrastruktur (Brücken und Straßen) kostet viel Zeit und Geld.
- Die ERW hat auf ihrem Gebiet wichtige Verbindungen im TEN-T-Rhein-Alpen-Korridor, darunter Straßen (A3 in Deutschland und A12 in den Niederlanden) und Eisenbahnen (die Betuwe-Linie mit der Fortsetzung auf deutscher Seite für den Güterverkehr und die Personenbahnlinie Amsterdam-Düsseldorf und darüber hinaus).
- Auch für die Binnenschifffahrt und Lkw wird ein Umstieg auf Wasserstoff erwogen. In diese Forschung muss eine Menge Zeit und Geld investiert werden.

Rolle von ERW

- Es gibt viel Wissen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit und der neuen Energiequellen, aber es gibt keine Partei, die dies bündelt und zusammenführt. Dies ist eine Rolle für die Euregio.
- Kommunen streben nach Fortschritt, haben aber nicht die Macht, die Kapazität und die finanziellen Mittel, dies selbst zu realisieren. Hier kann die ERW Parteien zusammenbringen, Expertenmeinungen verbreiten und so neuen Innovationen auf die Sprünge helfen.

Lastwagen

- Lkw-Parken ist ein problematisches Thema. In Deutschland gilt für die meisten Lkws ein "Wochenendfahrverbot" und in den Niederlanden dürfen Lkws nicht auf Rastplätzen parken, sondern müssen woanders parken.
- In Bezug auf Elektrofahrzeuge und Lademöglichkeiten stellt sich die Frage, ob ausreichend Lademöglichkeiten an geeigneten Parkplätzen realisiert werden können. Auch das dynamische Laden während der Fahrt ist möglich.

5.1.4 Stakeholder Meeting 21-06: Niederländische Mitglieder

Mobilität der Zukunft

- Der Kontext muss berücksichtigt werden: In ländlichen Gebieten ist der Betrieb aufgrund der geringeren Anzahl von Fahrgästen eher ein Problem.
- Hubs spielen in vielen Gemeinden, Regionen und Städten eine wichtige Rolle. Wenn es um die grenzüberschreitende Implementierung von Hubs geht, besteht ein klarer Koordinationsbedarf auf technischer und operativer Ebene. Ein "grenzüberschreitender Test" könnte in einem frühen Stadium sicherstellen, dass solche Initiativen praktisch miteinander verbunden werden können.
- Modalitätsnetzwerke sollten die Grenzen zwischen Regionen und Ländern überwinden; diese Grenzen sind für die Menschen selbst kein

Hindernis mehr: Sie arbeiten in einer anderen Gemeinde oder in einem anderen Land.

- Einfaches grenzüberschreitendes multimodales Reisen: mit einem Ticket und mehreren Verkehrsmitteln in mehreren Ländern.

Kommunikation

- Bei grenzüberschreitenden Mobilitätsinitiativen sollte sorgfältig über die Kommunikation nachgedacht werden, z. B. mit Hilfe von Piktogrammen. Es muss den Reisenden sofort klar sein, wie etwas funktioniert, sonst werden sie entmutigt.

Rolle von ERW

- Der ERW kann eine Rolle beim Wissensaustausch durch Plattformen oder Experten spielen.
- Unterschiede als Chance sehen, nicht als Hindernis
- Einsicht in Daten geben. Derzeit gibt es nur einen unzureichenden Einblick in die Daten über Transportbewegungen in und durch die Euregio. Diese Daten können die Grundlage für weitere Entwicklungen und Projekte sein. Es bietet auch die Möglichkeit, den Wissensaustausch besser zu gestalten. Die Herausforderung des Wohnungsbaus erhöht die Bedeutung der oben genannten Themen. Mehr Daten sind notwendig, um Einblicke zu gewinnen, wie und wohin die Menschen reisen, Drehkreuze können den Anstieg der Verkehrsbewegungen nachhaltiger aufnehmen und verarbeiten, und der Mobilitätsmanager kann diesen Prozess grenzüberschreitend rationalisieren.
- Praktische Koordination für die Realisierung von Mobilitätsprojekten auf beiden Seiten der Grenze: Denken Sie an einen "Grenzlandtest", um zu prüfen, ob die Systeme für den grenzüberschreitenden Einsatz geeignet sind.
- Ein Euroregionaler Mobilitätsmanager wäre für viele Kommunen und Regionen ein großer Gewinn als Netzwerker. Oft weiß man nicht, wie man auf der offiziellen Ebene (genug) zueinander findet, so dass Konsultationen auf der Verwaltungsebene ein toter Buchstabe bleiben.

- Eine praktische Empfehlung für den euregionalen Mobilitätsplan ist eine Übersichtskarte, die alle modalen Netzwerke zeigt, so dass deutlich wird, wo die Lücken sind. Idealerweise sollte dies mit einer Übersichtskarte auf Basis des Mobilitätsbedarfs kombiniert werden, so dass man sehen kann, ob sich diese Lücken überschneiden oder nicht.

5.1.5 Stakeholder Meeting 23-06: Grenzüberschreitend: Wichtige Stakeholder

Mobilität der Zukunft

- Mehr grenzüberschreitender Schienenverkehr
- Herausforderungen gibt es sowohl in Städten als auch in ländlichen Gebieten. Wir wollen ein feinmaschiges System entwickeln; einfache Verbindungen zu größeren Mobilitätsknotenpunkten. Auch im ländlichen Raum sollten wir erkunden, was wir mit MaaS, kleineren Bussen als Versorgung von Mobilitätshubs, smarten Kleinlösungen machen können.
- Perspektivwechsel über die Grenze hinaus: Der Transport hört nicht an der Grenze auf, er geht weiter.
- Auch die saubere Schifffahrt ist eine wichtige Speerspitze in der Euregio. Auch im Ruhrgebiet spielt Wasserstoff eine wichtige Rolle.
- Beseitigen Sie die Barrieren: Verbinden Sie Radschnellwege besser, um den Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu erleichtern. Auch die Kommunikation spielt hier eine sehr wichtige Rolle, denn die Menschen wissen nicht, was auf der anderen Seite der Grenze möglich ist.
- Klimaziele sind sehr wichtig - die praktische Frage ist, wie sie erreicht werden können. Wir müssen den öffentlichen Verkehr mit anderen Verkehrsträgern verbinden. Wir verwenden auch Apps, um Informationen bereitzustellen.
- Vielleicht die A77 nach Westen verlängern, aber das hängt auch von der administrativen Unterstützung ab.
- Die Mobilität verändert sich; es gibt immer mehr Netzwerke und Knotenpunkte. Dafür gibt es in dieser Region viele Möglichkeiten.

Nachhaltigkeit/ Alternative Energiequellen

Stakeholder-Treffen - Euroregionaler Mobilitätsplan

- Ein schwieriger Punkt ist der Übergang bei den Menschen selbst/der Verhaltensänderung. Die Entscheidung für eine "grünere" Alternative ist etwas, das wir fördern müssen. Wie können wir sicherstellen, dass die Menschen eine andere Wahl treffen?
- Es wird viele Reisende geben, die sich überhaupt keine Gedanken darüber machen, wie sie reisen. Es muss also noch einiges getan werden, um die Menschen auf die verschiedenen Reisemöglichkeiten aufmerksam zu machen.
- Auf beiden Seiten der Grenze tut sich viel auf dem Gebiet der nachhaltigen Mobilität. Die Euregio kann dies als Verbinder koordinieren.
- Es wird viel mit Wasserstoff und Elektromobilität experimentiert. Wichtig zu erwähnen ist auch der Gütertransport. Die Region ist Teil des Korridors Rotterdam-Genua (TEN-T) über Straße, Schiene und Wasser. Auch dies kann nachhaltiger gestaltet werden. Diese Nachhaltigkeit kann ebenfalls in den Plan aufgenommen werden.

Die Rolle der Euroregion

- Koordination im Bereich der Hubs: ERW kann dies erleichtern und eine verbindende Zusammenarbeit anregen. Die Zusammenarbeit der Länder im Bereich Bahn und Radverkehr über die Grenzen hinweg ist bereits recht intensiv.
- Empfehlungen für den Mobilitätsplan: Den wirtschaftlichen Mehrwert/MKBA von Mobilitätslösungen in den Mittelpunkt des Plans stellen. Wir argumentieren mehr und mehr vom Warum und vom Nutzen her. Mobilitätslösungen sind kein Selbstzweck.
- Synergie und Verbindung, mit Unterstützung durch die Euregio. Voneinander lernen, z. B. Wissen über Radschnellwege oder Wasserstoff austauschen.

5.1.6 Stakeholder-Treffen 25-06: Logistik

Mobilität der Zukunft

- Urbane Logistik ist ein wichtiges Thema in Bezug auf Klimaziele und Lebensqualität. Daran arbeiten u.a. die Provinz Gelderland und die IHK.

- Die Ladeinfrastruktur in der Branche ist von großer Bedeutung. Viele Verlader haben bereits eine Ladeinfrastruktur, aber es mangelt an Kommunikation darüber.
- Nach dem Vorbild von Venlo sollte auch auf euregionalem Gebiet mehr für den Umschlag von der Straße auf die Schiene und deren Weitertransport in östlicher Richtung getan werden. Aufgrund des Fehlens eines Bahnterminals in Gelderland ist dies derzeit nur schwer zu erreichen. Wenn dieses Terminal bei Valburg realisiert ist, wird es trimodal erreichbar sein.
- Ein kritischer Punkt ist der Wechsel von Seeschiffen auf Binnenschiffe. Zu diesem Thema läuft bereits in Pilot-Projekt in der Niederlande an.

Kommunikation

- Die Festlegung einer gemeinsamen Agenda gegenüber der Politik und die Sichtbarkeit in Großprojekten ist wichtig für den Erfolg von Projekten.
- Viele Regierungen und Unternehmen denken in Länderstrukturen. Wir können zwar ohne große Schwierigkeiten Grenzen überschreiten - Speditionen denken aber in Ländern und Standorten. Die Verschiebung von Importzöllen hat Auswirkungen auf die Transportströme. Wir bewegen uns in Richtung einer europäischen Produktionsstrategie mit mehr kontinentalen Transportströmen. Daran arbeiten wir aber noch gar nicht - China arbeitet mehr daran als wir. Wir brauchen mehr Vorgaben aus Europa, damit es gleiche Wettbewerbsbedingungen gibt und wir die Reedereien dazu bringen, aus der Perspektive des Kontinents zu denken.
- Arbeitsmarkt und Logistik ist ebenfalls ein wichtiges Thema; qualifizierte Arbeitskräfte zu finden ist schwierig. Nachhaltigkeit des Verkehrs; bis 2030 werden auch Elektro- und Biokraftstoffe eine wichtige Rolle spielen. Clean Energy Hubs versucht, ein größeres Bild zu zeichnen. Stadtlogistik: Auch die Ladeinfrastruktur ist eine Herausforderung, wenn man Städte mit Strom versorgen will.
- Bessere Vernetzung und Kommunikation zwischen den Binnenhäfen. Eine Netzwerkbildung zwischen kleinen Häfen bringt dabei einen geringeren Nutzen aufgrund des kleinen Versorgungsradius.

Die Rolle der Euroregion

- Verbinden von Parteien auf beiden Seiten der Grenze. In NL haben wir das Logistics Valley mit HAN, die logistischen Hotspots Liemers, Nijmegen und Rivierenland; kann das auch auf der anderen Seite der Grenze angeschlossen werden?
- Organisation von Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themenbereichen.
- Unterstützung bei der Verlegung der Transportachse von Duisburg nach Gelderland. In der Nähe von Venlo ist dies gut organisiert, hier noch nicht. Auch hier liegt die Krux bei den Reedereien. Die Terminals müssen gezwungen werden, ihre Bedingungen zu verbessern, damit der intermodale Verkehr stattfinden kann. Das hätte einen positiven Effekt auf CO2 und Stickstoff. Ein großer Schritt kann in der Lieferkette gemacht werden, indem man einen Logistikmakler einsetzt und die Reedereien dazu bringt, ihre Konditionen so anzupassen, dass weniger leere Container transportiert werden müssen.
- Ein weiterer Punkt der Koordination über die Grenze hinweg ist das grenzüberschreitende Fahren mit längeren und schwereren LKW-Kombinationen (LHVs).
- Für das Thema Logistik kann ein Stakeholder-Treffen mit einer höheren Ebene (Provinzen und Regierungen) sehr nützlich sein. Schließlich gibt es viele (inter)nationale Themen, die den Problemen der Branche zugrunde liegen: Staus im Rotterdamer Hafen, Bußgelder, Stickstoffprobleme und der Transport von Leercontainern aufgrund der strengen Auflagen der Reedereien.
- Eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den regionalen Terminals kann durch die ERW initiiert werden. Dies kann zu einem effizienteren Laden und weniger Zeitverlust führen.

5.2 Umfragen

Geographical DE/NL

Welche Visionen haben Sie bei dem Stichwort „Mobilität 2030“ für Ihren Kreis, Ihr Land oder Ihre Stadt? Welche Rolle spielt dabei besonders die grenzüberschreitende Mobilität?

Auf welche Weise oder mit welchen Projekten gedenken Sie diese Vision zu verwirklichen?

Welche grenzüberschreitenden Projekte sind derzeit von Ihrer Seite aus geplant?

Was sind die Herausforderungen für grenzüberschreitende Mobilität?

Wo liegt für Sie der Mehrwert von grenzüberschreitender Mobilität?

Wie erleben Sie die derzeitige Zusammenarbeit mit den Partnern des Nachbarlandes?

Welche positiven oder negativen Erfahrungen bei der Zusammenarbeit konnten Sie bereits sammeln?

Nehmen Sie an, es gäbe keine finanziellen oder andere Beschränkungen und Sie allein haben nun die Möglichkeit, ein Projekt Ihrer Wahl zum Thema Mobilität zu realisieren, was wäre das? Auf welche Weise hilft Ihr Projekt der euroregionalen Mobilität?

Cross-Border 1

Welche Visionen haben Sie bei dem Stichwort „Mobilität 2030“ für Ihren Kreis, Ihr Land oder Ihre Stadt? Welche Rolle spielt dabei besonders die grenzüberschreitende Mobilität?

Auf welche Weise oder mit welchen Projekten gedenken Sie diese Vision zu verwirklichen?

Welche grenzüberschreitenden Projekte sind derzeit von Ihrer Seite aus geplant?

Was sind die Herausforderungen für grenzüberschreitende Mobilität?

Wo liegt für Sie der Mehrwert von grenzüberschreitender Mobilität?

Wie erleben Sie die derzeitige Zusammenarbeit mit den Partnern des Nachbarlandes?

Welche positiven oder negativen Erfahrungen bei der Zusammenarbeit konnten Sie bereits sammeln?

Nehmen Sie an, es gäbe keine finanziellen oder andere Beschränkungen und Sie allein haben nun die Möglichkeit, ein Projekt Ihrer Wahl zum Thema Mobilität zu realisieren, was wäre das? Auf welche Weise hilft Ihr Projekt der euroregionalen Mobilität?

Cross-Border 2

Welche Visionen haben Sie bei dem Stichwort „Mobilität 2030“ für Ihren Kreis, Ihr Land oder Ihre Stadt? Welche Rolle spielt dabei auch die grenzüberschreitende Mobilität?

Welche Rolle spielt für Sie die grenzüberschreitende Mobilität in der Zukunft?

An welchen grenzüberschreitenden Mobilitätsprojekten sind Sie derzeit beteiligt oder befinden sich in der internen Planung?

Wie erleben Sie die Zusammenarbeit mit den Partnern des Nachbarlandes?

Wie kann die grenzüberschreitende Zusammenarbeit vereinfacht werden?

Eine „Mobilitätsmanagerin“ bildet die fachlich ausgebildete Schnittstelle der unterschiedlichen Kommunen / Kreise / Gemeinden zum Thema Mobilität. Für Fragen bezüglich des Mobilitätsmanagements und der Mobilitätsplanung auf euregionaler Ebene koordiniert diese Person das gemeinsame Vorgehen, um abgestimmte Maßnahmen in die Wege leiten zu können. Halten Sie eine euregionale „Mobilitätsmanagerin“ für sinnvoll?

In welchen Gebieten kann diese Person Ihrer Meinung nach positive Effekte hervorbringen?

Nehmen Sie an, es gäbe keine finanziellen oder andere Beschränkungen und Sie allein haben nun die Möglichkeit, ein Projekt Ihrer Wahl zum Thema Mobilität zu realisieren, was wäre das? Auf welche Weise hilft Ihr Projekt der euregionalen Mobilität?

Sustainable Mobility

Welchen Aspekt vermissen Sie in der derzeitigen Diskussion über die Mobilität der Zukunft?

Wie sieht Ihre Vision von der Mobilität im Jahr 2030 aus?

Welche langfristigen Trends in der Mobilität erfordern Anpassungen der Infrastruktur?

Welche Chancen ergeben sich Ihrer Meinung nach durch Shared-Mobility den Verkehr in den Städten zu entlasten?

Wie bewerten Sie den Nutzen eines regionalen Konzeptes zu Standorten von Ladesäulen in der Euregio?

Welche Vorteile sehen sie durch grenzüberschreitende Mobilstationen und wie schätzen Sie deren Machbarkeit ein und welche Hilfestellungen erwarten Sie in diesem Zusammenhang?

Welchen Einfluss hat Parkraummanagement Ihrer Meinung nach auf die Mobilität?

Eine „Mobilitätsmanagerin“ bildet die fachlich ausgebildete Schnittstelle der unterschiedlichen Kommunen / Kreise / Gemeinden zum Thema Mobilität. Für Fragen bezüglich des Mobilitätsmanagements und der Mobilitätsplanung auf euregionaler Ebene koordiniert diese Person das gemeinsame Vorgehen, um abgestimmte Maßnahmen in die Wege leiten zu können. Halten Sie eine euregionale „Mobilitätsmanagerin“ für sinnvoll?

In welchen Gebieten kann diese Person Ihrer Meinung nach positive Effekte hervorbringen?

Wo sollten Ihrer Meinung nach die Prioritäten der Euregio Rhein-Waal liegen, um nachhaltige Mobilität zu fördern?

Nehmen Sie an, es gäbe keine finanziellen oder andere Beschränkungen und Sie allein haben nun die Möglichkeit, ein Projekt Ihrer Wahl zum Thema Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV oder MIV zu realisieren, was wäre das? Auf welche Weise hilft Ihr Projekt der euregionalen Mobilität?

Logistik

Welche Veränderung im Logistiksektor hat Ihrer Meinung nach den größten Einfluss auf unsere Gesellschaft?

Wie viel Aufmerksamkeit erhält der Logistiksektor Ihrer Meinung nach im Zusammenhang mit der „Mobilität von morgen“?

Welchen Stellenwert hat Green Logistik im Güterverkehrssektor für Sie?

Ist ein auf die Region zugeschnittenes Konzept zur interdisziplinären Vernetzung über Verkehrsträger und Systemgrenzen hinweg notwendig?

Welche Entwicklungen im Straßen-, Schienen- und Wassergüterverkehr planen Sie für die Zukunft?

Welche Hindernisse ergeben sich grenzüberschreitend bei der Planung der Logistik 4.0?

Welche positiven und negativen Effekte sehen Sie als Resultat der Automatisierung im Güterverkehrssektor?



