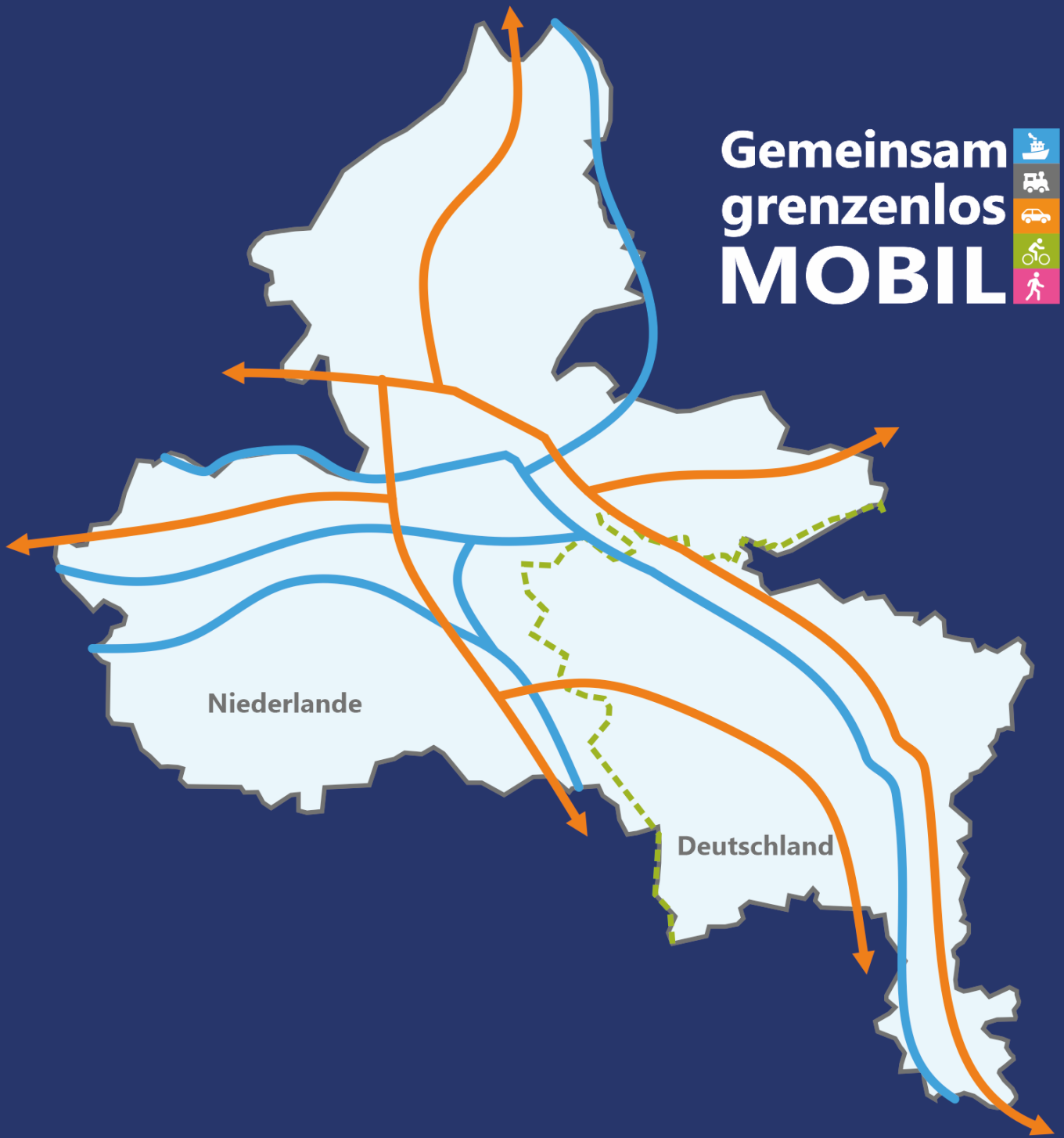


Desk Research

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.....	6
	2.1 Herangehensweise	6
	2.2 Literaturübersicht.....	11
3	Inventarisierung.....	13
	3.1 Hauptentwicklungen.....	16
	3.2 Übersicht der Themen.....	51
4	Fazit.....	58
5	Anlagen	62
	A: Mobility Plans Mitglieder.....	62
	B: Sonstige Dokumente.....	70
	C Vorlage Zusammenfassung	80



1

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung und Zweck

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

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

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

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

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

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

Die Desk research besteht insgesamt aus den folgenden vier Kapiteln:

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

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

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

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

1.2 Geschichte der Euregio Rhein-Waal

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

Das Arbeitsgebiet der ERW (vgl. **Bild 1**) umfasst auf deutscher Seite die Kreise Kleve und Wesel und die Städte Duisburg und Düsseldorf. Auf niederländischer Seite umfasst es einen Großteil der Provinz Gelderland mit den Gebietsteilen Arnhem-Nijmegen, West-Veluwe, Zuid-West-Gelderland, der Achterhoek, Teile Nordost-Brabants sowie den nördlichen Teil der Provinz Limburg. In diesem Gebiet leben etwa 4,2 Mio. Menschen.⁴

