

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 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].

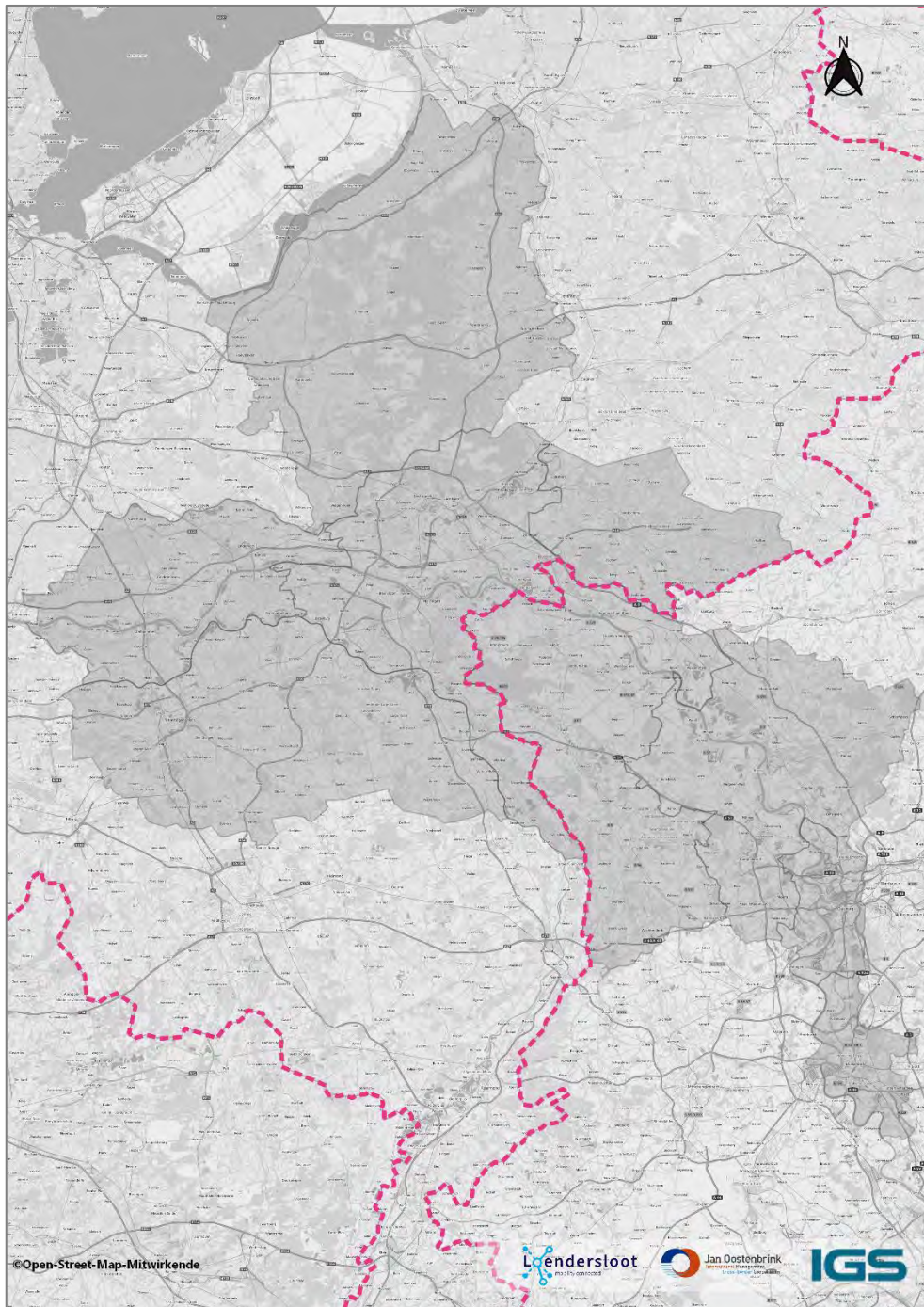


Bild 1: Arbeitsgebiet Euregio Rhein- Waal

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**).

