

Euregionale Verflechtungsstudie Grenzregio Nimwegen-Kleve
Euregionale Verbindungsstudie Grensregio Nijmegen-Kleve

ROT/ROOD 8

Euregionale Verflechtungsstudie Grenzregio Nimwegen-Kleve
Euregionale Verbindungsstudie Grensregio Nijmegen-Kleve

Ein nachhaltiges euregionales Entwicklungs- und Konjunkturprogramm
Een duurzaam euregionaal ontwikkelings- en conjunctuurprogramma

Auftraggeber/Oprichtgever:
Stadsregio Arnhem Nijmegen

Projektpartner:
Stadsregio Arnhem Nijmegen

Gemeente Nijmegen
Gemeinde Kranenburg
Stadt Kleve

Stadt Emmerich am Rhein

Auftragnehmer/Oprichtnemer:
StadtUmBau GmbH
Basilikastrasse 10
47623 Kevelaer
T +49 (0) 28 32 - 97 29 29
F +49 (0) 28 32 - 97 29 00
info@stadtumbau-gmbh.de
www.stadtumbau-gmbh.de

Begleitgruppe/Stuurgroep:
Jaap Modder, Bob Visser,
Reindert Augustijn
Theo Jacobs
Günther Steins
Theodor Brauer, Jürgen Rauer,
Willibrord Haas, Roland Schneider
Johannes Diks

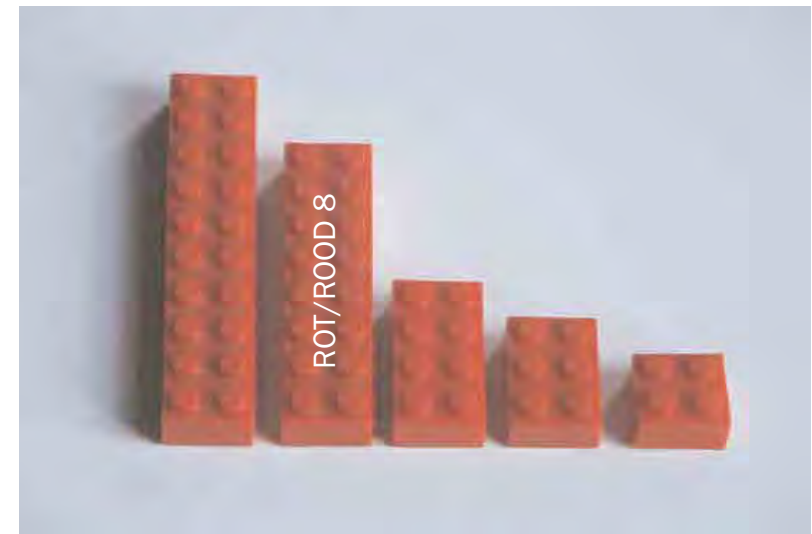
Bearbeitung/Bewerking:
Helmut O.H. Hardt
Jan Peter Bertram
Astrid Maria Hönnekes
Hélène Knieling
Wiebke Höfker

StadtUmBau
Ingenieurgesellschaft mbH
Stadtentwicklung - Umweltplanung - Bauwesen
Architektur - Städtebau - Landschaftsplanung

Nijmegen/Kevelaer, 12/2009

Erläuterung / Uitleg :

Das verbindende Element/
Het verbindend Element



van links naar rechts: rood 12, 8, 4, 3, 2

von links nach rechts: rot 12, 8, 4, 3, 2

8
ROOD
ROT

Inhalt

1	Grenzübergreifende Zusammenhänge erkennen Grensoverschrijdende samenhangen herkennen	1	2	Gemeinsame Strategien und Projekte entwickeln Gemeenschappelijke strategieën en projecten ontwikkelen	70
1.1	Warum eine Verflechtungsstudie? Warum/Was verflechten? Waarom een verbindingsstudie? Waarom/wat verbinden?	1			
1.2	Quantensprung in der Verflechtung Een grote stap vooruit bij de verbinding	5	Thema 0:	Zusammenarbeit organisieren/ Samenwerking organiseren	72
1.3	Ein gemeinsames Raumordnungsbild Een gemeenschappelijk beeld van de ruimtelijke ordening	19	Thema 1:	Landschaft, Tourismus, Kultur/ Landschap, Toerisme, Cultuur	90
1.4	Kooperationspartner mit unterschiedlichen Voraussetzungen Samenwerkingspartners met uiteenlopende voorwaarden	23	Thema 2:	Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Ausbildung/ Economie, Arbeidsmarkt, Opleiding	108
1.5	Gemeinsame Natur- und Kulturlandschaft Gemeenschappelijk natuur- en cultuurlandschap	25	Thema 3:	Infrastruktur, Siedlungsentwicklung, Einzelhandel/ Infrastructuur, Locatie-ontwikking, Detailhandel	124
1.6	Eine Grenzregion als Tourismus-Marke Een grensregio als toeristische identiteit	29	3.		
1.7	Kulturelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten nutzen Gebruik maken van culturele verschillen en overeenkomsten	33		Zusammenarbeit organisieren/ Samenwerking organiseren	146
1.8	Großes Deutschland, kleine Niederlande – oder umgekehrt Een groot Duitsland, een klein Nederland – of omgekeerd	37			
1.9	Arbeiten in den Niederlanden, Wohnen in Deutschland Werken in Nederland, wonen in Duitsland	45			
1.10	Internationale Ausbildung und Sprachkompetenz Internationale opleiding en taalbeheersing	49			
1.11	Lebenshaltung und Immobilien locken nach Deutschland Levensstandaard en onroerend goed lokken naar Duitsland	53			
1.12	Niederländischer „Immobilien-Tourismus“ nach Deutschland Nederlands „onroerend goed toerisme“ naar Duitsland	57			
1.13	Euregionales Verkehrsnetz mit „missing links“ Euregionale verkeersverbindingen met „missing-links“	59			
1.14	Beispiele für (eu-) regionale Netzschlüsse in der Infrastruktur Voorbeelden voor (eu-) regionale netwerkverbindingen in de infrastructuur	65			



8

ROOD
ROT



1. Grenzübergreifende Zusammenhänge erkennen Grensoverschrijdende samenhangen herkennen

1.1 Warum eine Verflechtungsstudie? Warum/Was verflechten? Waarom een verbindingsstudie? Waarom/wat verbinden?

Die Stadtregion Arnhem Nimwegen und die deutschen Grenzgemeinden könnten zu einem „fast normalen“ Stadt-Umland-Gefüge zusammenwachsen.

Die Bevölkerung, die Unternehmer, die Arbeitskräfte, Auszubildende und Studenten, Touristen und Kunden, - sie alle stimmen mit den Füßen ab und gehen vermehrt in beide Richtungen über die Grenze.

Verflechtungstempo und -dynamik nehmen zu. Aber nicht alle Entwicklungen verlaufen in den gewünschten Bahnen, - es gibt nach wie vor Fehlentwicklungen und erhebliche Barrierewirkungen.

Deshalb kann die Grenzregion ihre Potentiale noch immer nicht optimal ausschöpfen !

Um die grenzüberschreitenden Entwicklungen gezielt stimulieren und lenken zu können, soll die Verflechtungsstudie den Status der grenzüberschreitenden Verflechtungen beschreiben und darauf aufbauend Strategien und Projekte für eine gezielte Weiter-

De stadsregio Arnhem Nijmegen en de Duitse grensgemeenten zouden tot een „bijna normaal“ stads-omgevings-systeem aaneen kunnen groeien.

De bevolking, ondernemers, werknemers, leerlingen en studenten, toeristen en klanten, - ze nemen allemaal de benen en gaan steeds vaker in beide richtingen over de grens.

Het verbindingsstempo en de verbindingsdynamiek nemen toe. Maar niet alle ontwikkelingen verlopen zoals ze zouden moeten verlopen, - er worden nog steeds verkeerde beslissingen genomen en er bestaan nog aanzienlijke barrières.

Daarom kan de grensregio haar kansen nog steeds niet optimaal benutten!

Om de grensoverschrijdende ontwikkelingen in de gewenste banen te laten verlopen moet de verbindingsstudie de status van de grensoverschrijdende verbindingsen beschrijven en vervolgens strategieën en projecten voor een doelmatige ontwikkeling en voor

ontwikkeling sowie für die Struktur der grenzüberschreitenden Kooperation vorschlagen.

Die Darstellung der grenzüberschreitenden Entwicklungen, Chancen und Hemmnisse soll den Blick für die Grenzregion schärfen.

Themenbezogen werden Strategien und Projekte formuliert, die einen grenzüberschreitenden Mehrwert bringen können oder dazu beitragen, gravierende grensbedingte Hemmnisse abzubauen.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit soll nicht nur projektbezogen stattfinden, sondern strukturell intensiviert werden. Dabei geht es allerdings nicht um die Einrichtung neuer Institutionen, sondern um die Nutzung und Verknüpfung vorhandener Strukturen.

Stadt und Umland stehen in einem fruchtbaren Austausch.

Der städtische Raum übernimmt wichtige Funktionen für das Umland als Arbeits- und Ausbildungsstandort. Dort finden sich überregional bedeutsame Versorgungs- und Kultureinrichtungen.

Das Umland nimmt dagegen Ergänzungs- und Entlastungsfunktionen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Tourismus wahr.

Einige Funktionen sind dagegen sogar bei beiden Partnern vertreten und verstärken sich gegenseitig.

de structuur van de grensoverschrijdende samenwerking ontwikkelen.

De beschrijving van de grensoverschrijdende ontwikkelingen, kansen en barrières moet de belangstelling voor de grensregio doen toenemen.

Per thema worden strategieën en projecten geformuleerd, die een toegevoegde waarde hebben of ertoe bijdragen, dat er belastende barrières aan de grens worden afgebouwd.

De grensoverschrijdende samenwerking moet niet alleen op projectbasis plaatvinden, maar ook structureel geïntensiveerd worden. Hierbij gaat het echter niet om het oprichten van nieuwe organisaties, maar om het optimaal benutten en verbinden van bestaande structuren.

Tussen de stad en zijn omgeving is er sprake van een positieve uitwisseling.

De stedelijke ruimte neemt belangrijke functies voor de omgeving over op het gebied van werk en opleiding. Er zijn culturele evenementen en verzorgingsvoorzieningen van landelijk belang.

De stad wordt door de omgeving ontlast op het gebied van wonen, werken, recreatie en toerisme. Enige functie's worden zelfs door beiden vervuld en beide kanten profiteren hiervan.

Die Stadtregion Arnheim Nimwegen und der Nordkreis Kleve könnten von dieser Aufgabenteilung und Zusammenarbeit in sehr viel stärkerem Maße profitieren als dies bisher der Fall ist.

In diesem Sinne ist die Verflechtungsstudie mit ihren Kooperations- und Projektvorschlägen auch ein nachhaltiges grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Konjunkturprogramm zur Realisierung einer euregionalen win-win-Situation.

Der Raumordnungs-Begriff „Verflechtungsbereich“ ist wie folgt definiert:

„Verflechtungsbereich ist jener räumliche Bereich, dessen Bevölkerung vorwiegend von dem zugehörigen zentralen Ort versorgt wird.

Er wird auf der Grundlage der vorherrschenden Orientierungsrichtung der Bevölkerung unter Berücksichtigung der zumutbaren Entfernung zum zentralen Ort und der Tragfähigkeit für zentralörtliche Einrichtungen abgegrenzt.

Es wird der Versorgungsaufgabe entsprechend zwischen Nah-, Mittel- und Oberbereichen unterschieden. Dabei sind:

De stadsregio Arnheim Nijmegen en het noordelijk district Kleve zouden echter veel meer van deze taakverdeling en samenwerking kunnen profiteren.

Zo is de verbindingsstudie met haar samenwerkings- en projectvoorstellen ook een blijvend grensoverschrijdend ontwikkelings- en conjunctuurprogramma om een euregionale win-win-situatie te realiseren.

Het begrip uit de ruimtelijke ordening „verbindingsgebied“ wordt als volgt gedefinieerd:

„Verbindingsgebied is het ruimtelijke gebied, waarvan de bevolking overwegend vanuit de bijbehorende centrale plaats wordt verzorgd.

Het wordt op de basis van de overheersende oriënteringsrichting van de bevolking met inachtneming van de van de mensen te vergen afstand ten opzichte van de centrale plaats en de aantrekkingskracht van inrichtingen in de centrale plaats beperkt.

Er wordt overeenkomstig de verzorgingstaak een onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen, midden- en overkoepelende gebieden. Hierbij zijn:

- Nahbereiche: Bereiche um jeden zentralen Ort zur Deckung der Grundversorgung

- Mittelbereiche: Bereiche um jedes Mittel- und Oberzentrum zur Deckung des gehobenen Bedarfs

- Oberbereiche: Bereiche um jedes Oberzentrum zur Befriedigung des spezialisierten höheren Bedarfs

Für den Begriff „Verflechtungsbereich“ werden zum Teil auch die Begriffe „Einzugsbereich“ bzw. „Einzugsgebiet“ synonym verwendet.“¹

Der Raumordnungs-Begriff „Verflechtungsbereich“ bezieht sich auf das Zentrale-Orte-System, ein in Deutschland durchgängig genutztes Planungsinstrument mit einer Unterteilung aller Gemeinden in Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren, welches aber auch in den Niederlanden Anwendung findet.

Als Ansatzpunkt für diese euregionale Verflechtungsstudie können aber auch Begriffe wie „Stadt-Umland-Beziehungen“ oder „Suburbanisierung“ herangezogen werden.

- nabijgelegen gebieden: gebieden rondom iedere centrale plaats ter dekking van de basisverzorging

- middegebieden: gebieden rondom ieder midden- en overkoepelend centrum ter dekking van de hogere behoeften

- overkoepelende gebieden: gebieden rondom ieder overkoepelend centrum ter bevrediging van de specifieke hogere behoeften

Voor het begrip „verbindingsgebied“ worden ten dele ook de begrippen verzorgingszone respectievelijk verzorgingsgebied synonym gebruikt.“¹

Het begrip uit de ruimtelijke ordening „verbindingsgebied“ heeft betrekking op het centrale-plaatsen-systeem, een in Duitsland algemeen gebruikt planningsinstrument, waarbij alle gemeenten zijn ingedeeld in overkoepelende centra, middencentra en basiscentra. Deze indeling wordt echter ook in Nederland gebruikt.

Als uitgangspunt van deze euregionale verbindingsstudie kunnen er ook begrippen als „stadsomgevings-verhoudingen“ of „suburbanisatie“ voorkomen.

¹ Deutsch-Niederländisches Handbuch der Planungsbegriffe/Duits-Nederlands Handboek van Planningbegrippen, ARL, Hannover, Den Haag 2003

Verflechtungsthemen

- Verflechtungsdynamik / Organisationsverflechtungen

Institutionen, Organisation, Raumordnung, grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Informationsaustausch

- Gesundheitsverflechtungen

Ärztliche Versorgung im Nachbarland, Rettungsdienste, Universitätskliniken, Gesundheits- und Vorsorge-Netzwerke

- Sicherheitsverflechtungen

Zusammenarbeit der Polizei, der Grenzpolizei/Zoll sowie der Feuerwehren und Katastrophenschutz

- Landschaftsverflechtungen

Landschaftsräumliche Entwicklung, Ökologische Projekte, Schutzgebiete, Gewässerschutz, Hochwasserschutz

- Tourismusverflechtungen

Pauschalangebote, kombinierte Angebote, Kultur- und Landschaftstourismus, Tourismusnetzwerke, Tourismuswerbung

- Kulturverflechtungen

Geschichtskennntnisse, Sprachkennntnisse, Fernsehen, Radio, Zeitungen, Kulturveranstaltungen, Kultureinrichtungen

Verflechtungsthemas

- Verbindungsdynamiek / Organisationsverbindingen

Instellingen, organisatie, ruimtelijke ordening, grensoverschrijdende samenwerking, uitwisseling van informatie

- Verbindingen in de gezondheidszorg

Gezondheidszorg door artsen in het buurland, eerste hulp bij ongelukken, academische ziekenhuizen, netwerken binnen de gezondheidszorg en voorzorgsmaatregelen

- Verbinden van veiligheidsaspecten

Samenwerking tussen de politie, de douane, de brandweer en de rampendienst

- Landschapsverbindingen

Ontwikkeling van landschapsgebieden, ecologische projecten, beschermde gebieden, bescherming van de wateren en bescherming tegen hoogwater

- Toeristische verbindingen

Geheel verzorgde verblijven, gecombineerde aanbiedingen, cultuur- en landschapstoerisme, toeristische netwerken, reclame

- Culturele verbindingen

Kennis van geschiedenis en taal, televisie, radio, kranten, culturele evenementen, culturele instellingen

- Wirtschaftsverflechtungen

Innerregionale Marktbeziehungen, ausländische (D/NL) Firmenansiedlungen, Logistik und Transportwesen, Dienstleistung, Handel

- Arbeitsmarktverflechtungen

Arbeitsmarktentwicklung, Arbeitslosigkeit, Qualifizierung für den Nachbar-Arbeitsmarkt, Pendlerbeziehungen

- Ausbildungsverflechtungen

Berufsausbildung, Schulausbildung, bilinguale Ausbildungsangebote, Hochschulausbildung, gemeinsame Ausbildungsangebote

- Verkehrsverflechtungen

euregional bedeutsames Straßennetz, Öffentlicher Personennahverkehr, Regionalflyghafen, Rad- und Wanderwegenetz

- Siedlungsverflechtungen

Wohnungsmarktentwicklung, Baulandpreisentwicklung, Auswirkungen auf den Immobilienmarkt, Gewerbeflächenangebote

- Einkaufsverflechtungen

Einkaufsbeziehungen, Gegenseitige Umsatzanteile, Kaufkraftbindung, Erlebniseinkäufe, Spar-Einkäufe

- Economische verbindingen

Marktbetrekkingen tussen de regio's, buitenlandse (D/NL) vestiging van bedrijven, logistiek- en transportwezen, dienstverlening, handel

- Verbindingen op de arbeidsmarkt

Ontwikkeling op de arbeidsmarkt, werkloosheid, kwalificatie voor de arbeidsmarkt van het buurland, forensen

- Verbindingen m.b.t. opleidingen

Beroepsopleiding, schoolopleiding, tweetalige opleidingen, studie aan hogeschool of universiteit, gezamenlijke opleidingen

- Verkeersverbindingen

Wegennet van euregionaal belang, openbaar regionaal personenverkeer, regionale luchthaven, fiets- en wandelpaden

- Vestigingsverbindingen

Ontwikkeling op de onroerendgoedmarkt, prijsontwikkeling van grondstukken, gevolgen op de onroerendgoedmarkt, aanbod van bedrijventerreinen

- Verbindingen in de detailhandel

Inkoopverhoudingen, wederzijdse omzetaandelen, koopkrachtbinding, winkelen voor het plezier en om te sparen



8

ROOD
ROT

1.2 Quantensprung in der Verflechtung Een grote stap vooruit bij de verbinding

Das erste Jahrzehnt dieses Jahrhunderts löst einen grenzüberschreitenden Quantensprung in der Verflechtung aus. Tijdens het eerste decennium van deze eeuw wordt een grote grensoverschrijdende stap naar voren gezet bij het leggen van verbindingen.

Nach 40 Jahren grenzüberschreitender Kooperation fällt eine unsichtbare Mauer. Die grenzüberschreitenden Verflechtungen nehmen stärker zu als in den Jahrzehnten zuvor.

Dies ist natürlich auch Ergebnis einer kontinuierlichen Arbeit zum Abbau von Grenzhemmnissen vor allem durch die Euregios. Maßgeblich ausgelöst wird dieser „Quantensprung“ allerdings durch die Bevölkerungsdynamik sowie den starken Immobilien- und Arbeitsmarkt auf niederländischer Seite.

Bereits seit Ende der 50er Jahre wird in der deutsch-niederländischen Grenzregion zusammengearbeitet, um grenzbedingte Hemmnisse abzubauen.

In vielen Bereichen wurden dabei ganz pragmatische Erleichterungen und Verbesserungen für die Bewohner der Grenzregion erreicht.

Aber dennoch blieb der deutsche Grenzraum weiterhin sehr stark auf die Oberzentren Mönchengladbach, Krefeld, Duisburg und Düsseldorf ausgerichtet.

Na 40 jaar grensoverschrijdende samenwerking wordt er een onzichtbare muur afgebroken. De grensoverschrijdende verbindingen worden in de loop der jaren steeds sterker. Dit is natuurlijk ook het resultaat van het wegvallen van grensbarrières, wat vooral door de euregio's mogelijk wordt gemaakt. Deze „grote stap vooruit“ heeft echter hoofdzakelijk met de bevolkingsdynamiek en de positieve ontwikkeling op de onroerend goed- en arbeidsmarkt in Nederland te maken.

Al sinds het eind van de jaren '50 wordt er in de Duits-Nederlandse grensregio samengewerkt om grensbarrières weg te laten vallen. Op veel gebieden ontstonden er pragmatische faciliteiten en verbeteringen voor de bewoners van de grensregio.

Toch bleef het Duitse grensgebied sterk gericht op de overkoepelende centra Mönchengladbach, Krefeld, Duisburg en Düsseldorf.

Durch die guten Autobahnverbindungen der rechtsrheinischen A3, sowie der linksrheinischen A57 und A40 wurde dieser Teil des Niederrheins auch eine klassische Pendlerregion.

Am ländlichen Niederrhein wohnen und in den Städten des Rhein-Ruhr-Raumes arbeiten, das war insbesondere für junge Familien lange Zeit ein gängiges und lukratives Modell.

Dies hat vielen ländlichen Gemeinden und Mittelstädten bis in die nördlichsten Regionen des Niederrheins über Jahrzehnte - neben dem endogenen Wachstum der eigenen Bevölkerung - ein zusätzliches Bevölkerungswachstum mit großen Neubaugebieten beschert.

Doch diese üppigen Zeiten gehen definitiv zu Ende. Zwei zeitgleiche Entwicklungen werden zumindest für den nördlichsten Teil des Niederrheins eine Zeitenwende bedeuten.

Neben der Landeshauptstadt Düsseldorf wird nur noch dem Kreis Kleve - als einziger Teilregion am Niederrhein - für die nächsten 10 Jahre ein leichtes Bevölkerungswachstum vorhergesagt. Allerdings wird dieser bei weitem nicht mehr die Dimensionen erreichen, wie in den 80er und 90er Jahren. Bevölkerungszuwachs kann ohnehin ausschließlich noch über Zuzug von Neubürgern generiert werden.

Door de goede snelwegverbindingen van de A3 aan de rechterkant van de Rijn en de A57 en de A40 aan de linkerkant van de Rijn werd dit gedeelte van de Niederhein een klassiek voorbeeld van een regio voor forensen.

Wonen op het platteland van de Niederhein en werken in de steden van het Rhein-Ruhr-gebied, dat was vooral voor jonge families lange tijd een gebruikelijke en lucratieve keuze.

Dit leidde decennia lang, naast de endogene groei van de eigen bevolking, tot een extra bevolkingsgroei met de vestiging van grote nieuwbouwggebieden in kleine gemeenten en steden tot in de noordelijkste gebieden van de Niederhein.

Maar deze gloorrijke tijden zijn langzamerhand definitief voorbij. Twee gelijktijdige ontwikkelingen zullen tenminste voor het noordelijkste gedeelte van de Niederhein een keerpunt in de geschiedenis zijn.

Voor de komende tien jaar wordt er, behalve voor de districts-hoofdstad Düsseldorf, alleen nog maar voor het district Kleve - als enige deelregio aan de Niederhein - een lichte bevolkingsgroei voorspeld. De dimensie van de jaren '80 en '90 wordt echter bij lange na niet meer gehaald. Men spreekt toch al slechts van bevolkingsgroei als er bewoners van buitenaf heen verhuizen.

Die demographische Wirklichkeit hat auch den Niederrhein erreicht,- die eigene Bevölkerung wird durchweg kleiner und älter.

Die Diskussionen um die Einschränkung der Pendlerpauschale sowie die steigenden Kosten der Mobilität führen bereits heute dazu, dass viele Standortentscheidungen von Umzugswilligen mit kürzeren Pendelentfernungen verbunden sind.

Außerdem unternehmen die Großstädte auch große Anstrengungen, um diesem Zug aufs Land attraktive Angebote entgegenzusetzen.

In der Tendenz wird es so sein, dass der aus dem Rhein-Ruhr-Raum genährte Suburbanisierungsprozess sich weiter aus dem Kreis Kleve nach Süden zurückziehen wird.

Dagegen setzt seit 1999 zum ersten Mal ein deutlich spürbarer Suburbanisierungsprozess aus dem Städtischen Raum Arnhem-Nimwegen in den nördlichen Kreis Kleve ein.

Eine geänderte Steuergesetzgebung in den Niederlanden öffnete die Schleusen für den starken Zuzug niederländischer Neubürger in die deutschen Grenzgemeinden.

Die „Hypothekrenteaftrek“, die Möglichkeit, Darlehenszinsen für selbstgenutzte Wohnimmobilien von der Einkommenssteuer abzusetzen, galt nunmehr auch für Wohnimmobilien in Deutschland.

De demografische werkelijkheid geldt ook voor de Nederhein, er wonen steeds minder mensen en de bevolking wordt ouder.

De discussies over de beperking van de reiskostenvergoeding voor forensen en de stijgende kosten van de mobiliteit leiden er nu al toe, dat veel mensen zich in plaatsen vestigen, waar ze niet zo ver naar hun werk hoeven te reizen.

Bovendien doen de grote steden erg veel moeite om door middel van een aantrekkelijk aanbod de verhuizing naar het platteland te verhinderen.

In zijn tendens zal het zo zijn, dat het suburbanisatieproces uit het gebied van de Rijn-Ruhr van het district Kleve naar het zuiden zal worden verlegd.

Daarentegen is er sinds 1999 sprake van een duidelijk merkbaar suburbanisatieproces uit het stedelijk gebied Arnhem-Nijmegen naar het noordelijk district van Kleve.

Een andere belastingwetgeving in Nederland opende de deuren voor Nederlandse burgers, die naar de Duitse grensgemeenten gingen verhuizen.

De „hypothekrenteaftrek“, de mogelijkheid tot het aftrekken van hypotheekrente bij de inkomstenbelasting, was nu ook mogelijk voor woonhuizen in Duitsland.

Für einen kurzen Zeitraum konnten niederländische Häuselbauer sogar noch die deutsche Eigenheimzulage in Anspruch nehmen, bis diese Zusatzsubvention gesetzgeberisch unterbunden wurde.

Wichtigster Impuls für den Seitenwechsel ist allerdings der extreme Unterschied in den Immobilienpreisen. Der Durchschnittspreis für ein freistehendes Einfamilienhaus in der Stadsregio Arnhem Nimwegen lag 2007 bei 466.000 €, während der Durchschnittspreis im Kreis Kleve bei gerade einmal 199.500 € lag.

Zudem macht das Marktsegment freistehendes Einfamilienhaus in der Stadsregio gerade einmal 9,3% aus, während es im Kreis Kleve mit 36,5% marktbestimmend ist.

Auf der anderen Seite dominiert auf der niederländischen Seite das Reihenhaus mit 46,3% Marktanteil, während auf deutscher Seite nur 14,1% auf das Reihenhaus entfallen.

Voor een korte tijdsduur konden Nederlandse huizenbouwers zelfs nog gebruik maken van de Duitse „Eigenheimzulage“ (subsidie voor het bouwen/bezitten van een eigen huis), totdat deze wet dit niet meer toestond.

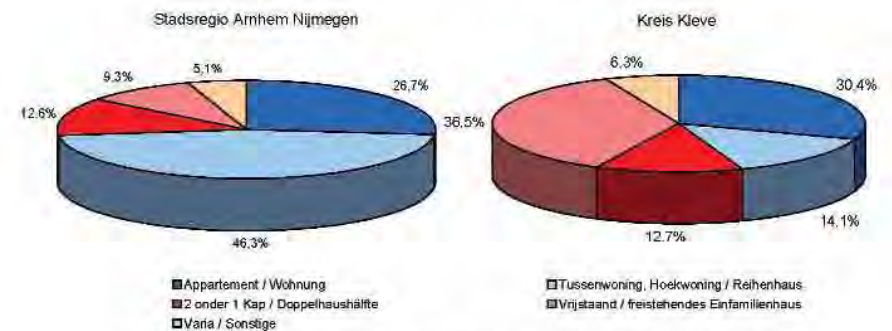
De belangrijkste reden voor deze verhuizing is echter het enorme verschil in de onroerendgoedprijzen.

De gemiddelde prijs van een vrijstaand woonhuis in de stadsregio Arnhem-Nijmegen lag in 2007 bij 466.000 €, terwijl de gemiddelde prijs in het district Kleve nog niet eens bij 199.500 € lag.

Bovendien is de marktsegment van een vrijstaand huis in de stadsregio slechts 9,3%, terwijl dit in het district Kleve met 36,5% marktbeheersend is.

Het rijtjeshuis in Nederland heeft een marktwaarde van 46,3%, terwijl dat in Duitsland maar 14,1% is.

Aandel woontypen van transacties 2007 /
Anteile der Wohntypen an den Kauffällen 2007



Bron/Quelle: De Vastgoedrapportage Stadsregio Arnhem Nijmegen 2008, Grundstücksmarktbericht Kreis Kleve

Es ist aber nicht so, dass Niederländer das Reihenhaus über alles lieben. Der hochpreisige Immobilienmarkt gibt die Bauform der noch erschwinglichen Reihenhäuser quasi vor. In den niederländischen Vorstädten führt die hundertfache Wiederholung dieses Bautyps nicht selten zu einer beengten Klinkerwüste.

Von daher fühlt sich so mancher niederländische Neubürger mit seinem Bungalow „bij de Duitse buuren“ wie ein Lottogewinner. Das Vorgängerhaus in den Niederlanden hatte einen exorbitanten Wertzuwachs erfahren und konnte mit sattem Gewinn verkauft werden.

In Deutschland bekam man für dieses Geld dann ein großes Grundstück mit freistehendem Einfamilienhaus, eine neue Küche, ein neues Auto, einen Urlaub und es blieb noch etwas übrig.

Da fiel die Entscheidung nicht schwer, zumindest einen Teil der für Niederländer üblichen „Wohnkarriere“ in Deutschland zu verbringen. – Auch bei Gebrauchtimmobiliën sind die niederländischen Käufer zu einer relevanten Größe geworden. Bisher hat es kein normales Stadt-Umland-Gefüge zwischen der Stadsregio und dem nördlichen Kreis Kleve gegeben.

Der Siedlungsdruck aus Nijmegen ist in den 80er und 90er Jahren verstärkt in die südwestlichen Nachbargemeinden gegangen.

Het is echter niet zo dat de Nederlanders erg enthousiast zijn over rijtjeshuizen. De hoge prijzen op de onroerendgoedmarkt bepalen min of meer de te bouwen huizen die nog betaalbaar zijn.

Deze eentonige bouwwijze leidt niet zelden tot een wat benauwend stadsbeeld in de Nederlandse voorsteden.

Op deze manier voelen sommige Nederlandse burgers zich met hun bungalow „bij de Duitse buuren“ alsof ze een prijs in de lotto hebben gewonnen. Het vorige huis in Nederland was flink in waarde gestegen en kon met een enorme winst worden verkocht.

In Duitsland kon men voor dit geld een groot grondstuk met een vrijstaand woonhuis, een nieuwe keuken en een nieuwe auto kopen. Bovendien kon men ook nog op vakantie gaan en er bleef nog wat geld over.

Op die manier was het een gemakkelijke beslissing om de in ieder geval voor een gedeelte van de voor Nederlanders gebruikelijke „wooncarrière“ in Duitsland door te brengen. Ook bij bestaand onroerend goed behoren de Nederlanders tot een vaste klantenkring. Tot nu toe was er nog geen gebruikelijk stads-omgevings-systeem tussen de stadsregio en het noordelijk district van Kleve.

De locatieontwikkeling uit Nijmegen ging in de jaren '80 en '90 naar de zuidwestelijke buurgemeenten.

Von dem jetzt in nördliche Richtung einsetzenden Siedlungsdruck (Waalsprong) bzw. von Arnheim aus in südlicher Richtung (Schuytgraaf) wird wegen des hohen Preisunterschieds ein Teil auch über die Grenze nach Kranenburg und Kleve sowie Emmerich umgelenkt.

Die Wirtschaftskrise verlangsamt derzeit diesen Prozess. Aber tendenziell wird diese grenzüberschreitende Nachfrage bestehen bleiben. Insbesondere vor dem Hintergrund des weiteren Wachstums in Nimwegen von 164.000 hin zu 185.000 Einwohnern im Jahr 2025 und sogar von bis zu 200.000 im Jahr 2040.

Erst die starke wirtschaftliche Entwicklung und der Bevölkerungszuwachs in der Stadsregio hat den grenzüberschreitenden Osmosedruck so stark werden lassen, dass zwischen den Städten Arnheim und Nimwegen und den deutschen Grenzgemeinden nun ein fast normales Stadt-Umland-Gefüge entstehen kann.

Der städtische Raum auf niederländischer Seite nimmt dabei die Funktionen eines Oberzentrums wahr, mit wichtigen Hochschul-, Kultur- und Arbeitsplatzangeboten sowie medizinischen Einrichtungen wie z.B. einer Universitätsklinik in Nijmegen.

Die umliegenden deutschen Grund- und Mittelzentren übernehmen dagegen Ergänzung- und Entlastungsfunktionen im Bereich Wohnen, Gewerbe, Ver-

De locatieontwikkeling richting noorden (Waalsprong) resp. vanuit Arnheim richting zuiden (Schuytgraaf) werd vanwege het hoge prijsverschil verlegd naar Kranenburg, Kleve en Emmerich.

De economische crisis verlangsamt momenteel dit proces. Maar tendenciell zal de grensoverschrijdende vraag blijven bestaan, in het bijzondere tegen de achtergrond van het groei van nu 164.000 inwoners naar 185.000 inwoners in 2025 en pas 200.000 in 2040.

Pas door de sterke economische ontwikkeling en de bevolkingsgroei in de stadsregio werd de grensoverschrijdende compensatie zo sterk, dat er tussen de steden Arnheim en Nijmegen en de Duitse grensgemeenten een bijna normaal stads-omgevings-systeem kan ontstaan.