Wie schätzen Sie die Außenwirkung Ihres Unternehmens/Verbandes ein?

Haben Sie derzeit einen Nachwuchsmangel, weil die Branche bei ihrer Zielgruppe unbeliebt ist, oder gibt es andere Gründe, warum es an Nachwuchs mangelt?

Wie können in der Euregio Flächen zur Abwicklung der Logistik langfristig von Kommunen und Gemeinden in Zusammenarbeit mit der Logistikbranche gesichert werden?

Wie können in der Euregio Flächen zur Abwicklung der Logistik langfristig von Kommunen und Gemeinden in Zusammenarbeit mit der Logistikbranche gesichert werden?

Wie sehen Sie das Konzept von emissionsabhängigen Hafentengelten, um als Push-Faktor emissionsfreundlichere Antriebsarten zu fördern?

Eine „Mobilitätsmanagerin“ bildet die fachlich ausgebildete Schnittstelle der unterschiedlichen Kommunen / Kreise / Gemeinden zum Thema Mobilität. Für Fragen bezüglich des Mobilitätsmanagements und der Mobilitätsplanung auf euregionaler Ebene koordiniert diese Person das gemeinsame Vorgehen, um abgestimmte Maßnahmen in die Wege leiten zu können. Halten Sie eine euregionale „Mobilitätsmanagerin“ für sinnvoll?

In welchen Gebieten kann diese Person Ihrer Meinung nach positive Effekte hervorbringen?

Nehmen Sie an, es gäbe keine finanziellen oder andere Beschränkungen und Sie allein haben nun die Möglichkeit, ein Projekt Ihrer Wahl zum Thema Logistik zu realisieren, was wäre das? Auf welche Weise hilft Ihr Projekt der euroregionalen Logistik?

5.3 Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir freuen uns darauf, Sie beim Stakeholder-Meeting am [xx.xx] zu sehen.

Die Sitzung beginnt um 09:00 Uhr. Ab 08:40 Uhr können Sie auf den unten stehenden Link klicken, um zur Sitzung zu gelangen.

[LINK]

Das Programm

Die Sitzung beginnt mit einer kurzen Einführung und einem Kennenlernen. In zwei dreiviertelstündigen Diskussionsrunden vertiefen wir dann das Thema. In der beigefügten Tagesordnung finden Sie eine Übersicht über die Tagesordnungspunkte und wie viel Zeit für sie reserviert ist. Gegen 12:30 Uhr werden wir die Sitzung gemeinsam beenden.

Hintergrund:

Wir senden Ihnen das Desk Research als Hintergrundinformation zu. Diese Desk Research zeigt in groben Zügen den aktuellen Stand der Mobilität im Euregio-Gebiet und gibt einen ersten Hinweis auf mögliche zukünftige Entwicklungen.

Fragen

Haben Sie vor dieser Sitzung Fragen oder Anmerkungen? Bitte nehmen Sie Kontakt mit uns auf.

Wir sehen uns am Montag!

Im Namen des ausführenden Projektteams,

Mit freundlichen Grüßen,



Sehr geehrte Frau X/Sehr geehrter Herr X,

Wir freuen uns, Sie am **XX.** Juni auf dem Stakeholder-Treffen zum Thema **XXXX** begrüßen zu können.

Die Veranstaltung beginnt um 9:00 Uhr. Ab 8:40 Uhr können Sie auf den folgenden Link, um zum Treffen zu gelangen:

[LINK]

Das Programm

Wir werden das Treffen mit einer kurzen Einführung und einem ersten Kennenlernen eröffnen. Danach werden wir uns mittels zweier Gesprächsrunden von jeweils 45 Minuten gemeinsam ins Thema vertiefen. In der Tagesordnung (siehe Anhang) finden Sie eine Übersicht über die einzelnen Punkte und die dafür vorgesehene Zeit. Wir werden das Treffen gemeinsam um 12:30 Uhr beenden.

Hintergrund

Als Hintergrundinformation senden wir Ihnen das so genannte Desk Research zu. Diese Grundlagenforschung bietet einen Einblick in den jetzigen Stand der Dinge im Hinblick auf das Gebiet der Euregio Rhein-Waal und gibt außerdem erste Hinweise auf mögliche, zukünftige Entwicklungen.

Fragen

Haben Sie Fragen oder Anmerkungen zu diesem Treffen? Zögern Sie nicht, mit uns in Kontakt zu treten.

Wir freuen uns auf Sie!

Im Namen des verantwortlichen Projektteams,

Mit freundlichen Grüßen,



5.4 Programm



Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal
Euroregionaler Mobilitätsplan der Euregio Rhein-Waal

Stakeholdermeeting Nr. 2:

Gemeinden in Grenznähe / Gemeenten nabij de grens

Euregio Rhein Waal

16.06.21 | 09:00 – 13:00

Agenda

- 09.00 - 09.20 Eröffnung, Begrüßung und Vorstellungsrunde, Mobilitätsplan ERW: Erläuterung und Schritte bis jetzt (Aufbau, Prozess und Inhalt) / Opening, begroeting en voorstelronde, Mobiliteitsplan ERW: Toelichting en stappen tot nu toe (opbouw, proces en inhoud)
- 09.20 – 09.30 Ziel von diesem SH-Meeting + Arbeitsformen / Doel van deze SH-bijeenkomst + werkvormen
Anmerkungen und Fragen / Opmerkingen en vragen
- 09.30 – 09.50 Ergebnisse Umfrage + eigene Input / Resultaten enquête + eigen input+ Thesen / vragen
- 09.50 – 10.35 Interaktive Runde 1, Kleingruppen / Interactieve ronde 1, kleine groepen zu den Thesen
Thema: Euregionale Mobilität/ Thema: Euregionale mobiliteit
- 10.35 – 10.40 Pause
- 10.40 - 10.55 Plenaire Rückmeldung / plenaire terugkoppeling
- 10.55 - 11.40 Interaktive Runde 2, Kleingruppen / Interactieve ronde 2, kleine groepen
Thema: Maßnahmen, um die Verkehrsstruktur/Mobilitätsversorgung nachhaltig und zukunftssicher zu gestalten / maatregelen om de verkeersstructuur/mobiliteitsaanbod duurzaam en toekomstvast te maken. Machbarkeit Maßnahmen: Rahmenbedingungen, praktische Durchführung / Haalbaarheid maatregelen: Randvoorwaarden, praktische realisatie.

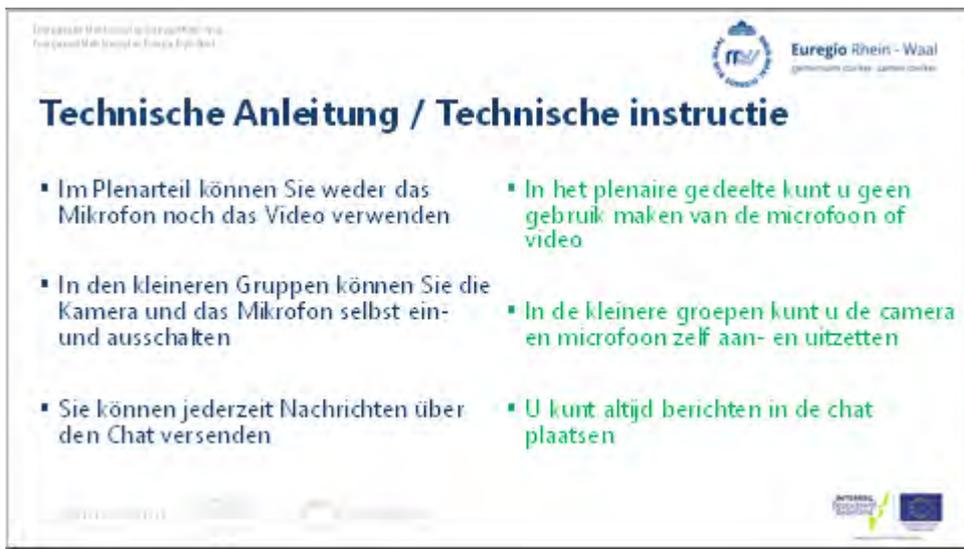


5.5 Präsentationen

Präsentation 23-06-21: Grenzüberschreitend: Wichtige Stakeholder

Weitere Präsentationen sind auf Anfrage erhältlich.

Dia 1



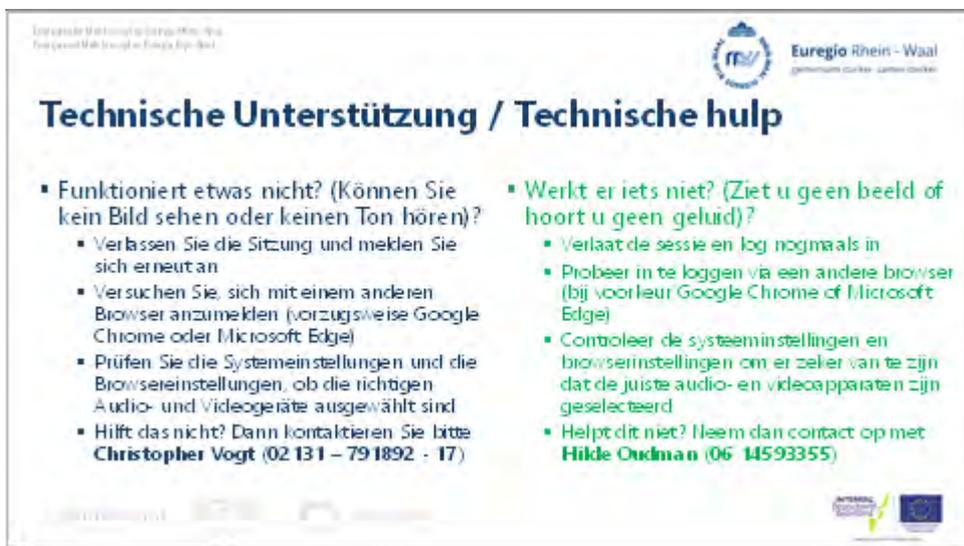
Deur eender Maatschappij op de regio: Rhein-Waal
Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Technische Anleitung / Technische instructie

- Im Plenarteil können Sie weder das Mikrophon noch das Video verwenden
- In den kleineren Gruppen können Sie die Kamera und das Mikrophon selbst ein- und ausschalten
- Sie können jederzeit Nachrichten über den Chat versenden
- In het plenaire gedeelte kunt u geen gebruik maken van de microfoon of video
- In de kleinere groepen kunt u de camera en microfoon zelf aan- en uitzetten
- U kunt altijd berichten in de chat plaatsen

INTERREG Deutschland Nederland
Europäische Union
Europäische Union
Europäische Union

Dia 2



Deur eender Maatschappij op de regio: Rhein-Waal
Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Technische Unterstützung / Technische hulp

- Funktioniert etwas nicht? (Können Sie kein Bild sehen oder keinen Ton hören)?
 - Verlassen Sie die Sitzung und melden Sie sich erneut an
 - Versuchen Sie, sich mit einem anderen Browser anzumelden (vorzugsweise Google Chrome oder Microsoft Edge)
 - Prüfen Sie die Systemeinstellungen und die Browsereinstellungen, ob die richtigen Audio- und Videogeräte ausgewählt sind
 - Hilft das nicht? Dann kontaktieren Sie bitte **Christopher Vogt (02 131 – 79 1892 - 17)**
- Werkt er iets niet? (Ziet u geen beeld of hoort u geen geluid)?
 - Verlaat de sessie en log nogmaals in
 - Probeer in te loggen via een andere browser (bij voorkeur Google Chrome of Microsoft Edge)
 - Controleer de systeeminstellingen en browserinstellingen om er zeker van te zijn dat de juiste audio- en videoapparaten zijn geselecteerd
 - Helpt dit niet? Neem dan contact op met **Hilde Oudman (06 14593355)**

INTERREG Deutschland Nederland
Europäische Union
Europäische Union
Europäische Union

Dia 3

Euregio Rhein - Waal
 gemeinsam stärker samen sterker

De regionale werkgroep voor de Euroregio Rhein-Waal
 Euroregional Mobility Plan Euregio Rhein - Waal

Stakeholder-Meeting

Stakeholder in Grenznähe
Stakeholder nabij de grens

Stakeholder-Meeting am 23. Juni 2021
 Stakeholdermeeting op 23 juni 2021

Niederlande
 Nederland

Deutschland
 Duitsland

Gezamenlijk Gemeinsam
 grenzeloos grenzenlos
MOBIEL MOBIL

Dia 4

Euregio Rhein - Waal
 gemeinsam stärker samen sterker

Projektteam/ Projectteam

1. Umfassende Kenntnisse der Region
 Uitgebreide kennis van de regio
2. Kenntnis der Vorschriften und der Kultur beider Länder
 Begrip van regelgeving en cultuur van beide landen
3. Professionelle Organisationen mit strukturierten Arbeitsmethoden
 Professionele organisaties met gestructureerde werkwijze

Dia 5

Logo of Euregio Rhein-Waal and logos of INTERREG Deutschland Nederland and European Union.

Agenda

- Herangehensweise
- Impuls: Entwicklungen in der Mobilität
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- Aanpak
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Resultaten enquête / Thema's
- Sessie in breakout rooms 1
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2

Logos of IGS and other partners at the bottom.

Dia 6

Logo of Euregio Rhein-Waal and logos of INTERREG Deutschland Nederland and European Union.

Agenda

- **Herangehensweise**
- Impuls: Entwicklungen in der Mobilität
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- **Aanpak**
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Resultaten enquête / Thema's
- Sessie in breakout rooms 1
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2

Logos of IGS and other partners at the bottom.

Dia 7



Dia 8



Dia 9



Dia 10



Dia 12

Logo of Euregio Rhein-Waal and logos of INTERREG Deutschland Nederland and European Union.

Agenda

- Herangehensweise
- **Impuls: Entwicklungen in der Mobilität**
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- **Aanpak**
- **Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit**
- **Resultaten enquête / Thema's**
- Sessie in breakout rooms 1
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2

Logo of INTERREG Deutschland Nederland and European Union.

Dia 13

Logo of Euregio Rhein-Waal and logos of INTERREG Deutschland Nederland and European Union.

Entwicklungen in der Mobilität - Stadtentwicklung Mobiliteitsontwikkelingen - Stadsontwikkeling

- 15-Minute-City
- Grün in der Stadt / Groene stad
- Flächen gewinnen / Meer openbare ruimte

Logo of INTERREG Deutschland Nederland and European Union.

Dia 14

Entwicklungen in der Mobilität – Energiewandel
Mobiliteitsontwikkelingen - Energietransitie

- Wasserstoff / Waterstof
- Strom / Elektrisch
- LNG

WESTFALEN NIMMT LNG-TANKSTELLEN-NETZ IN ANGRIF

Over twee jaar kun je waterstof tanken in Nijmegen

Wesel: Mehr Ladesäulen am Bahnhof für mehr E-Mobilität

Dia 15

Entwicklungen in der Mobilität – Innovationen
Mobiliteitsontwikkelingen - Innovaties

- Next-Generation-Züge
Next- Generation - Treinen
- Drohentechnologien
Dronetechnologie

Das Güterzug der Zukunft

Drohnen: BMWi schafft neue Strukturen für die Nutzung

Dia 16

Das gesamte Mobilitätskonzept ist ein zentraler Bestandteil des Euroregionalen Mobilitätsplans für die Euregio Rhein-Waal.

Entwicklungen in der Mobilität – Neue individuelle Wege Mobilitätsentwicklungen – Nieuwe individuele trajecten

- Autonomes Fahren/ autonoom rijden
- Vernetzte Mobilität/ Mobilitätsnetwerk
- Shared-Mobility

Dutch Technology Week Talk: Openbaar vervoer neemt voordeel in elektrische mobiliteit

Anbieter von Leihwagen und E-Scootern gründen neuen Verband

Uitgeverij Mobiliteit brengt elektronische publiciteit 3 maanden

Dia 18

Das gesamte Mobilitätskonzept ist ein zentraler Bestandteil des Euroregionalen Mobilitätsplans für die Euregio Rhein-Waal.

Entwicklungen in der Mobilität – Verbindung Stadt und Land Mobilitätsentwicklungen – Verbinding stad en land

- zukunfts- und attraktive Versorgung in ländlichen Gebieten
- Verbindung des Individualverkehrs mit dem Fahrplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes
- NVV: ca. 3.000 registrierte Mitglieder und ca. 18.000 Fahrten jährlich

- zukunfts- und attraktive Versorgung in ländlichen Gebieten
- Verbindung des Individualverkehrs mit dem Fahrplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes
- NVV: ca. 3.000 registrierte Mitglieder und ca. 18.000 Fahrten jährlich

Mobilfalt NVV

BlaBlaCar

Dia 19

Euregio Rhein - Waal
 gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Radschnellwege Mobiliteitsontwikkelingen – Fietsnelwegen

- Radschnellweg Aachen-
Herzogenrath
- Zusammenarbeit an einem
grenzüberschreitenden
Radschnellweg in der
Euregio
- **Snel fietspad Aachen -
Herzogenrath**
- **Samenwerking
grensoverschrijdende
snel fietspaden in de Euregio**

1000 Kilometer nach Herzogenrath
Drei Varianten für Radschnellweg im Blick
 in Zusammenarbeit mit der Euregio Rhein-Waal

Dia 20

Euregio Rhein - Waal
 gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Regionale Verbindung Mobiliteitsontwikkelingen – Regionale verbindingen

- Nutzung aller Bus- und
Bahnlinien in der Euregio
Rhein-Maas
- Zukunftsvision: Ein Ticket,
ein Tarif, eine Region –
oder?
- Euregio Rhein-Maas macht
es vor: **region3tarif**
- **Gebruik van alle bus- en
treinverbindingen in de
ERW**
- **Toekomstvisie: Een ticket,
een tarief, één regio, toch?**
- **Euregio Rijn – Maas doet
het voor: **region3tarif****

Euregio Ticket
 Fahrkarte der ERW/DeWB aus 1
 00 / 1000 / 00 / 00 / 00
EUR 16,00

Dia 21

Das gesamte Mobilitätsplan-System ist ein Projekt der Euregio Rhein-Waal

**Entwicklungen in der Mobilität – Innovationen
Mobilitätsentwicklungen – Innovaties**

- Mobilitäts-App "Mobil in Düsseldorf"
- Zeigt intermodale Möglichkeit der Fortbewegung zwischen Zielen auf
- Bezahlung in der App oder direkte Weiterleitung
- Mobilitätsapp „Mobil in Düsseldorf“
- Tootit verschillende vervoersmogelijkheden tussen plekken
- Betalen kan direct in de app

Seamless-Mobility

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

INTERREG Deutschland Nederland
www.deutschland-niederland.eu

Dia 22

Das gesamte Mobilitätsplan-System ist ein Projekt der Euregio Rhein-Waal

**Entwicklungen in der Mobilität – Alternative Kraftstoffe
Mobilitätsentwicklungen - Alternatieve energiebronnen**

- gemeinsamen Nutzung von Elektrofahrzeugen in Firmen und für Privatpersonen
- 79 € pro Monat für E-Bikes und 385 € pro Monat für E-Autos
- **baldauch in der ERW?**
- Deelvoertuigen bij bedrijven en particulieren
- Per maand €79 voor e-bikes of €385 voor elektrische auto's
- **Binnenkort ook in de ERW?**

SHAREUREGIO

Unplug & Go

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

INTERREG Deutschland Nederland
www.deutschland-niederland.eu

Dia 23

Übersicht über Mobilitätsentwicklung Euroregion Rhein-Waal
Overview of Mobility Development Euroregion Rhein-Waal

Agenda

- Herangehensweise
- Impuls: Entwicklungen in der Mobilität
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- Aanpak
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Resultaten enquête / Thema's
- Sessie in breakout rooms 1
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2

Dia 24

Übersicht über Mobilitätsentwicklung Euroregion Rhein-Waal
Overview of Mobility Development Euroregion Rhein-Waal

Auswertung der Fragebögen – Mobilität 2030 Enquêteresultaten – Mobiliteit 2030

The diagram illustrates various mobility concepts for 2030, organized into two columns:

- Left Column:**
 - Nachhaltige Mobilität
 - Reactivering van de De spoorlijn (keizerlijn)
 - Mobility-Hubs
 - bereikbaar
- Right Column:**
 - Ketenbenadering (combinaties vervoersmogelijkheden)
 - grensoverschrijdende pilot met Mobility as a Service (MaaS)
 - afstemming (grensoverschrijdende) fietsnetwerken

Dia 25

Uitgeverij: M&P, 2019
Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

These - Mobilität 2030 Stelling – Mobiliteit 2030

*Unsere Mobilität **muss** und **wird** sich maßgeblich verändern!*

*Onze mobiliteit **moet en zal** ingrijpend veranderen!*

Dia 26

Uitgeverij: M&P, 2019
Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Auswertung der Fragebögen – Grenzüberschreitende Mobilität Enquêteresultaten – Grensoverschrijdende mobiliteit

- Es fehlen Konzepte!
- Er missen plannen!
- Unterschiedliche Gesetze und Befugnisse hindern das Vorgehen!
- Regelgeving belemmert voortgang!
- Es braucht mehr Kommunikation!
- Er moet meer gecommuniceerd worden!