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]

⁴ 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]

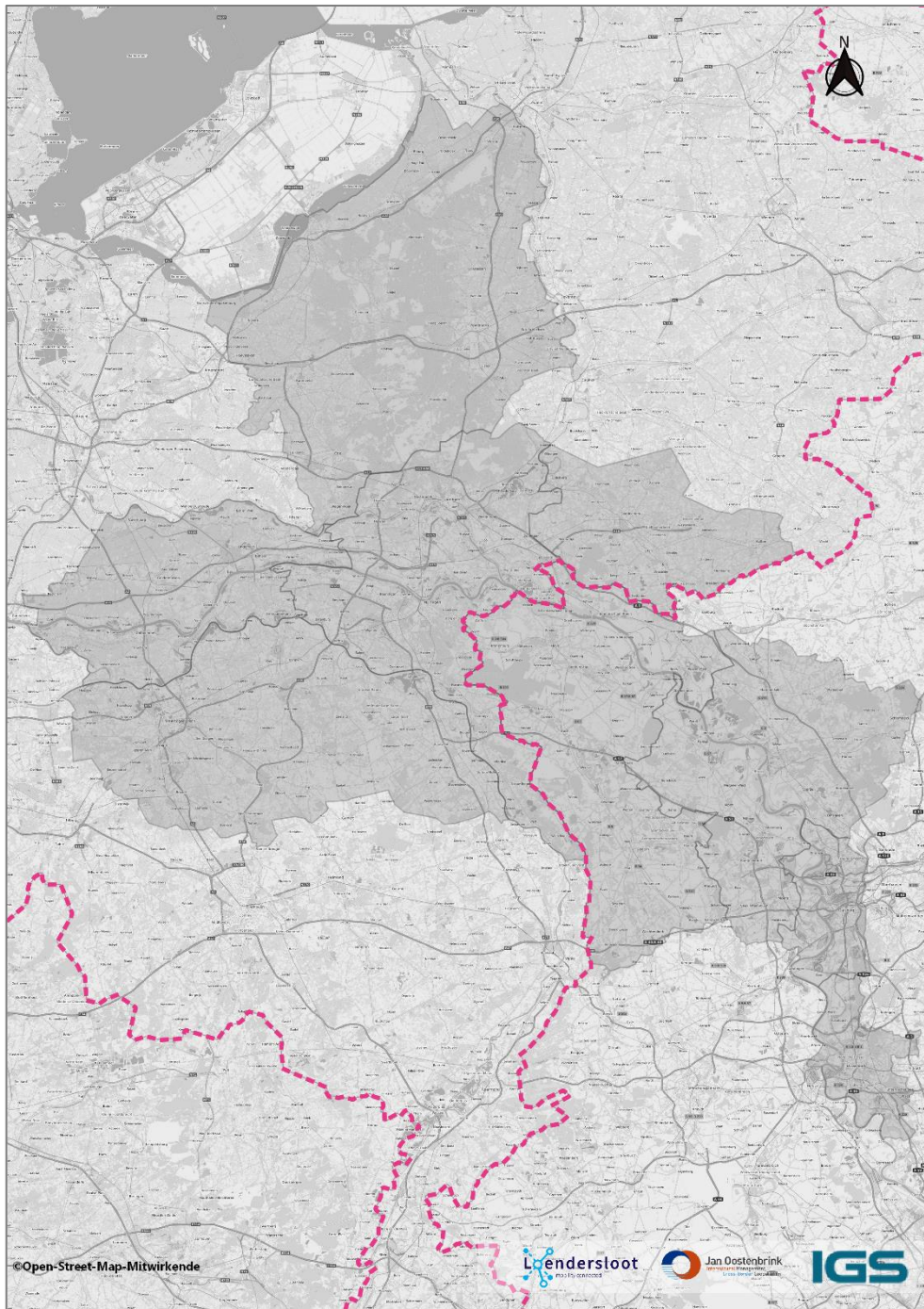


Bild 1: Arbeitsgebiet Euregio Rhein- Waal

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.

Neben dem Euregiorat gibt es drei Ausschüsse und den Vorstand.⁵ 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.⁶

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.

⁵ Vgl. Euregio Rhein-Waal: Organisationsstruktur der Euregio Rhein-Waal, [online] <https://www.euregio.org/organisationsstruktur/> [April 2021]

⁶ 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]



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**).