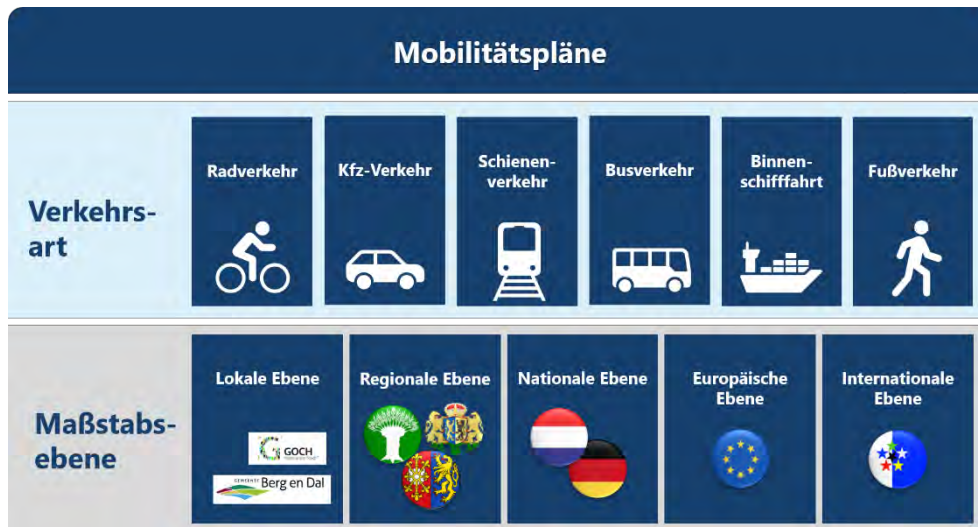


Bild 2: Einteilung der Hauptentwicklungen nach Verkehrsart und auf Maßstabsebene

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.

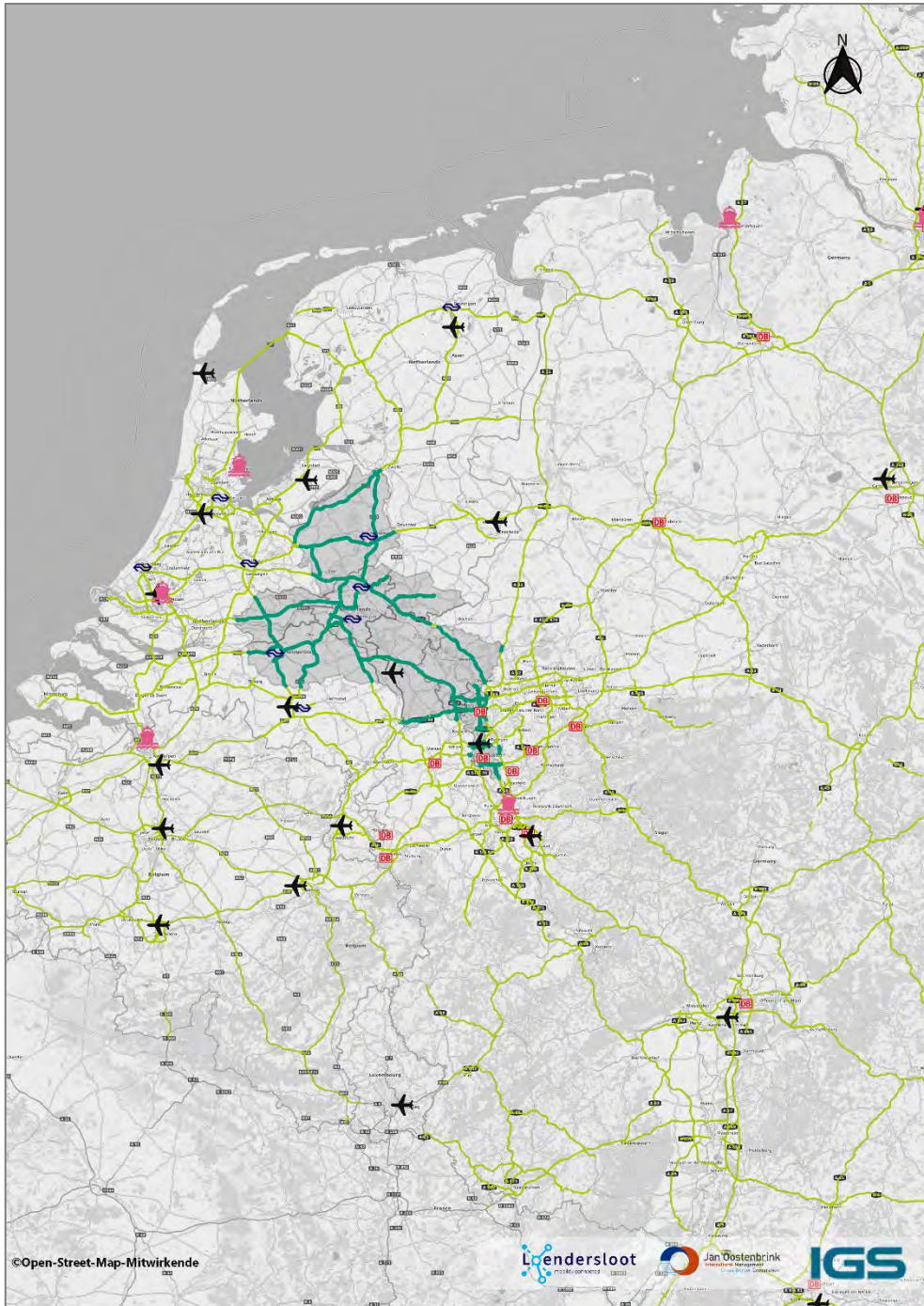


Bild 4: Länderübergreifende Einbettung der Euregio Rhein-Waal

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.