Het stedelijk gebied in Nederland neemt hierbij de functie van een overkoepelend centrum over, met een belangrijke aanbod aan hbo-scholen, op het gebied van cultuur en werkgelegenheid en de gezondheidszorg, zoals bijv. een academisch ziekenhuis in Nijmegen. De Duitse basis- en middencentra hebben daarentegen een aanvullende en ontlastende functie op het gebied van wonen, werk, verkeer en recreatie.

kehr und Erholung.

Die bisherige Suburbanisierung aus dem RheinRuhr-Raum führte selbst in den Städten und Gemeinden im nördlichen Kreis Kleve zu einem deutlichen Bevölkerungszuwachs.

Diese Entwicklung geht zu Ende und die Suburbanisierung zieht sich zunehmend aus dem Kreis Kleve nach Süden zurück.

Pendelfähige Entfernungen verkürzen sich wegen der steigenden Mobilitätskosten, so dass Berufspendler verstärkt Wohnorte im direkten Umfeld der Ballungszentren bevorzugen.

Die Stadsregio Arnhem Nijmegen wird aufbauend auf dem Wachstum der vergangenen Jahrzehnte auch in den nächsten 10 bis 15 Jahren eine starke Wachstumsphase erleben.

Neben der positiven Eigenentwicklung spielt dabei auch der Zuzug aus der Randstad eine Rolle (Hub-Urbanisierung). Die noch hochpreisigere Randstad veranlasst Arbeitnehmer in die vergleichsweise erschwingliche und landschaftlich reizvollere Stadsregio Arnhem Nijmegen zu ziehen, um von dort aus zur Arbeit zu pendeln.

Die zuziehenden Berufspendler aus dem RheinRuhr-Raum bleiben aus, die endogene Bevölkerungsentwicklung ist negativ, es sterben mehr alte Menschen als Kinder geboren werden.

De tot dusver geconstateerde sub-urbanisatie uit het Rijn-Ruhr-gebied leidde zelfs bij de steden en plattelandsgemeenten in het noordelijke district van Kleve tot een duidelijke toename van de bevolkingsgroei.

Aan deze ontwikkeling komt een eind en de sub-urbanisatie verschuift van het district Kleve naar het zuiden.

Vanwege de stijgende mobiliteitskosten wordt de reistijd naar het werk verkort, zodat pendelaars woonplaatsen in de buurt van de dichtbevolkte gebieden prefereren.

Vanwege het toenemende groeipercentage tijdens de laatste decennia in de stadsregio Arnhem-Nijmegen zal er de komende 10 tot 15 jaar ook sprake zijn van een sterke groeifase.

Naast deze positieve ontwikkeling in de stadsregio speelt ook de toename van mensen uit de Randstad een grote rol (Hub-Urbanisering). De nog duurere Randstad zorgt ervoor, dat werknemers naar de in vergelijking met de Randstad betaalbare en qua landschap mooiere stadsregio Arnhem-Nijmegen verhuizen, om van daaruit naar hun werk te reizen.

Er verhuizen geen pendelaars meer naar het RheinRuhr-gebied, de endogene bevolkingsontwikkeling is negatief, er sterven meer oude mensen dan dat er kinderen worden geboren.

Insbesondere die Gemeinde Kranenburg sowie die Städte Kleve und Emmerich a.R. waren bereits seit 1999/2000 geschrumpft, wenn nicht ab diesem Zeitpunkt niederländische Bürger aus der Stadsregio zugezogen wären.

Durch den anhaltenden Zuzug niederländischer Bürger konnten alle drei Kommunen ein leichtes Bevölkerungswachstum verzeichnen.

Auch der Arbeitsmarkt weist extreme Unterschiede auf.

Auf deutscher Seite ist der Strukturwandel in der Lebensmittel- und Schuhindustrie noch nicht vollständig verkraftet.

Die Arbeitslosenquote ist relativ hoch. In der Stadsregio liegen die Arbeitslosenquoten durchweg niedriger und es besteht ein Mangel an Fachkräften.

In den letzten sieben Jahren hat sich die Situation bei den Grenzpendlern komplett gedreht.

Führen 1999 noch mehr Niederländer nach Deutschland zur Arbeit, so hat sich diese Situation grundlegend geändert.

Durch die hohe Bevölkerungs- und Wirtschaftsdynamik auf niederländischer Seite werden die noch bestehenden Grenzhemmnisse nachrangig und es entwickelt sich ein normales Stadt-Umland-Verhältnis.

Vooral het aantal inwoners van de gemeente Kranenburg alsmede van de steden Kleve en Emmerich aan de Rijn zou in 1999/2000 al sterk zijn teruggelopen, als er vanaf deze tijd geen Nederlandse burgers uit de stadsregio heen waren verhuisd.

Door een toenemend aantal Nederlandse burgers kunnen de drie gemeenten een lichte bevolkingsgroei constateren.

Ook op de arbeidsmarkt bestaan er enorme verschillen.

Aan de Duitse kant heeft men de structuurveranderingen in de levensmiddelen- en schoenenindustrie nog niet geheel verwerkt.

Het werkloosheidscijfer is relatief hoog. In de stadsregio is het werkloosheidscijfer over het algemeen lager en er is een gebrek aan gespecialiseerd personeel.

Tijdens de laatste zeven jaar is deze situatie bij de forensen helemaal veranderd.

In 1999 reden er nog meer Nederlanders voor hun werk naar Duitsland, nu is dit omgekeerd.

Door de hoge bevolkings- en economische groei in Nederland worden de nog bestaande grensbarrières van secundair belang en er ontstaat een normaal stadsomgevings-systeem.

Das Oberzentrum mit seiner großen Wohnraumnachfrage und dem hochpreisigen Immobilienmarkt wirkt bis in die umliegenden Gemeinden.

Aus der umliegenden Region suchen die Arbeitskräfte ihren Arbeitsplatz in der nahegelegenen Großstadt und pendeln dorthin zur Arbeit.

Die Verflechtungen in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit sind sehr weit entwickelt.

Hier hat sich mit Unterstützung der Euregio Rhein-Waal ein intensives Netzwerk im Gesundheitsbereich entwickelt, so z.B. in den Bereichen der Krankenkassen, der Unikliniken sowie der Notfallversorgung.

Gleiches gilt für die Zusammenarbeit der Feuerwehren, der Polizei sowie der Zollbehörden. Hier sind bereits viele formale Grenzhemmnisse zum Wohle der Grenzregion-Bewohner beseitigt worden.

Het overkoepelende centrum met de grote vraag naar woonruimte en de dure onroerendgoedmarkt heeft invloed op de omliggende gemeenten.

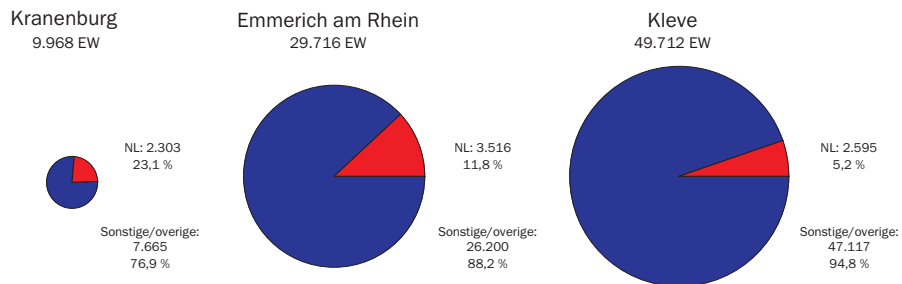
De werknemers uit de nabije regio zoeken werk in de dichtstbijzijnde stad en reizen vervolgens naar hun werk.

De verbindingen op het gebied van de gezondheidszorg en de veiligheid zijn erg ver ontwikkeld.

Hier is met ondersteuning van de Euregio Rhein-Waal een intensief netwerk in de gezondheidsector ontstaan, bijv. op het gebied van de ziektekosten-verzekering, de academische ziekenhuizen en de verzorging bij noodsituaties.

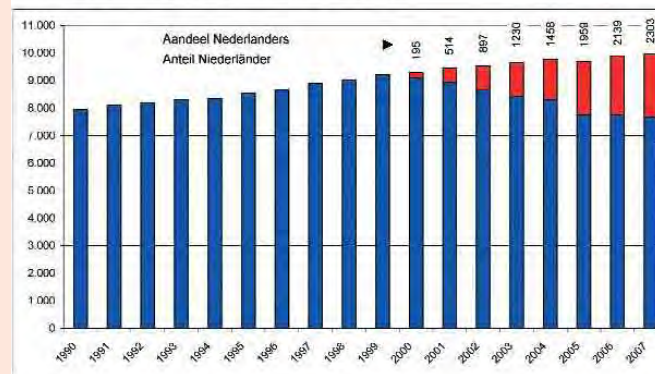
Dit geldt ook voor de samenwerking van de brandweer, de politie en de douane. Hier zijn al veel formele grensbarrières opgeheven ten gunste van de bewoners in de grensregio.

Anteil niederländischer Bürger in deutschen Gemeinden 2007/
Aandeel nederlandse burgers in duitse gemeenten 2007

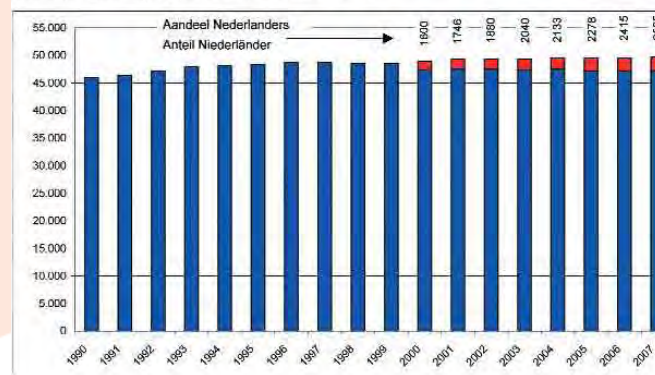


Quellen/Bronnen: Angaben der Städte Emmerich am Rhein und Kleve und der Gemeinde Kranenburg / Gegevens van de steden Emmerich am Rhein en Kleve en de gemeente Kranenburg

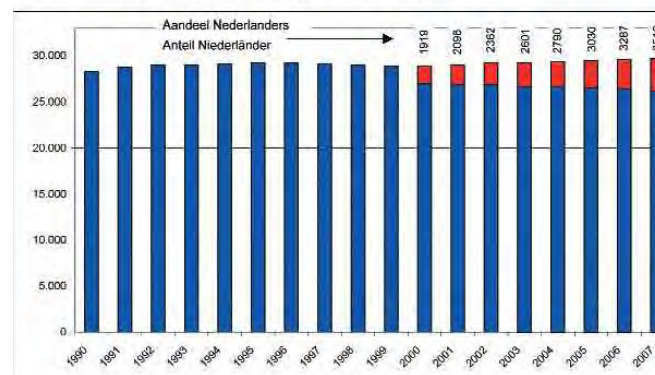
Bevolkingsontwikkeling en aandeel Nederlanders in Kranenburg
Bevolkeringsontwikkeling und Anteil Niederländer in Kranenburg



Bevolkingsontwikkeling en aandeel Nederlanders in Kleve
Bevolkeringsontwikkeling und Anteil Niederländer in Kleve



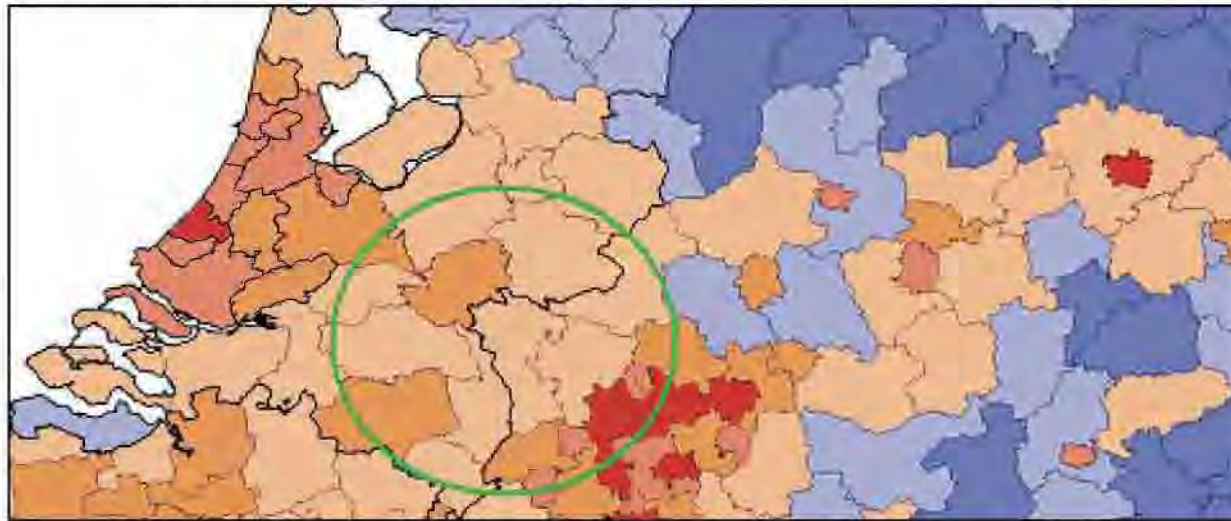
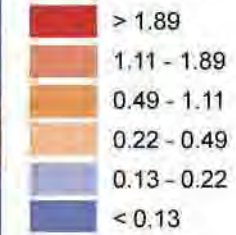
Bevolkingsontwikkeling en aandeel Nederlanders in Emmerich am Rhein
Bevolkeringsontwikkeling und Anteil Niederländer in Emmerich am Rhein



Quellen/Bronnen: Angaben der Städte Emmerich am Rhein und Kleve und der Gemeinde Kranenburg / Gegevens van de steden Emmerich am Rhein en Kleve en de gemeente Kranenburg

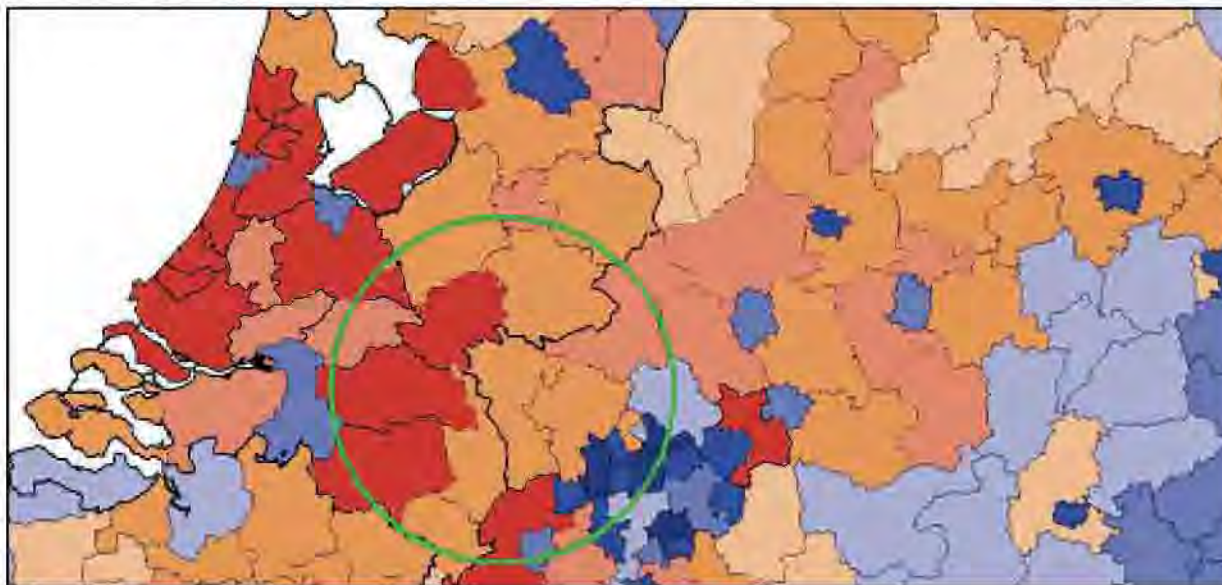


Bevölkerungsdichte / Bevolkingsdichtheid 2005

Einwohner pro km² /
Inwoners per km²

(*1.000)

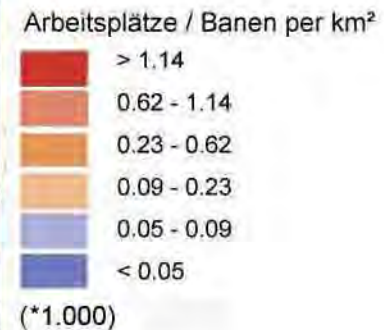
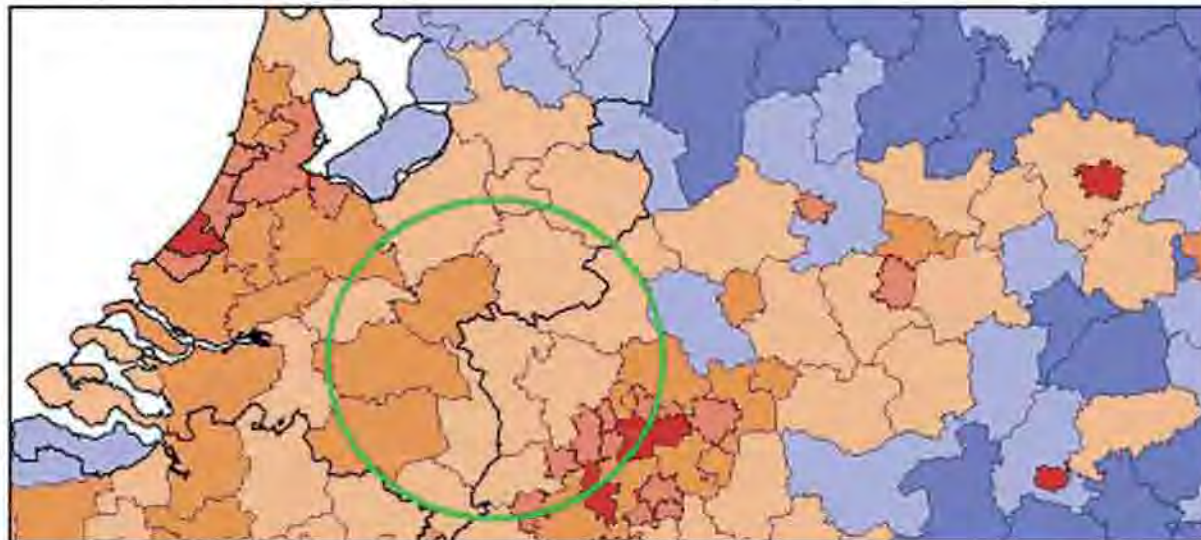
Entwicklung Bevölkerungsdichte / Ontwikkeling bevolkingsdichtheid 1993-2005

Entwicklung Einwohner pro km² /
Ontwikkeling Inwoners per km²

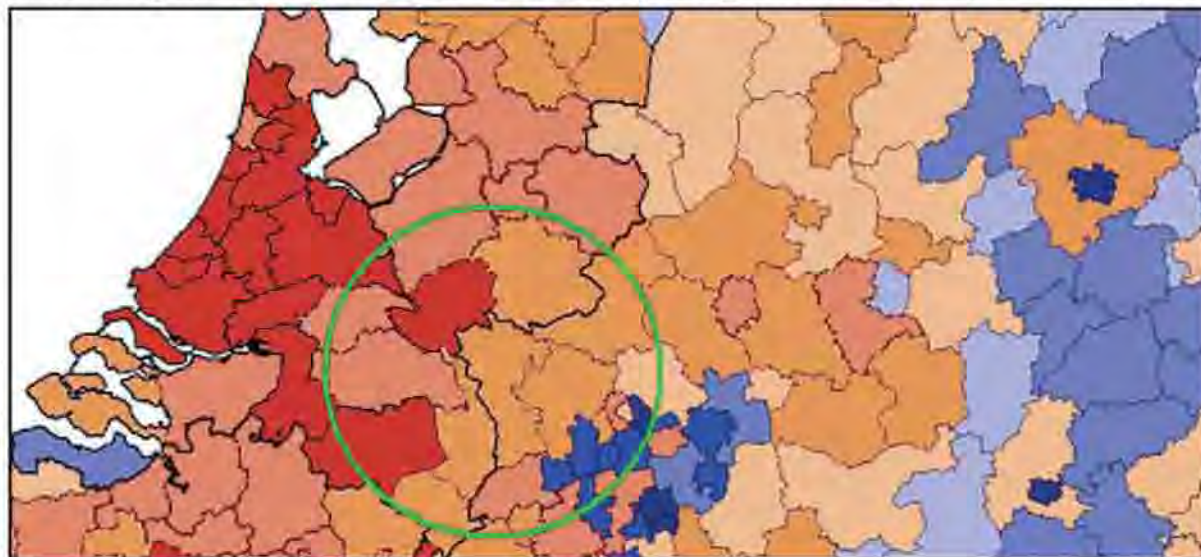
(*1.000)

Quelle/Bron: nach/naar Peter Louter 2005

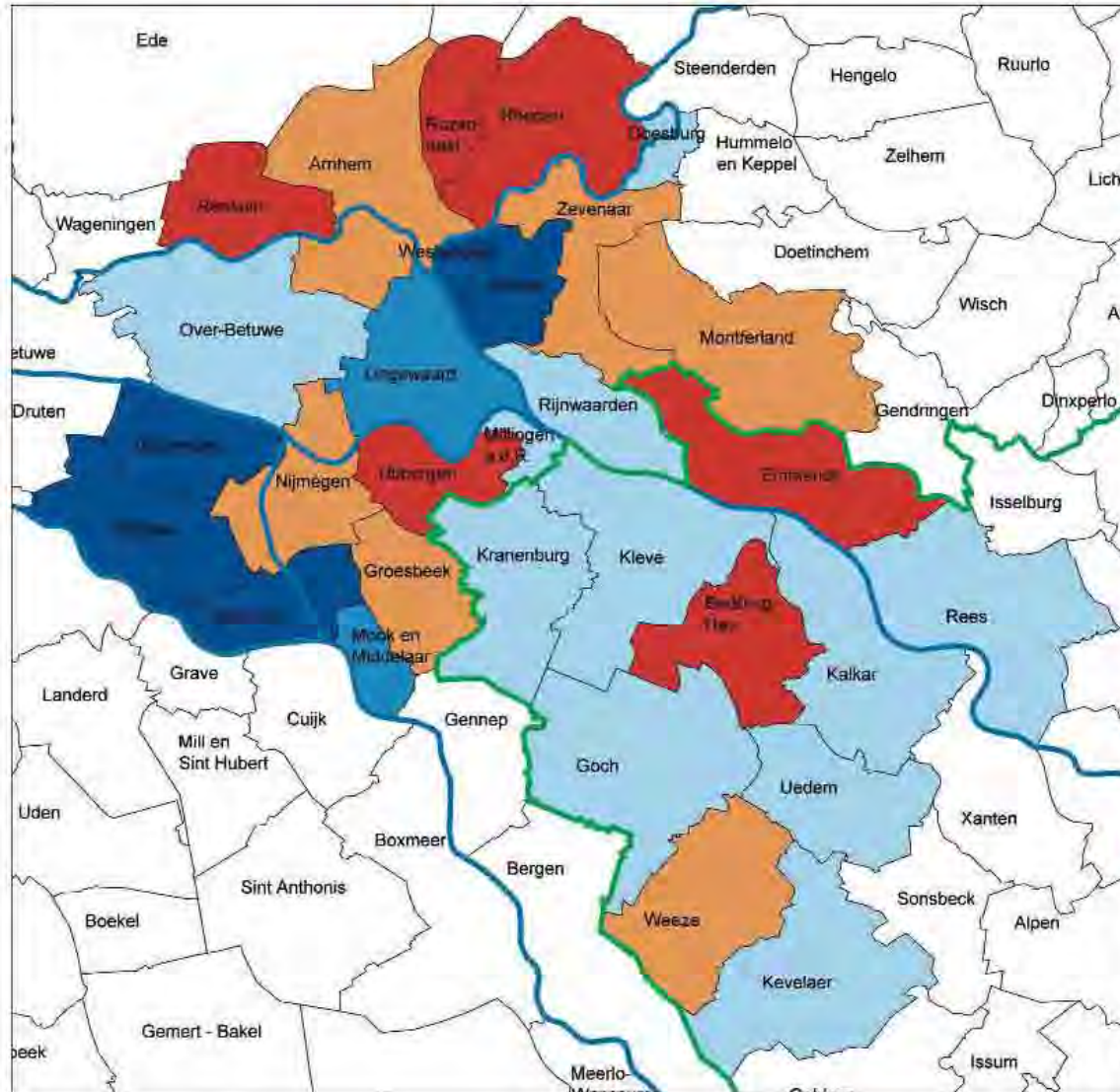
Arbeitsplatzdichte / Werkgelegenheidsdichtheid 2005 (*1000)



Entwicklung der Arbeitsplatzdichte / Ontwikkeling werkgelegenheidsdichtheid 1993-2005 (*1000)



Quelle/Bron: nach/naar Peter Louter 2005

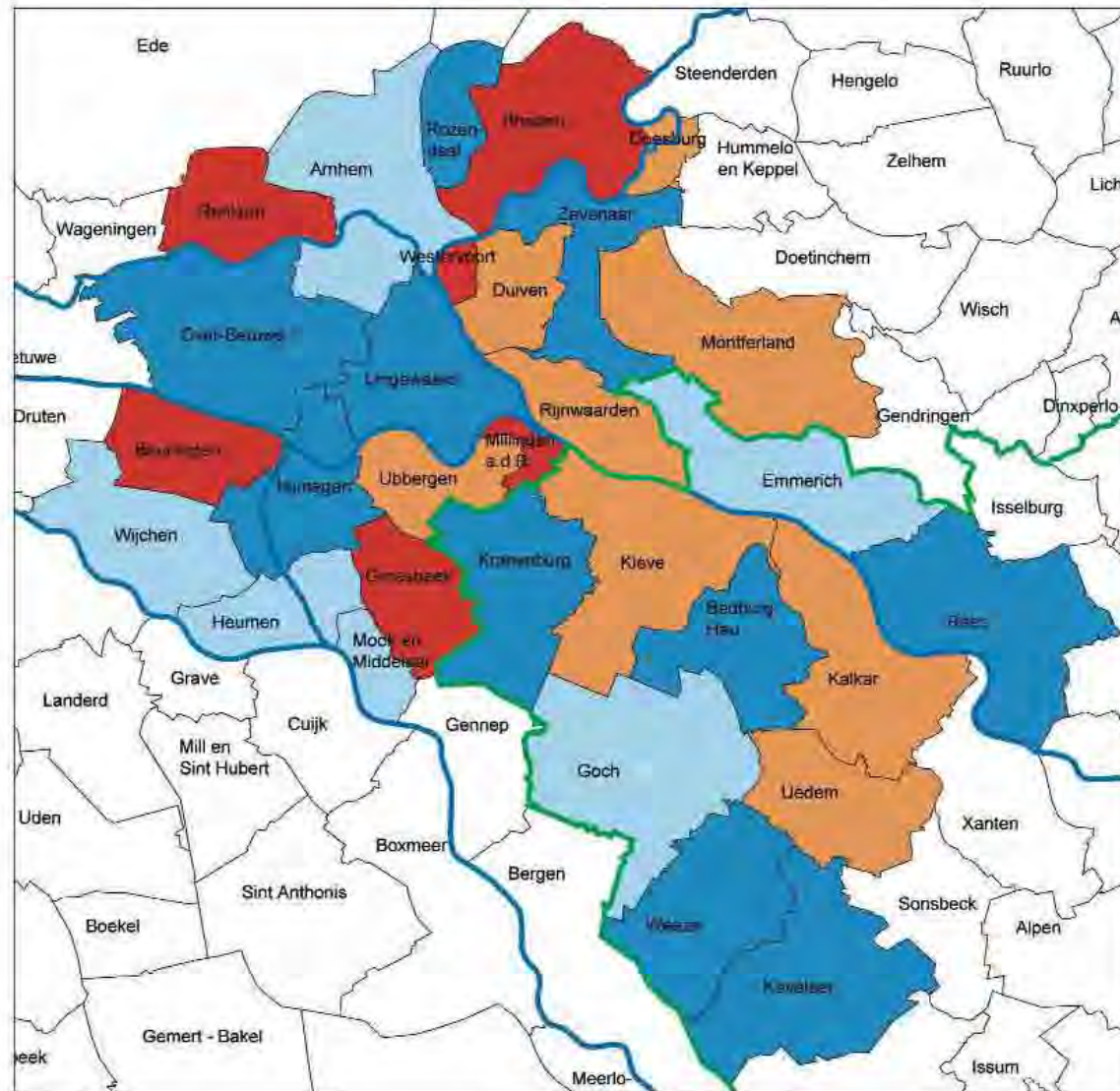


8 Bevölkerungsveränderung
Bevölkerungsveränderung
1975-2000 in %

- 15 - 0
- 0 - 10
- 10 - 30
- 30 - 50
- 50 - 215

Minimum: Rheden -12 %
Maximum: Duiven 215 %

Quelle/Bron: CBS, LDS



**Bevölkerungsveränderung
Bevölkerungsveränderung
2000-2007 in %**

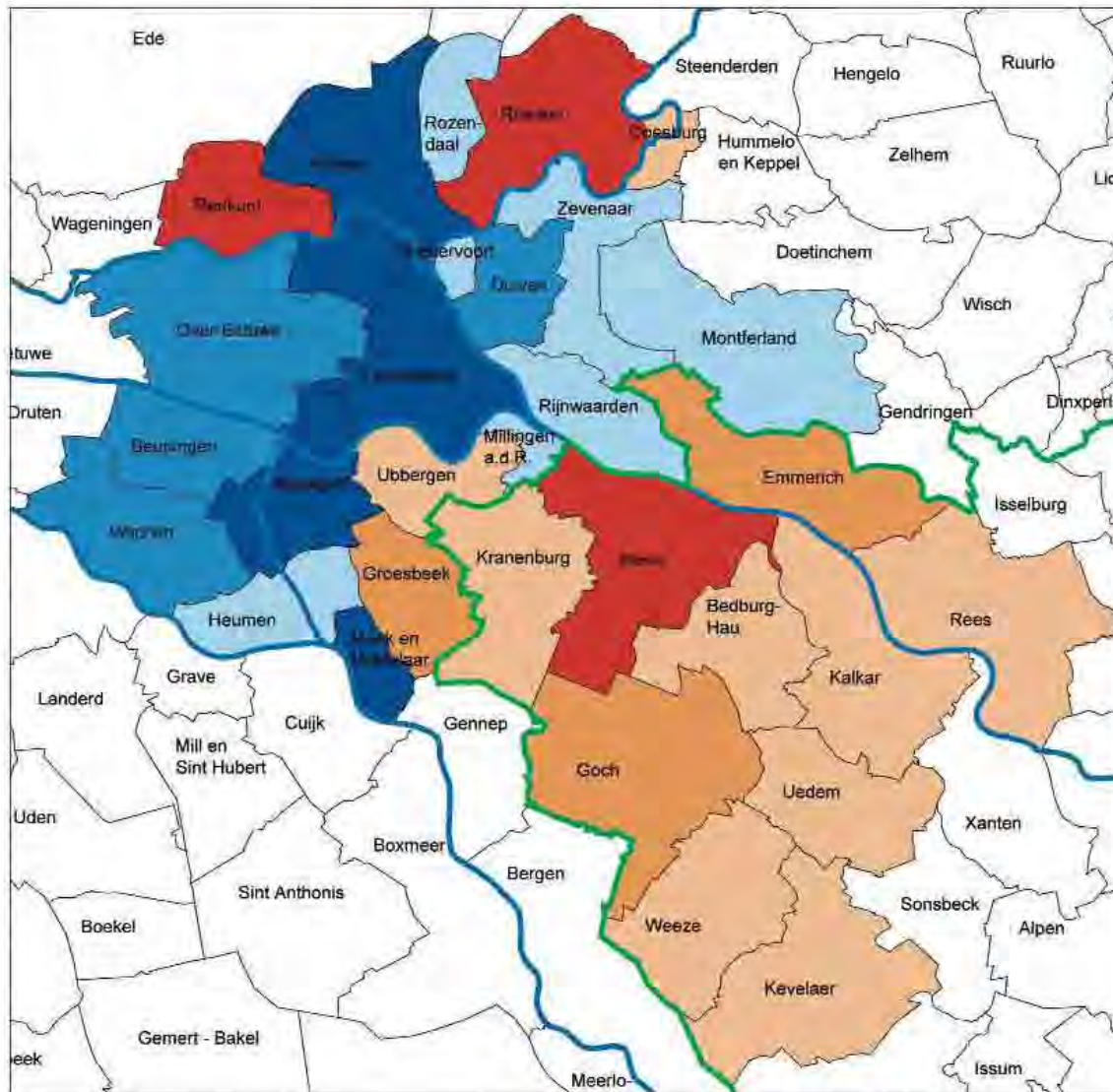
	-4 - 0
	0 - 2
	2 - 4
	4 - 21

Minimum: Westervoort -4 %
Maximum: Zevenaar 21 %

Quelle/Bron: CBS, LDS

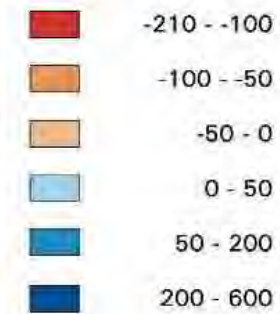


**ROOD
ROT**



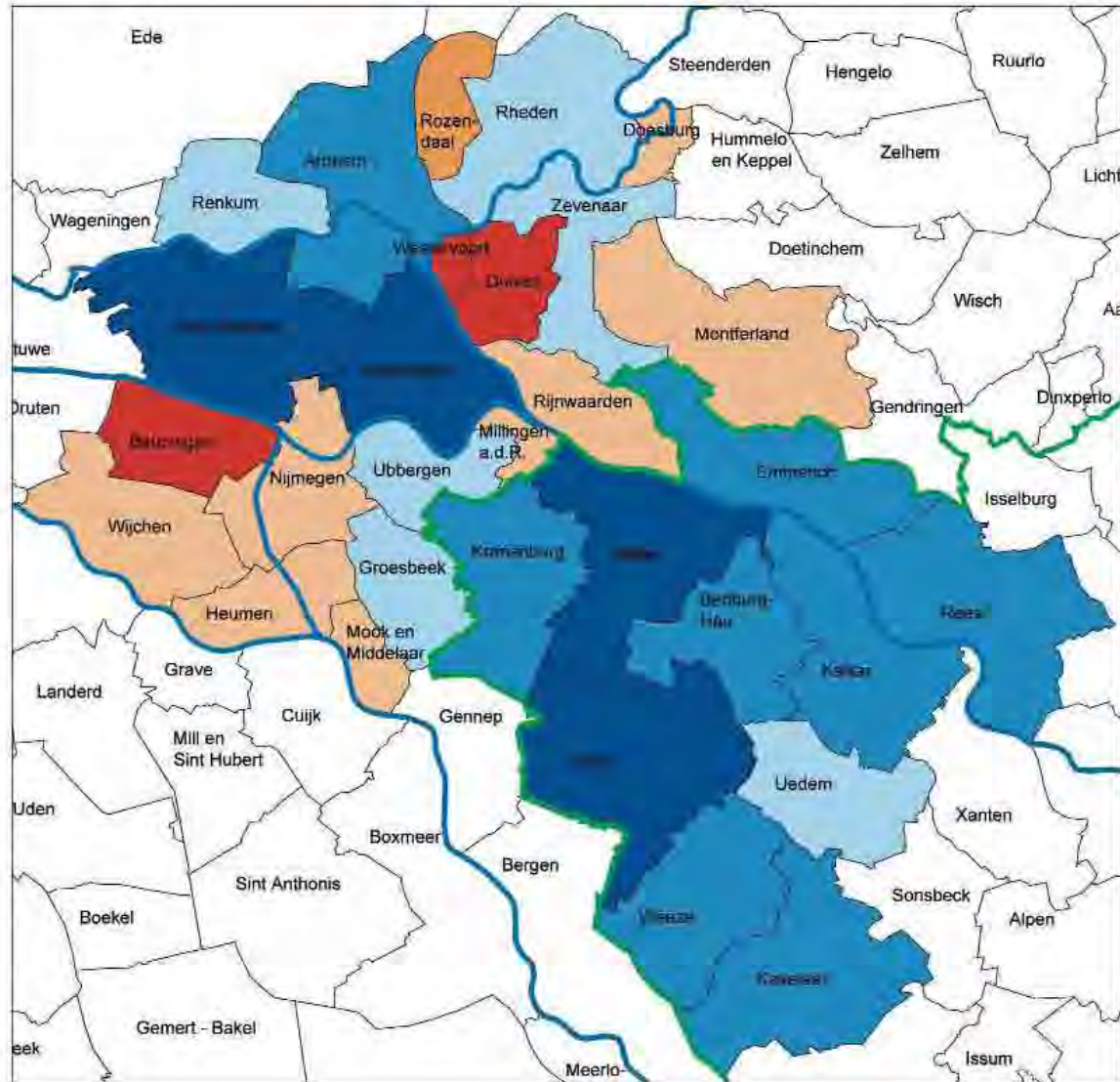
8 natürliche Bevölkerungsentwicklung natürliche Bevölkerungs- entwicklung 2007