Dia 27

Auswertung der Fragebögen – Grenzüberschreitende Mobilität
Enquêteresultaten – Grensoverschrijdende mobiliteit

Welche grenzüberschreitenden Projekte sind derzeit von Ihrer Seite aus geplant? / Welke grensoverschrijdende projecten zijn er gepland?

Verbindung zwischen dem Gelderland und dem deutschen Fahrradnetz (z.B. Aalten – Bocholt).
Busverbindung Aalten – Bocholt; gaat 18 augustus 2021 rijden

INTERREG-Projekt Grün: Clean Energy Hubs

Verbetering S858 Kleve-Nijmegen, hier zou een verdubbeling komen van de dienstregeling

Dia 28

Auswertung der Fragebögen – Grenzüberschreitende Mobilität
Enquêteresultaten – Grensoverschrijdende mobiliteit

Wo liegt für Sie der Mehrwert von grenzüberschreitender Mobilität? / Waar is de meerwaarde van grensoverschrijdende mobiliteit?

Kategorie	Prozent
Verbetering van de dienstregeling	~30%
Verbetering van de infrastructuur	~25%
Verbetering van de veiligheid	~15%
Verbetering van de kwaliteit	~30%

Dia 29

Überschreitende Mobilität - Ein gemeinsames Ziel
Transnationale Mobilität - Ein gemeinsames Ziel



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

These – Grenzüberschreitende Mobilität Stelling – Grensoverschrijdende mobiliteit

Grenzüberschreitende Mobilität ist der Motor der Region!
Grensoverschrijdende mobiliteit is de motor van de regio!



Dia 30

Überschreitende Mobilität - Ein gemeinsames Ziel
Transnationale Mobilität - Ein gemeinsames Ziel



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Auswertung der Fragebögen – Kooperation Enquête resultaten - Samenwerking

- Die derzeitige Zusammenarbeit läuft grundsätzlich gut!
- Die derzeitige samenwerking verloopt overwegend goed!
- Projekte haben allerdings lange Vorlaufzeiten und sind abhängig von administrativem Willen und Durchhaltvermögen!
- De projecten hebben wel een lange doorlooptijd, en zijn sterk afhankelijk van politieke will!
- Gemeinsam formulierte Ansprüche und Ziele erzeugen ein Gefühl von Dringlichkeit!
- Gemeenschappelijk geformuleerde eisen en doelstellingen creëren een gevoel van urgentie!
- Die richtige Anlaufstelle zu finden kann kompliziert sein!
- Het is moeilijk om het juiste aanspreekpunt te vinden!



Dia 31



Comparison of the Euroregional Mobility Plan
Comparison of the Euroregional Mobility Plan

**These – Kooperation
Stelling - Samenwerking**

*Ohne Kooperation geht es nicht!
Zonder samenwerking werkt het niet!*

© 2017 Euregio Rhein-Waal

Dia 32

Comparison of the Euroregional Mobility Plan
Comparison of the Euroregional Mobility Plan

**Auswertung der Fragebögen – Projekte ohne Beschränkung
Enquêteresultaten - Projecten zonder beperkingen**

*Schnellere, bessere und häufigere ICE-
Verbindungen Amsterdam - Arnheim - Düsseldorf
- Köln - Frankfurt*

Gemeinsamer Radschnellweg *Arnheim Nijmegen per trein binnen een uur op
vliegveld Airport Weeze zou fantastisch zijn*

*Die Einwohner von Kreis kleve haben über die A77 eine
direkte Verbindung nach Eindhoven*

*grenzüberschreitendes Reservierungs- und
Zahlungssystem für grenzüberschreitende Bahnreisen*

© 2017 Euregio Rhein-Waal

Dia 33

Europasche Mobiliteitsplan voor de regio's - Plan
Europees Mobiliteitsplan voor de regio's



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Agenda

- Herangehensweise
- Impuls: Entwicklungen in der Mobilität
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- **Kleingruppenarbeit 1**
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- Aanpak
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Resultaten enquête / Thema's
- **Sessie in breakout rooms 1**
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2



Dia 34

Europasche Mobiliteitsplan voor de regio's - Plan
Europees Mobiliteitsplan voor de regio's



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

1. Kleingruppenarbeit – Leit fragen Dicussie in kleinere groepen – Hoofdthema's

- 45 Minuten geleitete Diskussion in zufälligen Kleingruppen
- Diskussion zu zwei Leitthemen
- 45 minuten begeleide discussie in willekeurig ingedeelde groepen
- Discussie over twee hoofdthema's



Dia 35



Compendium of the Association of European Regions
Compendium of the Association of European Regions

 **Euregio Rhein - Waal**
gemeinsam stärker samen sterker

1. Kleingruppenarbeit – Plenarrunde Dicussie in kleinere groepen – Plenaire terugkoppeling

Zusammenfassung. Samenvatting.



Dia 36

Compendium of the Association of European Regions
Compendium of the Association of European Regions

 **Euregio Rhein - Waal**
gemeinsam stärker samen sterker

Agenda

- Herangehensweise
- Impuls: Entwicklungen in der Mobilität
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- **Kleingruppenarbeit 2**
- **Aanpak**
- **Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit**
- **Resultaten enquête / Thema's**
- **Sessie in breakout rooms 1**
- **Plenaire terugkoppeling**
- **Sessie in breakout rooms 2**



Dia 37



Commissie van Ministers van de Regio's
Commissie van Ministers van de Regio's

 **Euregio Rhein - Waal**
gemeinsam stärker samen sterker

2. Kleingruppenarbeit – Leitfragen Dicussie in kleinere groepen – Hoofdthema's

- 45 Minuten geleitete Diskussion in zufälligen Kleingruppen
- Diskussion zu zwei Leitthemen
- 45 minuten begeleide discussie in willekeurig ingedeelde groepen
- Discussie over twee hoofdthema's



Dia 38

Commissie van Ministers van de Regio's
Commissie van Ministers van de Regio's

 **Euregio Rhein - Waal**
gemeinsam stärker samen sterker

2. Kleingruppenarbeit – Plenarrunde Tweede sessie in kleinere groepen – Plenaire terugkoppeling

**Zusammenfassung.
Samenvatting.**



Dia 39

Euregio Rhein - Waal
 gemeinsam stärker samen sterker

Ausblick – wie geht es jetzt weiter? Vooruitzichten - hoe gaan we nu verder?

- Es folgen weitere Stakeholder-Meetings zu unterschiedlichen Themen mit unterschiedlichen Teilnehmenden
- Alle Ergebnisse, Beiträge, Anmerkungen und Antworten der Fragebögen werden verschriftlicht
- Mit Ihrer Hilfe werden nun, auf die Euregio Rhein-Waal zugeschnittene, Fallstudien entwickelt, um die Mobilität in der Region nach vorne zu bringen
- Er volgen verdere stakeholder meetings over verschillende thema's met verschillende deelnemers
- Alle uitkomsten van de enquêtes worden verwerkt
- Met uw hulp worden er cases uitgewerkt die de mobiliteit in de ERW vooruit helpen

Dia 40

Euregio Rhein - Waal
 gemeinsam stärker samen sterker

Vielen Dank! Dankuwel.

Michael Vieten
IGS Ingenieurgesellschaft
Stolz mbH

Jan Dostenbrink
Intercultural Management
CBC

Ruben Loendersloot
Loendersloot Groep

Dia 41



Europäische Mobilitätsplan für die Euregio Rhein-Waal
European Mobility Plan for the Euregio Rhein-Waal

 **Euregio Rhein - Waal**
gemeinsam stärker samen sterker

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit und bleiben Sie gesund!
Für weiteren Kontakt:
Dank u voor uw medewerking en blijf gezond! Voor verder contact:

- **Prozess/Proces:**
 - Kirstin Borsbach: borsbach@igs-ing.de
 - Hilde Oudman: hilde.oudman@loenderslootgroep.nl
- **Inhalt/Inhoud:**
 - Ruben Loendersloot: ruben@loenderslootgroep.nl
 - Jan Oostenbrink: info@janooostenbrink.eu
 - Michael Vieten: vieten@igs-ing.de



Euregionaler Mobilitätsplan

Zwischenbericht (Herbst 2021)

1 Einführung

Im November 2019 hat der Euregiorat beschlossen einen neuen Euregionalen Mobilitätsplan in Auftrag zu geben. Zu diesem Zweck wurde 2020 ein INTERREG-Projektantrag genehmigt, woraufhin ein niederländisch-deutsches Konsortium mit der Umsetzung des Projekts beauftragt wurde.

Seit dem letzten Mobilitätsplan aus dem Jahr 2008 hat es eine Reihe von Entwicklungen gegeben. Die Euregio Rhein-Waal als Organisation hat sich durch den Beitritt neuer Mitglieder, darunter die Städte Düsseldorf, Ede, Apeldoorn und Doetinchem, wesentlich erweitert.

Die Mobilität hat sich in den letzten zehn Jahren erheblich weiterentwickelt, sowohl in Bezug auf Intensität als auch durch die Einführung neuer Mobilitätsformen, Trends und technologischer Entwicklungen. Die internationalen Klimaziele erfordern einen nachhaltigeren Transport von Gütern und Personen. Hierzu bedarf es der Anwendung innovativer Technologien und Transportmöglichkeiten. Und in letzter Zeit hat auch die Corona-Situation einen Einfluss auf die Digitalisierung von Arbeitsplätzen und veränderte Reisebedürfnisse.

Der Euregionale Mobilitätsplan macht deutlich, wie die Region miteinander verbunden und vernetzt ist. Die grenzüberschreitende Mobilität ist ein wichtiges Thema, ebenso wie die Herausforderungen der Erreichbarkeit in der Region. Fehlende Verbindungen und vielversprechende Entwicklungen werden aufgezeigt und hervorgehoben.

2 Herangehensweise

Es wurde ein mehrstufiger Ansatz gewählt, der aus den folgenden Schritten besteht.



3 Inhaltliche Ergebnisse bis Herbst 2021

3.1 Desk Research

Im Rahmen der Grundlagenforschung wurde ein breites Spektrum an lokalen und regionalen Mobilitätsplänen und -visionen untersucht. Auf Grundlage dieser Analyse wurde eine Reihe von Trends und Mobilitätsentwicklungen ermittelt.



Es zeichnete sich ein klares Bild mit vier zentralen Themen ab:

Erreichbarkeit: Die Ansatzpunkte der ÖPNV-Konzessionen in Randgebieten stimmen oft nicht miteinander überein, so dass der grenzüberschreitende ÖPNV nicht optimal funktioniert.

Straßenverkehrssicherheit: Angesichts der zunehmenden Intensität und Vielfalt, insbesondere in stark frequentierten Stadtzentren, ist ein integrierter Ansatz für die Straßenverkehrssicherheit erforderlich. Sowohl in ländlichen Gebieten als auch in Grenzregionen ist eine sichere Fahrradinfrastruktur aufgrund der zunehmenden Nutzung von E-Bikes, die längere Strecken zurücklegen und höhere Geschwindigkeiten erreichen, unerlässlich.

Konnektivität: Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr ist ein nahtloser Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträ-

Eine Reihe von Themen erwies sich auf allen Ebenen als relevant:

Verbesserung der Infrastruktur

- Verkehrsnetze (Ausbau der Fahrradinfrastruktur, Ausbau von Autobahnen, Integration von Konzessionen für den öffentlichen Verkehr)
- Informationsfluss (grenzüberschreitende Fahrscheine und Kommunikation zwischen Behörden zu integralen Themen);

Intensivierung der Kommunikation

- bessere Koordinierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit
- Wissensaustausch und Vernetzung
- Praktische Tests für den grenzüberschreitenden Einsatz;

Förderung der Nachhaltigkeit

- Einsatz von erneuerbaren Brennstoffen, einschließlich Wasserstoff und Elektrizität
- Reaktivierung alter Verkehrsverbindungen
- Infrastruktur für ein Vielfalt der Verkehrsmittel in ländlichen Gebieten.

Die Treffen mit den Interessenvertretern haben auch gezeigt, dass die ERW als Organisation eine Rolle bei der Unterstützung regionaler Mobilitätsentwicklungen spielen kann. Es besteht Bedarf an einer grenzüberschreitenden Plattform mit den folgenden Funktionen:

- Moderation von Sitzungen
- Weitergabe von Wissen
- Förderung von integralen Projekten.

Der Bericht über die Stakeholder-Treffen wurde der ERW im September 2021 übergeben.

4 Aktuelle Arbeit

4.1 Mobilitätsplan

Im Mittelpunkt des Euregionalen Mobilitätsplans steht die Förderung der Erreichbarkeit innerhalb der Euregio Rhein-Waal und ihrer Öffnung nach außen hin. Der Plan hat eine übergreifende Funktion und schafft Verbindungen und Verknüpfungen zwischen den Mobilitätsaufgaben der Provinz- und Regionalbehörden auf beiden Seiten der Grenze.

Auf strategischer Ebene zielt die Mobilität darauf ab, Wirtschaft zu fördern und Lebensqualität zu erhöhen und die Region als Wohnort und Unternehmensstandort attraktiver zu machen. Der Mobilitätsplan steht damit im Einklang mit der Strategischen Agenda 2025 der Euregio Rhein-Waal.

Auf internationaler Ebene kommt der Euregio Rhein-Waal aufgrund ihrer Lage eine Schlüsselrolle in dem wichtigen Logistikkorridor zwischen Rotterdam, Duisburg und dem europäischen Hinterland zu. Mögliche Chancen und Herausforderungen werden in dem Plan aufgezeigt.

Bei der Ausarbeitung des Euregionalen Mobilitätsplans wird der Schwerpunkt auf folgende Punkte gelegt

- Grenzüberschreitende Mobilität
- Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und Land
- Integrierter Mobilitätsansatz innerhalb der Region
- Lücken im Fahrrad-, Auto- und öffentlichen Verkehrsnetz schließen
- Alternative Mobilität und Innovation, einschließlich Shared Mobility und Mobilitätshubs
- Verbesserung der Zusammenarbeit und Koordination in den Logistikketten

Der Euregionale Mobilitätsplan wird wie folgt aufgebaut sein:

- Aktuelle Situation bei den ERW-Mitgliedern
- Themen der Mobilität, neue Trends und Entwicklungen
- Zukunftsvision und Ambitionen der ERW-Mitglieder und der Euregio Rhein-Waal
- Möglichkeiten und Herausforderungen
- Konkrete Schritte und Entscheidungen

4.2 Fälle

Auf Grundlage des Euregionalen Mobilitätsplans werden 4 bis 5 Fälle in direkter Zusammenarbeit mit der ERW weiter ausgearbeitet. Für jeden Fall wird untersucht, welche Partner, Maßnahmen und Finanzmittel erforderlich sind, um die jeweilige Maßnahme bis 2030 zu realisieren.

Dabei geht es natürlich nicht nur um die lokale/regionale Ebene, sondern auch um die Mobilitätsvisionen auf nationaler/staatlicher Ebene und die Möglichkeiten, die die EU bietet. Das Ziel der Ausarbeitung dieser Fälle ist es, die tatsächliche Realisierung und Umsetzung zu erleichtern.

5 Planung und Etappenziele

Projektauftritt	Februar 2021
Fertigstellung Desk Research	Mai 2021
Fertigstellung Stakeholder-Treffen	September 2021
Umsetzung des Euregionalen Mobilitätsplans	Januar 2022
Prüfung durch den Euregionrat	März 2022
Fertigstellung der Fälle	Juni 2022



6 Abschluss

Wir hoffen, dass dieser Zwischenbericht ein klares Bild von den Arbeiten und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem neuen Euregionalen Mobilitätsplan vermittelt.

Wir freuen uns auf weitere Reaktionen, bei denen neue Beiträge zur Mobilität sehr willkommen sind!

Nur mit der Beteiligung der Mitglieder werden wir gemeinsam einen zukunftsfähigen Euregionalen Mobilitätsplan für die gesamte ERW erreichen!

Nijmegen / Neuss / Groningen, Oktober 2021

Haushalt 2021

Der Haushalt 2022 wurde unter Berücksichtigung der Haushaltsgrundsätze nach dem NKF aufgestellt. Unter Berücksichtigung aller Aufwendungen und Erträge ergibt sich ein ordentliches positives Ergebnis in Höhe von 11.858,00 €.

Grundsätzlich wurde bei der Planung der Ansätze so verfahren, dass die zu erwartenden Aufwendungen und Erträge, bzw. Auszahlungen und Einzahlungen, durch Hochrechnung der IST-Werte aus dem Haushaltsjahr 2020 ermittelt wurden. Dabei wurden die bisherigen Durchschnittswerte unter Beachtung zu erwartenden Preissteigerungen fortgeschrieben. Bei der Projektkostenplanung wurden die entsprechenden Werte der Planjahre auf die einzelnen Konten herunter gebrochen.

Alle bis zum jetzigen Zeitpunkt bekannten Daten für die INTERREG V Förderperiode wurden im Produktbereich 01 innere Verwaltung unter Produktgruppe P 018 INTERREG V A veranschlagt.

Das Programm Interreg VA läuft zum 31.12.2022 aus. Die Konditionen für das Folgeprogramm Interreg VI sind inzwischen soweit bekannt, das hierzu Planungsangaben ab dem Jahr 2023 hinterlegt werden konnten.

Für die INTERREG Europe Projekte KissMe, BRESE, EUcycle wurden die entsprechenden Haushaltspositionen veranschlagt.