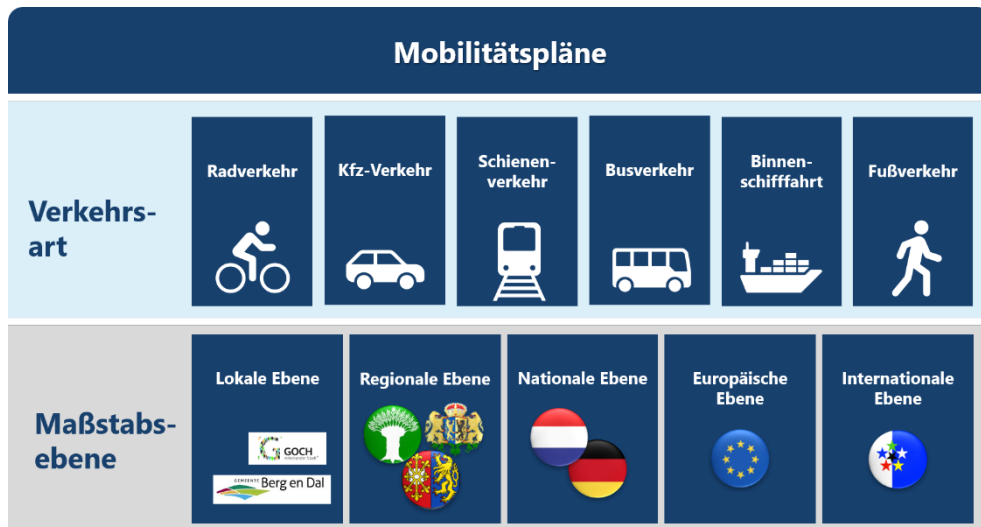


Bild 2: Einteilung der Hauptentwicklungen nach Verkehrsart und auf Maßstabsebene

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.

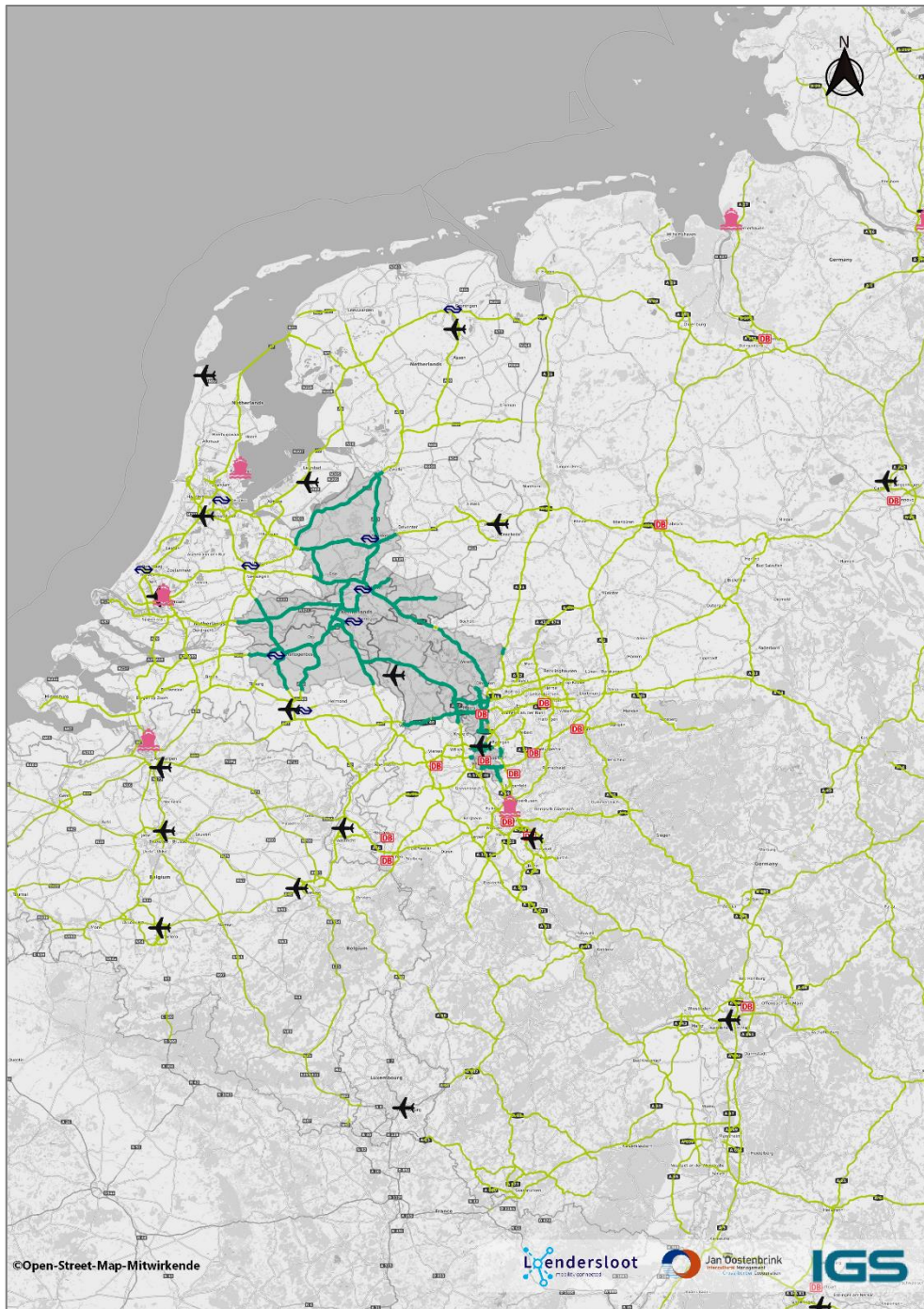


Bild 4: Länderübergreifende Einbettung der Euregio Rhein-Waal

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-Waal, [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.