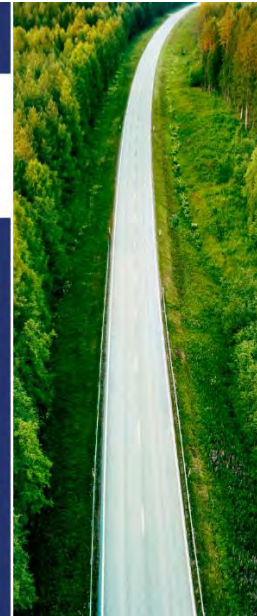


Bild 5: Hauptentwicklung - Sustainability im Mittelpunkt

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=eyJrIjoiYjQ0NTExMTktNTNjOC00MGI1LWFhNTAtYWQwZWZWRmND-JiMmMzliwidCI6IjQzZGQxN2ViLTgwMmYtNGI1ZS04NDhkLWU1MDUyYjdkMjg5NSIsImMi-Ojh9er 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.

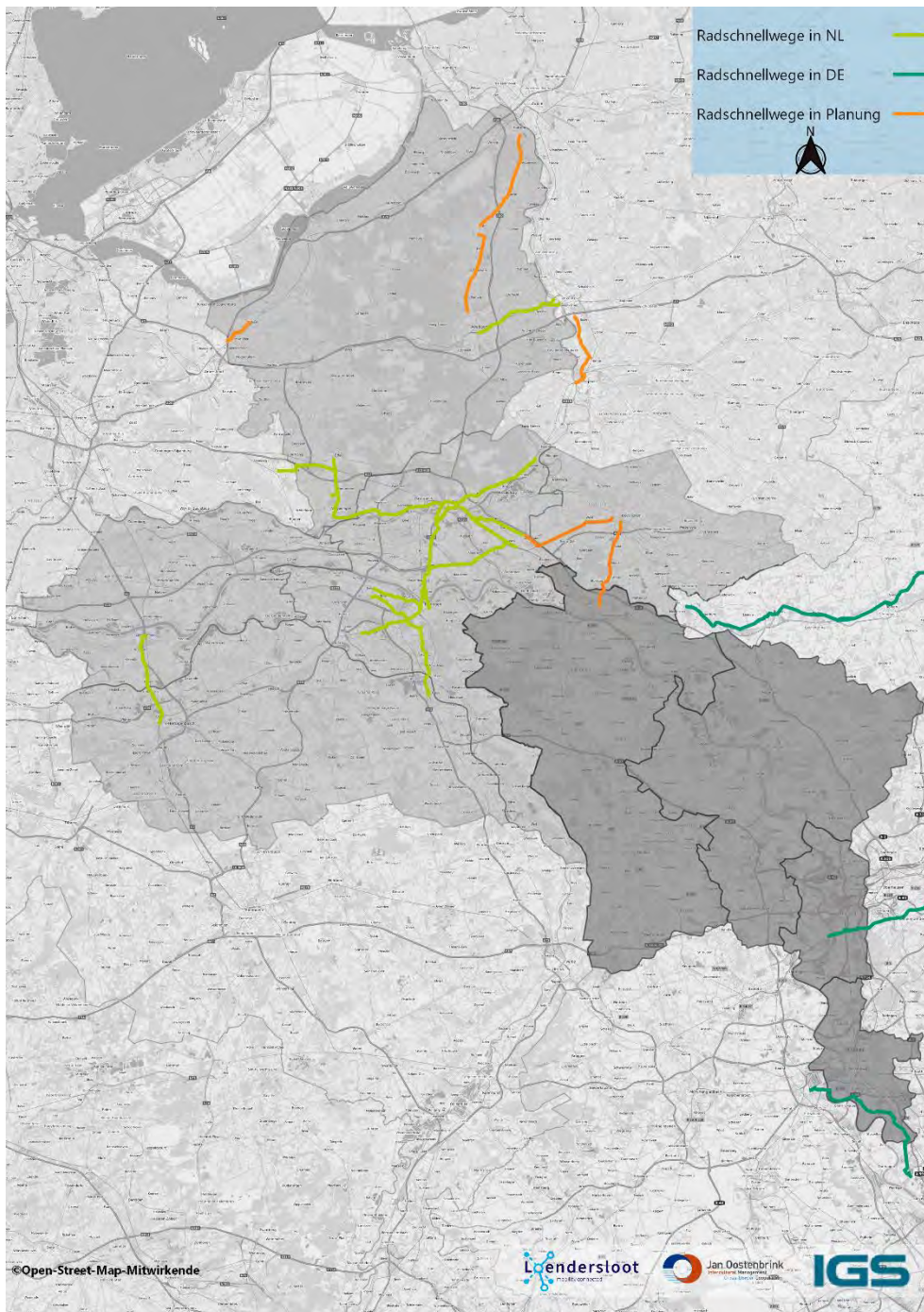


Bild 6: Radschnellverbindungen

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.