(Saldo Lebendgeborene & Overledene /
Saldo Lebendgeborene & Gestorbene)



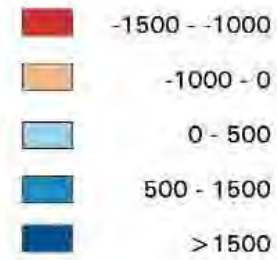
Minimum: Rheden -204
Maximum: Arnhem 594

Quelle/Bron: CBS, LDS



8 Wanderungsbewegungen Migratiebewegingen 2000 - 2007

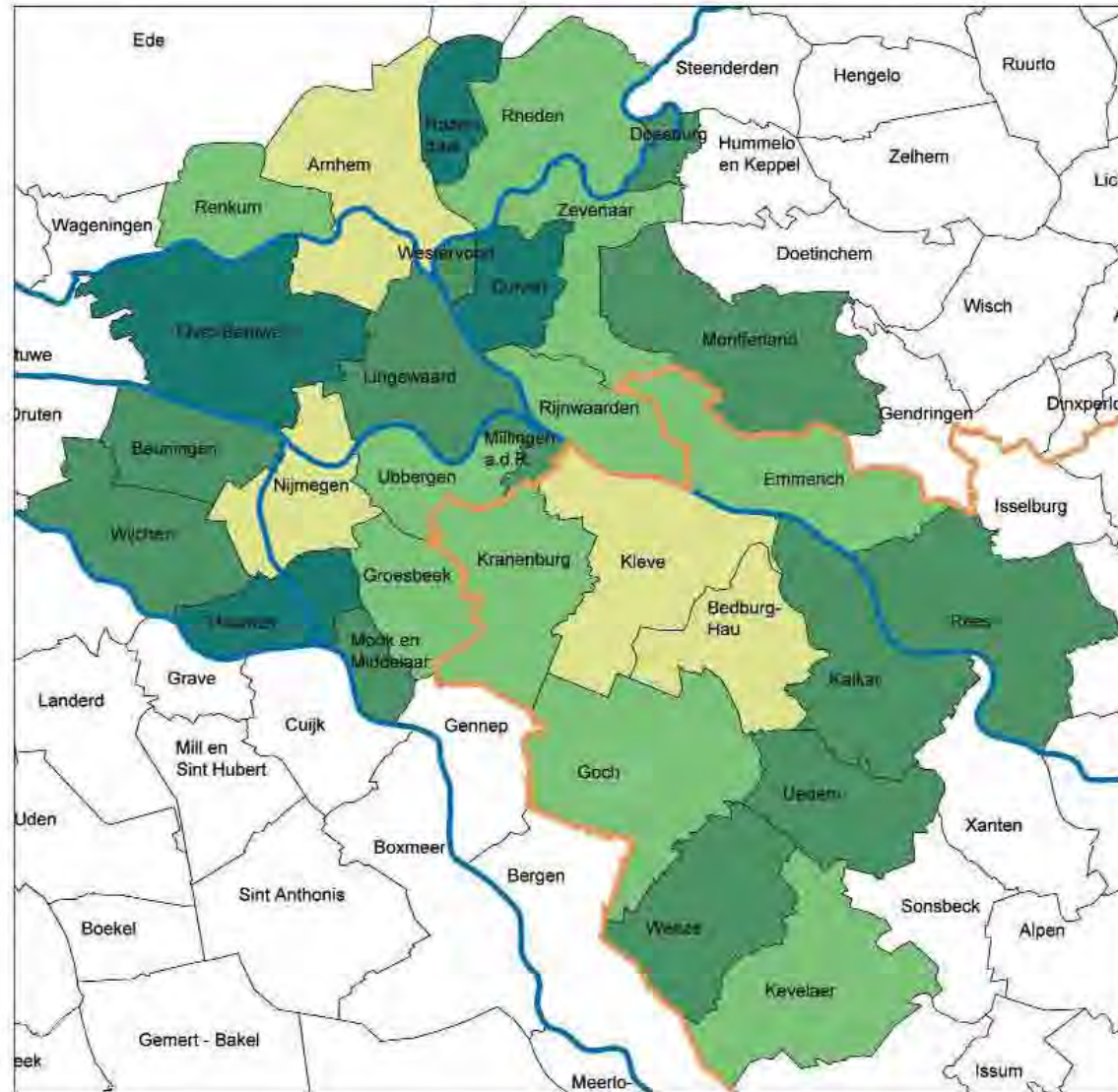
(Saldo Vestiging & Vertrek /
Saldo Zugezogene & Fortgezogene)



Minimum: Westervoort -1.392
Maximum: Overt-Betuwe 4.717

Quelle/Bron: CBS (2007), LDS (2006)





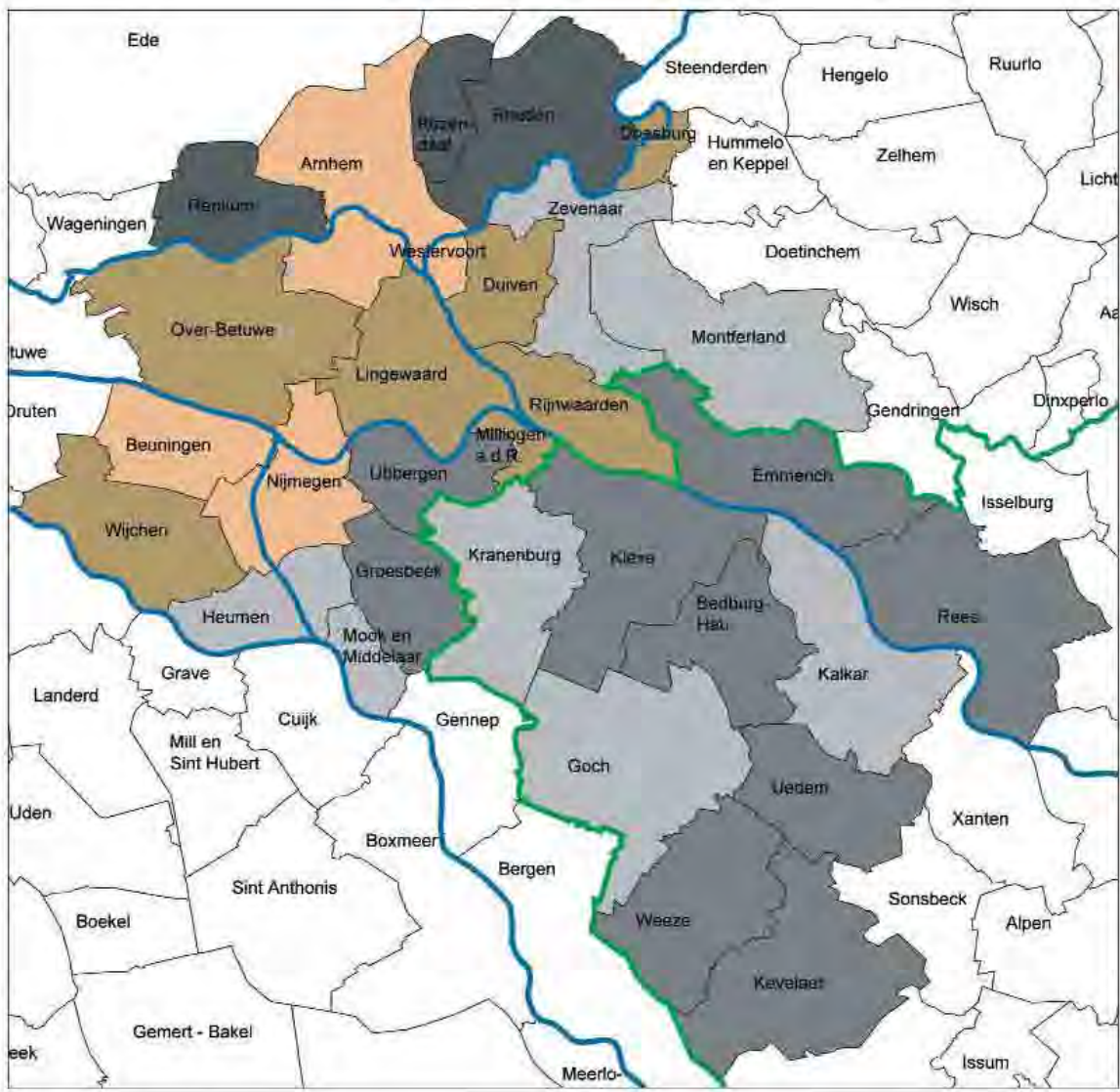
8 Grüner Druck 2006 Groene druk 2007

Formel/Formule:
(0-19 / 20 - 64 * 100)

	30 - 35
	35 - 40
	40 - 45
	> 45

Minimum: Nijmegen 32,1
Maximum: Rozendaal 47,2

Quelle/Bron: CBS (2007), LDS (2006)



8 Grauer Druck 2006
Grijze druk 2007

Formel/Formule:
(65 u.ä./20 - 64 * 100)

	15 - 20
	20 - 25
	25 - 30
	30 - 35
	> 35

Minimum: Westervoort 16,8
Maximum: Rozendaal 49,6

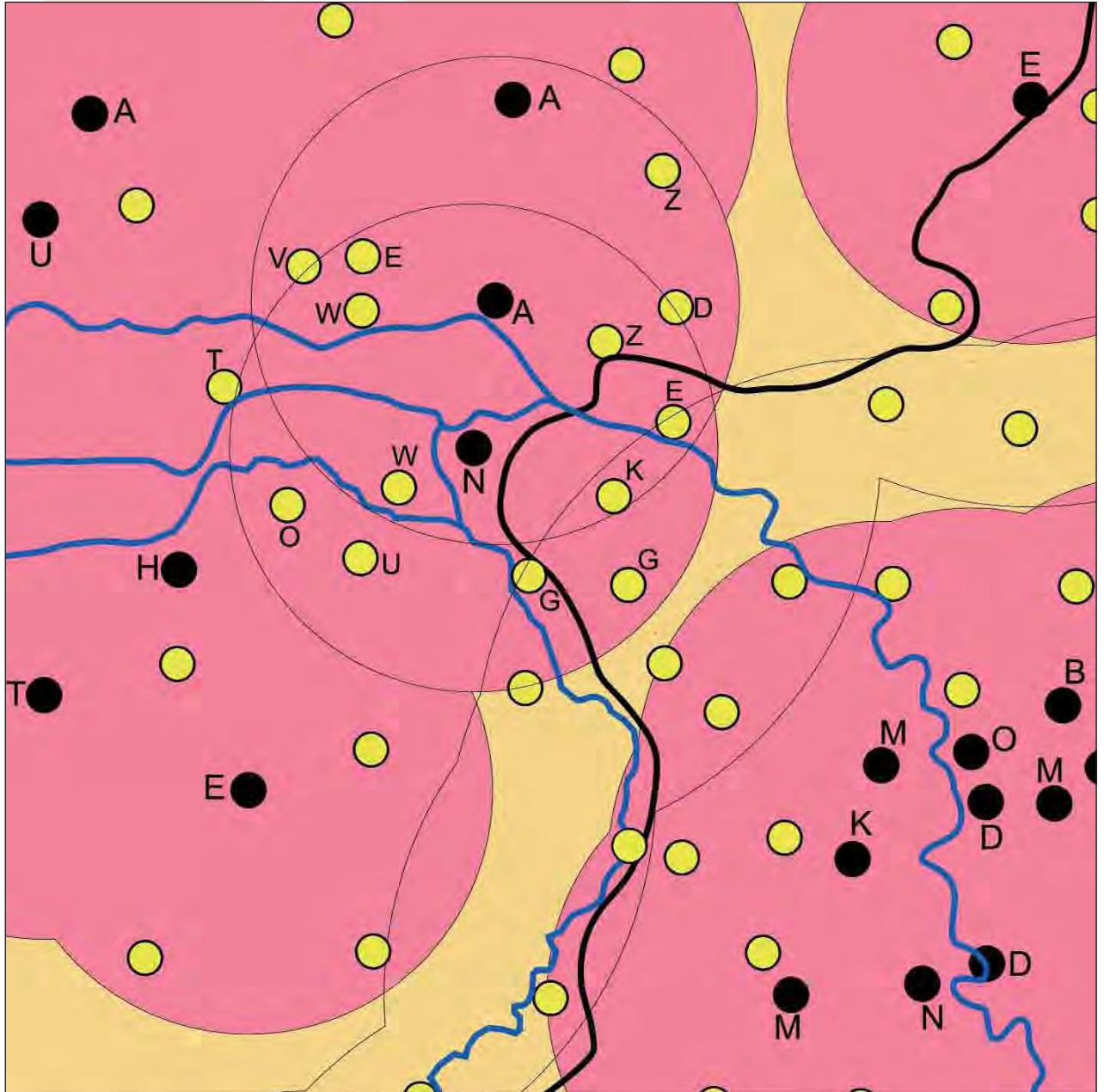
Quelle/Bron: CBS (2007), LDS (2006)



**ROOD
ROT**

8 ROOD ROT

Verflechtungsbereiche /
Verbindungsgebieten
30 km-Radius
50 km-Radius



1.3 Ein gemeinsames Raumordnungsbild Een gemeenschappelijk beeld van de ruimtelijke ordening

**Die Grenzregion braucht ein gemeinsames (Raumordnungs-) Bild !
De grensregio heeft een gemeenschappelijk beeld (van de ruimtelijke ordening) nodig!**

Die Bürger haben es schon längst im Kopf,- ihr Bild von der Grenzregion, dem grenzenlosen Zusammenhang von Groß-, Mittel- und Kleinstädten, von Erholungs-, Einkaufs-, Kultur- und Wohnstandorten sowie von Ausbildungs- und Arbeitsplatzangeboten.

Ergänzend zu diesen individuellen „mental maps“ und Bildern der Grenzregion gilt es auch Raumordnungsbilder zu entwickeln, die den räumlichen Zusammenhang der Grenzregion verdeutlichen und sowohl für die Bürger nachvollziehbar sind, wie auch von den Planungsbehörden verwendet und weiterentwickelt werden können.

Stellt man die Raumordnungspläne der Niederlande und aus Nordrhein-Westfalen für den Untersuchungsraum gegenüber, so wird deutlich, dass es mit den nationalen Raumordnungsplänen der Niederlande und der Landesentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen in Raumbezug, Maßstab und Aussageschärfe vergleichbare Planungsinstrumente gibt.

De burgers weten het al lang, - ze hebben een voorstelling van de grensregio, de grenzenlose samenhang van grote-, middelgrote en kleine steden, van recreatiegebieden, mogelijkheden om te winkelen, van cultuur en wonen, evenals mogelijkheden voor omscholing en werk.

Ter aanvulling van deze individuele „mental maps“ en voorstellingen van de grensregio is het ook belangrijk een beeld van de ruimtelijke ordening te ontwikkelen, die de ruimtelijke samenhang van de grensregio verduidelijkt en zowel voor de burgers begrijpelijk is als ook voor de planningscommissies kan worden ontwikkeld en ingezet.

Als men de ruimtelijke ordeningsplannen voor de grensregio van Nederland en Nordrhein-Westfalen met elkaar vergelijkt, dan wordt duidelijk, dat er bij de nationale ruimtelijke ordeningsplannen in Nederland en de ontwikkelingsplannen van de deelstaat Nordrhein-Westfalen vergelijkbare planningsinstrumenten bestaan wat betreft ruimtelijke afgrenzing, maatstaf en uitdrukkingskracht.

Gleiches gilt für die Regionale Ebene, wo dem niederländischen Streekplan der Provincie Gelderland, der Regionalplan der Bezirksregierung Düsseldorf gegenübersteht.

Dem Regionalplan der Stadsregio Arnhem-Nijmegen fehlt allerdings ein Pendant auf deutscher Seite. Die Namensgleichheit mit dem Regionalplan auf deutscher Seite darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Stadsregio auf der interkommunalen Zwischenebene ein eigenes Entwicklungskonzept erarbeitet hat, welches allerdings mit seinen Planaussagen an der Grenze halt macht.

Ein sehr pragmatischer Ansatz des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) geht bei der Darstellung von Verflechtungsräumen von einer Einteilung in 30km- und 50km-Radien um Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern aus.

Überträgt man dieses vereinfachte Modell auf den Untersuchungsraum, so wird sehr anschaulich, dass der Nordkreis Kleve innerhalb des engeren Verflechtungsbereiches des 30km-Radius von Arnheim und Nimwegen liegt und selbst der Mittelkreis Kleve sowohl zum weiteren Verflechtungsbereich von Krefeld-Moers-Duisburg, wie auch zum weiteren Verflechtungsbereich Arnheim-Nimwegen gehört.

Hetzelfde geldt op regionaal gebied, waar het Nederlandse streekplan van de provincie Gelderland tegenover het streekplan van het regeringsdistrict Düsseldorf staat.

Er ontbreekt echter een pendant van het regionale plan van de stadsregio Arnhem Nijmegen in Duitsland.

Het gelijke begrip „regionaal plan“ met het regionale plan in Duitsland wil wel degelijk zeggen dat de stadsregio op intergemeentelijk gebied een eigen ontwikkelingsconcept heeft ontwikkeld, waarvan de plannen overigens bij de grens eindigen.

Een erg pragmatisch uitgangspunt van het Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR, de federale dienst voor bouwwezen en ruimtelijke ordening) is bij de beschrijving van de verbindingsstudie een indeling met een radius van 30 km en 50 km langs steden met meer dan 100.000 inwoners.

Als men dit vereenvoudigde model op de grensregio toepast, dan wordt duidelijk, dat het noordelijk district van Kleve in het dichte verbindingsgebied binnen een straal van 30 km bij Arnheim en Nijmegen ligt en zelfs het middencentrum Kleve zowel tot het verdere verbindingsgebied van Krefeld-Moers-Duisburg, als ook tot het verdere verbindingsgebied Arnheim-Nijmegen hoort.

Diese schematische Darstellung unterstreicht die räumliche Situation der Stadt-Umland-Beziehungen zwischen der Stadtregion und den deutschen Grenzgemeinden.

Die Hauptentwicklungssachse (rot) im Stadsregio-Gebiet verläuft in S-Form von Wijchen im Südwesten über Nijmegen und Arnheim nach Nordosten bis nach Zevenaar.

Neben dieser Hauptentwicklungssachse gibt es jedoch auch noch Nebenachsen (blau), die weniger dicht bebaut sind, aber dennoch wichtige Ergänzungsfunktionen innerhalb der Stadtregion Arnheim-Nimwegen wahrnehmen. Insgesamt gibt es 14 mittelgroße Städte (Mittelzentren), die sich an diesen Entwicklungsachsen bzw. an deren Endpunkten befinden. Hierzu gehören sowohl die deutschen Städte Emmerich am Rhein, Kleve und Goch, als auch die niederländischen Städte Wageningen, Ede und Veenendaal. Auch wenn letztere nicht Mitglieder der Stadtregion sind und Veenendaal sogar zu einer anderen Provinz gehört.

Weniger planungstechnische Bilder können ergänzend den räumlichen Zusammenhang der Stadtregion mit den deutschen Grenzgemeinden verdeutlichen.

Das Bild des „running KAN“ stellt einen aktiven Sportler dar, der in Bewegung ist und dessen Körper

Dit schematisch overzicht bevestigt de ruimtelijke situatie van de stads-omgevingsverhoudingen tussen de stadsregio en de Duitse grensgemeenten.

De belangrijkste ontwikkelingsas (rood) in het stadsregiogebied verloopt in een S-vorm van Wijchen in het zuidwesten via Nijmegen en Arnheim naar het noordoosten tot Zevenaar.

Naast deze belangrijkste ontwikkelingsas zijn er ook nog zij-assen (blauw), die minder dicht bebouwd zijn, maar wel belangrijke aanvullende functies binnen de stadsregio Arnheim Nijmegen hebben.

In totaal zijn er 14 middelgrote steden (middencentra), die zich op deze ontwikkelingsassen dan wel op de eindpunten bevinden. Hier horen zowel de Duitse steden Emmerich aan de Rijn, Kleve en Goch bij als ook de Nederlandse steden Wageningen, Ede en Veenendaal, hoewel deze laatste geen lid van de stadsregio zijn en Veenendaal zelfs bij een andere provincie hoort.

De ruimtelijke samenhang van de stadsregio met de Duitse grensgemeenten kan door middel van minder planteknische afbeeldingen worden verduidelijkt.

De afbeelding van de „running KAN“ beeldt een actieve sporter uit, wiens lichaam de hoofas en

die Hauptachse und dessen Extremitäten die Nebenachsen darstellen.

Das Bild des „Schmetterlings“ zeigt ebenfalls den Hauptkorpus zwischen Arnheim und Nimwegen, und die Flügel stehen für die vier ergänzenden Teilräume zu den beiden Oberzentren Arnheim und Nimwegen.

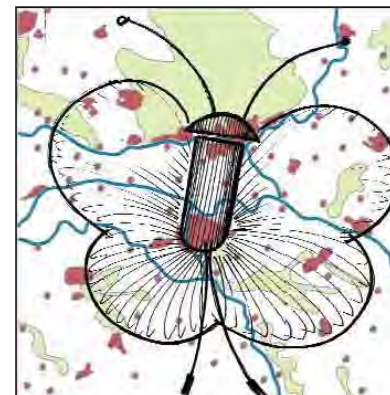
Lediglich der niederländische nationale Raumordnungsplan - die „Nota Ruimte“ - enthält grenzüberschreitende Planungsaussagen und stellt den Nordkreis Kleve als Einzugsbereich der Stadtregion Arnheim-Nimwegen dar. Zugleich zeigt die Nota Ruimte auch den klaren Bezug der Stadtregion Arnheim-Nimwegen zu dem selbstständigen Städtedreieck Wageningen-Ede-Veenendaal.

wiens lidmaten de zij-assen vormen.

De afbeelding van de „vlinder“ laat eveneens de hoofdkorpus tussen Arnheim en Nijmegen zien en de vleugels vormen de vier aanvullende gebieden van de beiden overkoepelende centra Arnheim en Nijmegen.

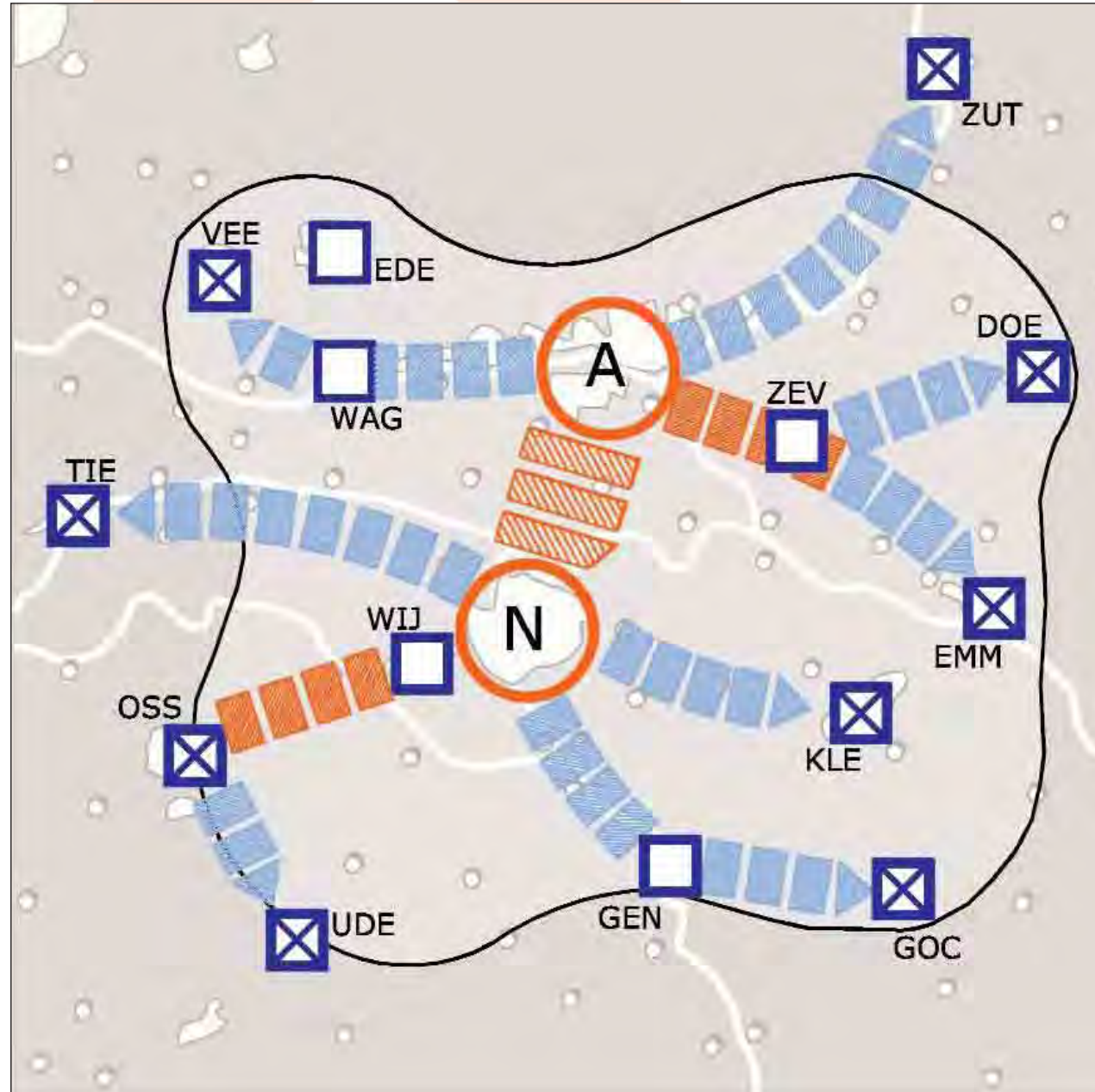
Slecht het Nederlandse nationale ruimtelijke ordeningsplan - de „Nota Ruimte“ - bevat grensoverschrijdende plannen en beschrijft het noordelijke district Kleve als verzorgingsgebied van de stadsregio Arnheim Nijmegen. Tevens laat de Nota Ruimte ook de duidelijke samenhang tussen de stadsregio Arnheim Nijmegen en de zelfstandige driehoek van de steden Wageningen-Ede-Veenendaal zien.

„Schmetterling“/ „Vlinder“



„Running KAN“





Verflechtungsbereich Arnheim Nimwegen mit Entwicklungsachsen/
Verbindungsgebiet Arnheim Nijmegen mit entwickelungsassen

3

ROOD
ROT



NOTA RUIMTE/Nederland



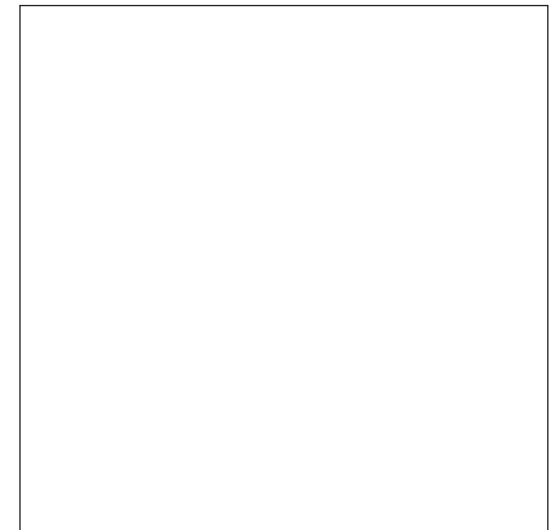
STREEKPLAN/Provincie Gelderland



REGIONAAL PLAN 2020/Stadsregio Arnhem Nijmegen

LANDESENTWICKLUNGSPLAN/NRW

REGIONALPLAN/Regierungsbezirk Düsseldorf



8 ROOD ROT

1.4 Kooperationspartner mit unterschiedlichen Voraussetzungen Samenwerkingspartners met uiteenlopende voorwaarden

*Unterschiedlich organisierte Partner wollen kooperieren.
Verschillend georganiseerde partners willen samenwerken.*

Ein städtisch geprägter, hochorganisierter interkommunaler Kooperationsraum (Stadsregio) grenzt an einen ländlich geprägten und in interkommunaler Kooperation weniger erfahrenen Grenzraum (Kreis Kleve).

Bis heute fehlt eine grenzüberschreitende Raumordnungskonzeption.

Die nationalen Raumordnungspläne trauen sich nur zaghaft oder gar nicht über die Grenze.

Die Nota Ruimte ist das einzige Planwerk, welches den nördlichen Teil des Kreises Kleve als Bestandteil des städtischen Raumes Arnheim-Nimwegen darstellt. Alle anderen Planwerke auf Landes- und Regionalebene enden als Inselplanung mit ihren Darstellungen an der Grenze und nutzen das jeweilige Nachbarland in der Karte als Platz für die Legende.

Auf den nationalen überörtlichen Planungsebenen gibt es vergleichbare Planungsinstrumente (Nota Ruimte / LEP NRW sowie Streekplan / Regionalplan), allerdings gibt es auf der interkommunalen,

Een stedelijk goed georganiseerd intergemeentelijk samenwerkingsgebied (stadsregio) grenst aan een landelijk en qua intergemeentelijke samenwerking minder ervaren grensgebied (district Kleve).

Tot op de dag van vandaag ontbreekt een grensoverschrijdend ruimtelijk ordeningsplan.

De nationale ruimtelijke ordeningsplannen worden niet of slechts in beperkte mate internationaal ingezet.

De nota ruimte is het enige plan dat het noordelijk deel van het district Kleve als bestanddeel van het stedelijk gebied Arnheim-Nijmegen beschrijft.

Alle andere plannen op landelijk en regionaal niveau eindigen onderin de kast.

Op nationaal en regionaal planingsgebied bestaan er vergelijkbare planningsinstrumenten (Nota Ruimte / LEP NRW alsmede streekplan / regionaalplan). Er bestaat echter op intergemeente-

sub-regionalen Ebene nur auf niederländischer Seite mit dem Regionalplan 2020 der Stadsregio ein ausgereiftes interkommunales Planungsinstrument mit daraus abgeleiteten weitreichenden Vereinbarungen und Festlegungen z.B. zum Wohnungsbau.

Seitens der Stadsregio besteht auf niederländischer Seite eine hohe Planungs- und Organisationsdichte, an der 20 Gemeinden freiwillig beteiligt sind.

Die Stadsregio arbeitet in den Bereichen „Mobilität, Raumplanung, Wohnen, Arbeiten“. Die Stadsregio arbeitet im Namen und für die Regiogemeinden an einer anziehenden, gut erreichbaren und international konkurrierenden Region, die sowohl für die Einwohner als auch für Betriebe attraktiv ist, die hier investieren wollen.

Die Stadsregio hat einen eigenen Regionalplan aufgestellt, der bis 2020 die wichtigsten Handlungsfelder und Projekte auflistet. Neben den genannten Aufgabefeldern wird die Stadsregio dann aktiv, wenn eine Mitgliedsgemeinde eine entsprechende Anfrage startet.

Der Kreis Kleve besteht aus 16 kreisangehörigen Gemeinden.