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.¹¹ 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.

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.¹²

¹¹ Vgl. Euregio Rhein-Waal (2019): Euregio Rhein-Waal in Zahlen, [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/ERW_incipifers_web.pdf [April 2021]

¹² 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%.¹³ 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.¹⁴ 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

¹³ Vgl. Fietsdashboard Gelderland, [online] [¹⁴ 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.¹⁵ 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

¹⁵ Vgl. Lastenfahrrad-Zentrum: Lastenrad Förderung [online] <https://www.lastenfahrrad-zentrum.de/f%C3%B6rderung-kaufpr%C3%A4mie/> [Mai 2021]

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

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

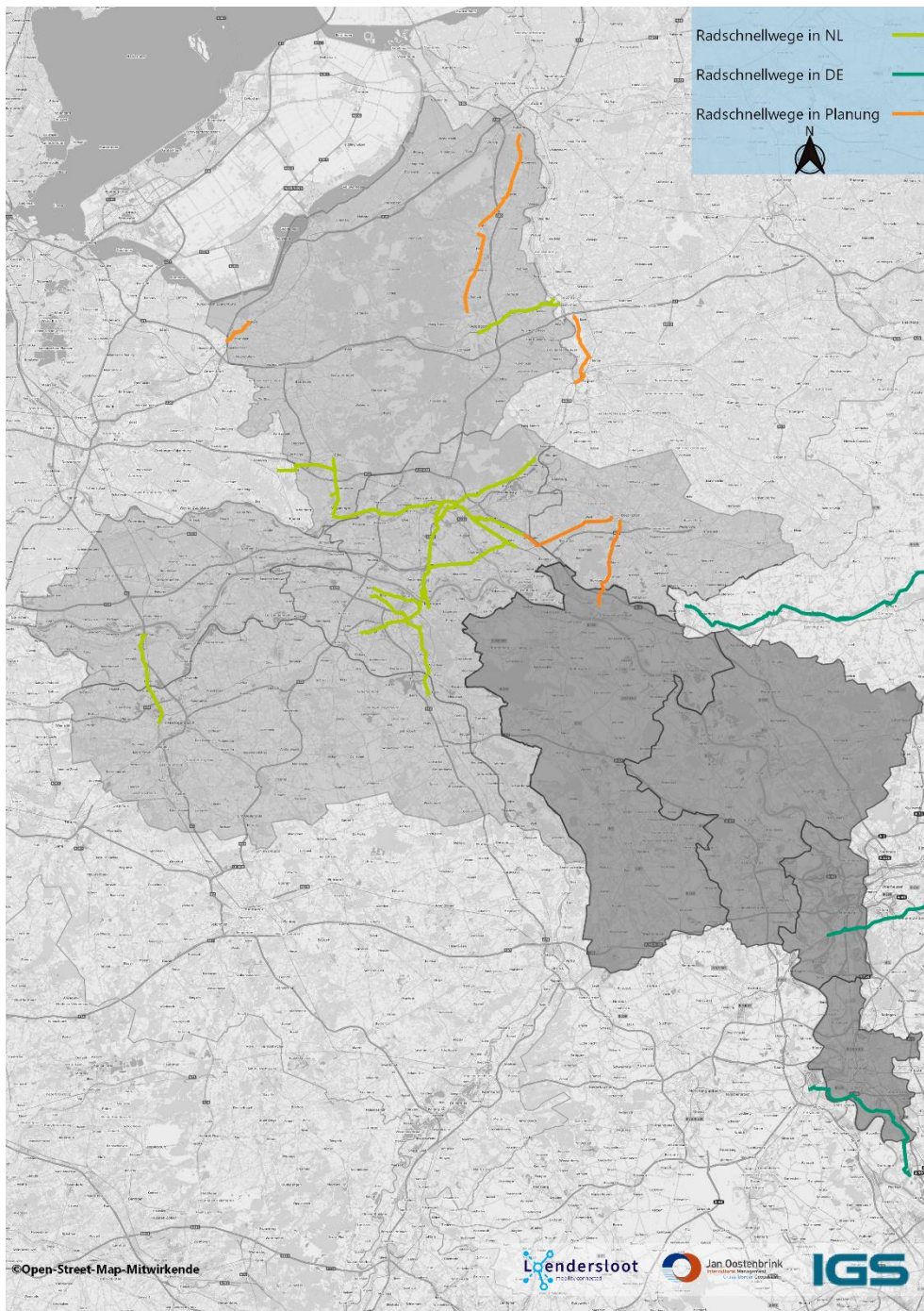


Bild 6: Radschnellverbindungen

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

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

Kraftfahrzeug-Verkehr

Status quo

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

Hauptentwicklung

Europäische und Internationale Korridore

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

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

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