Finanzmittel für das Arbeitsmarktprogramm EURES/EasyESF werden als Partner im Programm doch noch für die Jahre 2022 und 2023 weiter zur Verfügung gestellt und wurden entsprechend veranschlagt.

Weiterhin wurden im eigenen Euregiohaushalt für die Jahre 2022 bis 2025 Mittel für das Projekt Schülerwettbewerb veranschlagt.

Auch der Grenzinfopunkt wird ab dem Jahre 2021 als eigenständige Institution der Euregio Rhein-Waal geführt. Entsprechende Mittel wurden für die Folgejahre veranschlagt.

Dem Haushaltsplan ([Link](#)) ist lediglich die Gesamtergebnis- und Finanzrechnung beigelegt.

Beschlussvorschlag:

Besprechung und Kenntnisnahme

Sachstand Interreg VA Deutschland-Niederland

Die beigefügte Projektübersicht INTERREG VA enthält eine Übersicht aller bereits genehmigten Projekte, die beim regionalen Programmmanagement bei der Euregio Rhein-Waal eingereicht sind.

Vom Budget für die **Priorität 1** – Wirtschaft & Technologie - (überregionales INTERREG Budget 104 Mio. €, regionales INTERREG Budget 8.9 Mio. €) wurden auf der gesamten Programmebene inzwischen 100% der Mittel in Projekte festgelegt. Über die Euregio Rhein-Waal wurden hierfür Projekte mit einem Gesamtvolumen von € 43,8 Mio. an INTERREG-Mitteln genehmigt. Im Moment ist noch ein überregionales INTERREG-Restbudget in Höhe von 160.000 € verfügbar, das noch für die Erweiterung des Projektes Digipro eingesetzt wird.

In **Priorität 2** (gesellschaftliche Themen) wurden inzwischen fast 100% der regionalen Mittel (INTERREG Budget € 20,8 Mio.) in Projekten festgelegt. Es verbleibt derzeit noch ein INTERREG-Restbudget in Höhe von etwas mehr als 23.000 €, das möglicherweise noch für eine Erweiterung des People to People Projektes eingesetzt werden kann.

Beschlussvorschlag:
Kenntnisnahme

Ausschuss für Finanzen&Projekte / Commissie voor financien en projecten 04.11.2021 TOP/Punt 5a - Anlage / Bijlage

ERW V Projektübersicht

01.10.2021		Nationale Kofinanzierung über INTERREG Programmpartner												
Genehmigt Prio 2	Kosten	EU	GLD	NB	Limburg	EZK	NRW	NDS	NL Overig	D Sonstig	LA/STG		*	
V	Grenzen Bewegen	794.517,96 €	394.020,00 €	98.505,00 €	- €	- €	- €	98.505,00 €	- €	- €	- €	01.10.2015	Genehmigt	Beendet / EVN
V	De Lernende Euregio	3.987.411,18 €	1.961.794,00 €	235.022,50 €	235.022,50 €	- €	- €	490.448,00 €	- €	- €	- €	01.10.2015	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Plug-in	755.279,04 €	377.639,52 €	88.776,05 €	- €	- €	- €	88.776,05 €	- €	- €	- €	01.10.2015	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Kraak	3.981.426,36 €	1.884.850,99 €	471.212,75 €	- €	- €	- €	471.212,75 €	- €	- €	- €	02.12.2015	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Qualifj. Waldarbeit	428.618,36 €	214.309,18 €	53.577,29 €	- €	- €	- €	53.577,29 €	- €	- €	- €	30.06.2016	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Ein Blick auf	2.222.403,07 €	1.111.201,54 €	277.800,38 €	- €	- €	- €	277.800,38 €	- €	- €	- €	30.06.2016	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Oranjeroute	181.346,94 €	90.673,47 €	21.060,90 €	- €	- €	- €	21.060,90 €	- €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Grenzinfopunkt ERW	1.969.244,43 €	955.618,02 €	161.191,59 €	60.000,00 €	30.000,00 €	- €	286.682,40 €	- €	- €	- €	02.12.2015	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Arbeitsmarkt Grenzreg.	488.613,17 €	244.306,59 €	9.161,50 €	9.161,50 €	9.161,50 €	18.323,00 €	53.928,23 €	19.363,74 €	27.484,50 €	- €	16.03.2017	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Beitrag von erm. Arbeitsmarkt	- €	45.201,60 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	16.03.2017	Genehmigt	(Über erm.) Beendet / EVN
V	Beitrag von EDR Arbeitsmarkt	- €	58.149,85 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	22.06.2017	Genehmigt	(Über EDR) Beendet / EVN
V	Beitrag von EUREGIO Arbeitstz	- €	71.999,59 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	22.06.2017	Genehmigt	(Über EUREGIO) Beendet / EVN
V	Versorgung Verbindet	4.160.393,93 €	2.080.196,98 €	120.625,45 €	- €	90.243,11 €	- €	210.868,57 €	- €	- €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Rhein.Land Xperiences	1.644.997,43 €	822.498,72 €	205.624,44 €	- €	- €	- €	205.624,44 €	- €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Beitr. an Euregio Ehealth-1health	- €	200.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	10.03.2016	Genehmigt	(Über EUREGIO) Beendet / EVN
V	Dynamic Borders	598.183,33 €	299.091,67 €	- €	32.301,99 €	32.301,99 €	- €	64.603,97 €	- €	- €	- €	15.09.2016	Genehmigt	Beendet / EVN
V	GIP Extra ERW	375.954,07 €	187.977,04 €	3.162,93 €	- €	- €	- €	5.693,11 €	- €	- €	- €	04.12.2018	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Green Blue Rhine	3.508.657,08 €	1.754.328,54 €	438.582,13 €	- €	- €	- €	438.582,13 €	- €	- €	- €	13.05.2017	Genehmigt	Beendet / EVN
V	Rahmenprojekt prio 2	4.869.328,00 €	2.434.664,00 €	187.566,00 €	148.166,00 €	30.000,00 €	- €	326.332,00 €	- €	- €	- €	01.10.2015	Genehmigt	
V	Nachbarsprache	3.419.995,80 €	1.709.997,80 €	422.499,00 €	- €	- €	- €	422.499,00 €	- €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt	
V	Oorlog & Vrijheid	1.698.600,25 €	849.300,12 €	212.348,02 €	- €	13.597,58 €	- €	138.167,63 €	- €	- €	- €	05.10.2017	Genehmigt	
V	Hanzesteden	1.998.377,21 €	999.188,61 €	99.861,17 €	- €	- €	- €	199.724,46 €	- €	99.861,17 €	- €	04.12.2018	Genehmigt	
V	Perspektive 360 *	598.845,87 €	299.422,94 €	74.855,73 €	- €	- €	- €	74.855,73 €	- €	- €	- €	04.12.2018	Genehmigt	
V	Sprache Verbindet	1.974.681,60 €	987.340,80 €	180.254,00 €	61.234,00 €	- €	- €	241.488,00 €	- €	- €	- €	19.03.2019	Genehmigt	
V	ENDOCARE	577.603,02 €	288.801,82 €	15.711,00 €	- €	- €	- €	15.711,00 €	- €	- €	- €	26.09.2019	Genehmigt	
V	Zorg: Kortier, sneller, beter	239.980,85 €	119.990,43 €	29.995,21 €	- €	- €	- €	29.995,21 €	- €	- €	- €	17.03.2020	Genehmigt	
V	Volunteers 2.0	563.197,39 €	281.598,70 €	34.348,55 €	- €	- €	- €	39.669,59 €	- €	- €	- €	17.03.2020	Genehmigt	
V	Nachrichten-Nieuws	693.357,83 €	346.678,91 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	25.06.2020	Genehmigt	
V	Eur. Mobilitätsplan	160.000,00 €	80.000,00 €	12.500,00 €	5.000,00 €	2.500,00 €	- €	20.000,00 €	- €	- €	- €	08.10.2020	Genehmigt	
	Genehmigt	41.891.014,17 €	20.800.139,35 €	3.454.241,59 €	562.690,95 €	213.706,66 €	18.323,00 €	4.275.805,84 €	19.363,74 €	127.345,67 €	- €			
	Budget	20.823.463,47 €												
	Restbudget Prio 2	23.324,12 €												

Genehmigt Prio 1 SI		Kosten	EU	GLD	NB	Limburg	EZK	NRW	NDS	NL Overig	D Sonstig	LA/STG		*	
V	Druide	5.221.806,25 €	2.484.903,25 €	- €	91.320,01 €	- €	195.339,30 €	325.565,50 €	- €	38.906,19 €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet / EVN	
V	Intern. Netzwerkbüro	213.407,20 €	106.069,14 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet / EVN	
V	Rocket	9.765.176,04 €	4.882.588,02 €	322.987,65 €	- €	- €	483.803,19 €	667.337,66 €	333.668,83 €	194.215,64 €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet / EVN	
V	E-Bus	8.935.064,29 €	4.328.409,00 €	171.662,00 €	- €	- €	- €	171.662,00 €	- €	- €	- €	30.06.2016	Genehmigt	Beendet	
V	Food Protects	10.067.294,48 €	4.980.632,30 €	137.022,11 €	137.022,11 €	137.022,11 €	616.599,51 €	1.027.665,83 €	- €	- €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet / EVN	
V	I-AT	8.406.706,43 €	3.757.426,03 €	349.363,14 €	74.863,18 €	- €	673.770,08 €	831.816,49 €	- €	24.953,73 €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet / EVN	
V	Spectors	9.862.256,08 €	4.931.127,54 €	240.975,54 €	21.550,33 €	- €	495.374,14 €	825.623,90 €	- €	67.280,91 €	- €	30.06.2016	Genehmigt	Beendet / EVN	
V	Clean Energy	4.871.905,98 €	2.427.903,65 €	109.094,55 €	16.000,00 €	16.580,39 €	- €	212.512,39 €	354.187,32 €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet / EVN	
V	XCT RFID	3.633.084,88 €	1.784.789,63 €	- €	29.895,66 €	- €	- €	160.155,31 €	266.925,51 €	- €	76.874,55 €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet
V	TPRT	182.731,31 €	893.814,42 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	04.12.2018	Genehmigt	Beendet	
V	Beitr. an ERMN Regional Skills Labs	- €	554.510,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	20.06.2016	Genehmigt	(Über erm.)	
V	DIGIPRO	10.511.980,00 €	5.067.991,00 €	148.231,00 €	107.117,00 €	69.248,00 €	486.897,00 €	811.496,00 €	- €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt		
V	EnerPRO	4.390.005,00 €	2.195.002,50 €	55.655,45 €	55.655,20 €	52.667,00 €	- €	163.977,65 €	- €	- €	- €	20.03.2018	Genehmigt		
V	Beitrag von erm. EnerPRO	- €	704.930,40 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	20.03.2018	Genehmigt	(Über erm.)	
V	Bel Air	2.861.694,74 €	1.430.847,37 €	18.071,97 €	38.521,00 €	7.380,00 €	95.958,00 €	1.759.357,54 €	- €	- €	- €	19.06.2018	Genehmigt		
V	Heavy Duty	1.994.479,83 €	996.479,83 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	19.06.2018	Genehmigt		
V	Digipee	1.441.067,00 €	720.533,50 €	43.757,30 €	- €	- €	65.635,95 €	109.393,25 €	- €	- €	- €	04.12.2018	Genehmigt		
V	Vista Truck Docking	2.148.635,00 €	1.074.318,00 €	190.715,00 €	- €	- €	- €	190.715,00 €	- €	- €	- €	LA Jan. 2019	Genehmigt		
V	Internet of Agriculture	1.312.712,00 €	606.055,50 €	34.480,10 €	- €	- €	51.720,15 €	86.200,25 €	- €	- €	- €	19.03.2019	Genehmigt		
V	Rocket reloaded	2.546.979,97 €	1.221.313,26 €	50.000,00 €	50.000,00 €	- €	150.000,00 €	250.000,00 €	- €	- €	- €	19.03.2019	Genehmigt		
V	Phase 1 Disruptiv	293.949,92 €	146.974,64 €	- €	10.583,62 €	- €	- €	19.629,44 €	- €	9.045,83 €	- €	20.04.2021	Genehmigt		
IO OK	Aufstockung 2. Digipro	400.000,00 €	160.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	27.10.2021			
	Genehmigt	89.060.936,40 €	44.046.758,18 €	1.872.015,81 €	632.528,11 €	275.517,50 €	3.687.765,02 €	7.861.553,34 €	333.668,83 €	411.276,85 €	- €				

Gesamt Genehmigt 130.951.950,57 € 64.846.897,53 € 5.326.257,40 € 1.195.219,06 € 489.224,16 € 3.706.088,02 € 12.137.359,18 € 353.032,57 € 538.622,52 € - €

Pipeline Prio 1 SI	Kosten	EU	GLD	NB	Limburg	EZK	NRW	NDS	NL Overig	D Sonstig
Gesamt Pipeline Prio 1	- €									
Pipeline Prio 2	Kosten	EU	GLD	NB	Limburg	EZK	NRW	NDS	NL Overig	D Sonstig
Gesamt Pipeline Prio 2	- €									

*Beendet = Maximaler EU-Beitrag Aufgrund letzter Mittelabruf
 * Beendet / EVN = Realisierte Zahlen Aufgrund von Endverwendungsnachweis

Sachstand People to People

Im Anhang erhalten Sie eine Übersicht der bereits genehmigten Projekte im Rahmen von People II People.

Mit der Genehmigung dieser 70 Projekte sind 1.458.176,30 € an EU-Mitteln belegt. Es stehen noch ca. 23.823,70 € an EU-Mitteln für weitere Vorhaben zur Verfügung. Diese Mittel werden wahrscheinlich noch in November ebenfalls belegt werden.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Projektname/Projectnaam	Projek(c)tnummer	Leadpartner	Partner(s)	Geplante Kosten / geplante kosten	Genehmigte Förderung/ goedgekeurde subsidie	Kofinanzierung/C ofinanciering Prov. Gelderland	Goedgekeurd op / Bewilligt am	Handlungsfeld/ Maatregel	Kurzbeschreibung / korte omschrijving
Exklusief in groente	2016P03	Neijenhuis	HAS Kennistransfer en Bedrijfsop-leidingen, Alevan, Bioland-Gärtnerei Brands, Richtersgut	41.347 €	19.979 €		29.01.2016	I.1 und I.2	Sondierungsuntersuchung zwecks Entwicklung diverser geeigneter Finanzierungsmodelle für lokale agrarische Betriebe. <i>Verkenningsonderzoek m.b.t. de ontwikkeling van diverse geschikte financieringsmodellen voor lokale agrarische bedrijven</i>
Innovationsbefähigung	2016P02	BGI Straelen	VGB Aalsmeer	51.158,54 €	25.000 €		04.03.2016	I.2	Erarbeitung von Ansatzpunkten für die Erschließung der Innovationskraft für die grüne Branche im Bereich der Euregio mit den Trends Urban-Gardening und Garden-Living. <i>Ontwikkelen van uitgangspunten voor de groene branche in de Euregio m.b.t. de trends Urban-Gardening en Garden-Living</i>
Mijnbuurtje	2016P04	Mijnbuurtje (Munity Services BV)	Gemeinde Kranenburg, Stichting Welzijn Groesbeek, Stichting Wijkkrant & wijkwebsite Nijmegen-Oost, Senioren-residenz Kranenburg	49.289,51 €	24.122,29 €		29.01.2016	II.3	Aufbau eines interaktiven, grenzüberschreitenden Offline- und Online-Nachbarschafts-netzwerkes Kranenburg-Groesbeek/Berg en Dal-Nijmegen, bei dem Bürger ebenso wie Gemeinden, private und öffentliche Organisationen beteiligt sind. <i>Opbouw van een interactieve, grens-overschrijdende offline- en online buurt-netwerk Kranenburg-Groesbeek/Berg en Dal-Nijmegen, waarbij burgers, gemeenten en private en openbare instellingen bij betrokken worden.</i>
International Junior Councillor Advisor	2016P01	Stadt Duisburg	Gemeente Nijmegen, Radboud Universiteit Nijmegen	52.237,04 €	25.000 €		29.01.2016	II.3 und II.4	Mentoring-Projekt in dem Ratsmitglieder Studenten begleiten und andersherum Studenten Rats- mitglieder beraten. <i>Mentoring-project waarin raadsleden studenten begeleiden en andersom studenten advies verlenen aan raadsleden.</i>
Veiligheid zonder grenzen	2016P06	Stadt Kleve	Freiwillige Feuerwehr Kleve-Rindern, Brandweer Millingen aan de Rijn, Veiligheidsregio Gelderland-Zuid	51.727,04 €	24.810 €		04.03.2016	II.4	Intensive Zusammenarbeit der Feuerwehren aufgrund gestiegener Anforderungen und Pflichten an die Führungskräfte, Atemschutzgeräteträger, Dokumentations-pflichten, sowie Ausbildungsinhalte. <i>Intensieve samen-werking tussen de brandweren op basis van verhoogde eisen en plichten aan de leidinggevenden, ademhalings-beschermingsapparatuur, documentatieplichten en opleiding.</i>
200 Jahre D/NL Grenze	2016P05	Gemeinde Kranenburg	Gemeente Berg en Dal, Grenzlandkomitee Kranenburg	9.073,85 €	4.375 €		04.03.2016	II.1	Grenzüberschreitende öffentliche Gedenkveranstaltung zur Feststellung des heutigen Grenzverlaufs in Kranenburg zum 200. Mal. <i>Grensoverschrijdend openbare herdenkings-evenement ter vastlegging van de huidige grens in Kranenburg voor de 200e keer.</i>
Automatische Kolonieteller	2016P08	TEVEL Technik BV Westervoort	SMD Production Technology Krefeld	53.059,03 €	25.000 €		29.04.2016	I.1 und I.2	Entwicklung eines automatischen Koloniezählers, zwecks Verbesserung der Lebensmittelqualität und Lebens-mittelsicherheit in der „Food“-Industrie. <i>Ontwikkelen van een automatische kolonieteller, om de levensmiddelkwaliteit en –zekerheid in de food-branche te verbeteren.</i>
Grensverleggend verkennen op het gebied van muziek	2016P14	Stichting Akoesticum Ede	Landesmusikakademie NRW e.V. Heek	29.344,44 €	11.941,00 €		29.04.2016	II.1	Grenzüberschreitender Austausch zweier Musikschulen mit Themen wie Musikerziehung, Integration von Flüchtlingen, Musizieren mit Behinderten und Senioren, sowie Sondierung unterschiedlicher Strukturen. <i>Grensoverschrijdende uitwisseling tussen twee muziekscholen met thema's zoals vorming, integratie van vluchtelingen, muziek maken met mensen met een beperking en ouderen en verkenning van wederzijdse structuren.</i>
Corrie en Joseph	2016P10	Stichting Het Wilde Oog Nijmegen	Bildungszentrum Wasserburg Rindern	62.104,38 €	25.000,00 €		29.04.2016	II.3	Kunstprojekt bei dem Kunst von Beuys mit Tracht aus Spakenburg kombiniert wird, durchgeführt von 2 Schulen aus Kleve und 2 aus Nijmegen. <i>Kunstproject waarin de kunst van Beuys gecombineerd wordt met Spakenburgse kleeddracht, uitgevoerd door twee scholen uit Kleve en 2 uit Nijmegen.</i>