Zu den Aufgaben des Kreises gehören Leistungen nach Sozialgesetzbuch, öffentlicher Personennahverkehr, Natur- und Landschaftsschutz, Abfallbeseitigung, Kreispolizei, Rettungswesen,

lijik subregionaal gebied alleen in Nederland, d.m.v. het regionale plan 2020 van de stadsregio, een gedegen en vërreikend intergemeentelijk planningsinstrument met afspraken en besluiten, bijv. voor de woningbouw.

Binnen de stadsregio bestaat er in Nederland een hoge plannings- en organisatiedichtheid, waar 20 gemeenten vrijwillig aan meewerken.

De stadsregio werkt op het gebied van de „mobiliteit, planologie, wonen en werken“ en werkt in naam van en voor de streekgemeenten aan een goed bereikbare en internationaal concurrerende regio, die zowel voor de bewoners als ook voor bedrijven, die hier willen investeren, interessant is.

De stadsregio heeft een eigen regionaal plan ontwikkeld dat tot 2020 de belangrijkste voornemens en projecten beschrijft. Naast de vermelde opgaven wordt de stadsregio dan actief, als een gemeente een plan gaat uitvoeren.

Het district Kleve bestaat uit 16 districtgemeenten. Tot de taken van het district behoren het nakomen van sociale wetten, het regelen van het openbaar regionaal personenverkeer, de natuur- en landschapsbescherming, de afvalverwijdering, de politie, de hulpdiensten, de brand- en rampen-



Brand- und Katastrophenschutz, Gesundheitswesen, Lebensmittelüberwachung, Tierseuchenbekämpfung, Tierschutz, Führerscheinwesen, Kraftfahrzeugzulassung, Bau- und Unterhaltung von Kreisstraßen, Berufsbildende Schulen, Sonderschulen, Liegenschaftskataster, Familienpolitik, Jugendpflege, Bauaufsichtsbehörde.

Stadsregio und Kreis Kleve sind in Struktur und Aufgabenfeld sehr unterschiedlich.

Überschneidungsbereiche gibt es vor allem beim öffentlichen Nahverkehr, größte Inkompatibilität besteht im Bereich der räumlichen Planung.

Der Kreis übernimmt keine aktive Rolle in der regionalen Raumentwicklung, die räumliche Planung ist ausschließlich bei den Gemeinden (kommunale Planungshoheit) angesiedelt.

Auf deutscher Seite steckt die interkommunale Kooperation noch in den Anfängen.

Nach einem weniger raumordnungsbezogenen, sondern eher wirtschaftsstrukturellen Kreisentwicklungskonzept von 1990 ist einer der ersten bedeutenderen Ansätze die aktuellen Bemühungen zur Einrichtung eines virtuellen Gewerbeflächenpools für alle 16 kreisangehörigen Gemeinden mit Schwerpunktstandort Goch.

dienst, de gezondheidszorg, de controle van levensmiddelen, de bestrijding van epidemieën onder dieren, de dierenbescherming, het verstrekken van een rijbewijs en een toelatingsbewijs voor een auto, de bouw en het onderhoud van straten in het district, scholen voor beroepsopleidingen, B.L.O. scholen, het onroerend goedkaster, de gezinspolitiek, de jeugdzorg en het bouw- en woningtoezicht.

De stadsregio en het district Kleve verschillen erg qua structuur en werkerrein.

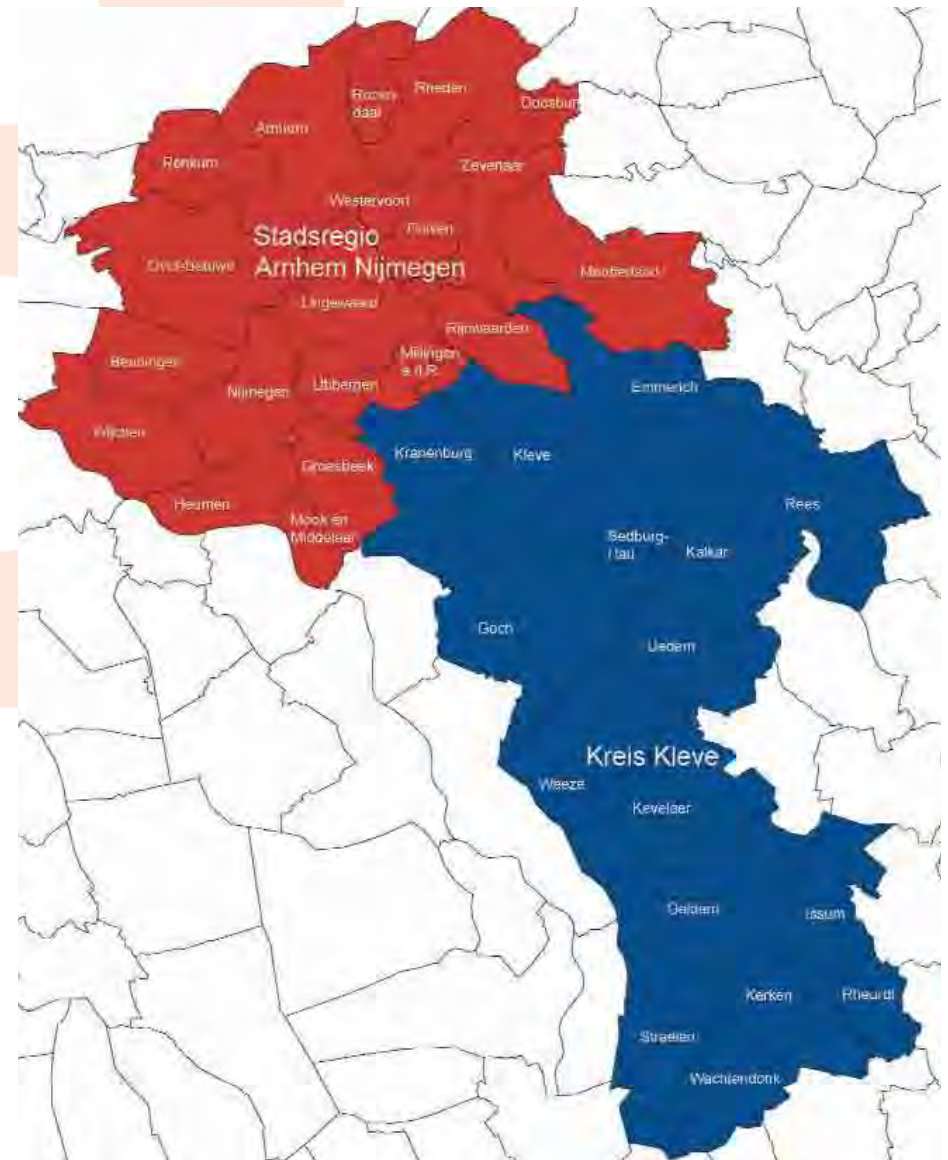
De overeenkomsten liggen vooral bij het openbaar regionaal personenverkeer en de grootste verschillen bestaan op het gebied van de ruimtelijke planning.

Het district is niet werkzaam op het gebied van de regionale ruimtelijke ontwikkeling, dit wordt uitsluitend door de gemeenten (gemeentelijke planningsbevoegdheid) afgewikkeld.

Aan de Duitse kant is de intergemeentelijke samenwerking nog in het beginstadium.

Volgens een ontwikkelingsconcept uit 1990 van het district, dat eerder betrekking heeft op de economische structuur als op de ruimtelijke ordening, is een van de eerste belangrijkste uitgangspunten de planning ter vestiging van een virtueel bedrijventerrein voor alle 16 districtgemeenten met als belangrijkste locatie de gemeente Goch.

Übersichtskarte Stadsregio Arnhem Nimwegen / Kreis Kleve
Overzichtskaart Stadsregio Arnhem Nijmegen / Kreis Kleef



1.5 Gemeinsame Natur- und Kulturlandschaft Gemeenschappelijk natuur- en cultuurlandschap

Grenzüberschreitende Natur- und Kulturlandschaftsräume bilden Symbiosen!

Grensoverschrijdende natuur- en cultuurlandschapsgebieden vormen symbiosen!

Die letzte Eiszeit hat imposante Landschaftsstrukturen hinterlassen.

Die Natur- und Kulturlandschaften der Rheinniederung und die noch immer stark bewaldeten Endmoränen sind außergewöhnliche Landschaftselemente von zum Teil europäischem Stellenwert.

Die Grenzregion ist auch deshalb so attraktiv, weil hier ein städtischer Raum in eine hochwertige und qualitätvolle Kultur- und Naturlandschaft eingebettet ist.

Das Landschaftsprojekt „De Gelderse Poort“ hat das Bewusstsein für die Qualität und den grenzüberschreitenden Zusammenhang der Auenlandschaft geschärft.

Umweltverbände auf deutscher und niederländischer Seite arbeiten seit vielen Jahren gemeinsam an der auch grenzüberschreitenden Qualitätsverbesserung, wobei dem Vogelschutz ein besonderer Stellenwert zukommt.

Das Landschaftsprojekt „ketelwoud“ zielt auf die stärkere Verbindung der Waldflächen des Reichswaldes und des Rijk van Nijmegen. Insbesondere soll der

Uit de laatste ijstijd zijn er indrukwekkende landschapsstructuren overgebleven.

De natuur- en cultuurlandschappen van het Rijngebied en de nog met bos beplante morenen zijn buitengewoon interessante landschappelijke elementen met een gedeeltelijk Europese betekenis. De grensregio is zo interessant, omdat hier een stedelijke ruimte in een hoogwaardig cultuur- en natuurlandschap te vinden is.

Het landschapsproject „het nationale landschap De Gelderse Poort“ heeft het bewustzijn voor de kwaliteit en de grensoverschrijdende samenhang van een waterrijk landschap gewekt.

Sinds vele jaren werken milieuorganisaties in Duitsland en Nederland samen aan een grensoverschrijdende kwaliteitsverbetering, waarbij er een bijzondere rol is weggelegd voor de vogelbescherming.

Het landschapsproject „ketelwoud“ is gericht op de sterkere verbinding van de bosgebieden van het Reichswald en het Rijk van Nijmegen. Door middel van

Wildwechsel zwischen den Waldgebieten verbessert werden, wozu gezielte Aufforstungsmaßnahmen durchgeführt wurden, um einen angemessenen Biotopverbund zu schaffen.

Nicht konfliktfrei verläuft die Abstimmung der vielfältigen Raumansprüche, wie dem Landschafts-, Natur- und Vogelschutz, der Landwirtschaft, dem Tourismus, dem Hochwasserschutz und der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung.

Dabei gibt es nicht nur Friktionen zwischen den einzelnen Fachinteressen, sondern auch inhaltliche Verwerfungen aufgrund der grensbedingt unterschiedlichen Regelungen und Ansätze.

Die Landwirtschaft ist nach wie vor das prägende Element der Kulturlandschaft.

Allerdings gerät die Landwirtschaft zunehmend unter wirtschaftlichen Druck. Neben Hofaufgaben werden auch Teilflächen aus der Produktion genommen, und für landwirtschaftliche Gebäude müssen zunehmend Nachfolgenutzungen gefunden werden.

Im Bereich der Naturschutzes ist festzustellen, dass trotz der teilweise bereits lange bestehenden Schutzgebietsausweisungen unterschiedlichster internationaler und nationaler Art, auch Artenrückgänge zu verzeichnen sind.

doel-gerichte herbebossingsmaatregelen moet vooral de uitwisseling van wild tussen de bosgebieden worden verbeterd, zodat er een gepast biotoopsysteem ontstaat.

De overeenstemming over de ruimtelijke belangen, zoals landschaps- natuur- en vogelbescherming, het landbouwschap, het toerisme, de hoogwaterbescherming en de locatie- en infrastructuurontwikkeling verloopt niet zonder conflicten.

Hierbij is er niet alleen sprake van wrijving tussen de afzonderlijke belangen, maar er zijn ook inhoudelijke problemen met betrekking tot de verschillende bepalingen en criteria per grensgebied.

De landbouw is nog steeds het vormgevende element van het cultuurlandschap.

Deze komt echter steeds meer onder druk te staan van economische belangen. Naast boerderijen die worden opgeheven, worden er ook hele gedeelten uit de productie genomen en voor gebouwen uit die sector moeten er in toenemende mate andere bestemmingen worden gevonden.

Op het gebied van de natuurbescherming kan worden vastgesteld, dat ondanks de al lang bestaande nationale en internationale bestemmingsplannen voor natuurreservaten, er ook een teruggang in de biologische diver-

Qualitätserhalt und -steigerung in Naturschutzgebieten ist kein Automatismus, sondern bedarf einer fortwährenden Entwicklungsarbeit.

Der Dissens zwischen Europäischer Union, den Umweltverbänden und dem Land Nordrhein-Westfalen zur Ausweisung von zusätzlichen FFH-Flächen am Unteren Niederrhein ist dahingehend beigelegt, dass statt den ursprünglich geforderten 30.000 ha nunmehr 5.500 ha nachgemeldet werden müssen.

Für Kranenburg sind dies zusätzliche 73 ha, für Kleve zusätzliche 753 ha und für Emmerich am Rhein zusätzliche 324 ha, deren genaue Lage und Abgrenzung noch festzulegen ist.

Der Schwerpunkt der Natur-schutzdebatte wird sich danach voraussichtlich von der quantitativ geprägten Diskussion, auf die qualitative Ausstattung der Naturschutzgebiete verlagern.

Die Gemeinden Groesbeek, Ubbergen und Millingen a.d. Rijn haben einen gemeinsamen Landschaftsentwicklungsplan erarbeitet. Darin sind Ziele für die landschaftliche und ökologische Weiterentwicklung der Naturräume und der Kulturlandschaft enthalten.

Ein zentrales Ziel ist die „blau-grüne-Durchaderung“, die Aus-

stattung mit Hecken- und Gewässerstrukturen. Mit diesem Konzept sind die Gemeinden in das nationale Programm „Investieren in Landschaft“ aufgenommen worden, welches öffentliche (Förder-) Mittel zur Landschaftsentwicklung bündelt.

Bij het verschil van mening tussen de Europese Unie, de milieuorganisaties en de deelstaat Nordrhein-Westfalen in zake het bestemmingsplan voor meer FFH-oppervlakte in het zuiden van de Niederrhein is men tot overeenstemming gekomen dat er in plaats van de oorspronkelijk vereiste 30.000 ha. nu 5.500 ha extra ter beschikking gesteld moet worden.

Voor Kranenburg is dit 73 ha extra, voor Kleve 753 ha en voor Emmerich aan de Rijn 324 ha extra, waarbij de ligging nog nader bepaald moet worden.

Het hoogtepunt van het debat over de natuurbescherming gaat waarschijnlijk verder met de discussie over de kwalitatieve inrichting van de natuurgebieden.

De gemeenten Groesbeek, Ubbergen en Millingen a.d. Rijn hebben een gemeenschappelijk landschaftsontwikkelingsplan ontworpen. Dit plan omvat bestemmingen voor de landschappelijke en ecologische ontwikkeling van de natuur en van het cultuurlandschap.

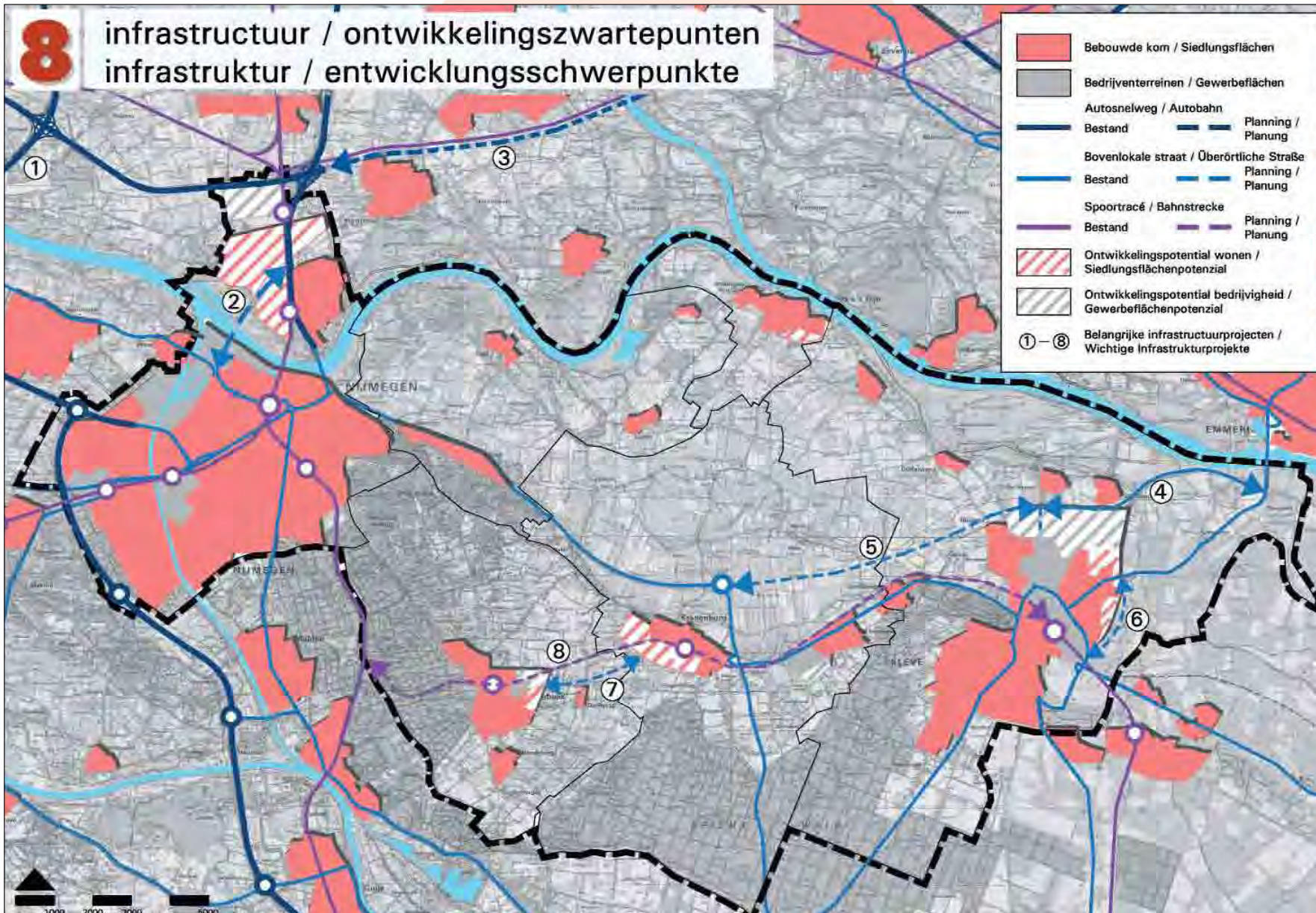
Een centrale bestemming is de „blauw-groene-dooradering“, voor-

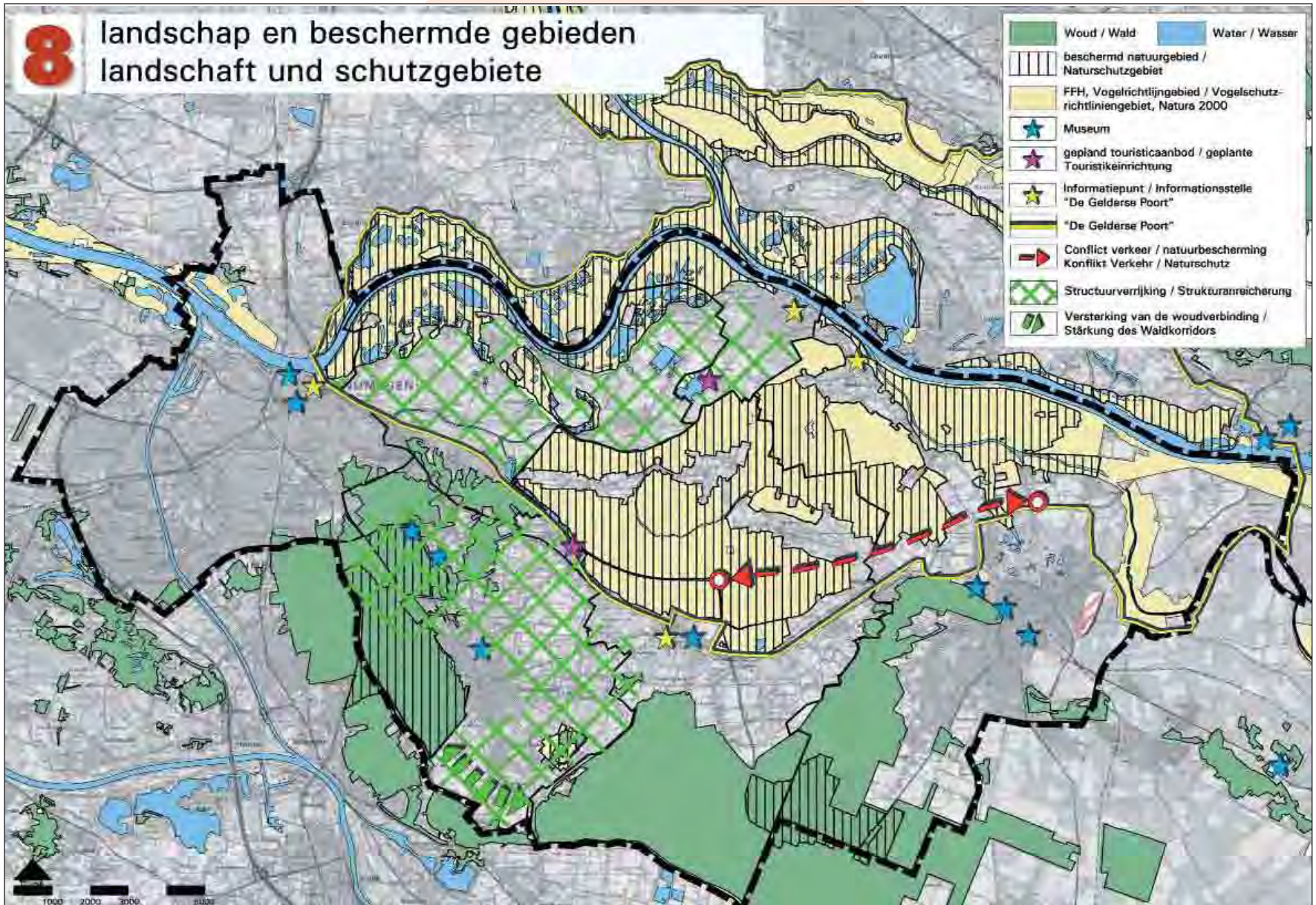
zichten van structuren voor heggen en wateren.

Met dit concept zijn de gemeenten in het nationale programma „Investeren in landschap“ opgenomen, waar openbare (financiële) middelen voor de ontwikkeling van het landschap worden verzameld.

Er bestaat geen vergelijkbaar intergemeentelijk landschapsontwikkelingsproject in het district Kleve.







1.6 Eine Grenzregion als Tourismus-Marke Een grensregio als toeristische identiteit

*Grenzüberschreitender Tourismus ist doppelt schön!
Grensoverschrijdend toerisme is dubbel zo leuk!*

Urlaub in zwei Ländern ist vielfältiger und spannender.

Die Grenzregion wird z.B. zunehmend auch von Briten als Tourismusziel entdeckt.

Landschafts-, Geschichts- und Kulturtourismus sind neben der geringen Reiseentfernung aus der Randstad, dem Ruhrgebiet und aus England die tragenden Säulen des grenzüberschreitenden Tourismus.

Die touristischen Angebote in der Grenzregion sind sehr vielfältig. Dies reicht von rein landschaftsbezogenen Attraktionen (Flussniederungen, Waldflächen, Kulturlandschaften), über eine wechselvolle Geschichte (Römer, Spanier, Franzosen, Preußen, II. Weltkrieg), bis hin zu einem reichhaltigen Kulturangebot (Museumslandschaft, cross-culture, historische Innenstädte).

Der Tourismus hat sich in der Grenzregion stark entwickelt. Der niederländische Grenzraum (Maas und IJssel) war bisher immer stärker von Touristen frequentiert als der deutsche Grenzraum (Niederrhein).

Het is veelzijdiger en spannender om naar twee landen op vakantie te gaan.

De grensregio wordt bijv. in toenemende mate ook door de Britten als vakantieoel ontdekt.

Toerisme op het gebied van landschap, geschiedenis en cultuur is naast de korte reistijd vanuit de randstad, het Ruhrgebiet en Engeland het belangrijkste element van grensoverschrijdend toerisme.

Het toeristische aanbod in de grensregio is erg veelzijdig. Dit varieert van prachtige landschappen (rivierlaagten, bosgebieden, cultuurlandschappen) tot een afwisselende geschiedenis (Romeinen, Spanjaarden, Fransen, Pruisen, 2e wereldoorlog), en een veelzijdig cultuuraanbod (musea, cross-culture, historische binnensteden).

Het toerisme in de grensregio is sterk toegenomen.

Het Nederlandse grensgebied (Maas en IJssel) werd tot nu toe altijd meer door toeristen bezocht dan het Duitse grensgebied (Niederrhein).

Die Anzahl der Übernachtungen ist in den letzten Jahren aber auch im deutschen Grenzraum stark angestiegen.

Der Trend zu Kurz- und Wochenendurlaube kommt der Grenzregion zugute.

Het aantal overnachtingen is in de loop der jaren echter ook voor het Duitse grensgebied gestegen.

De trend naar korte vakanties of weekendjes weg is een positieve ontwikkeling voor de grensregio.



Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Tourismusbereich ist bereits weit entwickelt, wobei die Schwachpunkte organisatorisch eher auf deutscher Seite liegen.

Die nächste Entwicklungsstufe wird dreisprachig deutsch-niederländisch-englisch und in starkem Maße auch auf englischsprachige Touristen ausgerichtet sein.

Grenzüberschreitende Pauschal- und Kombinationsangebote müssen gemeinsam entwickelt, beworben und vermarktet werden.

Die Wahrnehmbarkeit der Grenzregion als Tourismusziel muss europaweit hergestellt werden. Der Niederrhein bzw. die Niederrheinlande sind derzeit noch keine selbstverständliche und etablierte Tourismusregion.



De grensoverschrijdende toeristische samenwerking is al ver ontwikkeld, waarbij het zwakke punt eerder bij de Duitse organisatie ligt.

De volgende stap in de ontwikkeling is een drietalige grensregio met de talen Duits-Nederlands-Engels, vooral gericht op Engelse toeristen.

Een grensoverschrijdend gecombineerd aanbod (zoals bijv. een geheel verzorgd verblijf), moet gezamenlijk ontwikkeld en in de publiciteit worden gebracht.

Het is de bedoeling, dat de grensregio als vakantiemogelijkheid in heel Europa wordt erkend. In de Niederrhein oftewel in de plaatsen aan de Niederrhein is er momenteel nog geen sprake van een vanzelfsprekende en gevestigde toeristenregio.



Es gilt hier ein authentisches euregionales Profil zu entwickeln und eine entsprechende Marke zu bewerben.

Der Airport Weeze kann hier als ein zusätzlicher Motor für die euregionale Tourismusentwicklung dienen. Durch den Airport Weeze wird die Grenzregion für viele europäische Regionen zum ersten Mal überhaupt als eine Urlaubs-Destination leicht erreichbar.

Die zur Zeit über 40 Verbindungen innerhalb Europas sind nicht nur als „outgoing-relation“, sondern auch als „incoming-relation“ zu nutzen.

Unter der Marke „cool breaks“ werden bereits seit einiger Zeit Kurzurlaube in der deutsch-niederländischen Grenzregion vor allem in Großbritannien beworben.

Eine Ausweitung dieser Marketingkampagne auch in andere europäische Regionen ist beabsichtigt. Voraussetzung ist allerdings, dass europaweit einheitlich und leicht Buchungen von grenzüberschreitenden Tourismusangeboten erfolgen können.

Hier ist es wichtig ein authentisches euregionales Profil zu entwickeln und hierfür ein passend identitätsbewijs te vinden.

De Airport Weeze kan hier een aanvullende functie voor de euregionale ontwikkeling binnen het toerisme vervullen. Door de Airport Weeze is de grensregio voor veel Europese regio's voor het eerst als vakantiebestemming gemakkelijk te bereiken.

De momenteel meer dan 40 vluchten binnen Europa zijn niet alleen van voordeel als „outgoing-relation“, maar ook als „incoming-relation“.

Onder de naam „cool breaks“ worden er vooral in Groot-Brittannië sinds enige tijd korte vakanties in de Duits-Nederlandse grensregio aangeboden.

Het is de bedoeling dat deze marketingcampagne wordt uitgebreid naar andere Europese regio's. Het is hierbij belangrijk, dat er in heel Europa dezelfde gemakkelijk te boeken grensoverschrijdende toeristenaanbiedingen ontstaan.

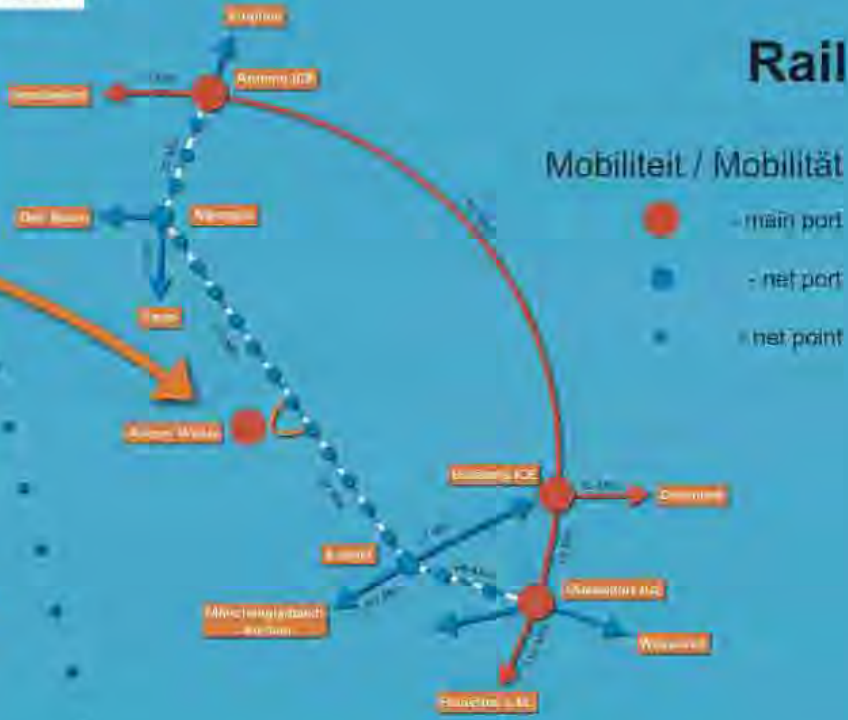
8

euregionaal spoor-lucht-verkeersnet: "arnhem- airport weeze- düsseldorf"
 euregionales schiene-luft-verkehrsnetz: "arnheim- airport weeze- düsseldorf"

Air



Rail



8

ROOD ROT



8

ROOD
ROT

1.7 Kulturelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten nutzen Gebruik maken van culturele verschillen en overeenkomsten

*Kulturelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten machen uns stark.
Culturele verschillen en overeenkomsten versterken onze positie.*

Niederländer und Deutsche sind unterschiedlich und doch in vielen Dingen sehr ähnlich, zumindest in der Außenwahrnehmung durch Dritte.

Es gibt zwar deutsch-niederländische Sprachbarrieren, aber die sind im Vergleich zu anderen europäischen Grenzregionen eigentlich relativ niedrig. Trotzdem gibt es beunruhigende rückläufige Tendenzen im gemeinsamen Sprachgebrauch.

Die wichtigste euregionale Software, die grenzüberschreitende bilinguale Sprachkompetenz, geht zusehends verloren.

So war z.B. über viele Jahrzehnte der niederrheinische Dialekt das sprachliche Bindemittel zu den niederländischen Nachbarn. Doch der Dialekt wird immer weniger aktiv gesprochen und fristet sein Dasein in der öffentlichen Wahrnehmung noch an Mundartabenden für Senioren.

Bis auf wenige Schulen, wie z.B. die Realschule in Kleve, mit einem bilingualen Angebot, rangiert das Niederländische an den deutschen Schulen im Grenzgebiet immer hinter Englisch, Französisch und Latein.

Nederlanders en Duitsers zijn verschillend en toch lijken ze in veel dingen op elkaar, tenminste in de ogen van derden.

Er zijn weliswaar Duits-Nederlandse taalbarrières, maar deze zijn in vergelijking tot andere Europese grensregio's tamelijk gering. Toch is er sprake van een verontrustende achteruitgang van het gemeenschappelijke taalgebruik.

De belangrijkste euregionale Software, de grensoverschrijdende tweetalige taalcompetentie gaat steeds meer verloren.

Zo was bijv. het dialect van de Niederrhein tientallen jaren lang de verbinding naar de Nederlandse burenen. Het dialect wordt echter steeds minder gesproken en nu nog slechts bij gezellige avondjes van de bejaardenclub gehoord.

Op de meeste scholen, behalve op bijv. de Realschule in Kleve met een tweetalig aanbod, komt de Nederlandse taal bij Duitse scholen in het grensgebied altijd na het Engels, Frans en Latijn.

An niederländischen Schulen hat Deutsch nicht mehr den Status eines Pflichtfaches.

Deshalb entscheiden sich nur noch wenige Schüler freiwillig für den Deutschunterricht.

Beim Schüleraustausch auf beiden Seiten der Grenze ist Englisch zur Verkehrssprache avanciert.

Weder auf deutscher noch auf niederländischer Seite kann in der Berufswelt die Rede davon sein, dass die Sprache der jeweils angrenzenden Region so beherrscht wird, dass die damit einhergehenden Möglichkeiten im Bereich der Ausbildungen und des Arbeitsmarktes optimal genutzt werden.

Die Niederländer überschätzen oft ihre Deutschkenntnisse, und die Deutschen trauen sich erst gar nicht Niederländisch zu sprechen und fallen ebenfalls schnell ins Englische.

Hinzu kommt, dass der Spracherwerb über die Medien ebenfalls rückläufig ist. In Zeiten des terrestrischen Fernsehempfangs hatte fast jeder deutsche Haushalt eine Antenne nach Westen ausgerichtet, um „Nederland een, twee, drie“ empfangen zu können.