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

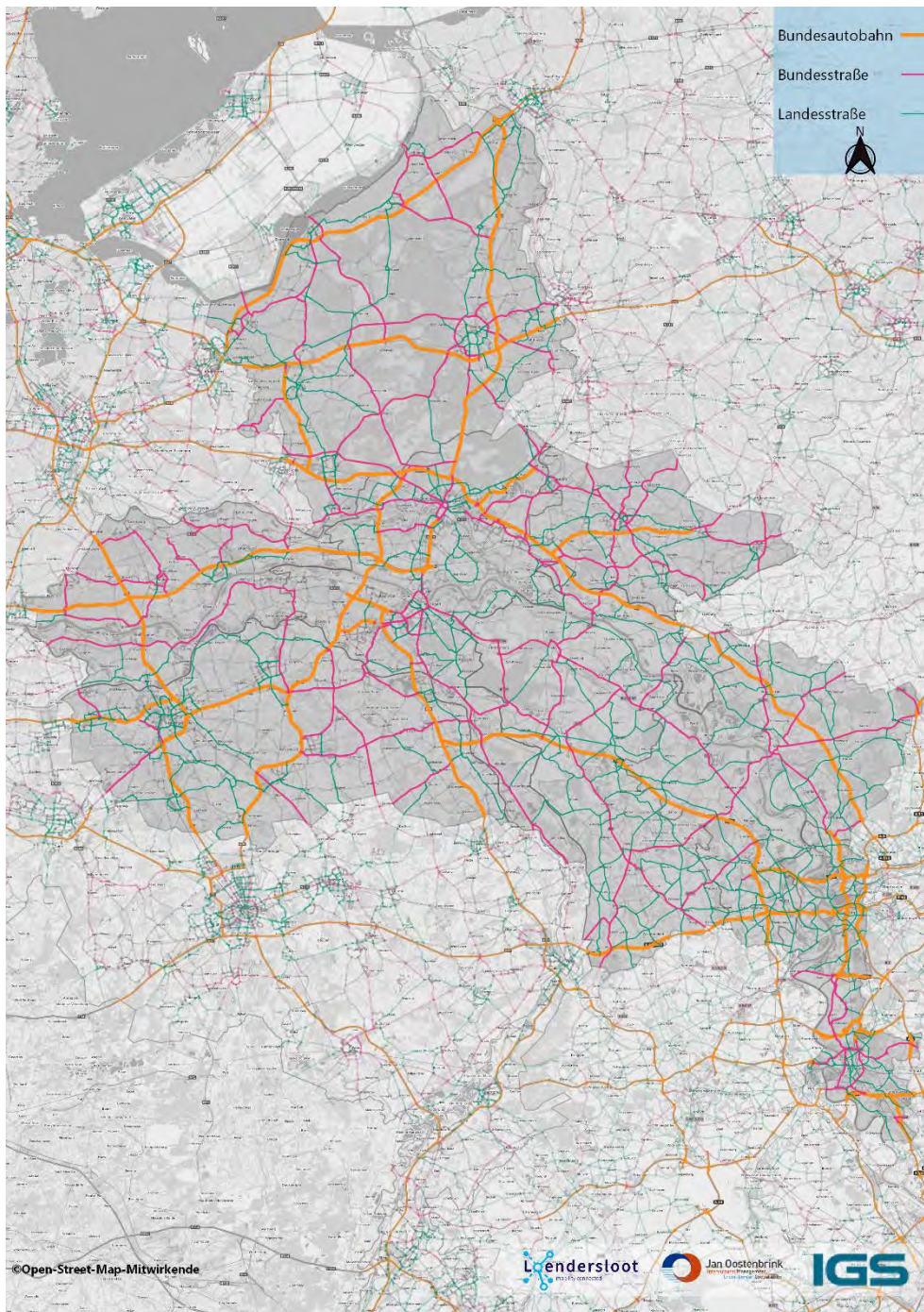


Bild 8: Straßennetz in der Euregio Rhein - Waal

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.