Op de grens / Auf der Grenze (Huis Wylerberg)	2016P11	Stichting Vogelonderzoek	Musik Biennale Niederrhein, Kulturraum Niederrhein	43.351,87 €	21.675,94 €	29.04.2016	II.3	Diverse Aktivitäten rund um Huis Wylerberg zu den Themen Musik, Theater, Austauschprogramm mit behinderten Menschen, Lesungen etc. <i>Diverse activiteiten rond om Huis Wylerberg met thema's zoals muziek, theater, uitwisselingsprogramma voor mensen met een beperking, lezingen enz.</i>
Poetry Film across the borders	2016P09	Stichting DZIGA Nijmegen	Filmwerkstatt Münster	29.575,96 €	9.854,71 €	29.04.2016	II.3	Grenzübergreifender Workshop für junge Dichter und Filmemacher aus Deutschland und den Niederlanden zwecks gemeinsamer Produktion von Poesie-filmen. <i>Grensoverschrijdende workshop voor jonge dichters en filmmakers uit Duitsland en Nederland voor gezamenlijke productie van poëzie-films.</i>
Grenzenlos Reiten 2.0	2016P12	Niederrhein Tourismus	Stichting Routebureau Noord- en Midden-Limburg, Grenzenlos Reiten e.V., Pferdesportverband Rheinland e.V., Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH, EAW Kreis Wesel, Kreis Kleve, Bauen und Umwelt, Kreisverband Kleve der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V., Kreis Wesel, Natur-, Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Kreisverband Kleve e.V., Kreisverband Kleve e.V., Kreisverband Kleve e.V.	51.221,38 €	25.000,00 €	29.04.2016	II.3	Ziel des Projektes ist es, die bereits vorhandenen Reitwege und Reitrouden der Region neu zu sortieren, eine Neu-beschilderung vorzubereiten und auf digitalem Wege die Routen und Strecken zu erfassen und online abzubilden. <i>Doelstelling van het project is, de reeds aanwezige ruiterspaden en ruiterroutes opnieuw te categoriseren, bewegwijzeren, digitaliseren en online beschikbaar te maken.</i>
Wanderkarte Reichswald	2016P13	Kleve Marketing	Gemeinde Kranenburg, Gemeinde Bedburg-Hau, Stadt Goch, Gemeente Berg en Dal, Gemeente Gennep	6.637,97 €	3.318,99 €	29.04.2016	II.3	Da keine umfassende Wanderkarte für das Naherholungsgebiet Reichswald existiert, haben die o.g. Partner beschlossen, eine Wanderkarte erarbeiten zu lassen, welche sich sowohl an Touristen als auch an wanderbegeisterte Bewohner der Region richtet. <i>Omdat er geen omvattende wandelkaart bestaat voor het recreatiegebied Reichswald hebben de boven-genoemde partners besloten om een kaart te laten ontwikkelen die bestemd is voor toeristen en ook wandelenthousiaste mensen uit de regio.</i>
Grenzüberschreitende Begegnung für hochbegabte Nachwuchspianisten aus D und NL	2016P07	Wasserburg Rindern	Gesellschaft für internationale Begegnungen e.V., Stichting Podiumkunsten de Weijer, Vrienden van de Oude Jan	37.935,01 €	18.967,51 €	29.04.2016	II.3	Ziel des Projektes ist die gemeinsame Begegnung hochbegabter junger Pianisten, die sich üblicherweise nur als Konkurrenten bei internationalen Klavier-Wettbewerben erleben. <i>Doel van het project is de gemeenschappelijke ontmoeting van begaafde jonge pianisten die normaalgesproken elkaar als concurrenten ontmoeten tijdens internationale wedstrijden.</i>
Vereint Geschichte leben	2016P15	Historische Kring Huissen	Emmericher Geschichtsverein	40.009,38 €	17.200,00 €	08.07.2016	II.3	Thema ist die gemeinsame, grenzüberschreitende Geschichte rund um die Clever Enklaven, die vor genau 200 Jahren niederländisch wurden. Dies soll nun diskutiert und einer größeren Öffentlichkeit transparent gemacht werden. Die Recherche mündet in einem Buch, dass als Material Schulen, Organisationen und Verwaltungen frei zur Verfügung gestellt werden soll. <i>Thema is de gemeenschappelijke grensoverschrijdende historie rond om de Cleefse enclaves die precies 200 jaar geleden Nederlands werden. Dit wordt nu besproken en breed openbaar en transparant gemaakt. Als resultaat verschijnt er een boek dat scholen, organisaties en openbare instellingen gratis ter beschikking gesteld wordt.</i>

Obstbaumalleen in der ERW	2016P16	ECNC - European Centre for Nature Kleve	Gemeente Overbetuwe, Gemeente Arnhem, Stadt Rheinberg, Ökozucht Buckow GmbH Xanten, RBT Rivierenland	46.573,28 €	23.281,98 €		09.09.2016	II.2	Ziel des Projektes ist es, einen Plan hinsichtlich der Entwicklung eines Obstalleen-Netzwerkes in der Euregio Rhein-Waal aufzusetzen, die für eine grenzüberschreitende, gesellschaftliche, ökonomische und ökologische Verbindung in der Region sorgt. <i>Doel van het project is het opstellen van een breed gedragen plan voor de ontwikkeling van een fruitalleen-netwerk in de Euregio Rijn-Waal, die voor een grensoverschrijdende, maatschappelijke, economische en ecologische verbinding in de regio zorgt.</i>
Euregionale EXL	2016P17	Stadt Duisburg	Provinz Gelderland	57.853,61 €	25.000,00 €	10.000,00 €	09.09.2016	I.2	Mit diesem Projekt beabsichtigen die Mitgliedskörperschaften der Euregio Rhein-Waal, sich um die von der Landesregierung NRW ausgeschriebenen Wettbewerbe der REGIONALEN 2022 – 2025 zu bewerben. Das Ziel des beantragten People II People-Projekts ist es, den Prozess dieser Bewerbung anzuschließen und zu koordinieren. <i>Met dit project stellen de bij de Euregio Rijn-Waal aangesloten leden zich ten doel, te solliciteren naar deelname aan de door de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen uitgeschreven strijd van de REGIONALEN 2022 – 2025. Het doel van het aangevraagde People II People-project is om deze sollicitatie te coördineren en een duwtje in de rug te geven</i>
Natürlich gesunde Kälber in Deutschland und den Niederlanden	2016P18	Feed Innovation Service BV Wageningen	Haprodia GmbH Garrel, GIOS e.V. Kleve	49.777,66 €	24.888,83 €		07.10.2016	I.1	Innerhalb dieses Projektes soll ein natürliches Produkt entwickelt werden, das das Wachstum des Parasiten <i>Cryptosporidium parvum</i> , der für eine hohe Sterblichkeit bei Kälbern sorgt, im Tier bremsen. <i>Binnen dit project wordt een natuurlijk product ontwikkeld dat de groei van de parasiet Cryptosporidium parvum, die voor een hoog aantal sterfgevallen bij kalveren zorgt, in het dier zelf remt.</i>
Die Region Rhein und Waal entdecken	2016P19	Stichting de Bastei Nijmegen	Naturschutzzentrum im Kreis Kleve e.V.	56.119,59 €	24.995,67 €		04.11.2016	II.3	In diesem Projekt werden die bestehenden und neuen Projekte in den Bereichen Natur, Umweltbildung und der Kulturgeschichte als gemeinsamer Grundlage im Land von Rhein und Waal grenzüberschreitend miteinander verknüpft und die Zusammenarbeit in Bezug auf Bildung, Tourismus und die Identität der Grenzregion gefördert. <i>Het project beoogt de grensoverschrijdende koppeling van bestaande en nieuwe projecten op het gebied van natuur-, milieueducatie en culturele geschiedenis, evenals een grensoverschrijdende verknoging van de gemeenschappelijke basis in het land van Rijn en Waal en het bevorderen van de samenwerking met betrekking tot onderwijs, toerisme en de identiteit in de grensregio.</i>
M4M	2016P20	Stadt Duisburg	Gemeente Nijmegen, Gemeente Arnhem, Gemeente Ede, Stadt Düsseldorf, Stadt Moers	36.042,26 €	18.021,13 €		14.12.2016	II.1	Die sechs Großstädte der Euregio Rhein-Waal (Düsseldorf, Duisburg, Moers, Arnhem, Nijmegen, Ede) sehen sich in der Verantwortung zu einem Beitrag zur Integration von Flüchtlingen. Gemeinsam wurde deshalb ein Prozess des grenzüberschreitenden Austausches angestoßen und zwar unter Einbezug von Freiwilligenorganisationen. Gemeinsam mit den öffentlich handelnden Akteuren leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Integration und tragen dafür Sorge, dass die Integration der Menschen in Europa gelingt. <i>De zes 100.000+steden in de Euregio Rijn-Waal (Düsseldorf, Duisburg, Moers, Arnhem, Nijmegen en Ede) hebben allen een verantwoordelijkheid voor de integratie van vluchtelingen. Zij hebben daarom gezamenlijk het initiatief genomen voor een grensoverschrijdende uitwisseling onder participatie van vrijwilligersorganisaties. Samen met de professionals in het werkveld bieden zij een waardevolle bijdrage aan de integratie van de vluchtelingen en zorgen er daardoor voor dat zij succesvol worden opgenomen in Europa.</i>
Buren stellen zich voor	2017P01	Vereniging Leefbaarheid Netterden	Heimatverein Anholt	21.001,30	10.500,00 €		03.02.2017	II.3	Grenzüberschreitende Wanderausstellung, organisiert von den Heimat- und Verschönerungsvereine der Ortschaften an der deutsch-niederländischen Grenze zwischen Suderwick /Dinxperlo im Osten und Hüthum/Netterden im Westen mit dem Schwerpunkt Beziehungen zwischen den Menschen auf beiden Seiten der Grenze in Geschichte und Gegenwart. Des Weiteren werden in Zusammenarbeit mit Schulen, Sport- und Musikvereinigungen u.a. Vereinen Veranstaltungen organisiert / <i>grensoverschrijdende wandeltentoonstelling georganiseerd van de heemkundekringen langs de Duits-Nederlandse grens tussen Suderwick /Dinxperlo in het Oosten en Hüthum/Netterden in het Westen met focus op de relatie tussen de mensen wederzijds de grens in verleden en de toekomst. Bovendien worden er op coöperatie met scholen, sport- en muziekverenigingen e.a. verenigingen evenementen georganiseerd.</i>

Kommunale Inklusion	2017P02	Zorgbelang Gelderland	Paritätischer Wohlfahrtsverband Kleve, APCI Arnheim	38.344,40	19.172,20 €		07.04.2017	II.3	Das Projekt setzt sich mit der Thematik auseinander, inwieweit Inklusion in den Gemeinden bereits umgesetzt wurde / <i>Het project houdt zich bezig met het thema in hoeverre inclusie binnen gemeentes reeds gerealiseerd is.</i>
Grenzklänge	2017P03	Het Gelders Orkest	Düsseldorfer Symphoniker	48.869,81 €	24.434,91 €	12.217,45 €	12.05.2017	I.2	Das Projekt setzt sich mit der Thematik auseinander, wie sich privatisierte Unternehmen, die früher öffentlich waren nun am Markt behaupten, auch auf der anderen Seite der Grenze. Innerhalb des Projektes finden dahingehend Austauschprogramme sowie Netzwerkveranstaltungen zwischen den Partnern statt/ <i>Het project houdt zich daarmee bezig hoeverre MKB's die voormalig openbaar zijn geweest nu een goede positie op de markt kunnen vinden. Op basis daarvan vinden binnen dit project uitwisselingsprogrammas en netwerkevenementen tussen de partners plaats.</i>
Duurzaam bouwen over de grens	2017P04	Stichting Duurzame toekomst	Architekten Hülsmann & Thieme Kleve, ABC Arkenbouw Urk, Van Wijnen Bau GmbH Kleve, Hochschule Rhein-Waal Kleve, Hogeschool Arnhem Nijmegen	35.148 €	17.387,72 €		12.05.2017	I.2	Dieses Projekt bringt wichtige institutionelle Unterschiede in der Baubranche zwischen Deutschland und den Niederlanden zum Vorschein und sucht nach Möglichkeiten, diese aufzulösen. In der gebauten Umwelt handelt es sich hauptsächlich um institutionelle Unterschiede wie beispielsweise die Bauordnung/bouwbesluit, die Energieverbrauchs-kennzeichnung/energielabels, die Finanzierung/financiering und die Versicherung/verzekering. Das Projekt wird diese Unterschiede deutlich machen und den Entscheidungsträgern der jeweiligen Länder daraufhin eine Empfehlung aussprechen / <i>Dit project brengt belangrijke institutionele verschillen tussen Duitsland en Nederland in beeld en onderzoekt de mogelijkheden om deze weg te nemen. In de gebouwde omgeving gaat het met name om institutionele verschillen zoals het Bouwbesluit/Bauordnung, de Energielabels/ Energieverbruikskennzeichnung, de Financiering/ Financiering en Verzekeringen/ Verzekeringen in de verduurzaming van de Gebouwde Omgeving. Het project brengt deze verschillen in beeld en zal aanbevelingen doen aan beleidsmakers aan weerszijde van de grens.</i>
Cross border school	2017P05	Radboud Universiteit Nijmegen	AEBR Gronau	42.375,74 €	20.942,09 €	16.064,64 €	12.05.2017	II.1	Regionale Behörden, Unternehmen, Organisationen der Zivilgesellschaft, Wissenschaftler und Forscher in der Rhein-Waal-Region, die an grenzüberschreitenden Aktivitäten und Themen beteiligt sind, weisen oft darauf hin, dass es zwischen den jeweiligen Parteien und Einzelpersonen nicht genügend Austausch von Wissen und Erfahrungen gibt. Daher möchten die Partner ein Konzept für einen nachhaltigen Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit entwickeln, indem eine Cross-Border Summer School organisiert wird, für junge Forscher und junge Verwaltungsbeamte, erfahrene Wissenschaftler und politische Entscheidungsträger und Beteiligte aus der Zivilgesellschaft organisiert. / <i>Door overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en onderzoekers die in de Rijn-Waal regio betrokken zijn bij grensoverschrijdende problematiek en activiteiten wordt regelmatig aangegeven dat er tussen partijen en personen onvoldoende uitwisseling van kennis en ervaringen bestaat. Op basis daarvan willen de partners een concept ontwikkelen die leidt tot duurzame uitwisseling tussen wetenschap en praktijk in de grensoverschrijdende samenwerking. Dat gebeurt middels organisatie van een summer school voor jonge wetenschappers en jonge beleids-medewerkers, deskundige wetenschappers en politici vertegenwoordigers uit de maatschappij.</i>
Euregionaal dynamisch programma	2017P06	Businessclub Kleve	Gemeente Doetinchem	34.943,07 €	8.936 €		08.09.2017	I.2	Bestandteil des Projektes sind 3 Workshops sowie eine Auftaktveranstaltung mit den Kernthemen: innovative Industrie und Logistik, grenzüberschreitendes Personalwesen und Food & Tourismus. Ziel ist es, die fehlenden Glieder des Informationszflusses und der Zusammenarbeit in diesen drei wirtschaftlichen Bereichen zusammen zu bringen. / <i>Dit project bestaat uit 3 workshops en een startersbijeenkomst met als kernthema's: innovatieve industrie en logistiek, grensoverschrijdende personeelszaken en food & toerisme met als doel de ontbrekende elementen van informatiestromen en de samenwerking binnen de 3 boven genoemde thema's bij elkaar te brengen.</i>

Grenzenloos Gelre	2017P07	Cultuur- en erfgoed Lab Zutphen	Kloster Graefenthal, Historischer Verein für Geldern und Umgebung e.V., Historische Vereniging Zutphen, Geldersch Landschap en Kastelen.	17.090,56 €	8.001,80 €		08.09.2017	II.1	Förderung des Bewusstseins und der Wertschätzung des früheren Herzogtums Gelre (heutiges Gelderland und Niederrhein) unter den Einwohnern für die gemeinsame grenzüberschreitende Geschichte mittels folgender Aktivitäten: Entwicklung von innovativem Unterrichtsmaterial in Kooperation mit Schulen, diverse Schulaktivitäten sowie die Erstellung eines geldrischen Comis (ebenfalls mit Beteiligung von Schulen). / <i>Stimulering van het bewustzijn en de waarde van het voormalige hertogdom Gelre (nu Gelderland en Nederrijn) onder de inwoners voor de gemeenschappelijke grensoverschrijdende historie doormiddels volgende activiteiten: Ontwikkeling van innovatief lesmateriaal in coöperatie met scholen, diverse schoolactiviteiten en het opzetten van een strip over de historie van Gelre (ook in coöperatie met scholen).</i>
Wasser als Waffe	2017P09	Gemeente Lingewaard	Gemeente Overbetuwe, Stadt Kleve, Heimatverein Rindern-Arenacum e.V., Exoduscmité Huissen	37.584,12 €	17.070,00 €		08.09.2017	II.3	Dieses Projekt setzt sich mit der Bedeutung der Flusslandschaft in den Niederungen der Region Niederrhein/Nederrijn auseinander. Zum einen wird der Fokus auf die Vergangenheit gelegt, wo während des zweiten Weltkrieges das Wasser mittels Deichsprengung gezielt als Waffe eingesetzt wurde. Zum anderen ist die Überschwemmungs-/Hochwassergefahr nach wie vor vorhanden und kennt keine Grenzen. Aktivitäten sind u.a.: Schulprojekte, Treffen historischer Vereine, diverse Vorträge, Platzierung sog. Hörsteine an historisch relevanten Orten, Entwicklung einer Radroute sowie die Realisierung von „Zweite Weltkrieg Arrangements“. / <i>Dit project houdt zich bezig met de betekenis van het rivierenlandschap in de regio Niederrhein/Nederrijn. Aan de ene kant ligt de focus op het verleden omdat toen middels ontploffing van de dijken tijdens de tweede wereldoorlog water doelgericht als wapen werd ingezet. Aan de andere kant is het hoogwatergevaar nog steeds actueel en kent geen grenzen. Activiteiten zijn o.a.: projecten met scholieren, ontmoetingen van historische verenigingen, verschillende presentaties, plaatsen van luisterkeien op historisch relevante plekken, ontwikkelen van een fietsroute, en de realisatie van zogenaamde "tweede wereldoorlog arrangementen".</i>
Euregio Business Angels	2017P08	Bridgefactor Arnhem	Business Angel Agentur Ruhrgebiet (BAAR) Essen, Angelengine Düsseldorf	45.036,55 €	22.518,28 €		10.11.2017	I.2	Business Angels sind Privatanleger, die sich finanziell an Startups beteiligen. Neben Risikokapital für Wachstum stellen sie dem Existenzgründer ihr Wissen, ihre Netzwerke usw. zur Verfügung und bewirken damit, dass das Unternehmen noch schneller wächst. Viele Business Angels engagieren sich in so- genannten Business-Angels-Netzwerken. Diese Netzwerke ermöglichen den Erstkontakt zwischen (Startup-) Unternehmen und Business Angels. Mit Hilfe dieser Pilotinitiative erhält man einen besseren Einblick in das Interesse des Markts, grenzüberschreitend Investoren zu suchen beziehungsweise grenzüberschreitend zu investieren. / <i>Business Angels zijn private investeerders die risicovol in startup bedrijven investeren. Naast risicokapitaal voor groei brengen zij hun kennis, netwerken etc. in waardoor het bedrijf nog sneller gaat groeien. Veel business angels zijn verbonden aan zgn. Business angels netwerken. Deze netwerken faciliteren de kennismaking tussen (startup) bedrijven en business angels. Middels dit pilot initiatief krijgen we meer duidelijkheid te krijgen over de interesse in de markt om grensoverschrijdend investeerders te zoeken danwel te investeren.</i>
Radschnellwege	2018P01	Gemeente Nijmegen	Stadt Moers	49.972,00 €	24.986,00 €	9.994,40 €	12.01.2018	II.3	Entwicklung eines euregionalen Masterplans für die Entwicklung von Radschnellwege / <i>ontwikkeling van een euregionaal masterplan voor de ontwikkeling van snelfietsroutes</i>
Grensoverschrijdend wetenschappelijk verkennen	2018P02	Stichting InScience Nijmegen	Hochschule Rhein-Waal Kleve	31.420,79 €	15.710,40 €		04.05.2018	II.1	Mithilfe eines wissenschaftlichen Filmfestivals soll eine Brücke zwischen Wissenschaft und der Öffentlichkeit gebaut werden. Weitere Aktivitäten sind: Nachbereitung der Wissenschaftsfilme durch Studenten, Präsentation der Festival-Ergebnisse an KMU's aus der Region / <i>Met behulp van een wetenschappelijk festival word er een brug gebouwd tussen wetenschap en publiek. Verder activiteiten zijn: Nabereiding van de wetenschapsfilms door studenten, presentatie van de festival-resultaten aan MKB's in de regio.</i>