Gleiches taten die niederländischen Nachbarn in östliche Richtung. So kennen die Deutschen aus den 70er bis in die 90er Jahre die TrosTop100 Musikcharts und konnten so manche amerikani-

Op Nederlandse scholen is de Duitse taal geen verplicht vak meer.

Daarom kiezen Nederlandse scholieren het Duits steeds minder in hun vakkenpakket.

Bij de uitwisseling tussen scholieren aan beiden kanten van de grens wordt hoofdzakelijk de Engelse taal gesproken.

Noch aan de Duitse kant, noch aan de Nederlandse kant van de grens kan men ervan uitgaan, dat men de taal van de aangrenzende regio zo beheerst, dat men de hiermee verbonden mogelijkheden op het gebied van opleidingen en de arbeidsmarkt optimaal kan benutten.

De Nederlanders overschatten vaak hun kennis van de Duitse taal en de Duitsers durven geen Nederlands te spreken en gaan vaak al snel over naar het Engels.

Daar komt nog bij, dat de taalkennis via de media ook terugloopt. In het verleden had bijna ieder Duits gezin de antenne naar het westen gericht om „Nederland een, twee of drie“ te kunnen ontvangen.

Hetzelfde deden de Nederlanders in oostelijke richting. Zo kennen de Duitsers uit de jaren '70 tot aan de jaren '90 de Tros Top 100 en konden velen de Amerikaanse series eerder zien.

sche Serie einige Jahre früher sehen, da in der Regel nicht synchronisiert wurde, sondern niederländische Untertitel das Gesehene zu einem zweisprachigen Lernprogramm machten.

Genauso vielen Niederländern ist dagegen auch der Tatort oder Derrick ein Begriff, für die es wohl auf niederländischer Seite kein Pendant gab.

In Zeiten des satellitengestützten Fernsehens fällt dieses grenzüberschreitende TV-Erlebnis aber zunehmend weg.

Zum einen hat die Anzahl der TV-Sender drastisch zugenommen. War man seinerzeit froh, den drei oder vier deutschen Programmen noch drei niederländische Programme hinzufügen zu können, so haben heute die TV-Haushalte Unmengen an TV-Programmen zur Auswahl.

Heute hat ein Satellitennutzer keine Probleme, Al-Dschasira zu empfangen, aber niederländische Programme kommen teilweise nur noch verschlüsselt als pay-TV.

Bei den Zeitungen verhält es sich ähnlich. Die lokalen Tageszeitungen, wie z.B. die „Neue Rhein Zeitung“, berichten zwar regelmäßig auf einer Niederlandeseite über Interessantes aus dem Nachbarland, aber will man am Bahnhof in Nijmegen die „Rheinische Post“ kaufen, so gibt es diese dort nur mit dem Lokalteil aus Düsseldorf. In Kleve ist der „Gelderlander“

Aangezien deze series meestal niet gesynchroniseerd maar ondertiteld worden, werd het kijken gelijktijdig een tweetalig leerprogramma.

Voor evenveel Nederlanders is „Tatort“ of „Derrick“ erg bekend, een vergelijkbare serie bestond er in Nederland niet.

Ten tijde van de satelliettelevisie valt deze tv-belevens steeds meer weg.

Aan de andere kant is er een veel groter aanbod aan tv-zenders. Vroeger was men blij als men naast de drie of vier Duitse zenders er nog drie Nederlandse zenders bij kon krijgen, nu is er een enorme keuze aan zenders.

Momenteel heeft men met een satellietshotel geen problemen meer om Al-Dschasira te ontvangen, maar Nederlandse zenders zijn gedeeltelijk alleen via pay-tv te krijgen.

Bij de kranten is de situatie bijna hetzelfde. De lokale dagkranten, zoals bijv. de „Neue Rhein Zeitung“ schrijven weliswaar op een speciale Nederland-pagina regelmatig interessante nieuwtjes uit het buurland, wil men echter op het station in Nijmegen de „Rheinische Post“ kopen, dan is deze alleen verkrijgbaar met het lokale gedeelte uit Düsseldorf.

dagegen überhaupt nicht zu kaufen.

Mit der Postzustellung sind die Zeitungen mindestens drei Tage alt, wenn man sie in den Händen hält.

So machen TV-Satelliten und das WorldWideWeb aus den Niederländern und Deutschen der Grenzregion zwar globale Bürger, aber im Nahbereich klaffen neue Informations- und Kommunikationslücken.

Der Umgang zwischen Deutschen und Niederländern ist viel lockerer geworden.

Auch wenn im Deutschen Grenzgebiet immer noch gerne „Holländer“ gesagt wird, was genauso falsch ist, wie einen Schotten als Engländer zu bezeichnen.

Nur mit dem Unterschied, dass die Niederländer das nicht krumm nehmen.

Niederländer bzw. für das Grenzgebiet zum Niederrhein präzisiert die „Limburger“ und „Gelderländer“ sind mentalitätsmäßig wahrscheinlich näher am Niederrheiner, als die eigentlichen Holländer, die aus Amsterdam oder Den Haag kommen.

Die lebenslustigen und karnevalserprobten Niederrheiner sowie die Gelderländer und Limburger sind jeweils nicht auf den Mund gefallen. Man kommt also leicht miteinander ins Gespräch und hat sich immer etwas zu erzählen.

In Kleve kan men de „Gelderlander“ daarentegen helemaal niet kopen.

Per post zijn de kranten, als ze eenmaal in de brievenbus liggen, minstens drie dagen oud.

Zo maken tv-satellieten en het WorldWideWeb van Nederlanders en Duitsers weliswaar wereldburgers, er ontbreekt echter veel informatie en communicatie naast de deur.

Er heerst tussen Duitsers en Nederlanders steeds meer een ontspannen sfeer, ook als er in het Duitse grensgebied nog

steeds graag over „Hollanders“ gesproken wordt, wat hetzelfde zou zijn als dat men een Engelman een Schot noemt.

Het verschil is, dat de Nederlanders dit niet erg vinden.

Nederlanders resp. voor het grensgebied van de Niederrhein nauwkeuriger omschreven als „de Limburger“ of „Gelderlander“ lijken qua mentaliteit waarschijnlijk eerder op de „Niederrheiner“ dan de eigenlijke Hollanders uit Amsterdam of Den Haag.

De levenslustige en karnevalsgekke Niederrheiner zijn niet op hun mondje gevallen. Men knoopt al snel een gesprek aan en heeft elkaar altijd wel iets te vertellen.

Natürlich werden Klischees gerne gepflegt, aber das Bild vom in allen Lebenslagen lockeren und liberalen Niederländer ist genauso überzeichnet wie das Bild vom immer konservativen und formellen Deutschen überholt ist.

Die Klischees von „Frau Antje“ und „Herr Mustermann“ sind überholt und veraltet. Die vorhandenen Mentalitätsunterschiede und unterschiedlichen Betriebskulturen sollte man allerdings kennen, wenn man in der Geschäftswelt oder am Arbeitsplatz miteinander zu tun hat.

Auch das Thema Fußball ist nicht mehr der Aufreger wie vielleicht in vergangenen Zeiten. Über den leicht veralteten Witz: „Wie heißt auf niederländisch Elfmeter? ... Voorbij !!“ können Niederländer sogar lachen, wenn er von einem Deutschen erzählt wird.



So gibt es auch keine wirklichen Integrationsprobleme der zunehmenden niederländischen Bevölkerungsgruppe in den deutschen Grenzgemeinden.

Natürlich werden clichés graag in stand gehouden, maar de voorstelling van de in iedere levenssituatie ontspannen en liberale Nederlander is net zo oud als het beeld van de conservatieve en formele Duitser.

De clichés van „Frau Antje“ en „Herr Mustermann“ zijn verouderd. Het is echter wel beter op de hoogte te zijn van de aanwezige mentaliteitsverschillen en verschillende bedrijfsculturen als men in de zakenwereld of op het werk met elkaar te maken heeft. Ook is men niet meer zo geïrriteerd over voetbal als vroeger. Over de al wat oudere mop: „Wie heißt auf niederländisch Elfmeter?Voorbij!! kunnen Nederlanders zelfs lachen als dit door een Duitser wordt verteld.



Zo bestaan er ook geen echte integratieproblemen bij de groeiende Nederlandse bevolking in de Duitse grensgemeenten.

Der gelegentlich erhobene Vorwurf, die Niederländer würden sich nicht in das Gemeindeleben einbringen wollen, relativiert sich dann, wenn man aus den niederländischen Nachbargemeinden das gleiche hört.

Es ziehen eben Städter aufs Land. Und die wollen eben nicht direkt alle Gewohnheiten des Dorflebens adaptieren, sondern bleiben in ihrem Habitus zunächst einmal Städter.

Aus Befragungen der niederländischen Neubürger kann man herauslesen, dass diese sich überwiegend wohl fühlen, die verbindliche Art der Deutschen schätzen und schnell in die jeweiligen Nachbarschaften aufgenommen wurden.

Und diejenigen, die jetzt noch über die Grenze ziehen, sind schon lange keine Pioniere mehr, sondern treffen auf große Gruppen ihrer Landsleute.

Die beste und einfachste Art der Integration findet ohnehin über die Kinder statt.

Die Gemeinde Kranenburg geht hier neue innovative Wege.

Da das niederländische und deutsche Schulsystem nicht kompatibel sind, bietet die Gemeinde in einem Kindergarten, in einer Grundschule und in einer Hauptschule bilingualen Unterricht auch mit niederländischem Lehrpersonal an.

Het soms gehoorde verwijt, dat de Nederlanders niet willen deelnemen aan het dorpsleven wordt gerespecteerd, als men uit de Nederlandse buurgemeenten hetzelfde hoort.

Het is nu eenmaal zo dat veel mensen uit de stad naar het platteland verhuizen. En ze willen niet direct alle gewoonten van het dorp overnemen, maar blijven nog even mensen uit de stad.

Uit interviews met Nederlandse burgers die pas verhuist zijn, is gebleken dat deze over het algemeen tevreden zijn, de vriendelijke manier van doen van de Duitsers waarderen en al snel door de buurt worden geaccepteerd.

En diegenen die nu verhuizen zijn allang geen pioniers meer, maar zien een heleboel mensen uit hun eigen land weer terug.

De beste en eenvoudigste manier van integratie gaat sowieso via de kinderen.

De gemeente Kranenburg heeft hiervoor een innovatieve methode ontwikkeld.

Aangezien het Nederlandse en het Duitse schoolsysteem verschillend zijn, biedt de gemeente op een kleuterschool, een Basischool en een Hauptschule tweetalig onderwijs met Nederlands personeel aan.

In Kleve besteht schon seit langer Zeit ein bilinguales Angebot an der Realschule.

Dies ermöglicht den Kindern einen späteren Schulwechsel und erleichtert es den niederländischen Eltern, sich für eine deutsche Schule zu entscheiden. Hier wachsen also echte Euregio-Bürger heran.

Die nördlichste Spitze des Niederrheins wird zunehmend niederländischer, - eben im besten Sinne ein Stück „Nieder-Rhein-Lande“. Eine spannende Teil-Region mit großen Potenzialen.

In Kleef bestaat al lang een bilineaal aanbod aan de Realschule. Hierdoor wordt het voor de kinderen mogelijk gemaakt in beiden landen naar de middelbare school te gaan en wordt het voor Nederlandse ouders makkelijker om hun kinderen naar een Duitse school te sturen. Hier groeien dus echte Euregio-burgers op.

De noordelijkste uithoek van de Nederrhein lijkt steeds meer op Nederland - in de beste zin van het woord een stuk "Neder-Rijn-Land". Een spannend deel van de regio met veel mogelijkheden.

Deutsch-niederländisches Klischee / Duits-nederlands cliché



1.8 Großes Deutschland, kleine Niederlande – oder umgekehrt Een groot Duitsland, een klein Nederland – of omgekeerd

*Das Bild vom großen Deutschland und der kleinen Niederlande dreht sich im Grenzraum ins Gegenteil.
Het beeld van het grote Duitsland en het kleine Nederland wordt in het grensgebied precies omgedraaid.*

Die Niederlande weisen im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland, im Vergleich zu Nordrhein-Westfalen und auch im grenznahen Vergleich Stadsregio/KreisKleve eine wesentlich stärkere wirtschaftliche Dynamik auf.

Die Niederlande ist wichtigster Handelspartner für die Bundesrepublik Deutschland und das Land Nordrhein-Westfalen.

Dies gilt auf nationaler Ebene sowohl für den Import als auch für den Export.

Selbst das bisher beim Import auf Platz 1 liegende Frankreich wurde im Jahr 2008 von den Niederlanden auf Platz 2 verwiesen.

Die Randstad hat im Vergleich zum Ruhrgebiet eine anhaltend hohe Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Arbeitsplatzdynamik.

Das Ruhrgebiet hat relativ gesehen mit einem starken Bevölkerungsrückgang und insgesamt mit einem Arbeitsplatzrückgang zu kämpfen.

Nederland vertoont in vergelijking tot de Bondsrepubliek Duitsland, tot Nordrhein-Westfalen en ook aan de grens tot de stadsregio/district Kleve een veel sterkere economische groei.

Nederland is de belangrijkste handelspartner voor de Bondsrepubliek Duitsland en de deelstaat Nordrhein-Westfalen.

Dit geldt op nationaal gebied zowel voor de import als ook voor de export.

Zelfs Frankrijk, wat de import betreft gelegen op de eerste plaats, werd door Nederland in 2008 naar de tweede plaats verwezen.

De randstad vertoont in vergelijking tot het Ruhrgebied een aanhoudend hoge groei van de economie, de werkgelegenheid en de bevolking.

Het Ruhrgebied heeft te maken met een relatief sterke bevolkingsdaling en over het algemeen met een daling van de werkgelegenheid.

Beide Metropolregionen strahlen auf den deutsch-niederländischen Grenzraum aus, allerdings in sehr unterschiedlichem Maße.

Während die Dynamik aus der Randstad noch zusätzliche Impulse für die Stadtregion Arnheim Nimwegen gibt, lässt die Strahlwirkung des Ruhrgebiets für den Kreis Kleve deutlich nach.

Die Wirtschaftsstrukturen in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen sind unterschiedlich.

Im Jahr 2005 lag z.B. der Dienstleistungssektor in den Niederlanden bei 80,8%, in NRW dagegen bei 66,7%, im Bereich der Provinz Gelderland bei 78,6%, im Regierungsbezirk Düsseldorf bei 69,1%, in der Stadtregion Arnheim Nimwegen bei 82,4% und im Kreis Kleve bei nur 63,9%.

Land- und Forstwirtschaft und Fischerei machen in der Stadtregion nur 0,9% aus, während der Kreis Kleve hier mit 5,3% sogar Zuwachsraten verzeichnet.

Gewerbe, Energie- und Wasserversorgung liegen in der Stadtregion bei 16,8%, während der Kreis Kleve hier mit 30,8% relativ stark ist.

Auch die Arbeitslosenquoten liegen in der gesamten Stadtregion Arnheim Nimwegen deutlich niedriger als zum Beispiel in Kleve und Emmerich am Rhein, die beide über 8% aufweisen. Arnheim und Nimwegen liegen in der Gruppe zwischen 6 und 8%.

Beide metropoolregio's hebben hun uitwerking op het Duits-Nederlandse grensgebied, echter op een erg verschillende manier. Terwijl de dynamiek uit de Randstad nog extra impulsen aan de stadsregio Arnheim Nijmegen geeft, heeft het Ruhrgebied duidelijk minder invloed op het district Kleve.

De economische structuren in Nederland en Nordrhein-Westfalen zijn verschillend.

In 2005 lag het percentage van bijv. de dienstverlenende sector in Nederland bij 80,8%, in NRW daarentegen bij 66,7%, in de provincie Gelderland bij 78,6%, bij de districtsregering Düsseldorf bij 69,1%, in de stadsregio Arnheim Nijmegen bij 82,4% en in het district Kleve slechts bij 63,9%. Het percentage voor de land- en bosbouw en visserij ligt in de stadsregio bij 0,9%, terwijl dit in het district Kleve met 5,3% zelfs een groeipercentage aangeeft. Het percentage bedrijven, de energie- en watervoorzieningen liggen in de stadsregio bij 16,8%, terwijl dit in het district Kleve met 30,8% relatief hoog is.

Ook het werkloosheidscijfer ligt in de gehele stadsregio Arnheim Nijmegen duidelijk lager dan bijvoorbeeld in Kleve en Emmerich am Rhein, waar het percentage voor beide steden meer dan 8% bedraagt.

Im Umfeld der beiden Oberzentren gibt es sogar Gemeinden, die eine Quote von unter 3% aufweisen.

Bei der Arbeitsplatzdichte zeigt sich das zu erwartende Bild.

Arnhem und Nimwegen weisen die höchste Arbeitsplatzdichte je 1.000 Einwohner auf.

Kleve und Emmerich am Rhein weisen im Nordkreis Kleve die höchste Arbeitsplatzdichte auf, liegen aber im euregionalen Gesamtblick nur im Mittelfeld mit Montferland, Over-Betuwe, Wijchen, Heumen und Groesbeek. Die Gemeinden Zevenaar, Rheden, Rosendaal und Renkum weisen dagegen eine höhere Arbeitsplatzdichte auf.

Vergleicht man die demografischen Strukturen beiderseits der Grenze, so zeigt sich, dass die Altersstrukturen in der Stadtregion Arnhem Nimwegen wesentlich jünger sind als die im Nordkreis Kleve.

Die Verhältniszahlen zum „grünen Druck“ sowie zum „Grauen Druck“ verdeutlichen dieses grenzüberschreitende „Altersgefälle“.

Zum Teil kann dies an den verschiedenen Hochschulangeboten in der Stadtregion sowie in Wageningen (Wissenschaftsdreieck Nimwegen-Arnhem-Wageningen) liegen, welche viele junge Menschen in die Region ziehen.

Arnhem en Nijmegen liggen in de groep tussen 6 en 8%. In de omgeving van de twee overkoepelende centra zijn er zelfs gemeenten, die een percentage van minder dan 3% aangeven.

Op het gebied van de dichtheid van arbeidsplaatsen is de situatie zoals verwacht.

Arnhem en Nijmegen hebben de hoogste dichtheid van arbeidsplaatsen per 1.000 inwoners. Kleve en Emmerich am Rhein hebben in het noordelijk district Kleve de hoogste dichtheid van arbeidsplaatsen, liggen echter in het algemene euregionale overzicht met Montferland, Over-Betuwe, Wijchen, Heumen en Groesbeek slechts bij het gemiddelde.

De gemeenten Zevenaar, Rheden, Rosendaal en Renkum hebben echter een hogere dichtheid van arbeidsplaatsen.

Als men de demografische structuren aan beide kanten van de grens met elkaar vergelijkt, dan blijkt dat de leeftijdsopbouw in de stadsregio Arnhem Nijmegen aanzienlijk lager ligt dan die in het noordelijk district Kleve.

De cijfers van de „groene druk“ evenals van de „grijze druk“ maken deze grensoverschrijdende „leeftijdshelling“ duidelijk. Gedeeltelijk kan dit aan de aanwezige universiteiten in de stadsregio en Wageningen (wetenschappelijke driehoek Nijmegen-Arnhem-Wageningen) liggen, waardoor veel jonge mensen naar deze regio verhuizen.

Dennoch ist ein gravierendes Problem der Stadsregio der Fachkräftemangel.

In der Randstad werden deutlich höhere Gehälter für Fachkräfte gezahlt. Hierzu wurde das Projekt B4You ins Leben gerufen, bei dem die Stadsregio, die Kamer van Koophandel, die Hochschulen sowie einige Unternehmen Aktivitäten entwickeln, um Fachkräfte für die Region zu werben.

Sowohl die Stadtregion Arnhem Nimwegen, wie auch der Nordkreis Kleve haben eine wichtige ökonomische Brückenkopffunktion für deutsche bzw. für niederländische Unternehmen, die in den Niederlanden bzw. in Nordrhein-Westfalen und in Deutschland geschäftliche Aktivitäten entwickeln wollen.

Im Nordkreis Kleve sind insgesamt rund 155 Firmen aus den Niederlanden ansässig, während im Gebiet der Stadtregion insgesamt 295 deutsche Firmen einen Sitz haben.

Diese Betriebe haben sich bewusst nicht für Standorte in Duisburg, Düsseldorf, Köln oder in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam entschieden, sondern haben die grenznahen Standorte mit deren optimalen Verkehrsverbindungen gesucht.

Dieser Firmenpool stellt ein besonderes Potenzial dar, da hier häufig sowohl deutsche und niederländische Mitarbeiter beschäf-

Toch blijft het tekort aan vakpersoneel een ernstig probleem voor de stadsregio.

In de Randstad wordt er duidelijk meer betaald voor gespecialiseerd personeel. Hierdoor werd het project B4You in het leven geroepen, waarbij de stadsregio, de Kamer van Koophandel, de Hochschulen (HBO-scholen) en enige bedrijven activiteiten ontwikkelen om BETA-personeel voor de regio te werven.

Zowel de stadsregio Arnhem Nijmegen als ook het noordelijk district Kleve vervult een belangrijke economische pioniersfunctie voor Duitse resp. Nederlandse bedrijven, die willen gaan werken in Nederland, Nordrhein-Westfalen en Duitsland.

In het noordelijk district Kleve zijn er in totaal ca. 155 bedrijven uit Nederland gevestigd, terwijl er in de stadsregio in totaal 295 Duitse bedrijven zijn.

Deze bedrijven hebben er bewust voor gekozen om zich niet in steden als Duisburg, Düsseldorf, Keulen of Amsterdam, Den Haag of Rotterdam te gaan vestigen, maar hebben gekozen voor plaatsen aan de grens met optimale verkeersverbindingen.

Deze bedrijven hebben een speciaal potentieel, aangezien hier zowel Duitse als Nederlandse medewerkers werkzaam zijn en

tigt sind und eine Referenzwirkung für andere Betriebe im Hinblick auf Standortentscheidungen entstehen kann.

Der Logistikbereich gewinnt auch in dieser Grenzregion zunehmend an Bedeutung.

Gegenüber früheren logistischen Bewertungen, die zwischen Rotterdam und Duisburg keine interessanten bzw. wirtschaftlichen Logistikstandorte sahen, hat sich heute ein dichtes Netz an Logistikstandorten und -angeboten in der Grenzregion der Stadtregion und des deutschen Grenzraums entwickelt.

Oft sind kleinere Standorte, insbesondere in Krisenzeiten, sogar besser und flexibler aufgestellt als die großen Player.

Das Profil einer Logistikregion gilt es allerdings weiter zu schärfen und die Kooperation zwischen den euregionalen Logistikanbietern zu fördern.

Hierzu gehören neben den Häfen in Emmerich, Nimwegen und Genep verschiedene Logistik-Gewerbestandorte sowie auch der Airport Weeze.

Der zukünftige Studiengang Logistik an der Fachhochschule in Kleve unterstreicht die heutige und zukünftige Bedeutung dieser Grenzregion als bedeutende Logistikkreuzung.

Im gesamten deutsch-niederländischen Grenzraum hat sich das Verhältnis der Grenzpendler im Zeitraum von 1999 bis 2005 komplett gedreht.

hierdoor een voorbeeldwerking wat betreft de vestigingsplaats voor andere bedrijven kan ontstaan.

Ook op logistiek gebied wordt de grensregio steeds belangrijker.

In vergelijking tot eerdere logistieke beoordelingen, die tussen Rotterdam en Duisburg geen interessante resp. economische logistieke vestigingsplaatsen vonden, is er momenteel een dicht netwerk van logistieke vestigingsplaatsen en -aanbiedingen in de grensregio van de stadsregio en het Duitse grensgebied ontstaan.

Vaak zijn het kleinere plaatsen, vooral tijdens de crisis, die zelfs beter en flexibeler blijken te zijn dan de grote steden.

Het is belangrijk dit profiel van de logistieke regio verder uit te breiden en de samenwerking tussen de euregionale logistieke aanbieders te bevorderen.

Hiertoe behoren naast de havens in Emmerich, Nijmegen en Genep verschillende logistieke plaatsen evenals de Airport Weeze.

De toekomstige studierichting logistiek aan de HBO-school in Kleve bevestigt de huidige en toekomstige betekenis van deze grensregio als logistiek centrum.

In het gehele Duits-Nederlandse grensgebied is het aantal grensforensen in de jaren 1999 tot 2005 geheel omgedraaid.

Waren es 1999 noch knapp 14.000 niederländische Arbeitskräfte, die nach Deutschland fahren und nur weniger als 3.000 deutsche Arbeitskräfte in der Gegenrichtung, so sind es 2005 bereits rund 15.000 deutsche Arbeitskräfte, die in die Niederlande fahren, während die Zahl der niederländischen Grenzpendler auf eine Zahl von rund 8.000 gesunken ist.

Gemeindegrenzen Grenzpendlerzahlen liegen nicht flächendeckend vor. Schwerpunkte für deutsche Grenzpendler sind allerdings die Städte Nimwegen, Venray und Venlo. Nach Nimwegen pendeln mit rund 1000 die höchste Zahl deutscher Arbeitnehmer. Aber auch nach Montferland, Arnhem, Beuningen, Grave und Cuijk pendeln jeweils rund 300 sowie nach Doetinchem, Duiven, Wijchen, Heumen und Groesbeek immerhin noch jeweils rund 200 deutsche Arbeitnehmer.

Das insgesamt für die in der Statistik des LDS erfassten Gemeinden rund 3.500 deutsche Arbeitnehmer in der Stadtregion Arnhem Nimwegen.

Die Gesamtzahl dürfte höher liegen. Nach Emmerich pendeln rund 400 niederländische Arbeitnehmer sowie knapp 180 nach Kleve und knapp 50 nach Kranenburg. Ihre Anzahl wird weiter steigen, sowohl bei Zeitarbeitskräften, wie auch bei Fachkräften mit Festanstellung.

Waren er in 1999 noch bijna 14.000 Nederlandse werknemers die naar Duitsland reisden en slechts minder dan 3.000 Duitse werknemers naar Nederland, zo zijn er in 2005 al ca. 15.000 Duitse werknemers, die naar Nederland reizen, terwijl het cijfer van de Nederlandse grenspondelaars naar rond de 8.000 is gezonken.

Het precieze aantal forensen per gemeente is niet bekend. De belangrijkste steden voor Duitse forensen zijn echter de steden Nijmegen, Venray en Venlo.

De meeste Duitse werknemers, rond de 1000, reizen voor hun werk naar Nijmegen. Maar ook ca. 300 werknemers pendelen naar Montferland, Arnhem, Beuningen, Grave en Cuijk en ca. 200 werknemers reizen naar Doetinchem, Duiven, Wijchen, Heumen en Groesbeek.

Volgens de cijfers van het statistiekbureau van Nordrhein-Westfalen (LDS) werken er bij de geregistreerde gemeenten ca. 3.500 Duitse werknemers in de stadsregio Arnhem Nijmegen.

Het totale aantal zou zelfs hoger kunnen liggen.

Ongeveer 400 Nederlandse werknemers pendelen naar Emmerich, bijna 180 naar Kleve en bijna 50 naar Kranenburg. Dit aantal zal verder stijgen, zowel bij de tijdelijke werknemers als ook bij de werknemers met een vaste baan.

Handelspartner (2007)

NL

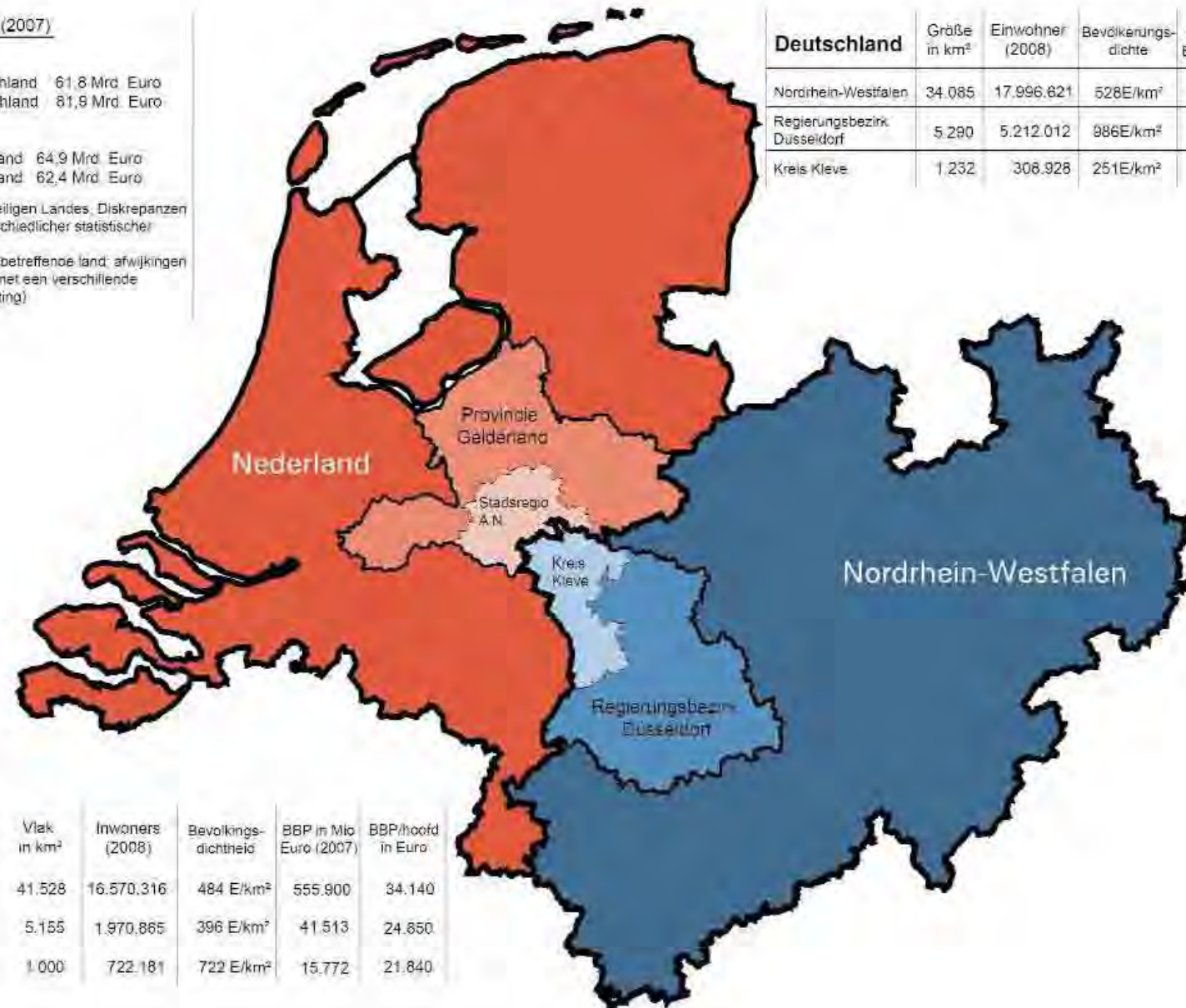
Import 1. Deutschland 61,8 Mrd. Euro
Export 1. Deutschland 81,9 Mrd. Euro

D

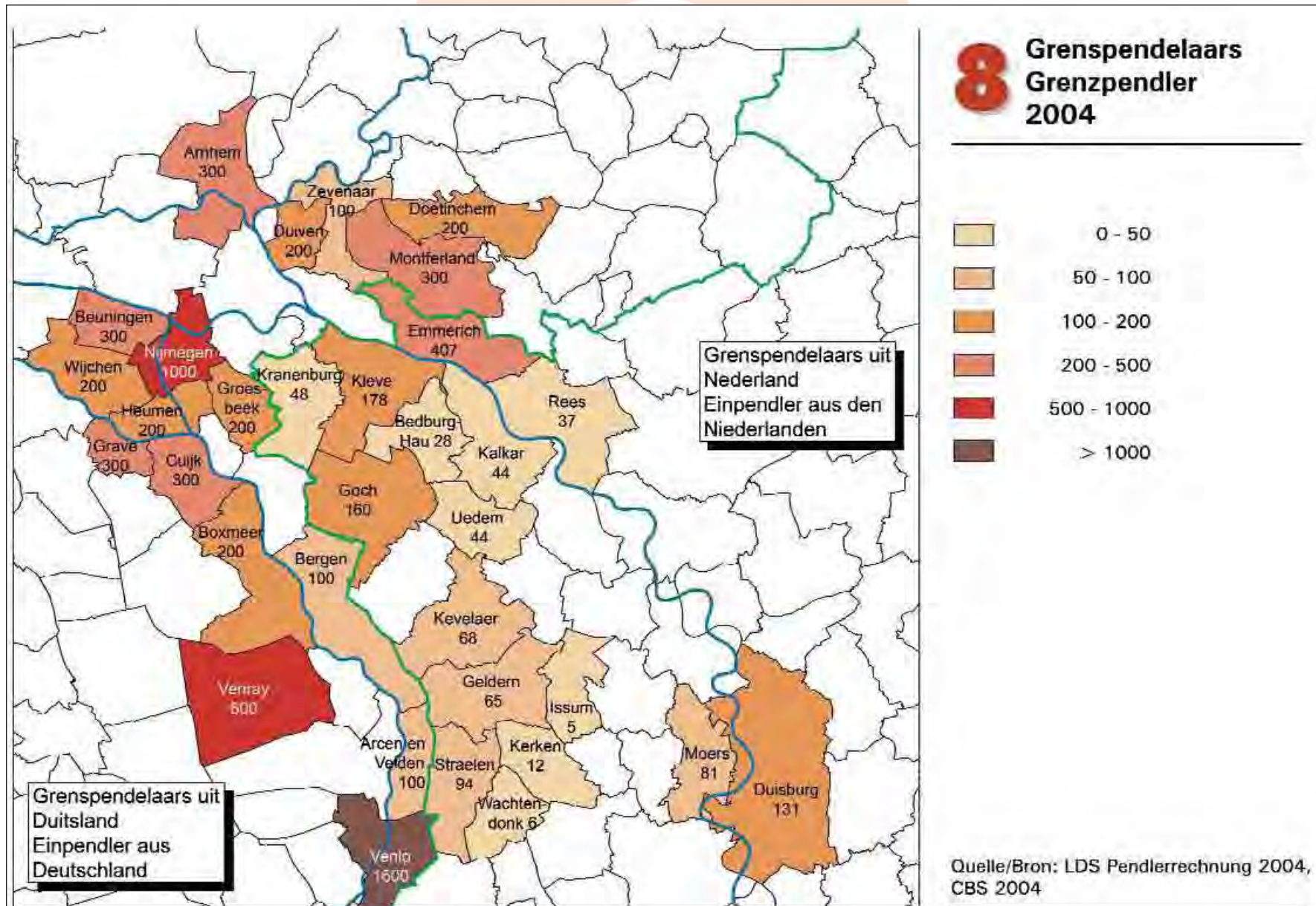
Import 2. Niederland 64,9 Mrd. Euro
Export 5. Niederland 62,4 Mrd. Euro