Bild 7: Hauptentwicklung - Korridore

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

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

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

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

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

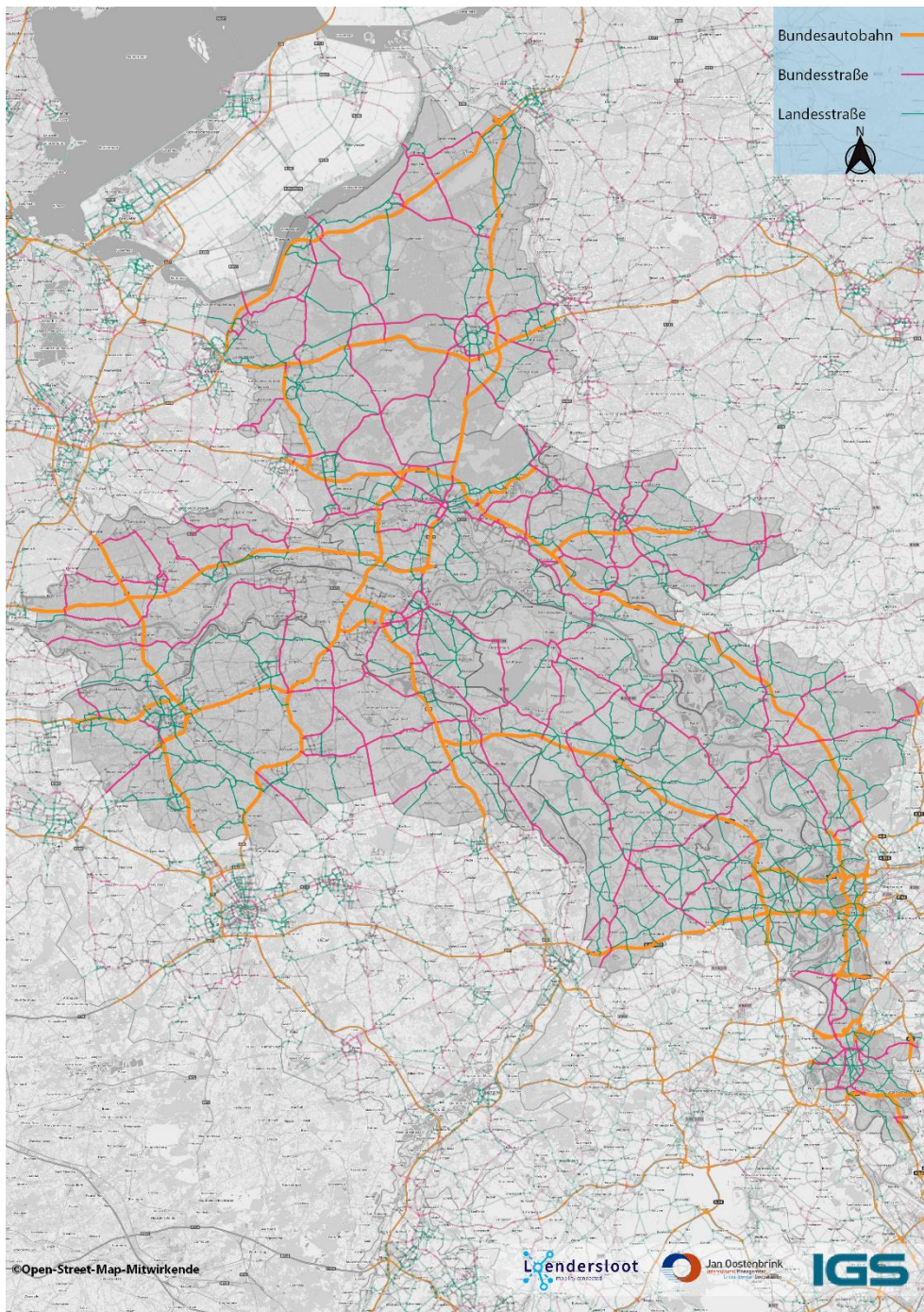


Bild 8: Straßennetz in der Euregio Rhein - Waal

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

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

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

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

Aus diesem Grund führen viele Städte Null-Emissions-Zonen ein. Unter anderem nehmen die Gemeinde Arnheim und die Gemeinde Nijmegen an der Initiative "Op weg naar ZES" teil, bei der es darum geht, bis 2025 Null-Emissions-Zonen in Innenstädten zu erreichen.¹⁶ 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.

¹⁶ 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).¹⁷ 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.

Durch den Regionalverband Ruhr wurde in ihrem Mobilitätskonzept ein umfangreiches Konzept zu Mobilstationen und P&R-Parkplätzen konzipiert. Eine

¹⁷ 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]

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 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).