Künstler kennen keine Grenzen	2018P03	Kultur Künste Kontakte Emmerich am Rhein	Liemers Kunstwerk Zevenaar, Schouwburg Amphion Doetinchem	22.868,34 €	11.434,17 €	06.07.2018	II.3	Bei diesem Projekt steht die Errichtung eines grenzüberschreitenden Netzwerks zwischen Künstlern und Organisatoren zentral. Ziel des Projektes soll es nicht nur sein, Künstlern die Möglichkeit zu bieten, ihre Kunst im Nachbarland darzubieten. Es soll auch den Zuschauern einen Anreiz geben, die Theater der umliegenden Städte aufzusuchen und das Kulturangebot im Nachbarland kennenzulernen. Ein ganz neues Marketingkonzept wird entwickelt. <i>/In dit project staat het ontwikkelen van een grensoverschrijdend netwerk tussen kunstenaars en organisatoren centraal. Het doel van de coöperatie moet niet alleen zijn om kunstenaars de mogelijkheid te bieden hun kunst in het buurland te presenteren. Het moet de toeschouwers ook een stimulans geven om de theaters in de omliggende steden te bezoeken en het culturele aanbod in het buurland te leren kennen. Een volledig nieuw marketingconcept wordt ontwikkeld.</i>
Startkla(a)r	2018P04	Haus Freudenberg GmbH Kleve	Pluyn Nijmegen	35.467,30 €	17.733,65 €	11.09.2018	II.1	Bestandteil des Projektes sind die Entwicklungen von best practices hinsichtlich des Themas "Integration von jugene Menschen mit sozial-emotionalen Beeinträchtigungen auf dem Arbeitsmarkt". <i>/ Binnen dit project worden best practices ontwikkeld die draaien rond om het thema "Integratie van jonge mensen met een social-emotionale beperking op de arbeidsmarkt".</i>
Netzwerk Natur	2018P05	B-WARE Nijmegen B.V.	De Vlinderstichting Wageningen, Biologische Station Kreis Wesel e.V., Naturschutzstation Haus Wildenrath e.V., Provinz Limburg	64.176,62 €	23.170,00 €	11.09.2018	II.3	Errichtung eines grenzüberschreitenden Netzwerkes rund um das Thema Artenschutz am Beispiel des „Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, mit dem Ziel, sich in Zukunft auch mit anderen Schmetterlingspopulationen entlang der deutsch-niederländischen Grenze auseinander zu setzen. Der Wissensaustausch soll mit diesem Projekt gefördert werden und sich zukünftig auch auf andere Arten und Regionen konzentrieren. Am Ende des Projektes soll eine realistische Skizze von einem grenzüberschreitenden, realisierbaren Natur-Verbundnetzwerk für viele Arten stehen. Zielgruppen sind niederländische und deutsche Fachleute (aus Ökologie und Politik), sowie Flächeneigentümer, um mögliche Umsetzungen von Maßnahmen abstimmen zu können. <i>/ Oprichten van een grensoverschrijdend netwerk rond om het thema soortenbescherming met als voorbeeld het „pimpernelblauwtje“ met als doel, zich in de toekomst ook met andere vlinderpopulaties langs de Duits-Nederlandse grens te bemoeien. Dit project moet de uitwisseling van kennis bevorderen en voor de toekomst de concentratie leggen op andere soorten en regio's. Aan het einde van het project zal een realistische roadmap voor een grensoverschrijdend te realiseren habitatnetwerk voor vele soorten opleveren. De doelgroep bestaat uit Nederlandse en Duitse experts (uit ecologie en politiek) en grondeigenaren, zodat uit te voeren maatregelen op elkaar kunnen worden afgestemd.</i>
Agro Cross Borders	2018P06	Stichting Greenport Gelderland	Agrobusiness Niederrhein e.V., Gemeente Venray	45.288,09 €	22.644,05 €	19.10.2018	I.2	Das Projekt ist der nächste Schritt in einem strukturierten grenzüberschreitenden Ansatz innerhalb des Agrobusiness (Agropole). Die Ergebnisse dreier Netzwerktreffen werden bei der Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen den 3 Regionen Greenport Gelderland, Agrobusiness Niederrhein sowie Greenport Venlo berücksichtigt, um die Innovationskraft im Agrobusiness grenzüberschreitend zu stärken. <i>/ Met dit project wordt een volgende stap gezet in een gestructureerde grensoverschrijdende aanpak binnen de agrobusiness (Agropole). Resultaten van drie netwerkbijeenkomsten worden meegenomen bij de ontwikkeling van de samenwerking tussen de 3 regio's Greenport Gelderland, Agrobusiness Niederrhein en Greenport Venlo met als doel de innovatiekracht binnen de agrobusiness grensoverschrijdend te versterken.</i>

Gemeinsam gegen Gewalt auf den Fussballplätzen	2018P07	Westdeutscher Fussballverband Duisburg e.V.	KNVB Zeist	0,00 €	0,00 €	19.10.2018	II.3	<p>Dieses Projekt setzt sich mit dem Thema Extremismus und Gewalt im Fußball auseinander. Mithilfe eines Expertenaustausches und 3 kleinere Netzwerktreffen zu den Themen, Fairplay-Maßnahmen, Berücksichtigung von Wünschen und Bedürfnissen der Vereine in Bezug auf Beratungsstrukturen, Vermeidung von Provokation, Schiedsrichterschutz sollen die verschiedenen deutsch-niederländischen Ansätze besprochen und best practices herausgefiltert werden. / Dit project houdt zich bezig met het thema <i>extremisme en geweld bij het voetballen</i>. Met behulp van een <i>expertuitwisseling</i> en 3 kleinere netwerkbijeenkomsten rond om de thema's <i>fairplay-maatregelen</i>, in overweging met de wensen en behoeftes van de verenigingen m.b.t. <i>adviesstructuren</i>, <i>vermijding van provocatie</i>, <i>bescherming van scheidsrechters</i>, worden verschillende Duits-Nederlandse perpektiven besproken en best practices eruit gefilterd.</p>	Antrag zurückgezogen/ aanvraag teruggetrokken	
Terug naar school	2018P08	Karakter, kinder- en jeugdpsychatrie Nijmegen	LVR-Klinikum Essen, LVR-Klinikum Viersen, GGNet Zevenaar	44.501,20 €	22.250,60 €	21.11.2018	II.4	<p>Die Projektpartner beabsichtigen, den Umfang von Schulversäumnissen gründlich zu erfassen, mit dem Ziel, effektive Interventionsmaßnahmen zur Reduzierung der Schulverweigerung zu entwickeln. Die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen von Schulversäumnis müssen mittels zielgerichteter Vergleiche zwischen der deutschen und niederländischen Grenzregion bestimmt werden / <i>De projectpartners zijn van plan om de omvang van schoolverzuim zorgvuldig op de kaart te krijgen met als doel effectieve interventies van schoolverzuim te ontwikkelen. De sociale en economische implicaties van schoolverzuim moeten worden bepaald door de doelgerichte vergelijking tussen de Duitse en Nederlandse grensregio's</i></p>		
Unterwegs	2018P09	Otto Pankok Stiftung Hünxe	Heimatverein Dingden e.V. Hamminkeln, Nationaal Onderduikmuseum Aalten	21.882,40 €	10.941,20 €	21.11.2018	II.3	<p>Kooperationsprojekt zwischen Schulen und Museen, um unter den Leitmotiv „Freiheit, Toleranz, (Mit-) Menschlichkeit“ ein reflektiertes Geschichtsbewusstsein zu entwickeln. Hierzu wird ein nachhaltiges Schulprogramm entwickelt / <i>Coöperatieproject tussen scholen en musea om onder de begrippen "vrijheid, tolerantie, menselijkheid" en reflecterend geschiedenisbewustwording te creeren. Hiervoor wordt een duurzaam schoolprogramma ontwikkeld.</i></p>		
AEGEE European Training Calendar	2018P11	AEGEE Düsseldorf e.V.	AEGEE Nijmegen, AEGEE Eindhoven, AEGEE Maastricht, AEGEE Aachen	15.482,48 €	7.741,24 €	21.11.2018	II.1	<p>Auf Wunsch vieler Studenten bietet die AEGEE ein mehrwöchiges Seminar zu Themen wie Eventmanagement, Konfliktmanagement oder Teamführung – im Gegensatz zu klassischen Programmen nationaler Universitäten in Kombination mit kulturellem Austausch statt. Die Themen der Seminare werden ausgewählt anhand ihrer allgemeinen Arbeitsmarktrelevanz: Fähigkeiten, die nicht "klassisch akademisch" sind, aber trotzdem Mehrwerte im Berufsalltag bieten / <i>Op verzoek van vele studenten bied de AEGEE een meerweekse seminar met thema's zoals eventmanagement, conflictmanagement of teamleiderschap - in tegenoverstelling van klassieke programmas van nationale hogescholen in combinatie met culturele uitwisseling aan. De onderwerpen van de seminars zullen worden geselecteerd op basis van hun algemene relevantie voor de arbeidsmarkt: vaardigheden die niet "Klassiek academisch" zijn, maar niettemin een toegevoegde waarde hebben voor het alledaagse werklevens.</i></p>		
NL+D Startups x-borders	2018P10	Oost NL Apeldoorn	DigitalHub münsterLAND, Münster	50.000 €	25.000 €	12.500	21.11.2018	I.2	<p>Ziel des Projektes ist, Start-ups den Weg ins Nachbarland zu ebnen. Dies geschieht mittels einer Praktikumswoche bei HUBS sowie mittels Vermittlung an Start-ups-events im jeweiligen Nachbarland / <i>Doel van het project is om start-ups de weg te laten vinden in het buurland. Dit gebeurt middels een stage-week bij hubs en door bemiddelen van start-ups-events in het buurland.</i></p>	

E-Container Logistiek aan Rhein en Waal	2019P01	EE Energy Engineers GmbH	BCTN Nijmegen, Gemeente Nijmegen, DST Duisburg, ZBT Duisburg, Nedstack BV Arnhem	51.967,24 €	25.000,00 €	18.01.2019	I.1	<p>Im Sinne einer umwelt- und zukunftsorientierten Lösung wird angestrebt, die gesamte Containerlogistik, d.h. sowohl die Binnenschifffahrt, als auch die Hafenlogistik und den LKW-Verkehr exemplarisch für ein Containerterminal (Nimwegen) und eine Verkehrsverbindung (Nimwegen – Duisport) emissionsfrei zu gestalten. Hierzu bietet es sich an, mittelfristig die Containerschiffe sukzessive von Dieselantrieb über Dieselhybrid auf vollständig elektrisch angetriebene Schiffe umzurüsten. Dabei sind sowohl Batteriebetrieb als auch Brennstoffzellen in der Diskussion. Zur Umsetzung dieses ehrgeizigen Ansatzes sind vorbereitende Maßnahmen notwendig. Diese sollen im Rahmen einer Studie: „E-Container-Logistik an Rhein und Waal“ erfolgen / <i>Met het oog op een milieu- en toekomstgerichte oplossing is het doel om de gehele containerlogistiek, d.w.z. de binnenvaart, de havenlogistiek en het vrachtwagenverkeer, met als voorbeeld een containerterminal (Nijmegen) en een transportverbinding (Nijmegen - Duisport), emissievrij te maken. Op middellange termijn kunnen containerschepen achtereenvolgens worden omgebouwd van aandrijving met dieselmotoren via dieselhybride tot volledig elektrisch aangedreven schepen. Hierbij wordt energievoorziening met zowel batterijen als met brandstofcellen beschouwd. Voorbereidende maatregelen zijn nodig om deze ambitieuze aanpak ten uitvoer te brengen. Deze zullen worden uitgevoerd in het kader van het onderzoek genaamd "E-containerlogistiek op Rijn en Waal". Studie en voorbereiding van concrete uitvoeringsmaatregelen.</i></p>
Grensoverschrijdende haalbaarheid verbetering bijholtechirurgie	2019P02	BioMed Elements BV Nijmegen	Universitäts-klinikum Münster, Dr. Rens van de Goor Consultancy	65.734,62 €	24.852,50 €	17.05.2019	I.1	<p>Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines Produktes zwecks Verbesserung von Therapien bei Nasennebenhöhlenentzündungen. / <i>Haalbaarheidsstudie ter ontwikkeling van een product dat leidt tot verbetering van therapieën bij bijholteontstekingen.</i></p>
(Er-)Wanderbare Historie	2019P03	Stichting Thornsche Molen	Geschieds- en Heimatverein Zyfflich e.V.	49.998,69 €	24.959,35 €	05.07.2019	II.3	<p>Bei diesem Projekt handelt es sich um eine Initiative im Rahmen von 75 Jahre Freiheit. Das Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, die Themen Freiheit, Toleranz und Frieden wieder ins Bewusstsein der Menschen zu bringen. Dies geschieht mittels einem Rundwanderweg von 6-7 km über deutsches und niederländisches Gebiet und diversen Schulaktivitäten. / <i>In dit project gaat het om een initiatief in het kader van 75 jaar vrijheid. Het project heeft als doel om thema's zoals vrijheid, tolerantie en vrede weer dichterbij de burger te brengen. Dit gebeurt door middel van wandelwegen, 6 à 7 km, over Duits en Nederlands gebied en diverse scholieractiviteiten</i></p>
Hallo Europa! Vrede, Vrijheid, Duurzaamheid	2019P04	Provincie Gelderland	Gemeente Oude IJsselstreek, Stadt Emmerich am Rhein, Gemeente Montferland, Gemeente Doetinchem	48.792,22 €	24.396,11 €	05.07.2019	II.1	<p>Ziel des Projektes ist es, das Thema 75 Jahre Freiheit in das Bewusstsein auch bei jungen Menschen zu verankern. Hierzu werden die sogenannten Bausteine des Friedens, die UNO-Ziele für nachhaltige Entwicklung, eingesetzt, um darüber nachzudenken, was zur Erhaltung von Freiheit und Frieden erforderlich ist. Es geht also nicht nur um die Geschichte und den Hintergrund von 75 Jahren Freiheit, sondern vor allem um die Lehren, die wir daraus gezogen haben. Die Schüler werden ermutigt, sich sieben Tage lang aktiv über die Grenzen hinweg zu treffen und zusammenzuarbeiten. / <i>Het doel van het project is om het thema 75 jaar vrijheid te verankeren in het bewustzijn van jongeren. Daartoe worden de zogenaamde bouwstenen van vrede, de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties, gebruikt om na te denken over wat nodig is om vrijheid en vrede te handhaven. Het gaat dus niet alleen om de geschiedenis en achtergrond van 75 jaar vrijheid, maar meer om de lessen die we ervan hebben geleerd. Studenten worden aangemoedigd om zeven dagen lang actief over de grenzen te ontmoeten en samen te werken.</i></p>

Transnationale vergelijking van diagnosestelling in de kinder- en jeugdpsychiatrie	2019P05	Karakter, kinder- en jeugdpsychiatrie Nijmegen	LVR-Kliniek Essen, LVR-Kliniek Viersen, GGNet Zevenaar	54.401,84 €	24.991,00 €	05.07.2019	II.4	In diesem Projekt geht es darum, verschiedene Diagnosen bei der Behandlung von Kindern und Jugendlichen mit psychischen Störungen zu vergleichen, um daraus entsprechende Lehren zu ziehen. Eine adäquate Diagnose kann unnötiges Leid für den Patienten und seine Umgebung vermeiden und der Allgemeinheit viel Geld sparen. Der angestrebte Vergleich zwischen den Ländern führt zu einem europäischen oder internationalen Modell, das die Diagnostik auf dem Gebiet der Kinder- und Jugendpsychiatrie vereinheitlicht. / Dit project beoogt verschillende diagnoses te vergelijken bij de behandeling van kinderen en adolescenten met psychische stoornissen om van hen te leren. Een adequate diagnose kan onnodig lijden voor de patiënt en zijn omgeving voorkomen en in het algemeen veel geld besparen. De gewenste vergelijking tussen landen leidt tot een Europees of internationaal model dat diagnostiek standaardiseert op het gebied van kinder- en jeugdpsychiatrie.	
Weichwasserseen an Rhein und Maas	2019P06	Biologische Station im Kreis Wesel e.V.	Onderzoekcentrum B-Ware B.V. Nijmegen, Naturschutzzentrum im Kreis Kleve e.V., Stichting de Marke Slijk-Ewijk	51.566,00 €	25.000,00 €	06.09.2019	II.2	Langfristiges Ziel dieses Projektes ist es, durch geeignete Naturschutzmaßnahmen den Erhaltungszustand von Heideweihern als Naturerbe links und rechts der deutsch-niederländischen Grenze zu verbessern. Dies geschieht mittels Informationsaustausch & Netzwerkbildung, Empfehlungen für ausgewählte Gewässer, Erprobung praktischer Maßnahmen sowie Information der Bevölkerung. / Het doel op lang termijn is het verbeteren van de staat van instandhouding van de zwak gebufferde vennen als natuur erfgoed links en rechts van de Duits-Nederlandse grens door middel van passende natuurbeschermingsmaatregelen. Dit gebeurt middels uitwisseling van informatie en netwerkvorming, aanbevelingen voor geselecteerde wateren, het testen van praktische maatregelen en oorlichting van het publiek.	
Vrijheid in de Liemers en Duits grensgebied	2019P07	Stichting Seven-Art Festival Zevenaar	Stichting Kunstwerk Zevenaar, Emmericher Geschichtsverein e.V.	0,00 €	0,00 €	06.09.2019	II.3	Anlässlich des 75-jährigen Bestehens der Befreiung wird ein interaktives, einzigartiges und lehrreiches Programm (Radroute, App und Unterrichtsmaterial) für junge Menschen entwickelt, das uns in eine Zeit zurückversetzt, in der Freiheit nicht selbstverständlich war. Durch die Interaktion und die Erinnerung an die Ereignisse in unmittelbarer Nähe wird die Jugend für die Freiheit sensibilisiert und die Vergangenheit lebendig gehalten. In Bezug auf die weiterführende grenzüberschreitende Zusammenarbeit werden die Partner auch in Zukunft eng miteinander kooperieren und Bewusstseinsweiterung zum o.g. Thema in Schulen stimulieren. / Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de Bevrijding wordt een interactief, uniek en educatief programma (fietsroute, app en educatief materiaal) voor jongeren ontwikkeld dat ons terugvoert naar een tijd waarin vrijheid niet als vanzelfsprekend werd beschouwd. Door interactie en herinnering aan de gebeurtenissen in de directe omgeving, wordt de jeugd gevoelig voor vrijheid en wordt het verleden levend gehouden. Met betrekking tot verdere grensoverschrijdende samenwerking zullen de partners in de toekomst nauw met elkaar blijven samenwerken en het uitbreiden van bewustzijn m.b.t. dit onderwerp op scholen stimuleren.	Antrag zurückgezogen/ aanvraag teruggetrokken
Ontgassen van tankschepen in de Euregio Rijn-Waal	2019P08	24/7 Nature Power B.V. Nijmegen	GUSPAF GmbH Xanten, Dwarsverband Arnhem, Pamina Tankschiffahrt GmbH Basel	49.855,77 €	24.927,89 €	08.11.2019	I.1	Machbarkeitsstudie zwecks Realisierung einer grenzüberschreitenden Entgasungsanlage für Tankschiffe auf dem Rhein. / Haalbaarheidsonderzoek ten behoeve van een realisatie van een grensoverschrijdende ontgassingsinstallatie voor tankschepen op de Rijn.	
Z(D)wang-Lo(o)s	2020P01	Stadt Rees	Stichting Dwangarbeiders Apeldoorn	0,00 €	0,00 €	28.02.2020	II.3	Gedenkweekende rond om das Thema Zwangarbeiter im 2. Weltkrieg / Herdenkingsweekend m.b.t. het thema dwangarbeiders in de 2e wereldoorlog	Antrag zurückgezogen/ aanvraag teruggetrokken
75 Jahre später	2020P02	Studio 47 Duisburg	Omroep Gelderland	44.975,40 €	22.487,70 €	06.03.2020	II.3	Hierbei handelt es sich um eine 12-teilige TV-Serie rund um das Thema "75 Jahre Freiheit" / Hier gaat het om een 12-delige tv-serie over het onderwerp "75 jaar vrijheid"	