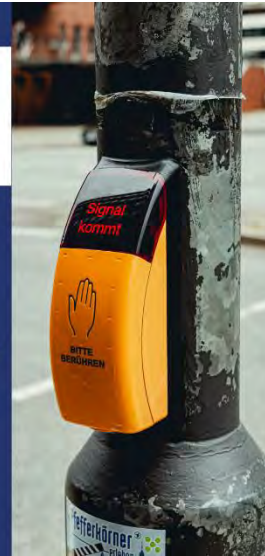


Bild 9: Hauptentwicklung - ITS

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

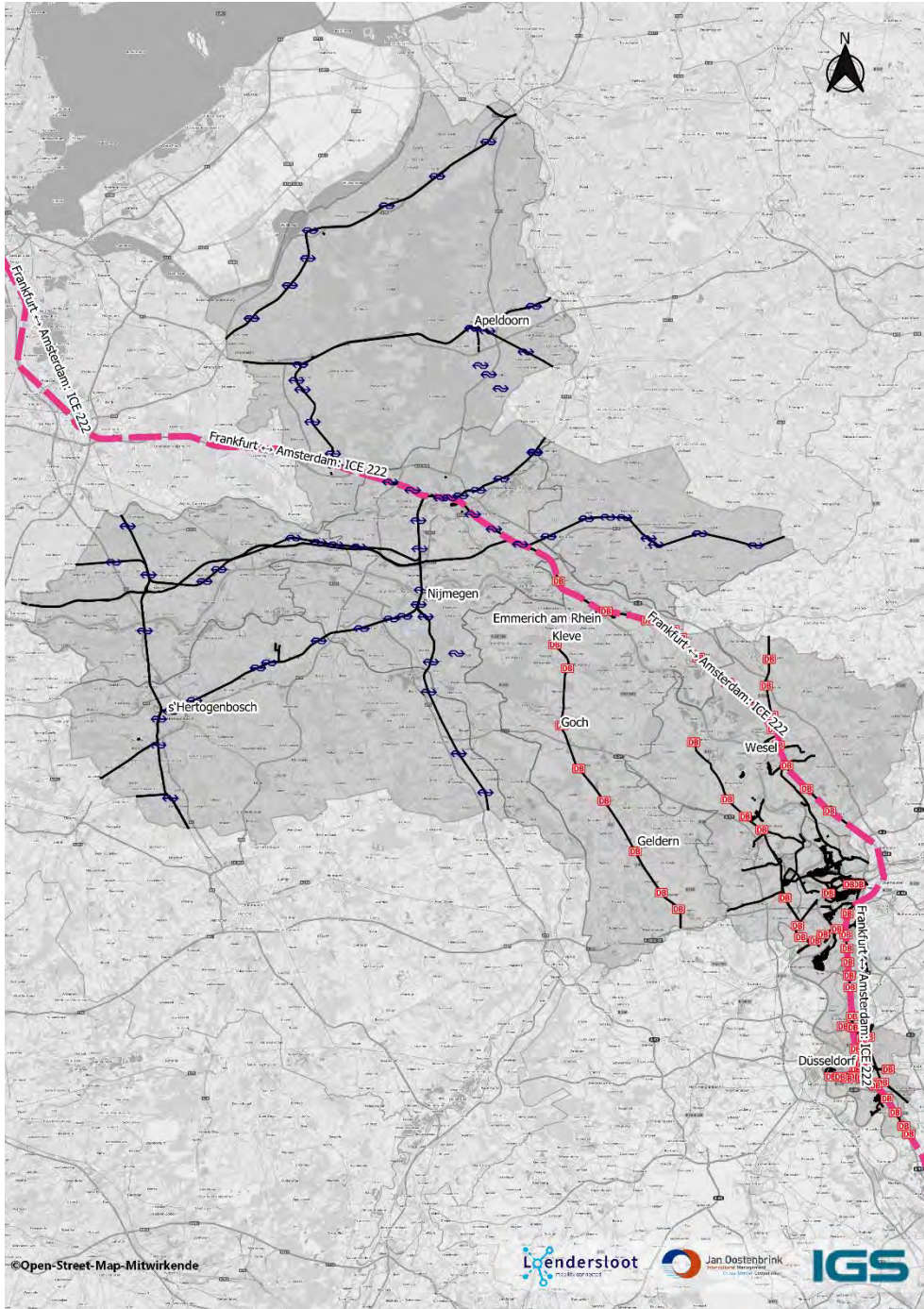


Bild 11: Schienennetz in der Euregio Rhein-Waal

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 Warenumschat 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]