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

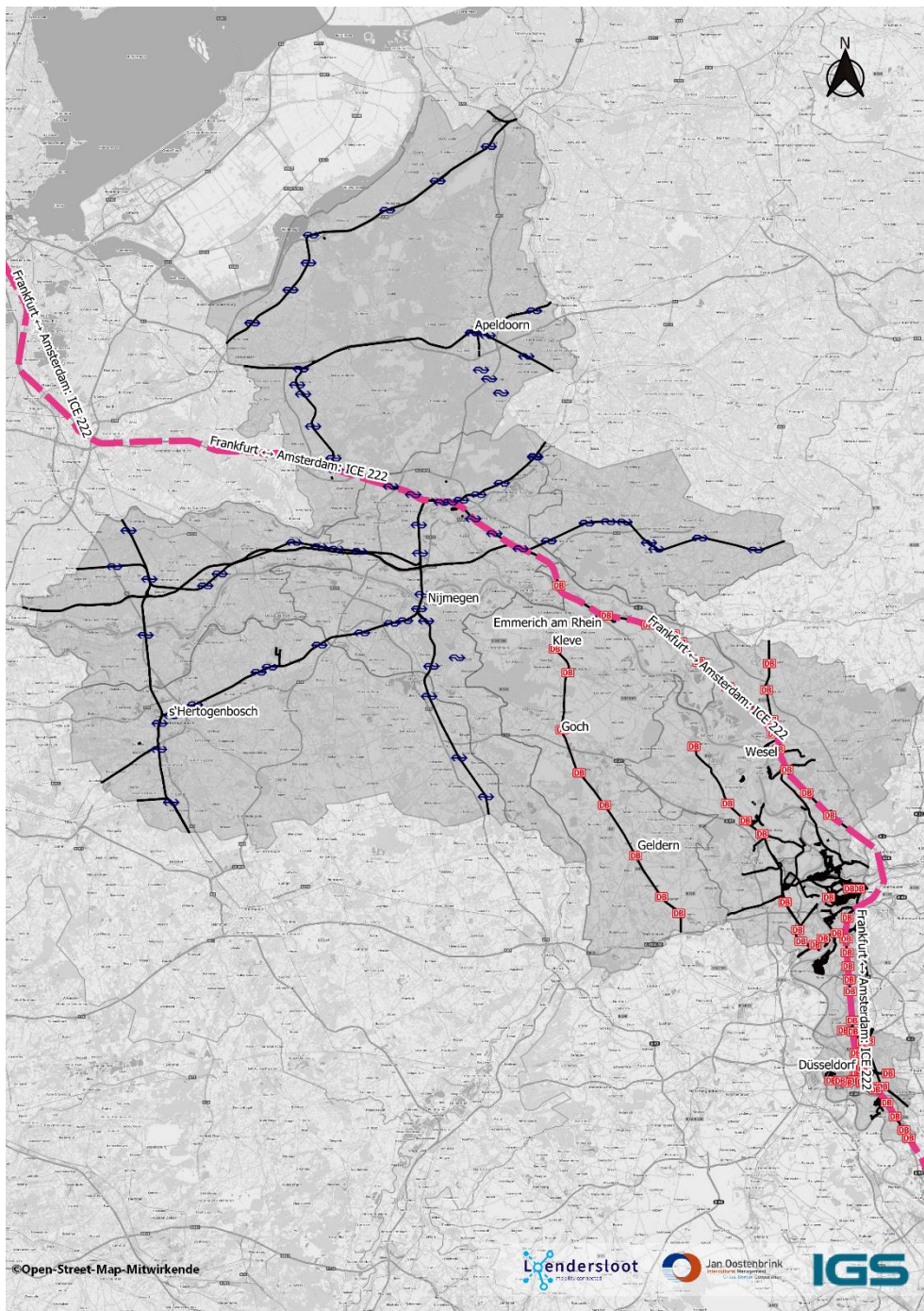


Bild 11: Schienennetz in der Euregio Rhein-Waal

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.¹⁸ 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. Hier 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.

¹⁸ 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.


 A photograph showing a row of shared mobility scooters parked on a paved area. The scooters are light blue and black, with the word 'TIER' visible on the front. The background shows some trees and a building.

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.

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.

Auf europäischer Ebene wird die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs unterstützt.¹⁹ 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.

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 (Arnhem, 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 Warenumschlag 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

¹⁹ Vgl. INEA: DG MOVE [online], <https://ec.europa.eu/inea/en> [März 2021]

Geschwindigkeiten zu fahren. Die Betuwe-Route in den Niederlanden ist bereits mit ERMTS ausgestattet.²⁰

Internationaler Personenverkehr

Die Diskussion um die Verbindung Amsterdam-Berlin wird in den nächsten Jahren wahrscheinlich zu großen Investitionen in die Bahn führen. Sowohl die niederländische als auch die deutsche Seite sucht nach Möglichkeiten, diese Verbindung 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.