										Innerhalb dieses Projektes soll ein Beitrag zum sozialen Zusammenleben in der Euregio geleistet werden. Hierzu wurde ein Pilotprojekt gestartet, ein sogenanntes „Lernlaboratorium“, um sowohl Studenten, Dozenten, Besucher des Wellenbrechers, den Mitarbeitern des Wellenbrechers, als auch den Einwohnern von Weeze konkrete Austausch- und internationale Lernmöglichkeiten zu bieten / <i>Binnen dit project wordt een bijdrage geleverd aan het maatschappelijk samenleven in de Euregio. Hiervoor is een proefproject gestart, een zogenaamd "leerlaboratorium", om concrete uitwisseling en internationale leermogelijkheden te bieden aan studenten, docenten, bezoekers van de golfbreker, het golfbrekerpersoneel en de inwoners van Weeze.</i>
Samen maken wij het verschil	2020P03	HAN Nijmegen	Gemeinde Weeze (Weezer Wellenbrecher)	50.000,00 €	25.000,00 €			06.03.2020	II.1	
Grün über die Grenze	2020P04	New Energy Coalition Groningen	AgriPlan Mühlheim an der Ruhr, POC Transport Arnhem, Provincie Gelderland	57.974,75 €	25.000,00 €			06.03.2020	I.1	Innerhalb dieses Projektes erfolgt eine Untersuchung über den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe und alternative Antriebe im Schwerlastverkehr / <i>Binnen dit project zal een studie worden uitgevoerd naar het gebruik van duurzame brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen in het zware verkeer.</i>
Pfadfinder kreativ medial	2020P05	Pollution Police Media GmbH Goch	Vereniging Scouting Keizer Karel Nijmegen	22.654,12 €	10.257,50 €			08.05.2020	II.1	Eine CD wird von Pfadfindern produziert, mit dem Ziel, Pfadfinder auf beiden Seiten der Grenze kreativ an der Erstellung einer CD mitarbeiten zu lassen. Diese muss Informationen über die Pfadfinderaktivitäten enthalten, damit dadurch weitere Kinder auf die Freizeit als Pfadfinder aufmerksam werden. Darüber hinaus analysieren die Pfadfinder Problemfelder, lernen etwas über Kommunikation an sich, treffen sich aber auch gemeinsam im Tonstudio um Atmo- und Komparsenaufnahmen zu machen / <i>Een CD wordt geproduceerd door scouts met als doel dat scouts aan beide zijden van de grens creatief deelnemen aan het maken van een CD. De CD moet informatie bevatten over de scoutsactiviteiten, zodat meer kinderen bewust worden gemaakt van hun vrije tijd als scout. Daarnaast analyseren de scouts probleemgebieden, leren ze over communicatie als zodanig, maar komen ze ook samen in de opnamestudio om sfeer- en extra opnames te maken.</i>
Kunst met een bood-schap	2020P06	Stichting Gennep-Niers-Goch	Heimatverein Goch e.V.	0,00 €	0,00 €			08.05.2020	II.3	Ziel des Projektes ist das Verstärken der Freundschaftsbande zwischen den Gemeinden Goch und Gennep und ihrer Einwohner durch mehr Kenntnis der gemeinsamen Geschichte. Dies geschieht durch folgende Aktivitäten: Ein Kunstwerk durch einen niederländischen und deutschen Künstler wird erstellt und sowohl in Gennep als auch in Goch platziert, Schulklassen auf beiden Seiten der Grenze werden in das Projekt involviert und erstellen u.a. Zeichnungen für die Boote. / <i>Het doel van het project is om de vriendschapsbanden tussen de gemeenschappen van Goch en Gennep en hun inwoners te versterken door een betere kennis van hun gemeenschappelijke geschiedenis. Dit gebeurt door middel van de volgende activiteiten: er wordt een kunstwerk van een Nederlandse en Duitse kunstenaar gemaakt en geplaatst in zowel Gennep als Goch, schoolklassen aan beide zijden van de grens worden bij het project betrokken en maken onder andere tekeningen voor de boten.</i>
Sicher durch die Corona-Krise	2020P07	Studio 47 Duisburg	mind4share Arcen	49.477,60 €	24.501,31 €			07.07.2020	II.3	Es handelt sich um eine Serie von vier Fernsehreportagen, die auf beiden Seiten der deutsch-niederländischen Grenze in der Euregio Rhein-Waal und Euregio Rhein-Maas-Nord spielt, dabei wird je ein Einsatzgebiet und/oder ein Aspekt der Zusammenarbeit der „Veiligheidsregios“ und den Partnerorganisationen im Kreis Kleve und Viersen porträtiert. Die alltägliche Arbeit steht dabei ebenso im Fokus wie der Umgang mit Sondersituationen oder Gefahrenlagen. In Interviews mit den Akteuren wird zudem über die besonderen Herausforderungen der Kooperation während der Corona-Krise gesprochen. / <i>Dit is een serie van vier televisiereportages, die aan beide zijden van de Duits-Nederlandse grens in de Euregio Rijn-Waal en Euregio Rijn-Maas-Noord plaatsvindt. Er wordt één werkteurijn en/of één aspect van de samenwerking tussen de "Veiligheidsregio's" en de partnerorganisaties in de districten Kleef en Viersen in beeld gebracht. De focus ligt op het dagelijkse werk en op het omgaan met bijzondere of gevaarlijke situaties. In interviews met de actoren worden ook de bijzondere uitdagingen van de samenwerking tijdens de Corona-crisis besproken.</i>

Antrag zurückgezogen/ aanvraag teruggetrokken

			Provincie Gelderland, LVR- Niederrheinmuseum Wesel, Provincie Overijssel, LWL- Industriemuseum Bocholt						Das Projekt zielt darauf ab, die Erfolge der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit direktem Einfluss auf das tägliche Leben der Bevölkerung in der Grenzregion wie auch die noch immer bestehenden Hemmnisse mit Hilfe fotografischer Kunstwerke zu visualisieren und die Geschichten und Hintergründe hierzu aufzubereiten und einem breiten Publikum zugänglich zu machen. / <i>Het project wil de successen van de grensoverschrijdende samenwerking met een directe invloed op het dagelijks leven van de bevolking in de grensstreek visualiseren, evenals de obstakels die nog steeds bestaan met behulp van fotografische kunstwerken, en de verhalen en achtergronden daarvan voorbereiden en toegankelijk maken voor een breed publiek.</i>
Waar is de grens?	2020P08	Provincie Limburg		49.615,00 €	24.807,00 €	3.000 €	07.07.2020	II.3	
Nachbarschaftsbutton für Ältere	2020P09	ISIS GmbH Wesel	Teneo IOT BV Winterswijk	12.118,77 €	6.059,39 €		07.07.2020	I.1	Ziel des Projektes ist es, ältere, allein wohnende Menschen besonders in Zeiten der Corona-Krise mithilfe eines "Nachbarschaftsbutton" zu unterstützen. Dieser bringt direkte Hilfe bei Alltagsaufgabe. Auch nach der Coronakrise soll dieser Service ausgebaut werden. Dies können sein: der Einkauf, der Gang zur Apotheke, Begleitung zum Arzt etc. / <i>Het doel van het project is om ouderen die alleen wonen, vooral in tijden van de Corona-crisis, te ondersteunen door middel van een "wijkknop". Deze knop biedt directe hulp bij alledaagse taken. Deze dienst zal ook na de corona-crisis worden uitgebreid. Dit kan zijn: winkelen, naar de apotheek gaan, mee naar de dokter, enz.</i>
Sicherer Umgang mit Chromaten	2020P10	Institut für Energie- und Umwelttechnik e.V. (IUTA), Duisburg	Stichting Innovat.ION, Nieuwegein, Technoplating BV Nijkerk	49.995,00 €	24.997,00 €		07.07.2020	I.1	Ziel ist die technische Erprobung der Machbarkeit und der Wissenstransfer zu einem innovativen Verfahren zur kontinuierlichen Überwachung von Chemikalien-konzentrationen in der Arbeitsumgebung und in der nach außen emittierten Abluft von Betrieben der industriellen Oberflächentechnik. Mit dem Verfahren soll eine sichere Detektion von Aerosolen in der Abluft der Prozessanlagen möglich sein, insbesondere mit quantitativer Bestimmung der Massenkonzentration gesundheitsgefährdender Chemikalien wie z.B. Chromat-haltige Aerosole. / <i>Het doel is het technisch testen van de haalbaarheid en de kennisoverdracht van een innovatieve methode voor de continue monitoring van chemische concentraties in de werkomgeving en in de afvoerlucht die door industriële oppervlaktetechnologie-bedrijven naar buiten wordt uitgestoten. De methode is bedoeld om betrouwbare detectie van aerosolen in de afvoerlucht van procesinstallaties mogelijk te maken, met name met kwantitatieve bepaling van de massaconcentratie van voor de gezondheid gevaarlijke chemische stoffen zoals chromaathoudende aerosolen.</i>
Postoperative Schmerztherapie	2020P11	BioMed Elements BV Nijmegen	OxProtect GmbH, Münster, BizMed Solutions B.V. Nijmegen	49.157,00 €	24.578,00 €		07.07.2020	I.1	Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines Produktes/Gels zwecks Verbesserung von Therapien bei Knieoperationen. / <i>Haalbaarheidsstudie ter ontwikkeling van een product/gel dat leidt tot verbetering van therapieën bij knieoperaties.</i>
Grensoverschrijdende behandeling COV-Patiënten	2020P12	UMC St. Radboud Nijmegen	St. Antonius Hospital Kleve, ROAZ Brabant Tilburg, Ziekenhuis Pantein Boxmeer	48.322,00 €	24.161,00 €	15.000,00 €	07.07.2020	II.4	Austauschprogramm hinsichtlich Intensivbettenkapazität und Umgang mit zweiter Welle in der Coronakrise. / <i>Uitwisselingsprogramma met betrekking tot de capaciteit van de bedden op de intensive care en het omgaan met de tweede golf in de corona-crisis.</i>
HABZ	2020P15	AVG GmbH Duisburg	MPG Mortel BV Heijen	50.131,20 €	24.988,00 €		04.09.2020	I.1	Mit zunehmendem Wegfall von Steinkohlekraftwerken in Deutschland und in den Niederlanden entfällt auch ein Nebenprodukt, die Steinkohleflugasche, die zur Produktion von Beton wichtig ist. In diesem Projekt sollen Alternativen erforscht werden. / <i>Nu kolencentrales in Duitsland en Nederland steeds meer worden afgebouwd, wordt ook een bijproduct, de harde steenkoolvliesgas, die belangrijk is voor de productie van beton, geëlimineerd. In dit project worden alternatieven onderzocht.</i>
Pilot Skillshub Euregio	2020P13	HAN Nijmegen	Gemeente Nijmegen, Stadt Duisburg, Stadt Moers	45.419,73 €	22.709,87 €	7.317,12 €	09.10.2020	II.1	Sondierungsprojekt für den Arbeitsmarkt mit dem Ziel Arbeitnehmer auch für Funktionen außerhalb ihrer erlernten Tätigkeit einzusetzen. / <i>Verkenkend project voor de arbeidsmarkt met als doel medewerkers in te zetten voor functies buiten hun geleerde beroep.</i>

										Der Austausch von Fachkenntnissen, Erfahrungen und Kompetenzen im Bereich Tiertherapie soll im euregionalen Grenzgebiet mithilfe eines Wissensaustauschs durch die Partner Karaker und LVR-Klinik Viersen verbessert werden, um die Schranken der Landesgrenzen zu überwinden. Dazu wird im Rahmen dieses Projekts ein Expertenetzwerk /Wissens-netzwerk gebildet, das die Nachhaltigkeit dieser Initiative sicherstellen soll, um in der Qualität der Tiertherapie dauerhaft ein hohes Niveau zu erreichen. <i>De uitwisseling van expertise, ervaring en competentie op het gebied van diertherapie moet in het Euregionale grensgebied worden verbeterd met behulp van kennisuitwisseling door de partners Karaker en LVR-Klinik Viersen om de barrières van de nationale grenzen te overwinnen. Hiervoor zal in het kader van dit project een expertsenetwerk /kennissnetwerk worden gevormd, dat de duurzaamheid van dit initiatief zal waarborgen om een permanent hoog kwaliteitsniveau in de dierentherapie te bereiken.</i>
Kelpie	2020P14	Karakter, kinder- en jeugdpsychatrie Nijmegen	LVR-Klinikum Viersen	49.675,00 €	24.837,00 €		04.09.2020	II.4		
CO2-Covid-Ampel für Schulen	2020P16	ISIS GmbH Wesel	Teneo IOT BV Winterswijk	44.530,63 €	22.265,32 €		04.09.2020	I.1	Einsatz einer Co2-Ampel in Klassenräumen um bei entsprechend hohem Co2-Gehalt Maßnahmen wie Lüften etc. durchzuführen. Durch die Co2-Messung und entsprechende Maßnahmen reduziert sich die Wahrscheinlichkeit, sich mit Covid-19 zu infizieren. / <i>Gebruik van een Co2-staplicht in klaslokalen om maatregelen uit te voeren zoals ventilatie, enz. als het Co2-gehalte hoog is. Door het meten van de Co2 en het nemen van passende maatregelen wordt de kans op besmetting met Covid-19 verkleind.</i>	
Schlaganfall ohne Grenzen	2020P17	LVR-Klinik Bedburg-Hau	Radboud UMC Nijmegen, CZ Sittard, AOK Rheinland/Hamburg	50.000,00 €	25.000,00 €		06.11.2020	II.4	Projekt zwecks Verbesserung medizinischer Versorgung von Schlaganfallpatienten / <i>Project ter verbetering van de medische zorg voor patiënten met een beroerte</i>	
Gliomen - samen meer halen uit beeldvorming	2020P18	Radboud UMC Nijmegen, afd. Beeldvorming	Universitätsklinikum Düsseldorf, Universitätsklinikum Münster,	50.010,00 €	25.000,00 €	12.500,00 €	22.01.2020	II.4	Projekt zwecks Ermittlung von Hirntumordiagnosen (Gliomen) mittels künstlicher Intelligenz (KI) sowie der Vergleich hochkomplexer Bildgebung und KI-Analyse von Gliomen zwischen den beteiligten Partnern in den Niederlanden und Deutschland / <i>Project om hersentumordiagnoses (glioma) te bepalen met behulp van kunstmatige intelligentie (AI) en om zeer complexe beeldvorming en AI-analyse van glioma's te vergelijken tussen de deelnemende partners in Nederland en Duitsland.</i>	
Veilig onderweg in de ERW	2021P01	Gemeente Apeldoorn	Veiligheidsregio Noord-oost-Gelderland, Kreis Kleve, Kreis Wesel	101.420,00 €	25.000,00 €	60.000,00 €	21.05.2021	II.4	Zusammenarbeit im Bereich grenzüberschreitender Sicherheit mit dem Ziel der strukturellen Stärkung dieser Zusammenarbeit. Dies geschieht u.a. mittels einer Sicherheitskonferenz wo Themen wie grenzüberschreitendes Krisenmanagement, Verbrechensbekämpfung, Brandverhütung und digitale Sicherheit Beachtung finden. / <i>Samenwerking op het gebied van grensoverschrijdende veiligheid met als doel deze samenwerking structureel te versterken. Dit gebeurt onder meer door middel van een veiligheidsconferentie waar onderwerpen als grensoverschrijdend crisisbeheer, misdaadpreventie, brandpreventie en digitale veiligheid aan bod komen.</i>	

			Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein Duisburg, Bundesanstalt für Wasserbau Karlsruhe, Bundesanstalt für Gewässerkunde Koblenz, Deltares Utrecht							<p>Sediment ist eine grundlegende Komponente eines jeden Flusses und steht in Wechselwirkung mit verschiedenen Nutzungen. Hydrodynamische Prozesse verteilen das Sediment im Fluss und seinen Auen und schaffen so eine Vielzahl von Lebensräumen. Jedoch hat der Mensch die Sedimentbewegungen im Rhein-Einzugsgebiet im Laufe der Zeit grundlegend verändert. Dies kann wiederum zu ungünstigeren Schifffahrtsbedingungen führen. Das o.g. Projekt strebt an, die grenzüberschreitenden Bemühungen zu Sedimentmessungen und folglich zum Sediment- und Flussmanagement zwischen Deutschland und den Niederlanden zu stärken. Die zu erzielenden Ergebnisse werden zu einem verbesserten Verständnis der morphologischen Verhältnisse im Euregio-Rhein-Waal-Abschnitt des Rheins (Düsseldorfer und Wageningen) beitragen und die Wirtschaftsaussichten auf dem Rhein verbessern. / <i>Sediment is een fundamenteel bestanddeel van elke rivier en staat in wisselwerking met verschillende gebruiksdoeleinden. Hydrodynamische processen verdelen het sediment in de rivier en zijn uiterwaarden en creëren zo een verscheidenheid van habitats. De mens heeft de sedimentbewegingen in het Rijnstroomgebied in de loop der tijd echter ingrijpend gewijzigd. Dit kan op zijn beurt leiden tot minder gunstige navigatieomstandigheden. Het bovengenoemde project beoogt de versterking van de grensoverschrijdende inspanningen inzake sedimentmetingen en bijgevolg inzake sediment- en rivierbeheer tussen Duitsland en Nederland. De te verkrijgen resultaten zullen bijdragen tot een beter begrip van de morfologische omstandigheden in het Euregio-Rijn-Waaltraject van de Rijn (Düsseldorf en Wageningen) en de economische vooruitzichten op de Rijn verbeteren.</i></p>
LILAR	2021P02	Rijkswaterstaat Arnhem		49.986,00 €	24.986,00 €		21.05.2021	II.2		
OV-er de grens chipkartenpalen Elten-Emmerich-Praest	2021P03	Provincie Gelderland	Stadt Emmerich am Rhein	139.900,00 €	25.000,00 €	75.000,00 €	21.05.2021	II.3	<p>Schaffung der Nutzung des niederländischen OV-chipkaart-systems an den deutschen Grenzbahnhöfen Elten, Emmerich und Praest zwecks struktureller Verbesserung des grenzüberschreitenden Zugverkehrs z.B. für Grenzpendler und Tagestouristen. / <i>Invoering van het gebruik van het Nederlandse OV-chipkaartsysteem op de Duitse grensstations Elten, Emmerich en Praest om het grensoverschrijdende treinverkeer structureel te verbeteren, bijvoorbeeld voor grenspendelaars en dagtoeristen.</i></p>	
Flug-LIDAR	2020P19	Institut für EnergieTransformation gUG Kleve	Nijmeegse Aeroclub Malden	49.342,00 €	24.671,00 €		02.07.2021	I.1	<p>Projekt zur Schaffung von mehr Sicherheit für Kleinflugzeuge sowie Reduzierung potentieller Lärmbelastigung für Anwohner. In diesem Projekt soll ein System zur Bestimmung der Wolkenuntergrenze grenzüberschreitend entwickelt, optimiert und getestet werden / <i>Project om meer veiligheid voor kleine vliegtuigen te creëren en de potentiële geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen. In dit project moet een systeem voor het bepalen van de wolkenbasis worden ontwikkeld, geoptimaliseerd en grensoverschrijdend getest worden.</i></p>	
Aqua Hydro Flea	2021P06	Mobile Communication Cluster e.V.	DOCPA Duisburg, Hochschule Düsseldorf, Opiliones 3D Giesbeek, Qconcepts Doetinchem	49.858,00 €	24.929,00 €		02.07.2021	I.1	<p>In diesem Projekt wird ein Konzept für ein kleines Wasserfahrzeug realisiert, da der Bedarf nach intelligenten, energiesparenden und CO2 schonenden Transportmitteln steigt, vor allem hinsichtlich des Transports auf dem Wasser. / <i>In dit project wordt een concept voor een klein watervoertuig gerealiseerd, aangezien de vraag naar intelligente, energie- en CO2-besparende vervoermiddelen toeneemt, vooral wat het vervoer over water betreft.</i></p>	

Unser Boden	2021P05	GIQS e.V. Kleve	Loonbedrijf de Mulder & Strijbos Merselo	50.000,00 €	25.000,00 €		02.07.2021	I.1	Fast alle Böden, ob in der Landwirtschaft, in öffentlichen Grünanlagen oder in der Natur, sind derzeit durch Stickstoffdeposition, Versauerung und Verdichtung degradiert. Im Rahmen dieses Projektes wird nach einer Methode gesucht, die Pflugschleife einmalig und im gesamten Feld zu durchbrechen. Verdichtungen so weit wie möglich beseitigen und eine große Vielfalt an natürlichen Mineralien und Spurenelementen tiefer in den Boden bringen. Dies ermöglicht es den Pflanzen, tiefer zu wurzeln. Und sie haben eine größere Vielfalt an Mineralien und Spurenelementen zur Verfügung, was zu einer größeren Belastbarkeit und einer höheren Autoimmunität führt. / <i>Bijna alle bodems, of ze nu in de landbouw, openbaar groen of in de natuur voorkomen, zijn momenteel aangetast door stikstofdepositie, verzuring en verdichting. In dit project wordt gezocht naar een methode om de ploegbodem eenmaal en overal in het veld te doorbreken, de verdichting zoveel mogelijk op te heffen en een grote verscheidenheid aan natuurlijke mineralen en sporenelementen dieper in de bodem te brengen. Hierdoor kunnen planten dieper wortelen. En ze hebben een grotere verscheidenheid aan mineralen en sporenelementen beschikbaar, wat leidt tot een grotere veerkracht en auto-immuniteit.</i>
Exodus - Massnahmen gegen invasive exoten im Boden	2021P04	GIQS e.V. Kleve	Suolo BV Groesbeek, Loonbedrijf Seelen BV Maasbree	50.000,00 €	25.000,00 €	6.550,00 €	02.07.2021	I.1	In den Niederlanden und Deutschland sind Flächen, die z.B. für die Vermehrung von Pflanzenmaterial und den Anbau von Gemüse und Bäumen genutzt werden, teuer und begrenzt. Immer häufiger müssen Flächen aufgrund von Verarmung oder Befall durch Bodenkrankheiten oder Schädlinge (z. B. Nematoden) und invasive exotische Arten vorübergehend aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, mit katastrophalen Konsequenzen für Züchter oder Landwirte. Um eine Verarmung des Bodens oder Schäden durch Krankheiten, Schädlinge und exotische Arten zu verhindern, ist ein nachhaltiges Bodenmanagement entscheidend. Es wird dringend an Lösungen gearbeitet: Eines der vielversprechenden neuen Konzepte heißt anaerobe Bodendekontamination (biologische Bodensanierung). Im Projekt soll ein Prototyp entsprechend getestet und die Ergebnisse kommuniziert werden. / <i>In Nederland en Duitsland is de grond die wordt gebruikt voor de vermeerdering van plantaardig materiaal en de teelt van groenten en bomen bijvoorbeeld duur en beperkt. Steeds vaker moet grond tijdelijk aan de landbouw worden onttrokken als gevolg van verarming of aantasting door bodenziekten of -plagen (bv. nematoden) en invasieve exoten, met rampzalige gevolgen voor telers of landbouwers. Om uitputting van de bodem of schade door ziekten, plagen en uitheemse soorten te voorkomen, is duurzaam bodembeheer van cruciaal belang. Er wordt dringend aan oplossingen gewerkt: Een van de veelbelovende nieuwe concepten wordt anaerobe bodensanering (bioremediatie) genoemd. In het project zal een prototype worden getest en de resultaten breed gedeeld.</i>
Grenzenlos Mobil	2021P07	Studio 47 Duisburg	mind4share Arcen	49.616,00 €	24.808,00 €		17.09.2021	II.3	"Grenzenlos mobil" ist eine Serie von acht Fernsehreportagen, die auf beiden Seiten der deutsch-niederländischen Grenze in der Euregio Rhein-Waal spielt. In jeder Folge wird ein Aspekt der „Mobilität in der Grenzregion“ in den Mittelpunkt gestellt. / <i>"Grenzenlos mobil" is een serie van acht televisiereportages die zich afspelen aan weerszijden van de Duits-Nederlandse grens in de Euregio Rijn-Waal. In elke aflevering wordt aandacht besteed aan één aspect van "mobiliteit in de grensregio".</i>

74

3.192.386,15 € 1.458.176,30 €

Budget Kofinanzierung Provinz Gelderland: € 250.000,00
 Noch zur Verfügung € 9.856,39

240.143,61 €

1.482.000 EU-Mittel Kleinprojekte
 23.823,70 € Rest EU-Mittel

50 Jahre Euregio Rhein-Waal

2021 besteht die Euregio Rhein-Waal 50 Jahre und dieses Jubiläum soll auch gefeiert werden.

Dazu haben wir bereits im Dezember 2020 all unseren Kontakten einen Jubiläumskalender für das Jahr 2021 zukommen lassen. Auf unserer Website www.euregio.org wird jeden Monat ein interessanter Artikel aus der Vergangenheit veröffentlicht. Außerdem wurde ein Jubiläumslgo entwickelt, das zur Vermarktung der Jubiläumsaktivitäten verwendet wird.

Des Weiteren haben folgende Aktivitäten stattgefunden:

- Die Broschüre „Die schönsten Wander- und Fahrradroutes in der Euregio Rhein-Waal“. Jede Mitgliedsorganisation hat eine Wander- oder Fahrradroute angeliefert, die anschließend gebündelt wurden. Die Broschüre hat mittlerweile eine Auflage von 14.000 Stück und es gibt immer noch eine hohe Nachfrage. Auch hat die Veröffentlichung zu viel Aufmerksamkeit in den Medien geführt, wie z.B einige Radiointerviews (Antenne Niederrhein, Radio Apeldoorn und Omroep GL8).
- Die NRZ hat eine 8-teilige Serie zum 50-jährigen Jubiläum publiziert. Das Magazin Der Clever hat dem Jubiläum ebenfalls einen großen Artikel gewidmet.
- Maßnahme Euregionale Identität: 9 Studenten der Radboud Universiteit haben Geschichten von Einwohnern aus unserer Euregio gesammelt und gebündelt. Diese Maßnahme wird 2022 weiter ausgearbeitet werden.
- Die AGEG (Arbeitsgemeinschaft Europäische Grenzregionen) feiert in diesem Jahr ebenfalls ihr 50-jähriges Bestehen. Die Jahresversammlung findet vom 20.-22. Oktober in Arnhem statt. In diesem Rahmen werden am 22. Oktober Vertreter verschiedener Euregios aus ganz Europa bei der Euregio Rhein-Waal zu Gast sein.

Folgende Aktivitäten werden außerdem noch stattfinden:

- Die Chronik 50 Jahre Euregio Rhein-Waal in europäischer Perspektive wird während der Euregioratssitzung am 25. November präsentiert werden
- Die Gewinner des Fotowettbewerbs „Gib mir die fünf(zig)!“ werden durch die Öffentlichkeit gewählt und während des Euregionalen Weihnachtsmarktes gewürdigt.
- Am 13. Dezember findet ein Euregionaler Weihnachtsmarkt mit Produkten, Vorführungen und musikalischen Darbietungen, angeboten durch INTERREG-Projektpartner auf dem Euregio-Gelände statt.
- Für das Frühjahr 2022 ist schließlich noch ein Jubiläumskonzert in Kooperation mit den Orchestern der Bundespolizei und der Koninklijke Marechaussee geplant. Dieses Konzert wird voraussichtlich am 3. April 2022 in der Klever Stadhalle stattfinden.

In wie weit sich die geplanten Aktivitäten alle realisieren lassen, hängt selbstverständlich von den Corona-Entwicklungen in den kommenden Monaten ab. Falls die physischen Aktivitäten nicht wie geplant stattfinden können, werden Alternativen gesucht.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Kontaktpersonentreffen

Nach der coronabedingten Absage der Kontaktpersonentage in den Jahren 2020 und 2021 ist nun ein Kontaktpersonentreffen für Mittwoch, den 8. Dezember 2021 (13.00-17.00 Uhr) bei der Euregio Rhein-Waal geplant.

An diesem Nachmittag werden aktuelle und zukünftige Entwicklungen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und das neue Interreg VI-Programm erläutert. Es wird auch Gelegenheit zum Brainstorming über neue Initiativen und Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit geben und es wird viel Gelegenheit für die Auffrischung bestehender und das Knüpfen neuer Kontakte geboten.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Grenzlandagenda NRW-NL- Sicherheitskonferenz Apeldoorn

Die dritte Grenzlandkonferenz fand am 30. September in hybrider Form in Enschede statt.

Die Konferenz wurde geprägt von den Folgen der Coronapandemie (siehe dazu auch TOP 3). Des Weiteren wurde der Fortschritt der Umsetzung der Grenzlandagenda erläutert und es wurden als neue Erkundungsthemen Wasser und Stickstoff angenommen.

Thomas Ahls hat als Vorsitzender der Euregio Rhein-Waal an der Sitzung der Leitungsgruppe mit Europaminister Holthoff-Pförtner und Staatssecretaris Raymond Knops vom niederländischen Ministerium des Inneren und Königreichsbeziehungen teilgenommen.

Ein kurzer Bericht zu der Grenzlandkonferenz sowie alle Unterlagen stehen [hier](#) als Download zur Verfügung.

Euregioprofilschulen

Am 30. September fand in Enschede im Vorfeld der Grenzlandkonferenz ein Side Event zum Thema Euregioprofilschulen statt. Eines der Ziele der Grenzlandagenda ist es, die Zertifizierung von Grund- und Sekundarschulen als Euregioprofilschule beiderseits der Grenzen zu ermöglichen und diese Zertifizierung möglicherweise auch für Berufskollegs anzubieten. Im Rahmen der Veranstaltung trafen sich die beteiligten Parteien (Bezirksregierungen, Euregios und Provinzen), um zunächst eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Organisation der Zertifizierung in den verschiedenen Regionen vorzunehmen, um zu prüfen, wie die Zertifizierung einheitlicher gestaltet werden kann. Es wurde vereinbart, dass die Euregio Rhein-Waal und die euregio rhein-maas-nord sich mit der Bezirksregierung Düsseldorf in Verbindung setzen, um zu erfahren, ob Düsseldorf (wie Köln und Münster) ebenfalls bereit wäre, auch niederländische Schulen zu zertifizieren. Es wurde auch vereinbart, mindestens einmal im Jahr zusammenzukommen, um sich gegenseitig zu beraten. Das Side Event wurde u.a. auf Initiative der Euregio Rhein-Waal organisiert.

Sicherheitskonferenz Apeldoorn

Die Stadt Apeldoorn hat im Rahmen der Grenzlandkonferenz angeboten, eine grenzüberschreitende Konferenz zum Thema Sicherheit zu organisieren, die voraussichtlich am 12. und 13. Mai 2022 stattfinden wird. Apeldoorn möchte sich zukünftig stärker als „Sicherheitsstadt“ der Niederlande profilieren und viele Bildungseinrichtungen und Sicherheitsorganisationen haben ihren Sitz in Apeldoorn. Außerdem ist der Bürgermeister von Apeldoorn ebenfalls Vorsitzender der Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland, die an den Kreisen Kleve und Borken angrenzt. Das Programm wird in einigen digitalen Vorbereitungstreffen mit den relevanten Behörden beiderseits der Grenze ausgearbeitet. Für die Durchführung dieser Vorbereitungstreffen und der Konferenz hat die Stadt Apeldoorn einen People to People-Antrag eingereicht.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Euregionaler Schulwettbewerb

Dieses Schuljahr findet der Euregionale Schulwettbewerb zum vierten Mal statt. Das Thema ist dieses Mal **Europa**.

In Zusammenarbeit mit Europe Direct Duisburg und Europe Direct Nijmegen wird den Schülerinnen und Schülern ein abwechslungsreicher Workshop angeboten, in dem sie in gemischten Gruppen verschiedene Escape Rooms lösen müssen und anschließend unter Anleitung verschiedene Szenarien für die Zukunft der EU entwickeln. Mit dem im Workshop erworbenen Wissen können die Schüler dann einzeln oder im Klassenverband an ihren Beiträgen arbeiten. Die Preisverleihung findet im April 2022 statt.

Schulen können sich noch bis zum 15. Dezember 2021 anmelden. Alle Informationen zum Wettbewerb sind unter www.euregio.org/schulwettbewerb verfügbar.

Für diesen Wettbewerb hat die Euregio Rhein-Waal auch dieses Mal einen Antrag auf Bezuschussung bei der Staatskanzlei NRW und dem niederländischen Innenministerium gestellt.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Ergebnisse Bundestagswahlen

Am 26. September haben in Deutschland die Bundestagswahlen stattgefunden. Insgesamt haben 7 verschiedene Parteien 1 oder mehrere Sitze im Parlament erworben. Die Sitze sind folgenderweise verteilt:

SPD	206 Sitze	(25,7 % + 5,2%)
CDU/CSU	196 Sitze	(24,1 % - 8,9%)
Grüne	118 Sitze	(14,8% + 5,8%)
FDP	92 Sitze	(11,5% + 0,7%)
AfD	83 Sitze	(10,3% -2,3%)
Die Linke	39 Sitze	(4,9% - 4,3%)
SSW	1 Sitz	(0,1%, +0,1%)
Sonstige	0 Sitze	(8,7%, + 3,8%)

Für eine Mehrheit sind minimal 3 Parteien notwendig. Im Moment verhandeln die SPD, die Grünen und die FDP über eine Koalition.

Aus der Euregio Rhein-Waal sind die folgenden Personen Mitglied des neuen Bundestages:

Stefan Rouenhoff	Kleve	CDU
Rainer Johannes Keller	Wesel I	SPD
Jan Ulrich Dieren	Wesel II	SPD
Dirk Vöpel	Wesel III	SPD
Bärbel Bas	Duisburg I	SPD
Mahmut Özdemir	Duisburg II	SPD
Thomas Jarzombek	Düsseldorf I	CDU
Andreas Rimkus	Düsseldorf II	SPD

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Sitzungsplan 2022

Der Sitzungsplan 2022 der Euregio Rhein-Waal (Konzept) ist beigefügt. Die Sitzungen des Ausschusses für Grenzüberschreitende Verständigung finden statt am:

- Donnerstag, den 28. April.2022 14.30 Uhr
- Donnerstag, den 20. Oktober.2022 14.30 Uhr

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Entwurf - Sitzungsplan Euregio Rhein-Waal 2022

<u>Euregiorat:</u>	Donnerstag Donnerstag	9. Juni 24. November	14:00 Uhr 14:00 Uhr
<u>Netzwerkveranstaltung Euregiorat:</u>	Donnerstag	10. März	14:00 Uhr
<u>Vorstand:</u>	Freitag Freitag Freitag Freitag Freitag Freitag Freitag	21. Januar 18. März 13. Mai 1. Juli 16. September 21. Oktober 2. Dezember	9:00 Uhr 9:00 Uhr 9:30 Uhr* 9:00 Uhr 9:00 Uhr 9:00 Uhr 9:00 Uhr
<u>Ausschuss für Grenzüberschreitende Verständigung:</u>	Montag Dienstag	25. April 17. Oktober	14:30 Uhr 14:30 Uhr
<u>Ausschuss für Wirtschaft:</u>	Mittwoch Mittwoch	27. April 19. Oktober	14:00 Uhr 14:00 Uhr
<u>Ausschuss für Finanzen und Projekte:</u>	Donnerstag Donnerstag	28. April 20. Oktober	15:00 Uhr 15:00 Uhr
<u>Rechnungsprüfungsausschuss:</u>	Freitag	13. Mai	08:30 Uhr *
<u>Kontaktpersonentag:</u>			wird noch bekanntgegeben
<u>Begleitausschuss Interreg V A:</u>	Freitag Freitag Freitag	25. März 24. Juni 25. November	10:30 Uhr 10:30 Uhr 10:30 Uhr
<u>Interreg-Lenkungsausschuss V A:</u>			wird noch bekanntgegeben wird noch bekanntgegeben wird noch bekanntgegeben
<u>Jahresabschlussempfang:</u>	Montag	12. Dezember	15:00 Uhr