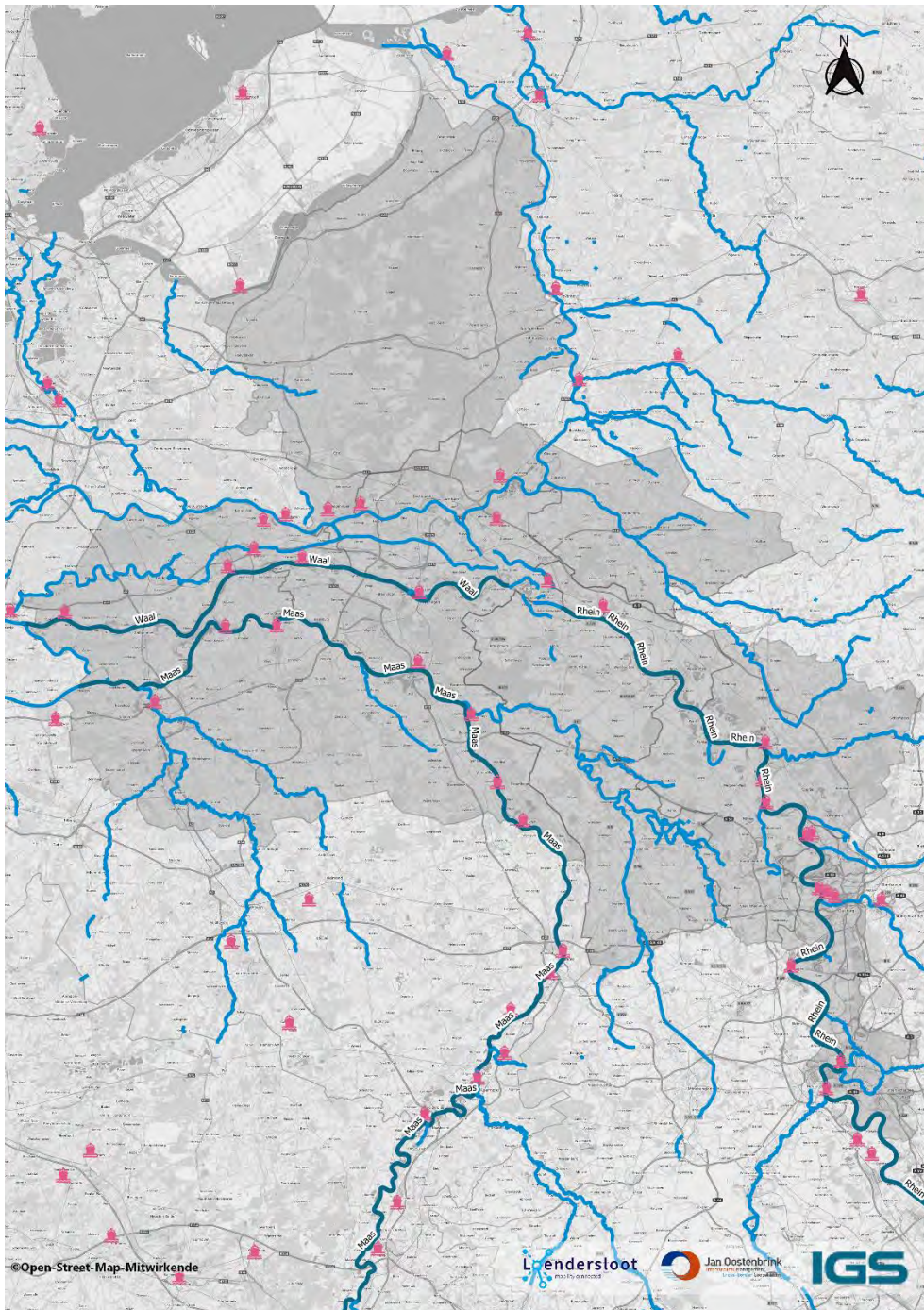


Bild 18: Wasserwege in der Euregio Rhein-Waal

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.