Aufrüstung der Gleise

²⁰ 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/vjkwccppy03sp> [März 2021]

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.

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. 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 ein Thema ist, während sich in Deutschland nur Großstädte wie Duisburg und Düsseldorf mit der Thematik auseinandersetzen.

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.²¹ 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**).

²¹ Vgl. REWWay : Das Binnenschiff – Ein umweltfreundlicher Verkehrsträger ? [online] <https://www.rewway.at/de/das-binnenschiff-ein-umweltfreundlicher-verkehrstrager/> [April 2021]

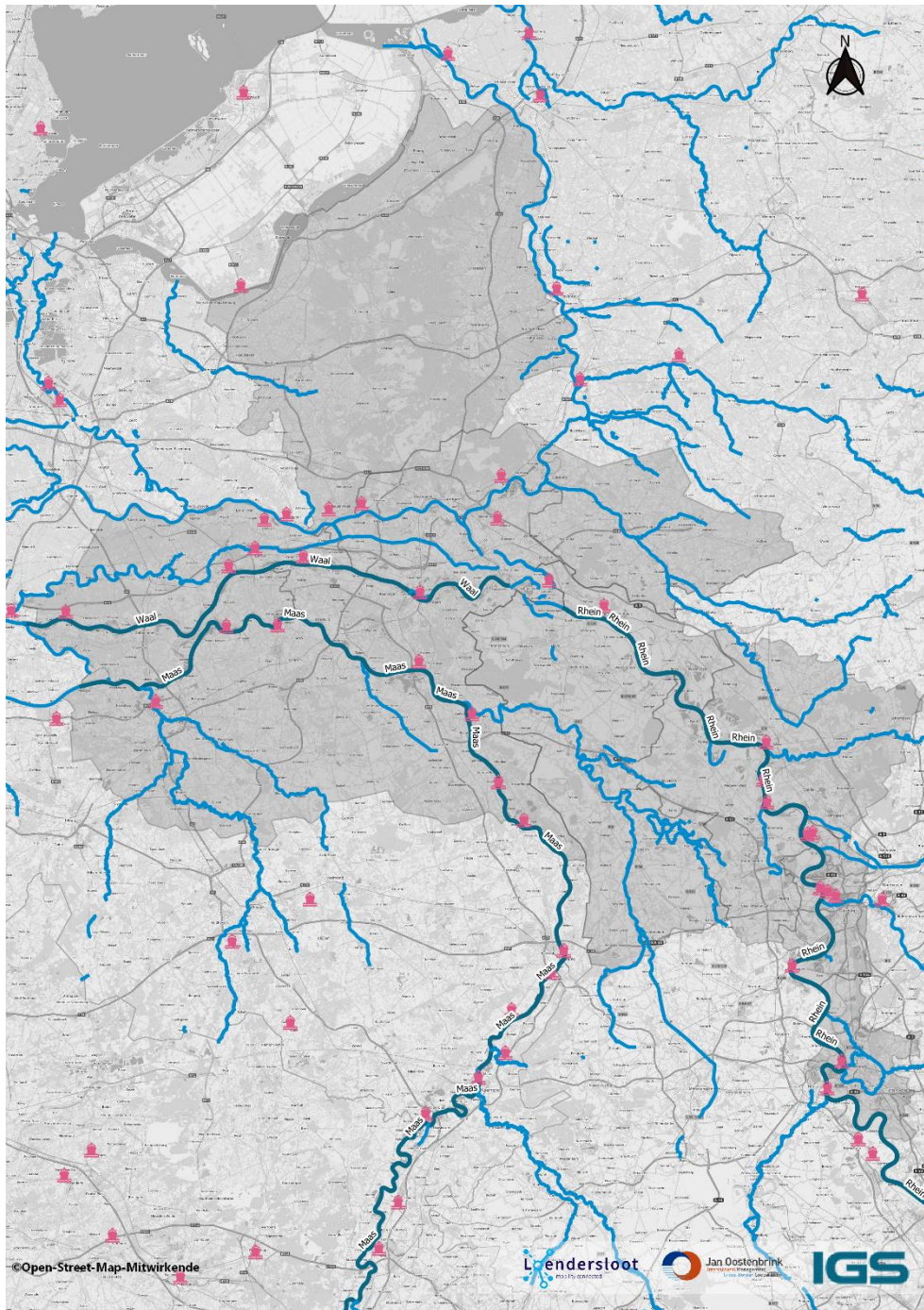


Bild 18: Wasserwege in der Euregio Rhein-Waal

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	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:

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.