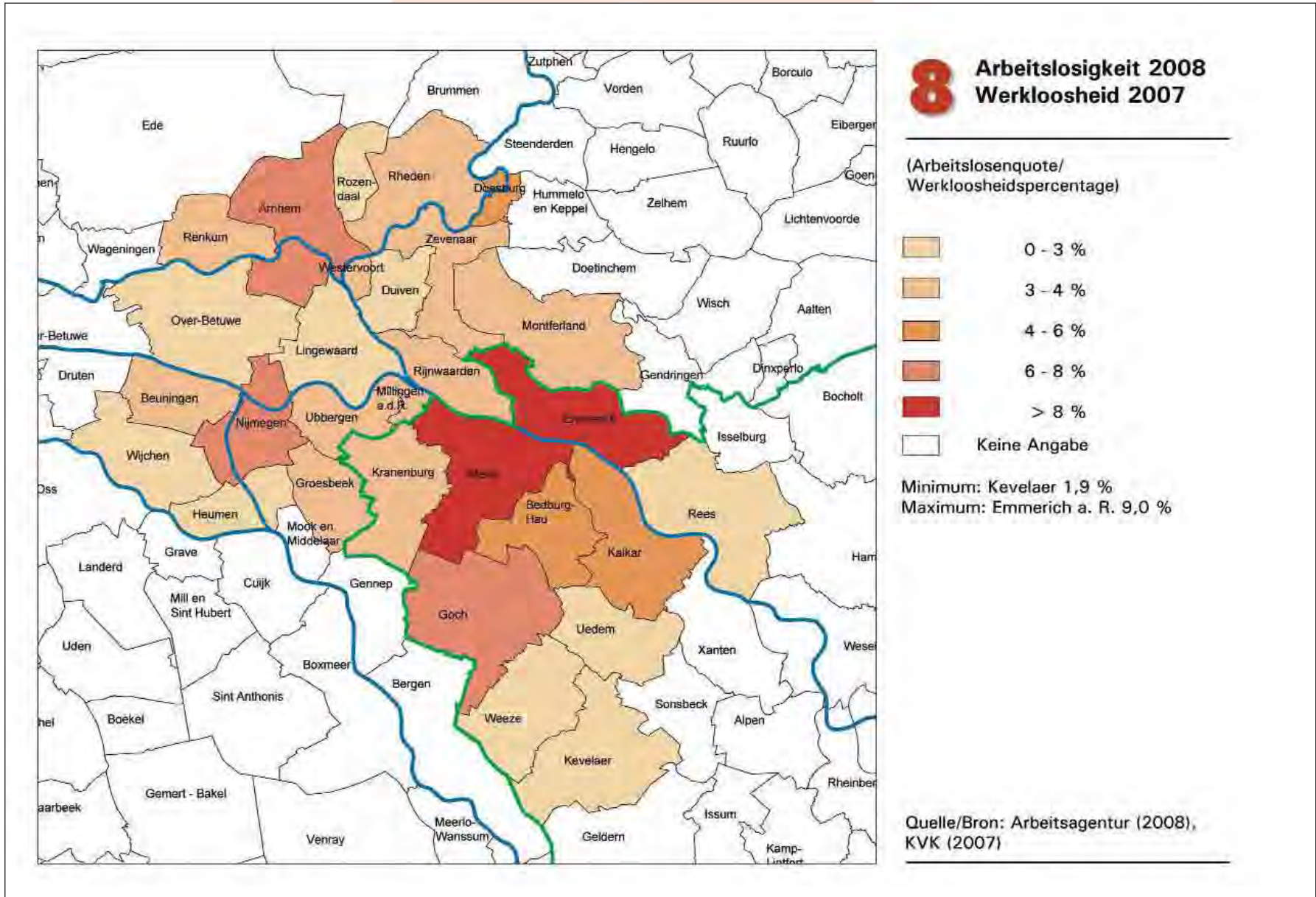
(Angaben des jeweiligen Landes. Diskrepanzen beruhen auf unterschiedlicher statistischer Aufbereitung)

(Gegevens van het betreffende land; afwijkingen hebben te maken met een verschillende statistische verwerking)



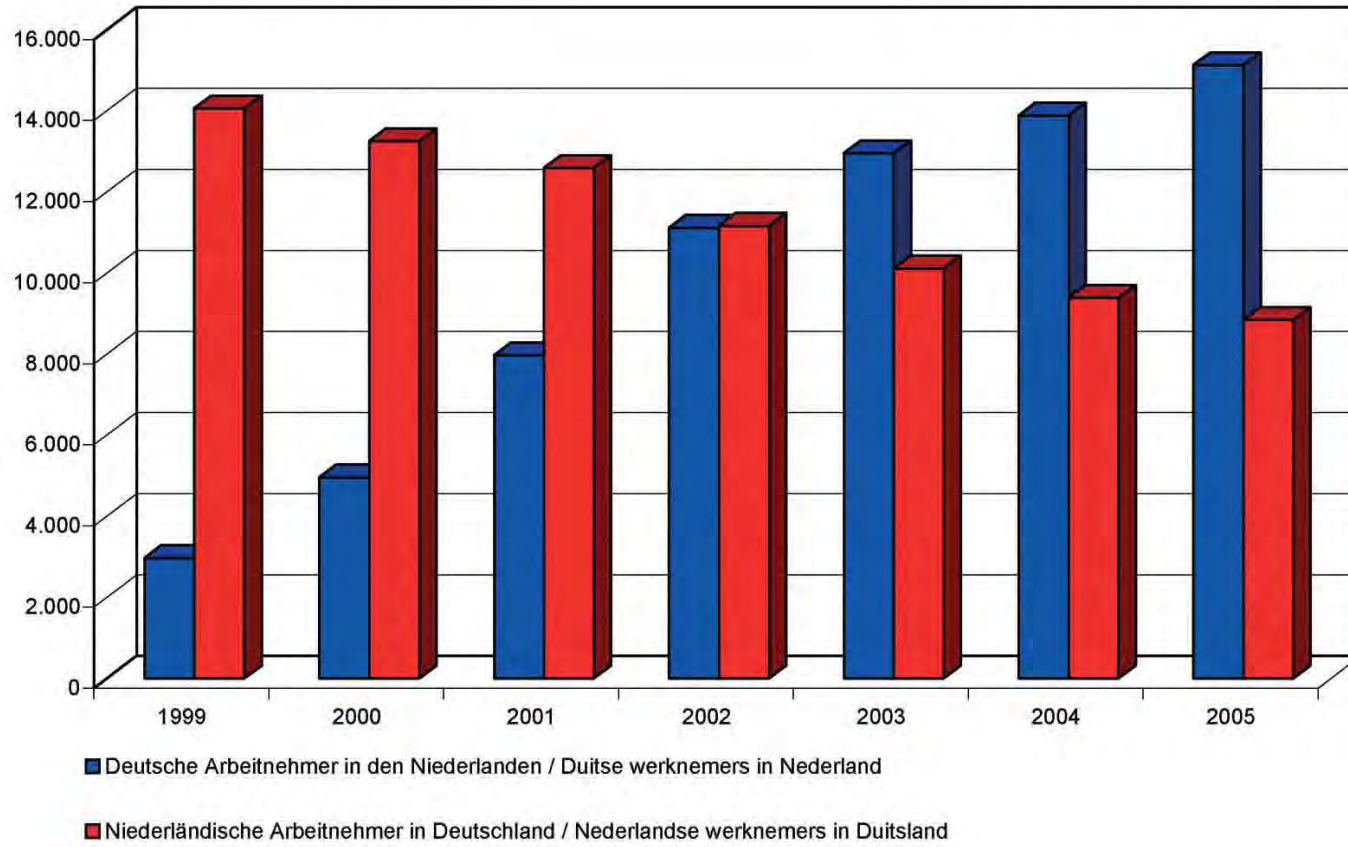
Niederland	Vlakte in km ²	Inwoners (2008)	Bevölkerungsdichte	BBP in Mio Euro (2007)	BBP/haupt in Euro
Niederland	41.528	16.570.316	484 E/km ²	555.900	34.140
Provincie Gelderland	5.155	1.970.865	396 E/km ²	41.513	24.650
Stadsregio Arnhem Nijmegen	1.000	722.181	722 E/km ²	15.772	21.840





Grenzarbeit / Grensarbeid

Quelle: Centraal Bureau voor Statistiek 2008



1.9 Arbeiten in den Niederlanden, Wohnen in Deutschland Werken in Nederland, wonen in Duitsland

*Die Niederlande ist ein attraktives Ziel für deutsche Arbeitskräfte.
Nederland is interessant voor Duitse werknemers.*

Innerhalb der letzten sieben Jahre hat sich das Verhältnis von Grenzpendlern grundlegend umgekehrt. Kamen 2001 noch deutlich mehr Niederländer zur Arbeit in die Bundesrepublik, so bietet die Niederlande heute in zunehmendem Maße Arbeitsplätze für deutsche Fachkräfte.

Relativ geringe Sprach- und Mentalitätsbarrieren erleichtern diesen Trend.

Bei aller Euphorie für die neuen Absatzmärkte in Osteuropa und China wird leicht übersehen, dass für die Niederlande die Bundesrepublik sowohl beim Im- wie auch beim Export die Nummer eins ist. Für die deutsche Wirtschaft hat die Niederlande in diesem Jahr beim Import Frankreich von Platz eins verdrängt, beim Export liegt es immerhin auf Platz fünf.

Von daher mag es nicht verwundern, dass sich in Kleve, Kranenburg und Emmerich ein regelrechter Brückenkopf an niederländischen Unternehmen gebildet hat. Der große deutsche Absatzmarkt zieht niederländische Unternehmer über die Grenze.

Tijdens de laatste zeven jaar is het gedrag van forensen in het grensgebied geheel veranderd. In 2001 kwamen er nog duidelijk meer Nederlanders voor hun werk naar de Bondsrepubliek, nu zijn er in Nederland steeds meer mogelijkheden tot het krijgen van een baan voor Duitse werknemers. Dit wordt vergemakkelijkt door relatief geringe taal- en mentaliteitsproblemen.

Door de euforie voor de nieuwe afzetmarkten in Oosteuropa en China wordt er al snel over het hoofd gezien, dat Duitsland voor Nederland op het gebied van de im- en export nummer één is. Voor de Duitse economie heeft Nederland in 2008 Frankrijk bij de import van de eerste plaats verdreven, bij de export komen ze op de vijfde plaats.

Daarom is het ook niet vreemd, dat er in Kleve, Kranenburg und Emmerich zoveel Nederlandse bedrijven zijn. Het grote Duitse afzetgebied maakt het voor Nederlandse bedrijven zo interessant om zich over de grens te vestigen.

Von diesem Standort aus tätigen die rund 150 Unternehmen ihre Geschäfte in der Region, im deutschsprachigen Raum und darüber hinaus.

Zunehmend interessieren sich niederländische Unternehmen auch für die Übernahme deutscher Firmen.

Dabei geht es natürlich um Marktanteile, aber auch um die deutschen Fachkräfte.

Zu diesem Bild passt auch die Zusammensetzung des privat organisierten deutsch-niederländischen Business-Clubs mit Sitz in Kleve, der eindeutig niederländisch dominiert ist.

Um den grenzüberschreitenden Marktzugang zu erleichtern, haben die Kamer van Koophandel Centraal Gelderland und die Industrie- und Handelskammer zu Duisburg gemeinsam das Projekt „Portal“ gestartet, welches den Unternehmen durch die Förderung von gezielten Marktstudien den Zugang zum Markt im jeweiligen Nachbarland erleichtern soll.

Der niederländische Arbeitsmarkt weist einen sehr viel höheren Anteil an Dienstleistungen auf. Dies ist auch in der Stadsregio bereits ablesbar.

Die Arbeitslosigkeit ist in den Niederlanden strukturell viel niedriger als in Nordrhein-Westfalen. Allerdings benötigen viele niederländische Arbeitnehmer einen Zweit- oder Drittjob.

Vanuit deze vestigingslocatie doen ongeveer 150 bedrijven zaken in de regio, in het Duitstalige gebied en in andere gebieden.

Ook zijn Nederlandse bedrijven in toenemende mate geïnteresseerd in de overname van Duitse bedrijven.

Hierbij gaat het natuurlijk om marktaandelen, maar ook om gespecialiseerde Duitse werknemers.

In dit kader past ook de samenstelling van de privé georganiseerde Duits-Nederlandse Business-Club, gevestigd in Kleve, die vooral uit Nederlandse leden bestaat. Om de grensoverschrijdende markttoegankelijkheid te vereenvoudigen hebben de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland en de Industrie und Handelskammer in Duisburg samen het project „Portal“ ontwikkeld, waardoor de toegang tot de markt in het betreffende buurland vereenvoudigd wordt door het bevorderen van gerichte marktstudies.

De Nederlandse arbeidsmarkt heeft een groter aandeel in de dienstverlenende sector. Dit is ook al goed te zien in de stadsregio.

De structurele werkloosheid is in Nederland veel lager dan in Nordrhein-Westfalen.

Veel Nederlandse werknemers hebben echter wel een tweede of derde baan.

Dieser Strukturunterschied in den Arbeitslosenkennziffern zeigt sich auch im Grenzgebiet der Stadsregio und dem Kreis Kleve.

Das Bild vom wirtschaftlich „großen Deutschland“ und der „kleinen Niederlande“ dreht sich im niederrheinischen Grenzraum um.

Die Oberzentren Duisburg und Krefeld verlieren zunehmend an Bevölkerung und teilweise auch an Wirtschaftskraft, während die Stadsregio Arnhem Nijmegen auf mehrere Wachstumsjahrzehnte zurückschauen kann und noch mindestens 15 Wachstumsjahre vor sich hat. - Innerhalb der letzten sieben Jahre hat sich so z.B. die Situation der Berufspendler komplett gedreht.

Die Arbeitslosenquote liegt auf niederländischer Seite deutlich niedriger als auf deutscher Seite und es besteht ein großer Fachkräftemangel.

Kamen 1999 noch rund 14.000 Niederländer und im Gegenzug nur knapp 3.000 Deutsche über die Grenze zur Arbeit, so waren es im Jahre 2005 bereits 15.000 deutsche und nur noch etwas weniger als 8.000 niederländische Grenzpendler. Wichtigste Arbeitsplatzstandorte sind dabei die Stadt Nimwegen sowie weiter südlich die grenznahen Städte Venray und Venlo.

Dit structurele verschil in de werkloosheidscijfers is duidelijk herkenbaar in het grensgebied van de stadsregio en het district Kleve.

De voorstelling van het economisch „grote Duitsland“ en het „kleine Nederland“ wordt in het grensgebied van de Nederrhein omgedraaid.

De overkoepelende centra Duisburg en Krefeld vertonen een teruglopende bevolkingsgroei en gedeeltelijk ook een teruglopende economische groei, terwijl de stadsregio Arnhem-Nijmegen al tientallen jaren groeit en dit nog minstens 15 jaar zal blijven doen. In de laatste zeven jaar is zo bijv. de situatie van de grenspendelaar volledig omgekeerd.

Het werkloosheidscijfer is in Nederland duidelijk lager dan in Duitsland en er bestaat een groot tekort aan vakmensen.

In 1999 gingen er nog ongeveer 14.000 Nederlanders en slechts 3.000 Duitsers over de grens naar hun werk, in het jaar 2005 waren het al 15.000 Duitsers en slechts nog iets minder dan 8.000 Nederlandse forensen.

De belangrijkste plaatsen met de meeste werkgelegenheid zijn hierbij de stad Nijmegen en de verder zuidelijk gelegen steden Venray en Venlo.

Im Bereich der Stadsregio Arnhem Nimwegen arbeiten derzeit bereits über 3500 deutsche Arbeitnehmer. Ihre Anzahl wird weiter steigen, sowohl bei Zeitarbeitskräften als auch bei Fachkräften mit Festanstellung.

Ganz davon abgesehen gibt es auch immer mehr deutsche Handwerksfirmen, die für niederländische Kunden arbeiten.

Die hohe deutsche Handwerksqualität und die vergleichsweise niedrigeren Arbeitskosten verschaffen hier Wettbewerbsvorteile.

Wo bei der Qualifizierung von Arbeitslosen früher gerne auf EDV-Kurse gesetzt wurde, werden heute Sprachkurse und Kenntnisse zum niederländischen Sozialsystem vermittelt, um die Arbeitnehmer fit für den niederländischen Arbeitsmarkt zu machen.

Bei der Qualifizierung deutscher Arbeitskräfte für den niederländischen Arbeitsmarkt steht die Vermittlung niederländischer Sprachkenntnisse sowie die Klärung von Pendlernproblemen im Bereich des Arbeits- und Sozialsystems im Vordergrund.

Die leichte und gute Erreichbarkeit der niederländischen Arbeitsplätze mit dem öffentlichen Nahverkehr und/oder mit dem Privat-PKW stellen eine wichtige Voraussetzung für Grenzpendler dar.

Die Pendlerzahlen in den niederländischen Grenzraum haben deutlich zugenommen, insbesondere auch in Nijmegen.

In het gebied van de stadsregio Arnhem-Nijmegen werken momenteel meer dan 3500 Duitse werknemers. Dit aantal zal verder stijgen, zowel bij de tijdelijke werknemers als ook bij de werknemers met een vaste baan.

Los hiervan zijn er ook steeds meer Duitse handwerkbedrijven die voor Nederlandse klanten werken. De hoge Duitse handwerk kwaliteit en de vergelijkbaar lage werkkosten zorgen voor concurrentievoordelen.

Werd er vroeger bij de kwalificatie van werklozen meer waarde gehecht aan computercursussen, nu worden er taalcurcussen gegeven en kennis van de Nederlandse sociale voorzieningen verbreed om de werknemers goed voor te bereiden op de Nederlandse arbeidsmarkt.

Bij de kwalificatie van Duitse werknemers voor de Nederlandse arbeidsmarkt staat het leren van de Nederlandse taal en het oplossen van problemen voor forensen op het gebied van de arbeidsmarkt en de sociale voorzieningen op de voorgrond.

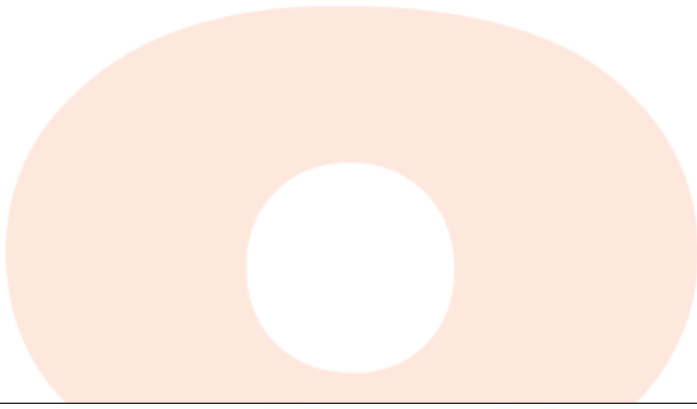
Een goede bereikbaarheid van het werk in Nederland met het openbaar vervoer en/of met de eigen auto is een belangrijke voorwaarde voor forensen.

De cijfers van grenspendelaars in het Nederlandse grensgebied zijn ook duidelijk gestegen, vooral in Nijmegen.

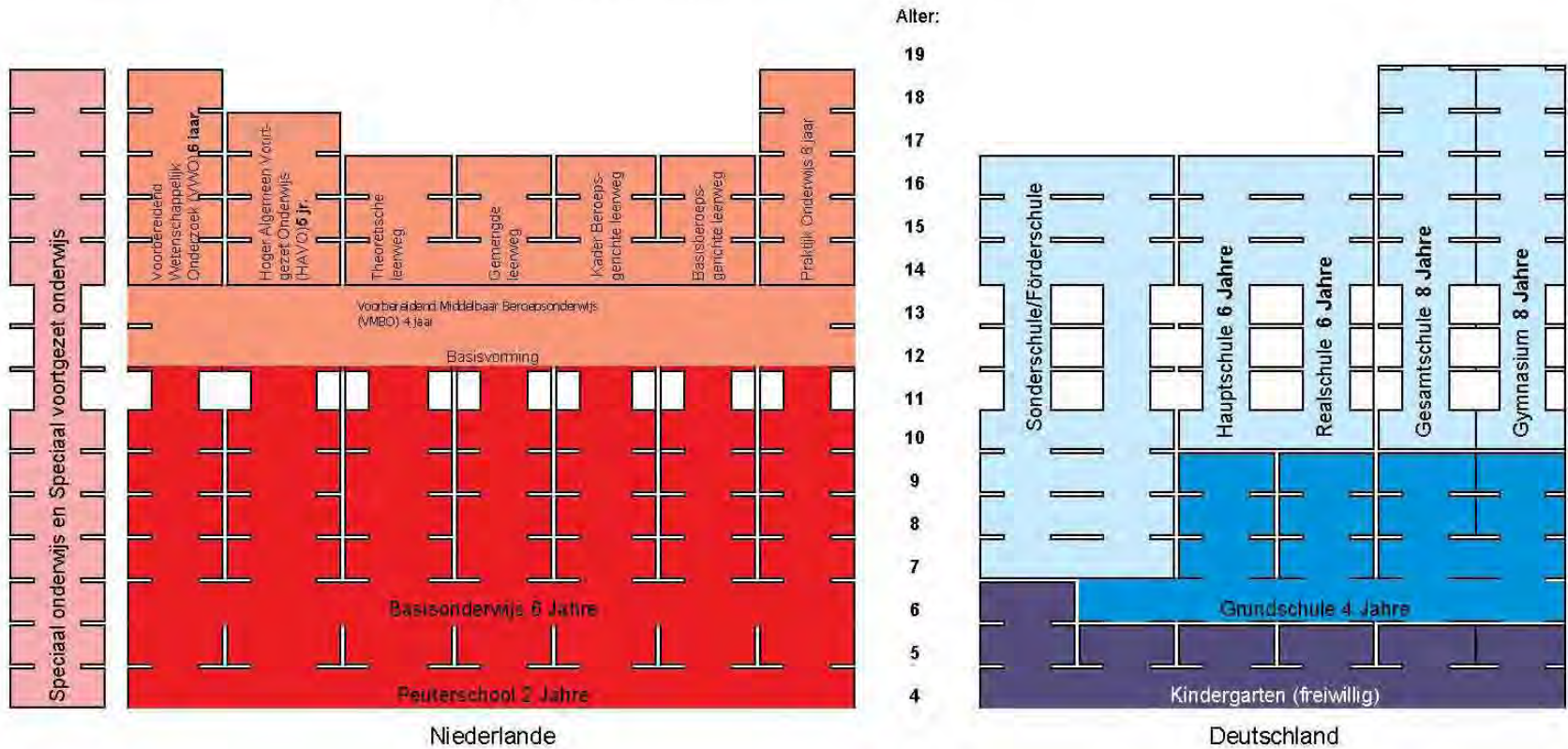
Andeel banen van werknemers en economische activiteit 2000 en 2005 /
Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren 2000 und 2005

Nederland		Nordrhein-Westfalen			
	2000	2005		2000	
Landbouw, bosbouw en visserij	1,5%	1,4%	0,8%	0,8%	Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
Nijverheid en energievoorziening	20,4%	17,8%	32,5%	36,6%	Gewerbe, Energie- & Wasserversorgung
Dienstverlening	78,1%	80,8%	66,7%	62,6%	Dienstleistung
Provincie Gelderland		Regierungsbezirk Düsseldorf			
	2000	2005		2000	
Landbouw, bosbouw en visserij	1,4%	1,5%	0,8%	0,8%	Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
Nijverheid en energievoorziening	22,9%	20,0%	30,1%	33,7%	Gewerbe, Energie- & Wasserversorgung
Dienstverlening	75,7%	78,6%	69,1%	65,6%	Dienstleistung
Stadsregio Annhem-Nijmegen		Kreis Kleve			
	2000	2005		2000	
Landbouw, bosbouw en visserij	0,9%	0,8%	5,3%	3,6%	Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
Nijverheid en energievoorziening	19,2%	16,8%	30,8%	36,3%	Gewerbe, Energie- & Wasserversorgung
Dienstverlening	79,7%	82,4%	63,9%	60,0%	Dienstleistung

Quelle: CBS Statline 2008, LDS 2008



Die Schulsysteme von Deutschland und den Niederlanden im Vergleich / Vergelijking van de schoolsystemen in Nederland en Duitsland



1.10 Internationale Ausbildung und Sprachkompetenz Internationale opleiding en taalbeheersing

*Während die Ausbildungen immer internationaler werden, verliert der Grenzraum seine bilinguale Sprachkompetenz.
Terwijl de opleidingen steeds internationaler worden, verliest het grensgebied zijn tweetalige taalcompetentie.*

Die deutsch-niederländische Grenzregion verliert ihre bilinguale Sprachkompetenz, da weniger Dialekt gesprochen wird und Deutsch und Niederländisch in den jeweiligen Schulen an Bedeutung verloren hat.

Ungeachtet dessen nimmt der Drang der deutschen Studenten an die international ausgerichteten niederländischen Hochschulen stark zu.

Das deutsche und das niederländische Schulsystem sind nicht kompatibel.

Frühere Einschulung, Ganztagschule und spätere Differenzierung nach acht Jahren sind die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale des niederländischen Systems.

Dieses hat im Gegensatz zum deutschen Schulsystem sehr gut bei den PISA-Studien abgeschnitten.

Trotz verschiedener erfolgreicher bilingualer Unterrichtsangebote und Kooperationen bei Kindergärten, Grund- und Realschulen

Het Duits-Nederlandse grensgebied verliest haar tweetalige taalcompetentie, omdat er minder dialect wordt gesproken en de Duitse en Nederlandse taal op de betreffende scholen niet meer zo belangrijk zijn.

Afgezien daarvan neemt de tendens van Duitse studenten, die naar internationaal georganiseerde Nederlandse hogescholen gaan, sterk toe.

De Duitse en Nederlandse schoolsystemen zijn niet te combineren. De belangrijkste verschillen zijn het eerder naar de lagere school gaan, een school met zowel 's morgens als 's middags onderwijs, en het na acht jaar naar de middelbare school gaan.

Het Nederlandse onderwijssysteem heeft in tegenstelling tot het Duitse schoolsysteem goede resultaten behaald bij de PISA-studie.

Ondanks het aanbod aan verschillende succesvol tweetalig onderwijs en de samenwerking van kleuterscholen, lagere scholen en

bleibt das Hauptproblem des Schulsystemwechsels von NL nach D und umgekehrt bestehen. Bilinguale Sprachkompetenz ist ein wichtiger Schlüssel für Integration,- allerdings reicht dies alleine nicht aus, um die großen Systemunterschiede zu überbrücken.

Das niederländische Berufsausbildungssystem ist stark schulorientiert, während das deutsche System betriebsorientiert ist.

In den Niederlanden ist der Hauptausbildungsort die Schule und die Auszubildenden werden von hier aus in die Betriebe detachiert. Die Anzahl der deutschen Auszubildenden in den Niederlanden nimmt leicht zu.

Für deutsche Studenten haben die Hochschulen in Arnhem und Nijmegen eine große Anziehungskraft.

Die Radboud Universität in Nijmegen verfolgt aktiv das Ziel, den Anteil der deutschen Studenten von 3,7% auf 10% anzuheben, also von derzeit 655 auf rund 1800.

Dazu kooperiert sie mit Gymnasien auf deutscher Seite, um über Studieninformationen, „mee-loop-dagen“ – also Kennenlernetagen etc. mehr deutsche Abiturienten anzulocken.

Für deutsche Studenten wurde auch eine gesonderte Anlaufstelle eingerichtet, wo eine deutsche Studentin bei Fragen und Problemen weiterhilft.

Realscholen bleibt het belangrijkste probleem van de wisseling van schoolsysteem in Nederland en Duitsland bestaan. Een tweetalig onderwijssysteem is een belangrijke sleutel voor integratie, - alleen is dit niet genoeg om de grote verschillen in het systeem te overbruggen.

Het Nederlandse onderwijssysteem is erg op de school gericht, terwijl het Duitse systeem zich erg op het bedrijfsleven richt.

In Nederland is de belangrijkste onderwijsplaats de school en diegenen die een opleiding volgen worden hiervandaan naar bedrijven gestuurd. Het aantal Duitsers dat een opleiding volgt in Nederland stijgt iets.

De Hogescholen in Arnhem en Nijmegen zijn voor Duitse studenten erg interessant.

De Radboud Universiteit in Nijmegen is van plan het aantal Duitse studenten van 3,7% tot 10% te laten stijgen, dus van 655 nu naar rond de 1800.

Hiervoor werkt men met Duitse gymnasia samen om via studieinformatie, „mee-loop-dagen“ enz. meer Duitse scholieren te lokken.

Er is ook een speciale hulpdienst opgericht, waarbij een Duitse studente bij vragen en problemen hulp verschaft.

Von 2003 bis 2007 hat sich der Anteil deutscher Studenten bereits mehr als verdoppelt.

Dabei haben Sprach- und Literaturwissenschaften sowie Soziale Wissenschaften gute Zuwachsraten.

Die größten Zuwachsraten haben allerdings die Naturwissenschaften, Mathematik und Informatik zu verzeichnen.

Diesen Zweig will die Radboud Universität zukünftig noch stärker ausbauen.

Auch die Hogeschool Arnhem Nijmegen setzt auf Internationalisierung. So sind neben den schon lange beliebten Studiengängen wie Sozialpädagogik, Logotherapie und Ergotherapie insbesondere beim Studiengang „International Business and Management Studies“ zunehmend mehr deutsche Studenten eingeschrieben.

Auch die Hogeschool Arnhem Nijmegen hat die Anzahl der deutschen Studenten in den letzten 5 Jahren mehr als verdoppelt, heute sind es schon 1370. - Das benachbarte Kranenburg avanciert derweil zur heimlichen Studentenstadt. Da auch für Studenten der Wohnraum in Nijmegen relativ teuer ist, weichen inzwischen 300 bis 400 Studenten in die knapp 10 km entfernte Grenzgemeinde aus.

Von 2003 bis 2007 ist die Anzahl deutscher Studenten mehr als verdoppelt.

Vor allem die Sprach- und Literaturwissenschaften sowie Soziale Wissenschaften haben eine hohe Wachstumsrate.

Die höchsten Wachstumsraten liegen allerdings bei den Naturwissenschaften, Mathematik und Informatik zu verzeichnen.

Diesen Zweig will die Radboud Universität in der Zukunft noch stärker ausbauen.

Auch die Hogeschool Arnhem Nijmegen setzt auf Internationalisierung. So sind neben den schon lange beliebten Studiengängen wie Sozialpädagogik, Logotherapie und Ergotherapie insbesondere beim Studiengang „International Business and Management Studies“ zunehmend mehr deutsche Studenten eingeschrieben.

Auch die Hogeschool Arnhem Nijmegen hat die Anzahl der deutschen Studenten in den letzten 5 Jahren mehr als verdoppelt, heute sind es schon 1370. - Das benachbarte Kranenburg avanciert derweil zur heimlichen Studentenstadt. Da auch für Studenten der Wohnraum in Nijmegen relativ teuer ist, weichen inzwischen 300 bis 400 Studenten in die knapp 10 km entfernte Grenzgemeinde aus.

Seitdem auch in Nordrhein-Westfalen Studiengebühren eingeführt wurden, schreckt die „Studienbeurs“ der niederländischen Hochschulen nicht mehr wirklich ab. Dagegen ist der Ruf der niederländischen Akademikerschmieden sehr gut.

Ein unkompliziertes und sehr persönliches Betreuungsverhältnis zwischen Studenten und Dozenten und die starke internationale Ausrichtung vieler Studiengänge mit hohem englischsprachigen Anteil sind weitere Pluspunkte. Wer an der Radboud Universität einen Bachelor-Abschluss geschafft hat, dem wird zudem ein Studienplatz für das aufbauende Masterstudium garantiert. Bei diesem Angebot erfreut sich das Auslandsstudium kurz hinter der deutschen Grenze zu Recht wachsender Beliebtheit.

Trotz des sehr vielfältigen Hochschul-Ausbildungsangebotes in der Stadsregio besteht ein Mangel an Fachkräften insbesondere in den technischen Fächern. Durch die Initiative B4You wollen die Stadsregio, einige regionale Betriebe sowie die Hochschulen hier Abhilfe schaffen.

Die RU will den Anteil der technischen Fächer auf 50% steigern.

Der Kreis Kleve hat sich beim Land NRW erfolgreich für eine neue Fachhochschule mit den Standorten Kleve und Kamp-Lintfort und technischer Ausrichtung beworben. Ihr Name ist Hochschule Rhein-Waal.

Sinds er ook in Nordrhein-Westfalen voor het studeren betaald moet worden, schrikt de „studiebeurs“ niet meer zo af. Daarentegen staan de Nederlandse academische scholen goed bekend.

Er bestaat een ongecompliceerde en erg persoonlijke sfeer tussen studenten en docenten en de sterk internationaal georiënteerde studierichtingen, waarbij er veel Engels gesproken wordt, zijn verdere voordelen.

Wie aan de Radboud Universiteit een bachelor-grad heeft gehaald, krijgt gegarandeerd een studieplaats voor de daaropvolgende mastergrad. Bij dit aanbod wint de buitenlandse studie achter de Duitse grens steeds meer aan populariteit.

Ondanks dit veelzijdige aanbod aan hogescholen in de stadsregio bestaat er een tekort aan vakmensen, vooral in de technische vakken. Door het initiatief B4You willen de stadsregio, enkele regionale bedrijven en de hogescholen hier iets aan doen.