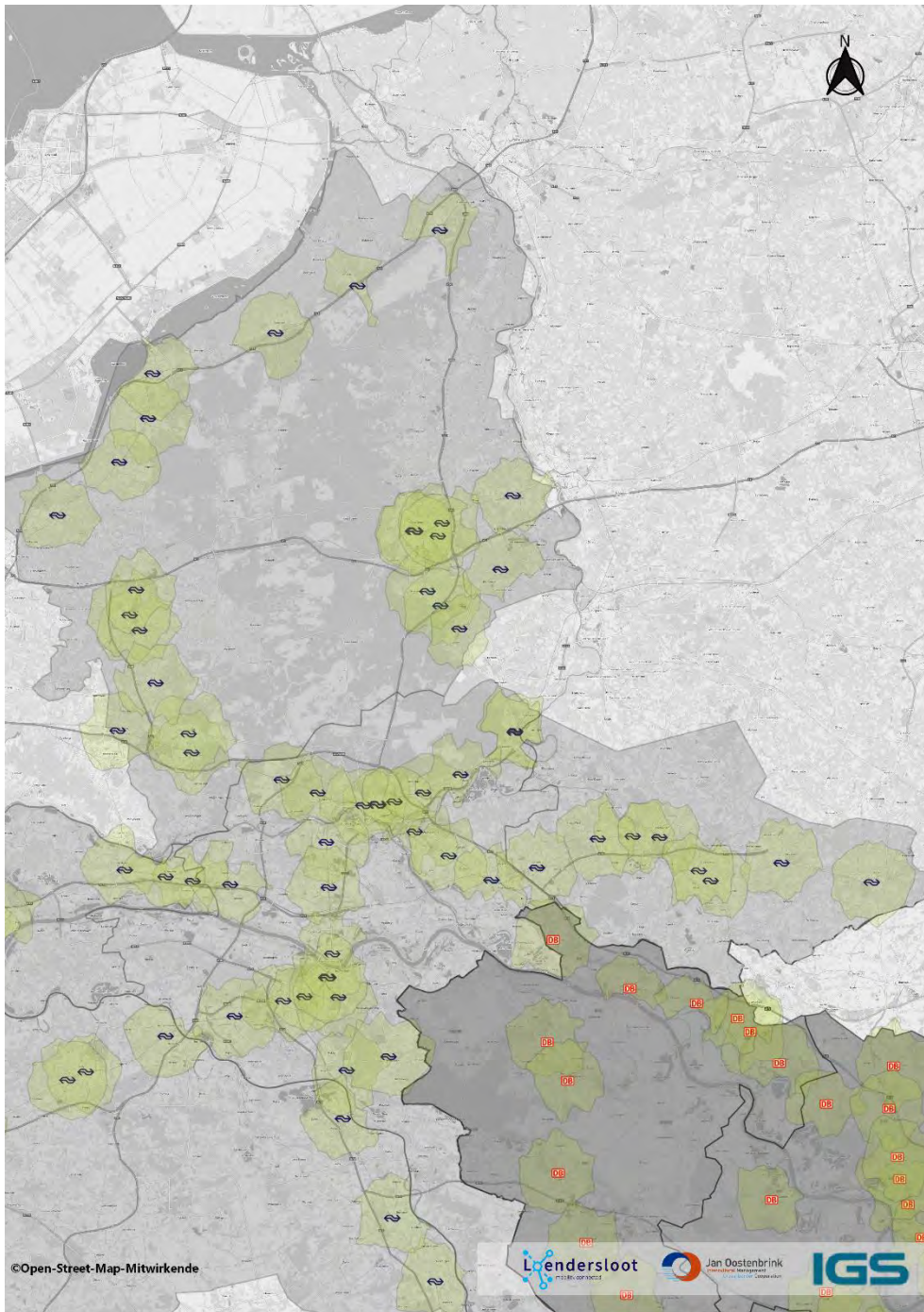


Bild 19: Erreichbarkeit in der Euregio Rhein – Waal am Beispiel ÖPNV und Fahrrad (15 Minuten Radius Reisezeit ab Bahnhof)

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 Gebruikt in Desk Research
0. EUREGIO RHEIN WAAL						
0.1	DE	Stadt	Moers	Machbarkeitsstudie Euregionaler Mobiliteitsplan	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 goederenvervoer corridors		
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 Euregioonaal 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



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



Gemeinsam
grenzenlos
MOBIL



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 14-06: 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 euroregionalen 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, überschneiden 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 Bezahlungsmöglichkeiten 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 Provincie 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 deren 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 Kiehm 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.

Stakeholder-Treffen - Euroregionaler Mobilitätsplan

- 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

- 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 euregionalen 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

De Europese Mobiliteitsplan voor de regio's 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
Europese Unie
www.deutschland-niederland.eu

Dia 2

De Europese Mobiliteitsplan voor de regio's 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
Europese Unie
www.deutschland-niederland.eu

Dia 3

Euregio Rhein - Waal
 gemeinsam stärker samen sterker

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

Jan Dostenbrink

Dia 5

Logo of Euregio Rhein-Waal and logos of INTERREG and the 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

Dia 6

Logo of Euregio Rhein-Waal and logos of INTERREG and the 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

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

Dia 14

Entwicklungen in der Mobilität – Energiewandel
Mobiliteitsontwikkelingen - Energietransitie

- Wasserstoff / Waterstof
- Strom / Elektrisch
- LNG

Dia 15

Entwicklungen in der Mobilität – Innovationen
Mobiliteitsontwikkelingen - Innovaties