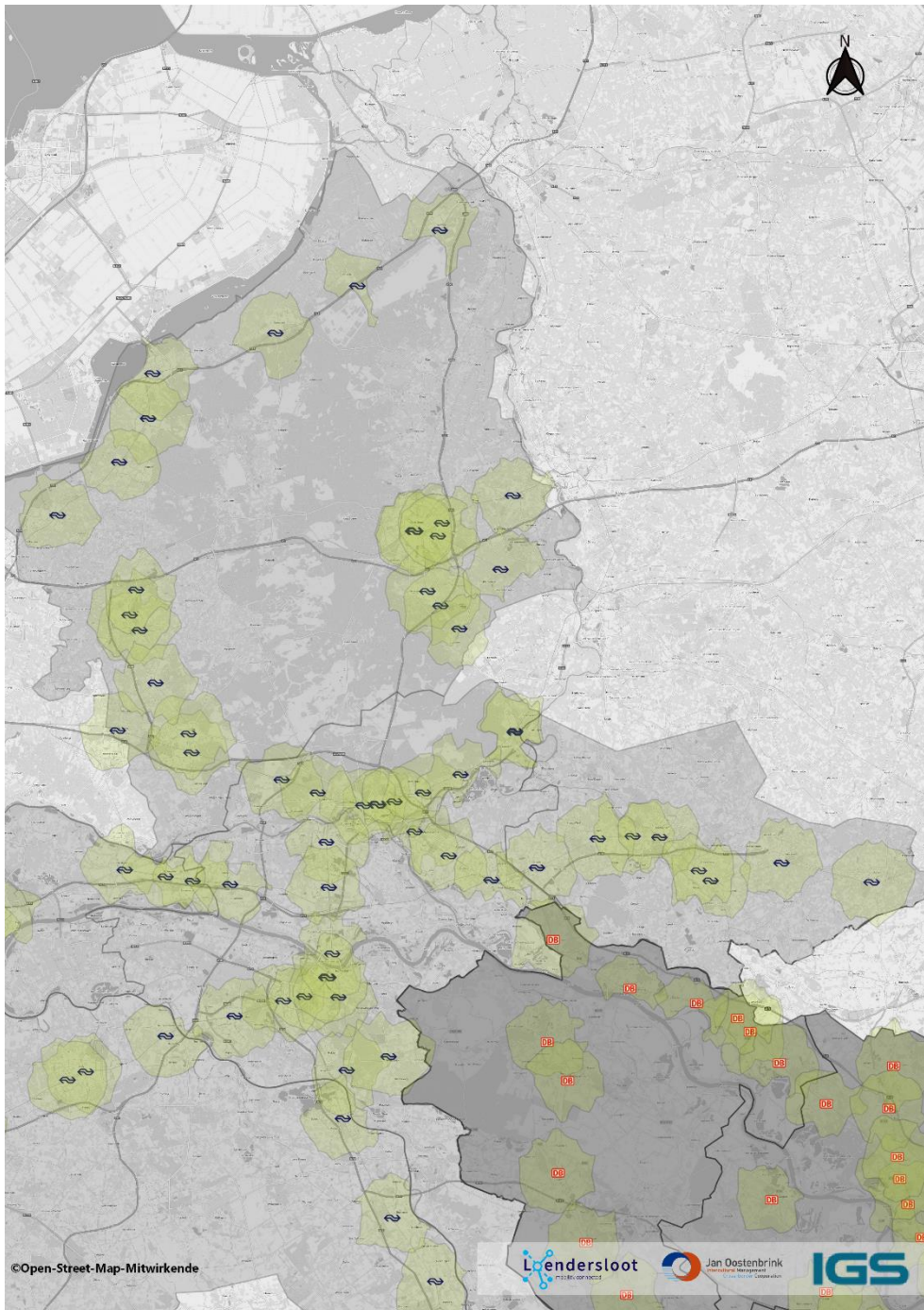


Bild 19: Erreichbarkeit in der Euregio Rhein – Waal am Beispiel ÖPNV und Fahrrad (15 Minuten Radius Reisezeit ab Bahnhof)

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 Druuten - Vormt werkorganisatie met Druuten	
58	DE	Stadt	Xanten	Klimaschutz		



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

B: Sonstige Dokumente

Nummer	Land	Gebiet Gebied	Name Naam	Name des Plans Naam van plan	Bemerkungen Opmerkingen	Verwendet für Desk Research Gebraucht in Desk Research
0. EUREGIO RHEIN WAAL						
0.1	DE	Stadt	Moers	Machbarkeitsstudie Euregionaler 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	Veralteteter 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	Veralteteter 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 Euregionaal perspectief	Looks at cooperation with Germany on spatial planning issues - gives insight into what it might be for mobility issues	
a. Fahrrad						
a.1	DE	Bundesland	NRW	Stakeholder Treffen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW		
a.2	DE	Bundesland	NRW	https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/verkehrsminister-hendrik-wuest-legt-infrastrukturpaket-ii-zur	News bulletin	
b. Urban Logistics						
b.1	NL	Ministerie	IenW	Uitvoeringsagenda en subsidieregeling zero-emissie stadslogistiek	Intro of b.6	
b.2	DE	sonstiges	LogistikHeute	Nachhaltigkeit: DPDgroup führt bis 2025 emissionsarme Zustellung ein	News	




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

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

C Vorlage Zusammenfassung



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker



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:

-