De Radboud Universiteit wil het aantal technische vakken met 50% uitbreiden.

Het Kreis Kleve heeft bij de deelstaat Nordrhein-Westfalen met succes een nieuwe HBO-school opgericht met een vestiging in Kleve en Kamp-Lintfort en gericht op de technische vakken. De naam is Hogeschool Rhein-Waal.

Durch die Ansiedlung der Fachbereiche Agrarwissenschaft, Informatik, Maschinenbau und Wirtschaftswissenschaften sollen insgesamt 5.000 Studenten in Kleve und Kamp-Lintfort in den Studiengängen Agrobusiness, Logistik und Mechatronik ausgebildet werden können.

Mit dem Campus Cleve gab es bereits erste Ansätze für grenzüberschreitende Ausbildungsangebote (HAN/FH Bochum) im Bereich internationales Management.

Met de uitbreiding van de vakken landbouwwetenschap, informatica, werktuigbouwkunde en economie zouden er in totaal 5000 studenten in Kleve en Kamp-Lintfort in de afstudeerrichtingen landbouweconomie, logistiek en mechatronica kunnen worden opgeleid.

Met de campus Kleve was er al een begin gemaakt met grensoverschrijdende opleidingen (HAN / HBO-school Bochum) op het gebied van internationaal management.

Aantal Duitse Studenten aan de Radboud Universiteit Nijmegen 2003-2007
Anzahl deutscher Studenten an der Radboud Universität Nijmegen 2003-2007

Faculteit/ Fakultät	2003	2004	2005	2006	2007	Veränderung 2003-2007 in %
Theologie / Theologie	1	3	2	1	0	
Instituut voor Leraar en School Institut für Lehrer und Schule	1	1	0	3	1	
Filosofie / Philosophie	0	0	1	0	2	
Rechtsgeleerdheid / Rechtswissenschaften	12	14	8	9	12	
Managementwetenschappen / Managementwissenschaften	18	22	13	9	13	
Medische Wetenschappen / Medizinische Wissenschaften	5	5	6	8	15	
Letteren / Sprach- und Literaturwissenschaften	33	29	31	39	50	+ 51 %
Natuurwetenschappen, Wiskunde, Informatica / Naturwissenschaften, Mathematik, Informatik	12	31	63	105	134	+ 1017 %
Sociale Wetenschappen / Sozialwissenschaften	218	241	269	333	426	+ 96 %
Totaal / Gesamt	300	346	393	507	655	+ 118 %

Bron/Quelle: RU 2008

Anzahl deutscher Studenten an der Hogeschool Arnhem Nijmegen 2003-2007
Aantal Duitse Studenten aan de Hogeschool Arnhem Nijmegen 2003-2007

Faculteit/ Fakultät	2003	2004	2005	2006	2007	Veränderung 2003-2007 in %
Informatica en Communicatie Academie / Informatik und Kommunikation	1	2	1	3	4	
Techniek / Technik	3	-	2	8	7	
Commerciële Economie / Betriebswirtschaft	23	10	5	3	2	
Communicatie / Kommunikationswissenschaften International Business and Management Studies / Betriebswirtschaftslehre	33	43	48	66	75	+127%
Leraren opleiding Duits / Lehramt Fach Deutsch	8	12	12	28	48	+700%
Fysiotherapie / Physiotherapie	97	116	129	128	134	+38%
Ergotherapie / Ergotherapie	13	22	35	33	29	+123%
Logopedie / Logopädie	86	102	134	151	199	+131%
Kreatieve Therapie / Kreativtherapie	87	97	108	94	74	-15%
Sociaal Pedagogische Hulpverlening / Sozialpädagogik	309	421	567	667	773	+150%
Totaal / Gesamt	656	628	1054	1200	1370	+108%

Bron/Quelle: HAN 2008

**ROOD
ROT**



8

ROOD
ROT

1.1.1 Lebenshaltung und Immobilien locken nach Deutschland Levensstandaard en onroerend goed lokken naar Duitsland

*Die Lebenshaltungskosten sind in den Niederlanden höher.
De kosten van levensonderhoud zijn in Nederland hoger.*

Die Lebenshaltungskosten in den Niederlanden sind höher als in Deutschland.

Besonders im deutsch-niederländischen Grenzraum wird dieser Effekt noch deutlicher, wenn man die hochpreisige Stadtregion Arnheim Nimwegen mit der relativ niedrigpreisigen ländlichen Region des Kreises Kleve vergleicht.

Neben der positiven Arbeitsmarktentwicklung war der Einzelhandel schon länger eine grenzüberschreitende Attraktion.

Einkaufen in Deutschland und in den Niederlanden gehörte bisher hauptsächlich zur Kategorie des „Erlebniseinkaufs“ – und das auch ohne den Anreiz von Zollwaren.

Rechnete man die Reisekosten hinzu, so lohnte es sich eigentlich nur noch für ausgesuchte Produktsegmente, den Weg über die Grenze zu suchen.

Aber der Einkauf im Nachbarland ist eben ein Kurzurlaub mit Shopping-Event.

Die Krönung dieser gegenseitigen Kaufbesuche findet am 30. April und 1. Mai statt. Am 30. April feiern die Niederländer den Geburtstag ihrer Königin, den „Konigin-

De kosten van levensonderhoud zijn in Nederland hoger dan in Duitsland.

Vooral in het Duits-Nederlandse grensgebied wordt dit effect nog duidelijker, als men de hooggeprijsde stadsregio Arnheim Nijmegen met de relatief laaggeprijsde landelijke regio van het district Kleve vergelijkt.

Afgezien van de positieve ontwikkeling op de arbeidsmarkt was de detailhandel al langer een grensoverschrijdende attractie.

Winkelen in Duitsland en Nederland behoort tot de categorie „belevenis“ – en dat ook zonder de voordelen van het belastingvrij kopen.

Met de reiskosten meegerekend is het eigenlijk alleen nog maar de moeite waard om voor bepaalde producten de grens over te gaan.

Maar het winkelen in het buurland is gewoon een korte vakantie met shopping-event.

Het hoogtepunt van deze wederzijdse bezoeken is op 30 april en 1 mei. Op 30 april vieren de Nederlanders de verjaardag van de koningin, de „koninginnedag“

“, und nutzen diesen arbeitsfreien Tag sehr ausgiebig zum Einkaufsbummel in den deutschen Städten.

Am 1. Mai begehen die Deutschen dann den „Tag der Arbeit“ und nutzen diesen genauso rege, um das Geld quasi wieder über die Grenze zurückzubringen, in dem sie die niederländischen Einkaufsstraßen bevölkern.

Von diesem grenzüberschreitenden Einkaufstourismus profitieren insbesondere die grenznahen Städte Venlo, Nijmegen und Arnheim und auf der anderen Seite neben Düsseldorf und dem Centro insbesondere die Stadt Kleve.

Kleve weist dementsprechend eine herausragende Zentralitätskennziffer von 148,7 für den Einzelhandel auf. Da verblassen selbst Städte wie Düsseldorf mit 130,8, Oberhausen mit 128,3, Krefeld mit 120,5 und erst recht Duisburg mit derzeit nur 98,0.

Vor der Euro-Einführung gab es in Kleve den einfachen Merksatz, dass jede dritte Deutsche Mark, die in Kleve ausgegeben wird, ein Gulden ist. In Zeiten des Euro hat sich das im Prinzip nicht geändert.

Das Einkaufsverhalten hat sich allerdings dahingehend geändert, dass neben dem Erlebniseinkauf auch der Versorgungseinkauf sowie einige Fachsegmente eine größere Bedeutung bekommen haben.

en maken gebruik van deze vrije dag om uitgebreid in de Duitse steden te gaan winkelen.

Op 1 mei is er in Duitsland „Tag der Arbeit“ en brengen de Duitsers het geld als het ware weer terug over de grens door de Nederlandse winkelstraten te bezoeken.

Van dit grensoverschrijdend winkeltoerisme profiteren vooral de bij de grens gelegen steden Venlo, Nijmegen en Arnheim en aan de andere kant naast Düsseldorf en het Centro vooral de stad Kleve.

Kleve heeft een uitstekend percentage van 148,7 voor de detailhandel. Daar vallen zelfs steden als Düsseldorf met 130,8, Oberhausen met 128,3, Krefeld met 120,5 en vooral Duisburg met momenteel maar 98,0 bij in het niet.

Voor de invoering van de euro werd er in Kleve gezegd, dat iedere derde Duitse mark die in Kleve werd uitgegeven een gulden is. Na de invoering van de euro is dit in principe niet veranderd.

Het bestedingsgedrag is echter in die zin veranderd, dat naast de belevenisinkopen ook de verzorgingsinkopen evenals een aantal speciale inkopen belangrijker zijn geworden.

Gerade grenznahe Discounter und Vollsortimenter erleben einen regen Zulauf niederländischer Kunden, die hier einen Großteil ihrer wöchentlichen Grundversorgungsgüter erwerben.

Auch in den Bereichen Computer und Unterhaltungselektronik gibt es z.B. einen nicht unerheblichen Anteil niederländischer Käufer.

Neben der Mitnahme von Preisunterschieden bei Einkäufen durch gezieltes Grenzpendeln, bestehen in anderen Lebensbereichen ebenfalls deutliche Preisunterschiede, so dass der Sprung vom Einkaufs-Grenzpendler zum Wohn-Grenzpendler oft aus der Summierung der verschiedenen Lebenshaltungsbereiche resultiert.

Arbeiten in den Niederlanden und Wohnen in Deutschland ist daher ein immer häufiger gewähltes Konzept.

Zu den wichtigsten „push-Faktoren“ zählen die Preise für Mieten, Grundstücke und Häuser, die in der Stadsregio Arnheim Nimwegen deutlich höher liegen.

Weitere „push-Faktoren“ liegen in den Bereichen Kosten der Grundversorgung, Kosten für Mobilität, Kosten für Freizeit, Kulturangebote und Gastronomiebesuche.

Juist de aan de grens gelegen goedkope supermarkten en de volledig gesorteerde duurdere supermarkten worden door veel Nederlandse klanten bezocht, die hier een groot gedeelte van hun wekelijkse boodschappen halen. Ook op het gebied van de computer- en elektronische apparatuur is er bijv. een groot aantal Nederlandse kopers.

Naast het gericht goedkoper inkopen aan de grens bestaan er op andere levensgebieden ook duidelijke prijsverschillen, zodat de sprong van winkelforens naar woonforens vaak een logisch gevolg is van deze opeenstapeling van levensonderhoudskosten.

Werken in Nederland en wonen in Duitsland is daardoor ook een steeds vaker gekozen concept.

Tot de belangrijkste „push-factoren“ behoren de huurprijzen, de grondstukprijzen en de huizenprijzen, die in de stadsregio Arnheim Nijmegen duidelijk hoger zijn.

Verdere „push-factoren“ liggen op het gebied van de basisverzorging, de kosten voor mobiliteit, de kosten voor vrijetijd, cultuur en restaurantbezoeken.

Dazu kommen nun zunehmend auch „pull-Faktoren“ wie z.B. bilinguale Unterrichtsangebote in Kindergärten, Grundschulen und weiterführenden Schulen sowie der Umstand, dass bereits größere Kolonien niederländischer Neubürger über positive Erfahrungen berichten können.

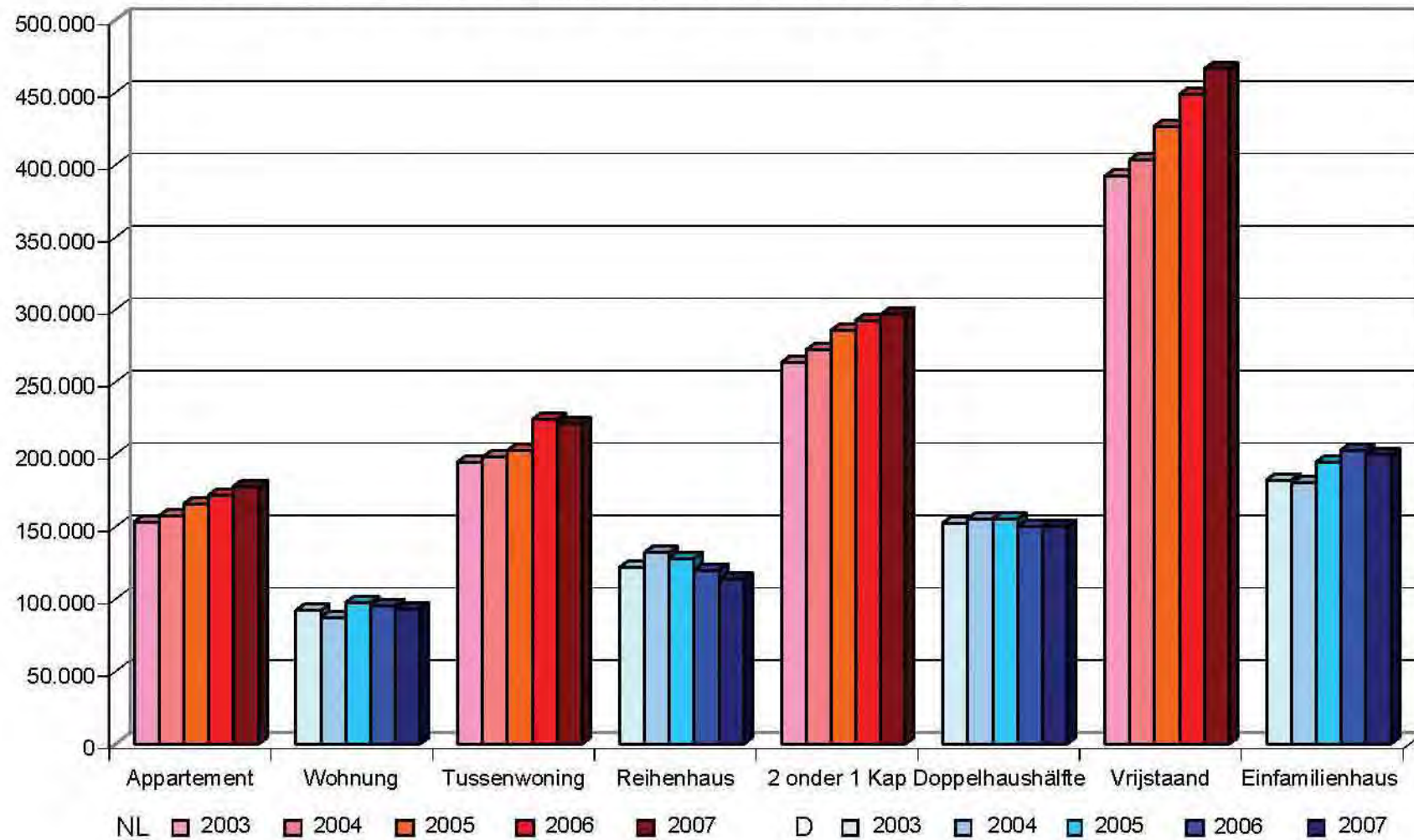
Wer jetzt über die Grenze nach Deutschland zieht, gehört nicht mehr zu den Pionieren, sondern findet bereits eine große Gruppe niederländischer Wohn-Grenzpendler vor.

Bovendien komen er ook steeds meer „pull-factoren“ bij, zoals bijv. tweetalig onderwijs op kleuterscholen, basisscholen en middelbare scholen evenals het feit, dat er al een heleboel Nederlandse burgers verslag doen van positieve ervaringen, die zij na hun verhuizing hebben gemaakt.

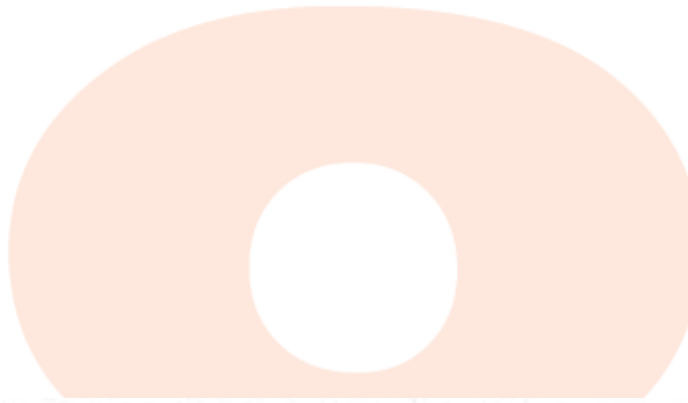
Wie nu over de grens naar Duitsland verhuist, behoort niet meer tot de pioniers, maar komt terecht in een grote groep Nederlandse woongrensforensen.



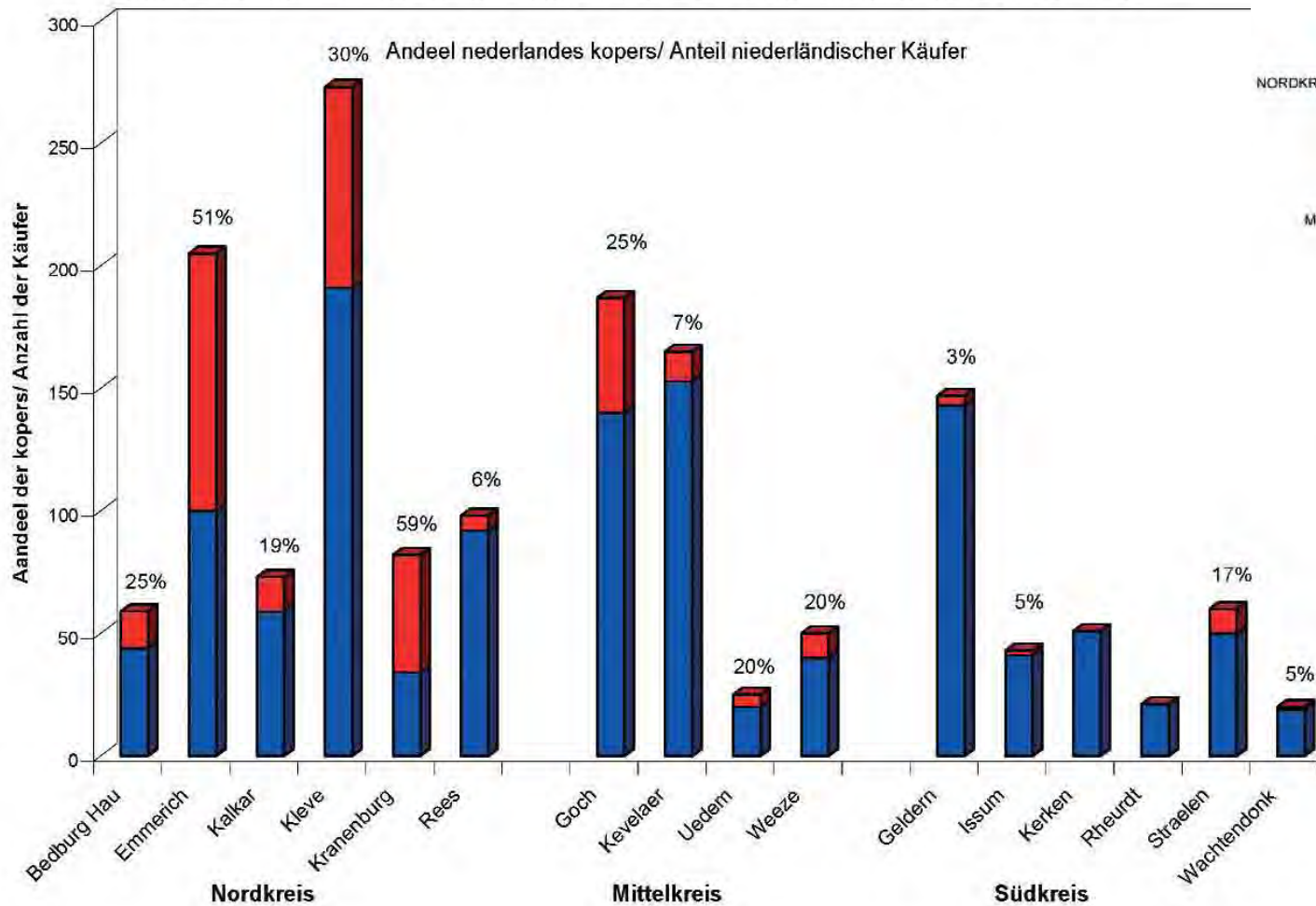
Gemiddelde Koopsom Stadsregio Arnhem Nijmegen en Kreis Kleve 2003-2007
 Gemittelte Kaufpreise Stadsregio Arnhem Nijmegen und Kreis Kleve 2003-2007



Bron/Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Kreis Kleve 2008, De Vastgoedrapportage Stadsregio Arnhem



Aandeel nederlandse kopers van onroerend goed in Kreis Kleve 2007
Anteil niederländischer Käufer beim Erwerb von Immobilien im Kreis Kleve 2007



1.12 Niederländischer „Immobilien-Tourismus“ nach Deutschland Nederlands „onroerend goed toerisme“ naar Duitsland

Der grenzüberschreitende Osmosedruck im Grundstücks-, Wohnungs- und Immobilienmarkt hat sich umgekehrt und zu einer starken Nachfrage und Zuzug im deutschen Grenzraum geführt.

De grensoverschrijdende osmosedruk op de onroerend goedmarkt, de markt voor de woningsbouw en voor bouwterreinen is omedgeaaid en heeft geleid tot een sterke navraag en vestiging in het Duitse grensgebied.

Der hochpreisige niederländische Immobilienmarkt sowie steuerliche Anreize haben dazu geführt, dass seit 1999/2000 in großem Umfang niederländische Neubürger in die grenznahen Orte Kranenburg und Emmerich-Elten, aber auch nach Kleve und Emmerich selbst ziehen.

Ohne diesen starken Zuzug wäre die Bevölkerungszahl in den Kommunen Kranenburg, Kleve und Emmerich seit 1999 geschrumpft.

In den 70er Jahren zogen Deutsche in die „günstige“ Niederlande (z.B. Heerlen bei Aachen), heute ziehen Niederländer in das „günstige“ Deutschland.

Bevorzugte niederländische Wohnregionen in Deutschland sind die Regionen Steinfurt/Bad Bentheim in der Nähe zum niederländischen Enschede sowie der nördliche Kreis Kleve in der Nähe zum niederländischen Stadtraum Arnhem Nimwegen.

De hoge prijzen op de Nederlandse onroerend goedmarkt en de belastingsvoordelen hebben ertoe geleid, dat sinds 1999/2000 veel Nederlandse burgers naar de in de buurt van de grens gelegen plaatsen Kranenburg en Emmerich-Elten, maar ook naar Kleve en Emmerich verhuizen.

Zonder deze toevloed zou het bevolkingscijfer in de gemeenten Kranenburg, Kleve en Emmerich al sinds 1999 zijn teruggelopen.

In de jaren `70 verhuisden Duitsers naar het „gunstige“ Nederland (bijv. Heerlen bij Aken), tegenwoordig verhuizen Nederlanders naar het „gunstige“ Duitsland.

Geliefde Nederlandse woongebieden in Duitsland zijn de regio's Steinfurt/Bad Bentheim in de buurt van het Nederlandse Enschede en het noordelijk district Kleve in de nabijheid van het Nederlandse stedelijke gebied Arnhem Nijmegen.

Im Jahr 2007 wurden 51% der Käufe in Emmerich, 30% der Käufe in Kleve und 59% der Käufe in Kranenburg von Niederländern getätigt.

Die aktuelle Finanzkrise geht aber auch am niederländischen Immobilienmarkt nicht spurlos vorbei, – die Preissteigerungen verlangsamten sich und die Hausfinanzierungen werden oft nicht mehr zu 100% vorgenommen.

Der niederländische Neubaumarkt wird nach Aussagen einer aktuellen Studie des Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid (EIB) im Jahr 2009 um 5,5% und 2010 um 6,5% schrumpfen.

Der Wohnungssektor wird allerdings insgesamt im Jahr 2011 wieder eine positive Entwicklung erfahren.

Der Unterschied zum US-amerikanischen oder dem spanischen Immobilienmarkt ist der, dass in den Niederlanden nicht auf Vorrat gebaut wird, sondern Bauprojekte erst dann starten, wenn 60 oder 70% des Bauvolumens bereits verkauft sind.

Der niederländische Wohnungsmarkt wird also nicht einbrechen und der große grenzbedingte Preisunterschied bei Immobilien wird noch lange bestehen bleiben.

In 2007 werd 51% van de inkopen in Emmerich, 30% van de inkopen in Kleve en 59% van de inkopen in Kranenburg door Nederlanders gedaan.

De actuele financiële crisis is echter ook op de Nederlandse onroerend goedmarkt te merken – de prijzen stijgen langzamer en de hypotheek worden vaak niet meer voor 100% verstrekt.

De Nederlandse markt voor nieuwe te bouwen huizen zal volgens een actuele studie van het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid (EIB) in 2009 met 5,5% en in 2010 met 6.5% teruglopen.

De woningbouw zal zich echter in 2011 weer positief ontwikkelen.

Het verschil met de Amerikaanse of de Spaanse onroerend goedmarkt is dat er in Nederland niet op voorraad wordt gebouwd. Bouwprojecten gaan pas van start als 60 of 70% van het onroerend goed al verkocht is.

De Nederlandse woningmarkt zal dus niet instorten en het grote prijsverschil bij onroerend goedobjecten zal nog langer blijven bestaan.

Die drei nördlichsten Gemeinden des Kreises Kleve setzen sich in der Preisentwicklung deutlich vom Rest der kreisangehörigen Kommunen ab.

War die Gemeinde Kranenburg 1997 noch die günstigste Wohnbaulandgemeinde der Region, mit 53,60 €/qm inklusive Erschließungskosten, so hat sich der Preis innerhalb von nur zehn Jahren bis 2007 auf 152,50 €/qm fast verdreifacht.

Damit liegt Kranenburg in der Dreiergruppe noch vor Emmerich mit 142,70 €/qm und hinter Kleve mit 160,80 €/qm.

Da das Wohnbauland in den deutschen Nachbargemeinden zwischen 20 bis 45 €/qm günstiger zu haben ist, müssen die drei Kommunen schon Sonderkonditionen für die eigene Bevölkerung bereitstellen, damit diese nicht abwandert.

Emmerich am Rhein, Kleve und Kranenburg nehmen heute und in der Zukunft aktive Funktionen im direkten Umfeld des Städtischen Raumes Arnheim Nimwegen wahr.

Entsprechend dieser neuen Funktion und raumordnerischen Rollenzuweisen muss die Deutsche Regionalplanung von der bisher restriktiv-zögerlichen Grundhaltung zu einer aktiv-lenkenden Grundhaltung wechseln.

De drie noordelijkste gemeenten van het district Kleve onderscheiden zich bij de prijsontwikkeling duidelijk tegenover de rest van de gemeenten uit het district.

De gemeente Kranenburg was in 1997 nog de goedkoopste gemeente van de regio wat de bouwgrond betreft met 53,60 €/m² inclusief de kosten voor het bouwrijp maken van het gebied. Binnen tien jaar was de prijs tot 2007 verdrievoudigd tot 152,50 €/m².

Daarmee ligt Kranenburg van de drie gemeenten nog voor Emmerich met 142,70 €/m² en achter Kleve met 160,80 €/m².

Aangezien de bouwgrond in de Duitse buurgemeenten tussen 20 tot 45 €/m² goedkoper te krijgen is, moeten de drie gemeenten al speciale voorwaarden voor de eigen bevolking bedenken, zodat deze niet vertrekt.

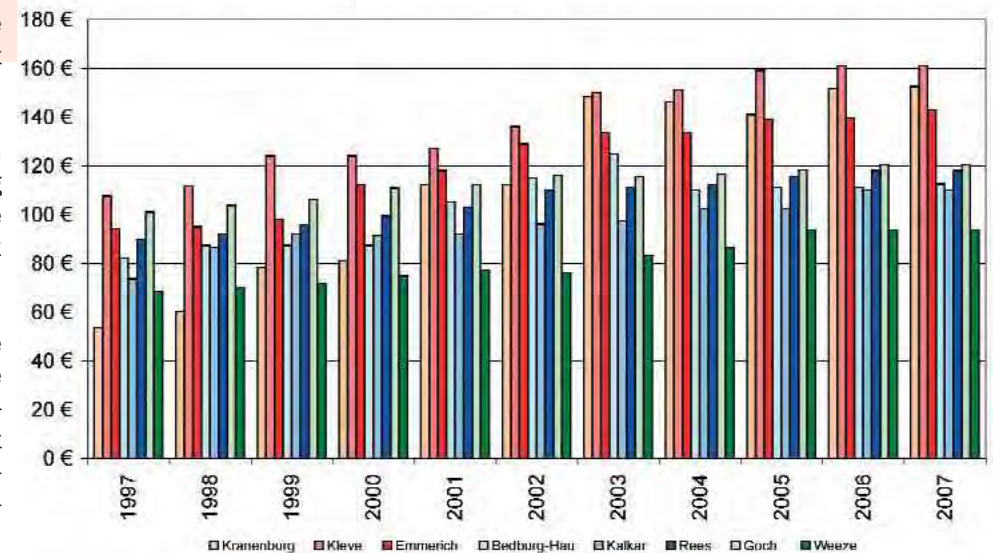
Emmerich aan de Rijn, Kleve en Kranenburg nemen tegenwoordig en in de toekomst functies in de directe omgeving van het stedelijk gebied Arnheim-Nijmegen over.

Door deze nieuwe functies en de andere rolverdeling wat betreft de ruimtelijke ordening moet de Duitse regionale planning van een tot nu toe beperkend-aarzelende uitgangspositie tot een actief-leidende uitgangspositie wisselen.

Emmerich, Kleve und Kranenburg gehören zur Ballungsrandzone des städtischen Raumes Arnheim Nimwegen und nicht zum ländlichen Raum am Ende der Peripherie, von Düsseldorf aus gesehen.

Emmerich, Kleve en Kranenburg behoren tot de randzone van concentratiegebieden van het stedelijk gebied Arnheim-Nijmegen en niet tot het, vanuit Düsseldorf gezien, plattlandsgebied aan het einde van de periferie.

Bodenrichtwerte / Grondprijzen 1997 - 2007 (in € / m²)



1.13 Euregionales Verkehrsnetz mit „missing links“ Euregionale verkeersverbindingen met „missing links“

Die inner-euregionale Verkehrsinfrastruktur weist Lücken auf, die als gravierendes Mobilitäts- und Entwicklungshemmnis wirken. De inter-euregionale verkeersinfrastructuur is gebrekkig, wat een ernstige vertraging vormt voor de mobiliteit en de ontwikkeling.

Die grenzüberschreitende inner-euregionale Verkehrsinfrastruktur weist immer noch gravierende Lücken auf.

Die letzte neue bedeutende Verkehrsinfrastruktur wurde 1986 mit der Fertigstellung der A57 hergestellt.

Insbesondere beim schienengebundenen grenzüberschreitenden Personennahverkehr sind deutliche Rückschritte zu verzeichnen.

Über die Rheinschiene und damit auch über den Niederrhein führen die größten europäischen Verkehrs- und Güterströme.

Der Rhein als wichtigste Wasserstraße wird ergänzt durch ein dichtes Netz von Autobahnen und – sobald Bund und Deutsche Bahn ihren Verpflichtungen nachkommen – auch über eine Güterbahnstrecke von Rotterdam bis ins Ruhrgebiet,- der sogenannten „Betuwelinie“.

Aber inner-euregional gibt es immer noch Lücken im Verkehrsnetz und gravierende Engpässe, die zu erheblichen Verkehrs- und Verflechtungshemmnissen führen.

De grensoverschrijdende euregionale verkeersinfrastructuur is hier en daar nog steeds gebrekkig.

De laatste nieuwe maatregel voor de verkeersinfrastructuur werd in 1986 met de afsluiting van de A57 doorgevoerd.

Vooraf op het gebied van het grensoverschrijdend openbaar personenverkeer is er een duidelijke achteruitgang te constateren.

Via de Rijnstreek en daarmee ook via de Niederrhein worden de grootste Europese verkeers- en goederenstromen geleid.

De Rijn als belangrijkste waterweg wordt aangevuld met een dicht netwerk van snelwegen en – zo gauw de overheid en de spoorwegen hun verplichtingen nakomen – ook via een spoorwegtraject voor goederen van Rotterdam naar het Ruhrgebiet,- de zogenaamde „Betuwelijn“.

Maar binnen de euregio ontbreken er altijd nog verbindingen in het verkeersnet en zijn er enorme belemmeringen, die aanzienlijke verkeers- en verbindingsbarrières veroorzaken.

Ein aktuell erarbeiteter Euregionaler Mobilitätsplan hat hierzu eine Auflistung euregional bedeutsamer Verkehrsinfrastrukturen vorgenommen.

Von einem schienentechnisch hervorragend verbundenen Stadt- raum Nimwegen-Kleve bis in die 60er Jahre (Doppelgleisige Bahnstrecke / zwei Straßenbahnnetze mit Übersteigepunkt) ist die Grenzregion zu einer Nahverkehrs-Diaspora degeneriert, in der ein Schnellbus als Schienenersatzverkehr fungiert.

Der schienengebundene Personennahverkehr zwischen Emmerich und Arnheim ist derzeit nicht reaktivierbar.

Ein Modellversuch im Jahr 2006 musste nach einem halben Jahr abgebrochen werden, weil keine ausreichende Nachfrage bestand.

Emmerich ist zudem auch „Leidtragender“ grenzüberschreitender Harmonisierung bzw. technischer Modernisierung, weil bis Ende 2000 ICE-Züge in Emmerich Halt machen mussten, um wegen der unterschiedlichen Oberleitungsspannung den Treibwagen zu wechseln.

Dies führte dazu, dass Emmerich beste ICE-Verbindungen nach Amsterdam und Frankfurt hatte. Die Triebwagen der neuen Generation stellen jetzt während der Fahrt einfach um, mit dem Effekt, dass Emmerich jetzt kein ICE-Halteteppunkt mehr ist.

Een actueel ontwikkeld Euregionaal mobiliteitsplan heeft hiertoe een lijst van voor de euregio belangrijke verkeersinfrastructuren gemaakt.