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

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/ Mobilitätsnetzwerk
- Shared-Mobility

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

Anbieter von Leihwagen und E-Scootern gründen neuen Verband

Digitale Mobilität bringt Lebensqualität für Bürger

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**

Drei Varianten für Radschnellweg im Blick
 1000 Kilometer nach Herzogenrath
 Ein Radschnellweg durch die Euregio

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
 €11,14 € 16,00
 EUR 16,00

Dia 21

Das europäische Mobilitätsplanprogramm ist ein wichtiger Schritt für ein besseres Mobilitätsangebot in Europa. 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

INTERREG Deutschland Nederland

Dia 22

Das europäische Mobilitätsplanprogramm ist ein wichtiger Schritt für ein besseres Mobilitätsangebot in Europa. 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?**

Unplug & Go

INTERREG Deutschland Nederland

Dia 23

Übersicht über Mobilitätspläne und Energieprojekte
Overview of Mobility Plans and Energy Projects

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 Mobilitätspläne und Energieprojekte
Overview of Mobility Plans and Energy Projects


Auswertung der Fragebögen – Mobilität 2030 Enquêteresultaten – Mobiliteit 2030

The diagram illustrates various mobility concepts for 2030:

- Nachhaltige Mobilität** (Sustainable Mobility)
- Reactivering van de De spoorlijn (keizerlijn)** (Reactivation of the De spoorlijn (keizerlijn))
- Mobility-Hubs** (Mobility Hubs)
- bereikbaar** (accessible)
- afstemming (grensoverschrijdende) fietsnetwerken** (coordination (cross-border) bicycle networks)
- Ketenbenadering (combinaties vervoersmogelijkheden)** (Chain approach (combinations of transport options))
- grensoverschrijdende pilot met Mobility as a Service (MaaS)** (cross-border pilot with Mobility as a Service (MaaS))

Dia 25

Uitgeverij: M&P, Amsterdam
Concept: M&P, Amsterdam




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, Amsterdam
Concept: M&P, Amsterdam



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).
INTERREG-Projekt Grini: Clean Energy Hubs

Busverbindung Aalten – Bocholt; gaat 18 augustus 2021 rijden

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

Logo of Euregio Rhein-Waal

These – Grenzüberschreitende Mobilität Stelling – Grensoverschrijdende mobiliteit

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

Dia 30

Logo of Euregio Rhein-Waal

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!*

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

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*

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

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 – Leitfragen Discussie 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



Commissie van de Autoriteiten van de Provincies
commissie van de Provincies Limburg, Noordrijn-Westfalen



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker


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

Zusammenfassung. Samenvatting.



Dia 36


Commissie van de Autoriteiten van de Provincies
commissie van de Provincies Limburg, Noordrijn-Westfalen



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 Minderheidsregio's (MRR) -
Commissie Minderheidsregio's (MRR) -

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 Minderheidsregio's (MRR) -
Commissie Minderheidsregio's (MRR) -

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 Euroregion

 **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-

gern von großer Bedeutung. Ein integrierter Ansatz für die Realisierung von Mobilitätsknotenpunkten kann hier einen wesentlichen Beitrag leisten.

Nachhaltigkeit: Um die Einführung nachhaltiger Kraftstoffe in der Region zu fördern, sollte in den kommenden Jahren auf eine einheitliche (Lade-)Infrastruktur sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr geachtet werden.

Der Desk Research Bericht wurde der ERW im Mai 2021 übergeben.

3.2 Stakeholder Treffen

Es wurden sechs Treffen für lokale und (über-)regionale Akteure organisiert. Bei der Organisation dieser Treffen wurden mögliche Synergieeffekte zwischen den verschiedenen Interessengruppen berücksichtigt. Jedes der Treffen stand im Zeichen eines eigenen Themas:

- Mitgliedsgemeinden in den Niederlanden
- Mitgliedsgemeinden in Deutschland
- Grenzüberschreitend mit regionalen Behörden, Netzwerken, größeren Unternehmen
- Grenzüberschreitend mit Gemeinden/Städten in Grenznähe
- Nachhaltige Mobilität
- Logistik

Ziel dieser Treffen war es, eine detailliertere Bestandsaufnahme der Bedürfnisse und der Pläne vorzunehmen, die sich auch aus der Grundlagenforschung ergaben. Diese regionalen Treffen sollten auch eine breite Unterstützung für den Euregionalen Mobilitätsplan erschaffen und so das Engagement und die Möglichkeiten für seine konkrete Umsetzung erhöhen. In Anbetracht der Corona-Situation fanden diese Workshops in digitaler Form statt.



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