Van een spoorwegtechnisch uitstekend verzorgd stadsgebied Nijmegen-Kleve tot aan de jaren `60 (dubbelsporig spoorwegtraject / twee trambanen met mogelijkheid tot overstappen) is de grensregio tot een regio met ver weg gelegen streekvervoer gedegenereerd, waarbij een bus als vervanging voor het spoorwegnet wordt gebruikt.

Het openbaar personenvervoer tussen Emmerich en Arnheim is momenteel niet opnieuw in gebruik te nemen.

Een pilot in het jaar 2006 moest na een half jaar worden afgebroken, omdat de vraag niet groot genoeg was.

Emmerich is bovendien ook de „gedupeerde“ van grensoverschrijdende harmonisering resp. van technische modernisering, omdat tot eind 2000 ICE-treinen in Emmerich moesten stoppen om vanwege verschillende bovenleidingsspanningen de motorwagen te wisselen.

Dit leidde ertoe, dat Emmerich goede ICE-verbindingen naar Amsterdam en Frankfurt had.

De locomotieven van de huidige generatie zetten tijdens het rijden gewoon de wissel om met het gevolg, dat Emmerich nu geen ICE-stopplaats meer is.

Die überregionalen grenzüberschreitenden Autobahnverbindungen A3/A12 sowie A57/A77/A73 klammern den Grenzraum Kleve-Nimwegen aus.

Die nicht fertiggestellte B9 von Kranenburg nach Kleve führt zu erheblichen inner-euregionalen Fahrwiderständen durch kleine Ortschaften sowie zu starken Belästigungen für die Bewohner.

Mehrere Städte in der Grenzregion weisen gravierende Verkehrsprobleme auf und müssen neue bzw. zusätzliche Infrastrukturen schaffen.

Nimwegen hat massive Verkehrsengpässe im Individualverkehr und wird u.a. eine zweite Stadtbrücke bauen.

Kleve hat erhebliche Durchgangsverkehre zu verkraften und will zukünftig den Ortsteil Kellen sowie die historischen Gartenanlagen vom Individualverkehr entlasten.

Die Ortsteile Kranenburg-Nütterden und Kleve-Donsbrüggen tragen die Hauptlast des Durchgangsverkehrs der B9.

Groesbeek benötigt eine bessere Anbindung an die N271/A73 im Westen sowie an die B9 und den Ort Kranenburg im Osten.

Die Weiterführung der Bundesstraße 9 von Kranenburg nach Kleve als schnelle Straßenverbindung zwischen Nimwegen und

De grensoverschrijdende snelwegverbindingen buiten de regio, de A3/A12 en de A57/A77/A73 laten het grensgebied Kleve-Nijmegen buiten beschouwing.

De nog niet afgebouwde B9 van Kranenburg naar Kleve leidt tot aanzienlijke euregionale problemen in kleine plaatsen en tot een behoorlijke belasting voor de bewoners.

Verschillende steden in de grensregio hebben aanzienlijke verkeersproblemen en moeten een nieuwe resp. aanvullende infrastructuur ontwikkelen.

Nijmegen kent massieve verkeersbelemmeringen voor het particulier vervoer en zal o.a. een tweede stadsbrug gaan bouwen.

Kleve moet een enorme hoeveelheid doorgaand verkeer verwerken en wil in de toekomst het stadsgedeelte Kellen en de historische plantsoenen van het verkeer ontzien.

De stadsgedeelten Kranenburg-Nütterden en Kleve Donsbrüggen hebben het meeste last van het doorgaande verkeer van de B9. Groesbeek heeft een betere verbinding met de N271/A73 in het westen en met de B9 nodig en de gemeente Kranenburg in het oosten.

De voortzetting van de B 9 van Kranenburg naar Kleve als snelle verbinding tussen Nijmegen en Emmerich is daarentegen sinds

Kleve sowie als Querverbindung zwischen den Rheinbrücken bei Nimwegen und Emmerich ist dagegen ein seit Jahrzehnten überfälliger wichtiger innereuregionaler Netzschluss.

Der sogenannte „Tennisschläger“ – ein kreisrundes Verkehrsbauwerk - endet in einem Naturschutzgebiet bei Kranenburg.

Die ursprünglich angedachte weitere Trassenführung würde durch drei verschiedene Naturschutzgebiete führen.

Während die Straßenbaubehörden diese Straßenverbindung nach Kosten-Nutzen-Koeffizienten nachrangig beurteilen und der Naturschutzbund die Straße grundsätzlich ablehnt, ist diese Straßenverbindung – genauso wie die Bahnverbindung – als Impulsgeber von ausschlaggebender Bedeutung für eine optimale sozial-ökonomische Verflechtung dieses Grenzraumes.

Der Konflikt zwischen dem Naturraum der Rheinniederung zwischen Nimwegen und Kleve mit seinen Schutzgebieten von europäischer Bedeutung und der großen Funktion als Überwinterungsgebiet für nordische Wildgänse einerseits und dem Bedürfnis der Bürger und Unternehmen nach guten grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen andererseits scheint unüberwindbar.

Nachdem aber jetzt der Streit zwischen der EU und dem Land Nordrhein-Westfalen über zusätzliche FFH-Flächenmeldungen beigelegt

tientallen jaren een belangrijke euregionale netwerkaansluiting, die allang had moeten plaatsvinden.

Het zogenaamde „tennisracket“ – een rond verkeersbouwwerk eindigt in een natuurgebied bij Kranenburg.

De oorspronkelijk bedoelde verdere tracering zou door drie verschillende natuurgebieden lopen.

Terwijl de afdeling wegenbouw deze verbinding door de kostenbaten-coëfficiënt van secundair belang vindt en de natuurbescherming de straat principieel afwijst, is deze verbinding – net als de spoorwegverbinding – als impulsgever van doorslaggevend belang voor een optimale sociaal-economische verbinding van dit grensgebied.

Het conflict tussen het natuurgebied van de Rijn tussen Nijmegen en Kleve met de beschermde gebieden van Europese betekenis en de belangrijke functie als groot overwinteringsgebied voor de wilde ganzen uit het noorden aan de ene kant en de vraag van de burgers en bedrijven naar goede grensoverschrijdende verkeersverbindingen aan de andere kant schijnt onoverkomelijk.

Nadat het meningsverschil tussen de EU en de deelstaat Nordrhein-Westfalen over de indeling van FFH-oppervlakten kon worden

werden konnte, wird sich die Diskussion im Naturschutz stärker wieder dem qualitativen Aspekt der Schutzgebiete zuwenden. Denn auch in Naturschutzgebieten muss ständige Entwicklungsarbeit geleistet werden, ansonsten stellen sich auch hier Rückschritte z.B. durch Artenrückgang ein.

Auf der anderen Seite werden jetzt Straßentrassenvarianten in die Diskussion gebracht, die ein Naturschutzgebiet gänzlich ausklammern, ein zweites lediglich am Rande tangieren und beim Durchfahren des dritten Naturschutzgebietes Eingriffe verursacht, die durch Qualitätsteigerungen an anderer Stelle ausgleichbar sein könnten.

Ein neuer Ansatz und ein Versuch, die bisher verhärteten Fronten aufzuweichen und für alle Fachinteressen einen deutlichen Mehrwert zu schaffen.

Seit der Streckenstilllegung 1991 besteht der Wunsch einer Reaktivierung der grenzüberschreitenden Bahnverbindung.

So führten in den vergangenen Jahren vielerlei Initiativen und Untersuchungen zu der Erkenntnis, dass an dem Ziel der Reaktivierung der Strecke unbedingt festgehalten werden muss und die Trasse zunächst über eine touristische Zwischennutzung gesichert werden soll.

So wurde am 27. April 2008 die „Grenzland-Draisine“ eingeweiht.

bijgelegd, zal de discussie over de natuurbescherming weer meer over het kwalitatieve aspect van de natuurreservaten gaan.

Want ook in beschermde natuurgebieden moet een voortdurende ontwikkeling plaatsvinden, anders is er er al gauw sprake van achteruitgang, bijv. door teruggang van de biologische diversiteit.

Aan de andere kant worden er momenteel veel traceringsvarianten ter discussie gebracht die één beschermd natuurgebied helemaal ontzien, een tweede gebied slechts langs de rand raken en een derde waar door middel van kwaliteitsmaatregelen de aantasting weer kan worden gecompenseerd.

Het is een poging om de huidige stellingname te verzachten en voor alle belangen een duidelijke meerwaarde te creëren.

Sinds de stopzetting van het traject in 1991 bestaat de wens naar het opnieuw in gebruik nemen van de grensoverschrijdende spoorlijn.

Zo leidden de laatste jaren veel initiatieven en onderzoeken tot het resultaat, dat het opnieuw in gebruik nemen van dit traject absoluut noodzakelijk is en er voor het tracé een tijdelijke toeristische oplossing moet worden gevonden.

Zo werd de „Grenzland-Draisine“ op 27 april 2008 ingewijd.

Die Gemeinden Groesbeek, Kranenburg und die Stadt Kleve haben gemeinsam das Projekt einer grenzüberschreitenden Fahrraddraisine ins Leben gerufen und damit zunächst eine touristische Attraktion geschaffen.

Die erste Saison 2008 ist mit rund 25.000 Fahrgästen hervorragend gelaufen.

Das Wichtigste aber ist, dass Kranenburg und Kleve für dieses Projekt die Bahntrasse erworben haben und diese somit als zusammenhängendes Infrastrukturband erhalten bleibt.

Für die Reaktivierung der Bahnstrecke gibt es mehrere Optionen, die in nächster Zeit geprüft werden sollen.

Die Stadsregio Arnhem Nijmegen hat gemeinsam mit der niederländischen Bahngesellschaft ProRail eine auf zwei Jahre angelegte Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnverbindung zwischen Nimwegen und dem Flughafen Weeze in Auftrag gegeben.

Dabei soll das Konzept eines „TramTrains“ untersucht werden, also eine Mischung aus dieselbetriebenem Ligthrail, der außerorts bis zu 100 km/h schnell fährt und einer Straßenbahn, die sich elektrobetrieben den innerörtlichen Geschwindigkeiten anpasst und sogar im Straßenraum geführt werden kann.

Der Charme des TramTrains liegt insbesondere in den deutlich geringeren Kosten für den Strecken-

De gemeenten Groesbeek, Kranenburg en Kleve hebben gemeenschappelijk het project van een grensoverschrijdende fietsdraisine ontwikkeld en hiermee een voorlopige toeristische attractie in het leven geroepen. Het eerste seizoen liep met ongeveer 25.000 bezoekers uitstekend.

Het belangrijkste is echter, dat Kranenburg en Kleve het traject voor dit project hebben verworven en dit als infrastructuur behouden blijft.

Voor het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn zijn er meerdere mogelijkheden, die de komende tijd moeten worden onderzocht.

De stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft samen met het Nederlandse ProRail opdracht gegeven tot een twee jaar durend onderzoek naar de mogelijkheid tot een tramverbinding tussen Nijmegen en het vliegveld Weeze.

Hierbij dient het concept van een „TramTrain“ te worden onderzocht, dus een mengeling van de op diesel rijdende ligthrail, die buiten de bebouwde kom tot 100 km per uur rijdt en een elektrische tram die zich aan de snelheid binnen de bebouwde kom aanpast en zelfs op de wegen kan rijden. De voordelen van een TramTrain liggen in de duidelijk geringere bouwkosten en de veiligheid van het traject. Een ander uitgangs-

bau und die Streckensicherung. Ein anderer Ansatz ist die Weiterführung der bestehenden Light-railverbindung von Düsseldorf bis Kleve nach Nijmegen und weiter bis Arnheim.

Die hochfrequente Strecke Nijmegen-Arnheim wäre dabei in einer Mischkalkulation der Ausgleich für den geringer frequentierten grenzüberschreitenden Abschnitt.

Als überregionale Verkehrsinfrastruktur wirkt der Airport Weeze weit über die Grenzregion hinaus. Im Nahbereich des Airports sind verkehrliche Anpassungen und Ergänzungen notwendig, um eine leichte und sichere grenzüberschreitende Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Die gute Erreichbarkeit des Regionalflughafens „Airport Weeze“ ist für die niederländischen Grenz-nachbarn ein wichtiger regional-wirtschaftlicher Aspekt.

An niederländischen Autobahn-hinweisschildern ist daher auch ganz selbstverständlich noch der Vorgängernamen „Niederrhein“ für „Airport Niederrhein“ zu lesen. Der Airport Weeze wird auch schon mal als einziger niederländischer Flughafen ohne „Ekotax“ bezeichnet. Seit dem 1. Juli 2008 muss nämlich an den niederländischen Flughäfen für Kurzstreckenflüge 11 € und für Langstreckenflüge 45 € als gesonderte Umweltsteuer gezahlt werden.

Dies bringt dem niederländischen Staat geschätzte 350 Millionen

punt is het in gebruik nemen van de bestaande lightrailverbinding van Düsseldorf naar Kleve, Nijmegen en verder tot Arnheim.

Het drukke traject Nijmegen-Arnheim zou een compensatie voor het minder drukke traject in de grensoverschrijdende regio zijn.

Als landelijke verkeersinfrastructuur is de Airport Weeze tot ver buiten de grensregio actief. In de nabijheid van de airport zijn aanpassingen en maatregelen in het verkeer noodzakelijk om een makkelijke en veilige grensoverschrijdende bereikbaarheid te garanderen.

De goede bereikbaarheid van het regionale vliegveld „Airport Weeze“ is voor de Nederlandse bureaus een belangrijk regionaal-economisch aspect.

Op borden langs de Nederlandse snelwegen staat daarom ook vanzelfsprekend nog de vroegere naam „Niederrhein“ in plaats van „Airport Niederrhein“. De Airport Weeze wordt ook wel eens aangeduid als enige Nederlandse luchthaven zonder „Ekotax“. Sinds 1 juli 2008 moet er namelijk voor korte vluchten bij de Nederlandse luchthavens 11€ en voor lange vluchten 45€ als speciale milieubelasting worden betaald.

Dit levert de Nederlandse overheid ongeveer 350 miljoen Euro

Euro jährlich und dem wenige hundert Meter von der Grenze entfernt liegendem niederrheinischen Airport Weeze eine große Zahl zusätzlicher Fluggäste aus dem Nachbarland, denn hier gibt es diese Zusatzsteuer nicht.

Die niederländische „Ekotax“-Regelung wird wieder aufgehoben. Auch unabhängig davon hat sich der Anteil der niederländischen Fluggäste auf 60% erhöht.

Verkehrlich ganz andere Dimensionen erlebt man allerdings im Raum Arnheim Nijmegen.

Wegen der massiven Verkehrsbelastungen und regelmäßigen Staus in der Region hat die Stadsregio ein Projekt „beter bereikbaar KAN“ gestartet, dass sich seit einigen Jahren ausschließlich damit befasst, den Verkehrsfluss im vorhandenen Straßennetz zu verbessern, damit die Region „besser erreichbar“ wird.

Das nächste Jahrzehnt wird eines der Verkehrsgroßbaustellen in der Stadsregio. Während der Bauphase werden sich die Verkehrsverhältnisse sogar zwischenzeitlich verschlechtern, bevor Entlastungen spürbar werden.

Zu den Großbaustellen gehören die Weiterführung der A15, die Verbreiterung der A50 sowie Teile der A73, der Bau der zweiten Stadtbrücke sowie die Sanierung der Waalbrücke und die Umgestaltung des Kaiser Trajanus Pleins in Nijmegen.

per jaar op en voor de paar honderd meter van de grens gelegen Airport Weeze een groot aantal meer passagiers uit het buitenland, want in Duitsland hoeft deze belasting niet te worden betaald.

De Nederlandse „Ekotax“-regeling wordt echter weer opgeheven. Onafhankelijk hiervan is het aantal Nederlandse passagiers verhoogd tot 60%.

Op het gebied van verkeer ziet het er in de regio Arnheim Nijmegen echter heel anders uit.

Vanwege de massieve verkeersbelastungen en de regelmatige files in de regio heeft de stadsregio het project „beter bereikbaar KAN“ ontwikkeld, dat zich sinds enkele jaren bezighoudt met het verbeteren van de verkeersstroom in het huidige verkeersnet, zodat de regio beter bereikbaar wordt.

De komende tien jaar zal dit een groot verkeersproject in uitvoering worden. Tijdens de bouw zullen de verkeersverhoudingen wel tijdelijk slechter worden totdat er verbeteringen komen.

Tot de grote projecten in uitvoering behoren de doortrekking van de A15, het breder maken van de A50 en van delen van de A73, de bouw van een tweede stadsbrug en de sanering van de Waalkade en de reconstructie van het Keizer Trajanus Plein in Nijmegen.

Die bestehenden Mobilitätshemmnisse im Bereich des schienegebundenen Nahverkehrs und des straßengebundenen Individualverkehrs wirken sich negativ auf die sozio-ökonomische Entwicklung des Grenzraumes aus.

Eine reine Betrachtung der Straßen- und Bahnverbindung nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten entspricht nicht dem euregionalen Verkehrsnetz-Gedanken (siehe: Euregionaler Mobilitätsplan) sowie der vielschichtig impulsgebenden und impulsverstärkenden Funktion dieser Infrastrukturen. Eine euregionale Gesamtbetrachtung der Verkehrs- und Wirtschaftseffekte ist hier erforderlich.

So haben zum Beispiel Untersuchungen zur B67 im Münsterland sowie zum Lückenschluss der A31 im Emsland ergeben, dass der wirtschaftliche Nutzen der Straßenprojekte bei einem Vielfachen der Investitionskosten liegt.

De bestaande vertragingen wat betreft de mobiliteit op het gebied van het streek-verkeer bij de Spoorwegen en het personenverkeer op de wegen heeft een nadelige invloed op de sociaal-economische ontwikkeling van het grensgebied.

Als men slechts naar de verbindingen op kosten-baten-niveau kijkt, dan komt dit niet overeen met de plannen voor het euregionale verkeersnet (zie het euregionale mobiliteitsplan) en de veelzijdige impulsgevende en impulsverstärkende functies van deze infrastructuur.

Hier is het belangrijk te kijken naar het algemene euregionale overzicht van de effecten voor het verkeer en de economie.

Zo is er uit onderzoek naar de B67 in het Münsterland en de afsluiting van de A31 in het Emsland gebleken, dat de economische betekenis van deze projecten veel groter is dan de investeringskosten.



Bahnlinie bei Kleve/Spoorlijn bij Kleef



B9 bei/bij Kranenburg

8

Fahrtentfernungen mit PKW zum Airport Weeze Rijsafstand met auto naar Airport Weeze



1.14 Beispiele für (eu-) regionale Netzschlüsse in der Infrastruktur
Voorbeelden voor (eu-) regionale netwerkverbindingen in de infrastructuur

Netzschlüsse in der Infrastruktur bringen einen euregionalen Nutzen, auch wenn sie nicht direkt grenzüberschreitend sind. Netzwerkverbindungen in de infrastructuur zijn van euregionaal belang, ook als ze niet direct grensoverschrijdend zijn.

Die Stärkung und Weiterentwicklung der vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Umland, zwischen der Stadtregion Arnheim Nimwegen und dem Kreis Kleve erfordert ein gut ausgebautes euregionales Verkehrs-Infrastrukturnetz sowohl für den Öffentlichen Nahverkehr als auch für den Individualverkehr.

Ein Netzschluss auf der niederländischen Seite wirkt dabei genauso positiv wie ein Netzschluss auf deutscher Seite.

Grenzüberschreitende Verbindungen haben zudem eine besondere Bedeutung und weitreichende sozio-ökonomische Wirkungen. Von daher dürfen Infrastrukturprojekte nicht nur in einer maßnahmenbezogenen Kosten-Nutzen-Analyse betrachtet werden, sondern müssen auch im Hinblick auf ihre regionalwirtschaftliche Bedeutung gewürdigt werden. Nachfolgend sind Beispiele aufgeführt, die zeigen, dass Regionen - auch grenzüberschreitend - gemeinsam für solche Netzschlüsse kämpfen und sie mit kreativen Ideen auch umsetzen.

De versterking en ontwikkeling van de veelzijdige wederzijdse betrekkingen tussen de stad en zijn omgeving, tussen de stadsregio Arnheim Nijmegen en het district Kleve vereist een goed uitgebouwd euregionaal netwerk voor de infrastructuur, zowel voor het openbaar vervoer als ook voor het individuele verkeer.

Het is daarbij net zo van belang om een netwerkaansluiting aan de Nederlandse kant te hebben als aan de Duitse kant.

Grensoverschrijdende verbindingen hebben bovendien een belangrijke betekenis en een verreikende socio-economische uitwerking. Zo gezien mogen infrastructuurprojecten niet alleen vanuit een kosten-baten-analyse worden bekeken, maar moeten ze ook met het oog op hun regionaal-economische betekenis worden gewaardeerd. Hieronder volgen voorbeelden die laten zien, dat regio's - ook grensoverschrijdend - gezamenlijk voor zulke netwerkaansluitingen vechten en ze door middel van creatieve ideeën ook realiseren.

Exkurs: Euregiobahn Münster-Gronau-Enschede

Die Schienenstrecke vom westfälischen Gronau ins niederländische Enschede wurde in einer Kooperation der Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft (KWE) mit der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft (DGEE) in den 1870ern erbaut.

Die Folgen des zweiten Weltkrieges und die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße führten zum Rückgang der Personenbeförderungszahlen und somit zu Rationalisierungsmaßnahmen, so dass 1981 nach dem letzten Güterzug die Betriebseinstellung des Gesamtverkehrs nach Enschede erfolgte.

Im Jahr 2001 wurde die grenzüberschreitende Gleisverbindung nach 20 Jahren durch die Deutsche Bahn AG mit einer Laufzeit von 10 Jahren in Betrieb genommen.

Die heute eingleisige nicht-elektrifizierte Strecke Münster-Gronau-Enschede hat eine Länge von 65 Kilometern und 13 Haltepunkte, davon 3 Halte auf niederländischer Seite und wird mit Dieseltriebzügen befahren.

Der Abschnitt Gronau-Enschede wird durch zwei Regionalbahnen bedient und kann somit eine 30 minütige Taktung garantieren.

Inspiratie: Euregiospoorlijn Münster-Gronau-Enschede

De spoorlijn van het Westfaalse Gronau naar het Nederlandse Enschede werd in de jaren rond 1870 gebouwd door de Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft (KWE) in samenwerking met de Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft (DGEE).

De gevolgen van de tweede wereldoorlog en de verplaatsing van het verkeer van de rails naar de weg leidden tot een teruggang van het personenvervoer en daarmee tot rationaliseringsmaatregelen, zodat in 1981 nadat de laatste goederentrein was weggereden het gehele treinverkeer naar Enschede werd stopgezet.

In 2001 werd de grensoverschrijdende spoorwegverbinding na 20 jaar door de Deutsche Bahn AG met een looptijd van 10 jaar weer in gebruik genomen.

De huidige enkelsporige niet-geëlektrificeerde spoorlijn Münster-Gronau-Enschede heeft een lengte van 65 kilometer en 13 stopplaatsen, waarvan 3 in Nederland, waarop diesel-motor-treinen zullen rijden.

Er rijden twee regionale treinen op het traject Gronau-Enschede en daardoor is er ieder half uur een verbinding.

Eine Attraktivierung der Haltepunkte wie z.B. durch Barrierefreiheit zu den Gleisen, Fahrradstationen, P&R Plätze, Fahrkartenkauf und Umnutzung der Bahnhofsgebäude durch Gastronomie, Museum, Kiosk etc. erfolgte durch die Kommunen selbst und/oder der DB Station & Service AG.

Somit konnte bereits im ersten Jahr (2002) ein tägliches (Montag bis Freitag) Fahrgastaufkommen von ca. 1.000 Reisenden auf der neuen Verbindung Gronau - Enschede verzeichnet werden. 2006 waren es bereits ca. 1.800 Fahrgäste.

Die Sonn- und Feiertage liegen mit etwas geringeren Werten darunter (2002: 900 Fahrgäste; 2006: 1.200 Fahrgäste), wohingegen die Nachfrage an Samstagen beachtlich größer ist.

Diese betrug bereits im Jahre 2002 im Durchschnitt 1.800 Fahrgäste pro Tag, inzwischen sind es 2.500 Fahrgäste.

Diese Nachfragespitzen lassen sich durch die beiden Marktstage in Enschede am Dienstag und am Samstag begründen und zeigen die gestärkten regionalen Beziehungen.

Die große Anzahl der Niederländer, die an Samstagen das Zugangebot in die Gegenrichtung für einen Einkaufsbummel in Münster oder im Münsterland - besonders in den Advents-Wochen - nutzen, zeigt deutlich die überregionalen

Het aantrekkelijker maken van de stopplaatsen door middel van bijv. een goede door-gang naar het perron, fietsenstallingen, P&R plaatsen, verkoop van kaartjes en de ingebruikname van het stationsgebouw door de gastronomie, het museum, een kiosk etc. vond plaats door de betreffende gemeente zelf en/of door de DB Station & Service AG.

Zodoende konden er al in het eerste jaar (2002) dagelijks (maandags tot vrijdag) rond 1.000 reizigers op de nieuwe verbinding Gronau-Enschede worden geregistreerd.

In 2006 waren het al ca. 1.800 reizigers.

Op zonen feestdagen is het aantal reizigers iets geringer (2002: 900 reizigers; 2006: 1.200 reizigers), terwijl er duidelijk meer bezoekers op zaterdag zijn.

Dit waren er in 2002 gemiddeld 1.800 per dag en intussen zijn er 2.500 reizigers.

Deze grote navraag heeft te maken met de marktdagen in Enschede op dinsdag en zaterdag en is het gevolg van de betere regionale verhoudingen.

Ziet men daarentegen het grote aantal Nederlanders dat op zaterdag om te winkelen met de trein naar Münster of het Münsterland vertrekt, vooral in de adventstijd, dan laat dit duidelijk de verbindingsmogelijkheden zien die

Verflechtungsmöglichkeiten, die eine solche Strecke nach sich zieht.

Durch geplante Siedlungsprojekte wie „De Eschmarke“ in Enschede mit 4.250 Wohneinheiten, aber auch Verdichtungsmaßnahmen in Altenberg, Ochtrup und Steinfurt mit bis zu 300 Wohneinheiten wird davon auszugehen sein, dass die Nachfrage montags bis freitags und durch gezielte Werbung kontinuierlich ansteigen wird.

Die Strecke der Regionalbahn 64 „Euregio-Bahn“ ist zudem attraktiv für Studenten, die die Anbindung an Münster (Universität) und Steinfurt (Fachhochschule) nutzen. Jedoch auch die Spätverbindungen in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen lassen die Region enger zusammenrücken.

Exkurs: Lückenschluss B67 und A31

Die Bundesstraße 67n ist Bestandteil einer seit Ende der 1960er Jahre geplanten leistungsfähigen Ost-West-Verbindung im Münsterland.

Sie verläuft zwischen Bocholt und Münster, der B 67n, um die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen dem westlichen Münsterland und dem Oberzentrum Münster zu unterstützen.

bij een dergelijk traject ook buiten de regio mogelijk zijn.

Door middel van geplande locatieprojecten, zoals „De Eschmarke“ in Enschede met 4.250 woningen, maar ook uitbreidingsmaatregelen in Altenberg, Ochtrup en Steinfurt met max. 300 woningen kan men ervan uitgaan, dat de navraag op maandag tot vrijdag en door een doelgerichte reclame voortdurend zal stijgen.

Het traject van de regionale trein 64 „Euregio-Bahn“ is bovendien interessant voor studenten, die de verbinding naar Münster (universiteit) en Steinfurt (HBO-school) nemen. Echter ook de late verbindingen in de nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag, evenals op feestdagen zorgen ervoor, dat de regio aaneengroeit.

Inspiratie: Afsluiting B 67 en A 31

De Bundesstrasse (rijksweg) 67 n is bestanddeel van een sinds het eind van de jaren '60 geplande oost-west-verbinding in het Münsterland.

Deze rijksweg loopt tussen Bocholt en Münster, de B 67n, teneinde de economische verbindingen tussen het westelijk Münsterland en het overkoepelend centrum Münster te ondersteunen.

Mit der Realisierung dieses Lückenschlusses wäre über die B 67 n der Netzschluss zwischen den Nord-Süd-Autobahnen A 3 und A 31 hergestellt, wodurch sich die verkehrliche Standortgunst durch die Anbindung des Westmünsterlandes an angrenzende Wirtschaftsräume und den Transport Richtung Niederlande bereits erheblich verbessern würde.

Ein verkehrswissenschaftliches Gutachten belegte die Notwendigkeit des Projektes, in dem es heißt: „Die geplante Straße sei der wichtigste Schritt zur Sicherung des Standorts Westmünsterland“ und der wirtschaftliche Nutzen übersteige die Baukosten um das drei- bis sechsfache.

Im Jahr 2004 im Rahmen der Landtagswahlen wurde das alte Projekt wieder angesprochen und 150 Unternehmen aus den Kreisen Borken und Coesfeld, sowie die IHK wollten einen allerletzten Aufruf mit der „Initiative B67n“ wagen, um die Fertigstellung dieser wichtigen Klammer zwischen West- und Kernmünsterland voranzubringen.

Mit der Unternehmerinitiative zur B 67 n soll den politischen Entscheidungsträgern in Berlin und Düsseldorf signalisiert werden, dass die Region nach einem erfolgreichen Abschluss der Jahrzehnte andauernden Planungen nicht bereit ist, einen weiteren zeitlichen Verzug hinzunehmen.

Met de realisatie van deze afsluiting zou via de B 67n de netwerkverbinding tussen de noord-zuid-snelwegen A 3 en A 31 tot stand kunnen komen, waardoor de verkeerslocatie door de aansluiting van het westelijk Münsterland met de aangrenzende economische gebieden en het transport richting Nederland al in aanzienlijke mate zou worden verbeterd.

Een verkeerswetenschappelijk rapport toonde de noodzakelijkheid van het project aan, waarin staat geschreven: „De geplande verbinding is de belangrijkste stap om het westelijk Münsterland als vestigingslocatie te behouden“ en de economische winst is drie tot zes keer zo hoog als de bouwkosten die ontstaan. In 2004 werd het oude project in het kader van de deelstaatverkiezingen weer actueel en 150 bedrijven uit de districten Borken en Coesfeld, evenals de IHK wilden een laatste oproep met het „initiatief B 67n“ doen om de afsluiting van deze belangrijke verbinding tussen westelijk en centraal Münsterland te bevorderen.

Met het ondernemersinitiatief voor de B 67n moet een signaal aan de politiek verantwoordelijken in Berlijn en Düsseldorf worden gegeven, dat de regio na een succesvolle afsluiting van tientallen jaren planning niet bereid is nog meer vertraging te accepteren.

Die Bundesautobahn A 31 „Emden – Bottrop“ verbindet als Nord-Süd-Autobahn das Ruhrgebiet mit der Nordseeküste. Von Norden kommend ist die Autobahn seit 1998 bis zur Anschlussstelle Geeste (K 225 / K 233) freigegeben und von Süden bereits seit 1995 bis zur Anschlussstelle an der B 403 bei Ochtrup befahrbar. Zwischen diesen beiden Autobahnstücken fehlte bis 2005 ein Abschnitt von 41,9 Kilometern.

Die Region um die heutige Autobahn A 31 hatte bis zur Fertigstellung im Jahr 2005 bereits viele Jahre auf eine lückenlose Anbindung an das europäische Autobahnnetz gewartet.

Das Vorhaben dieser Autobahn sollte ursprünglich mindestens bis zum Jahr 2013 dauern.

Dieser Zeitrahmen war jedoch nicht mehr annehmbar für die kommunalen Gebietskörperschaften, die Wirtschaft in Deutschland und den Niederlanden in der A 31-Region.

Somit konnte das Projekt einer lückenlosen Autobahn A 31 mit viel Eigeninitiative der Region durch Mitfinanzierung, realisiert werden.

Die Region besteht aus den Landkreisen „Emsland“ und „Grafschaft Bad Bentheim“ die durch die Industrie- und Handelskammern vertretenen Gewerbetreibenden der Region und die Niederländische Staatsregierung.

De Bundesautobahn (rijksnelweg) A 31 „Emden – Bottrop“ verbindt als noord-zuid-snelweg het Ruhrgebied met de noordzeekust. Vanuit het noorden is de snelweg sinds 1998 tot aan de afslag Geeste (K 225/K 233) opengesteld en vanaf 1995 vanuit het zuiden al te berijden tot de afslag B 403 bij Ochtrup. Tussen deze beiden snelwegen ontbrak tot 2005 een stuk weg van 41,9 kilometer.

In de regio rond de huidige snelweg A 31 had men tot de afsluiting hiervan in het jaar 2005 al vele jaren op een naadloze verbinding met de Europese snelwegen gewacht.

De planning voor deze snelweg zou aanvankelijk minstens tot 2013 duren.

Dit tijdsbestek was echter voor de gemeentelijke territoriale publiekrechtelijke lichamen en het bedrijfsleven in Duitsland en Nederland in de regio rond de A 31 niet acceptabel.

Zo kon het project van de afsluiting van de A 31 met veel eigen initiatief van de regio, d.m.v. een financiële bijdrage, worden gerealiseerd.

De regio bestaat uit de districten „Emsland“ en „Grafschaft Bad Bentheim“, de door de kamer van koophandel en fabrieken vertegenwoordigde ondernemers uit de regio en de Nederlandse regering.

Der Nutzen dieser Maßnahme beträgt ein Vielfaches der entstehenden Kosten und lässt sich nicht nur in Geld messen.

Durch den vorzeitigen Lückenschluss der Emslandautobahn werden wichtige Verkehrsverbindungen, insbesondere die der Bundesstraße 70, erheblich entlastet.

Dieses bedeutet u.a. die Erhöhung der Lebensqualität im Bereich der entlasteten Gebiete, Erhöhung der Verkehrssicherheit mit weniger Verkehrsunfällen, aber auch die Senkung der Transportkosten durch erhebliche Zeiterparnis (bis zu 40 Min.).

Außerdem wird durch die Verbesserung der Standortbedingungen, wie der direkten Anbindung an neue Märkte, die regionale Wirtschaft durch Grundstücksnachfragen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze angekurbelt. Des Weiteren werden Austauschbeziehungen zwischen dem Nordwesten Niedersachsens, dem westlichen Münsterland und den Provinzen im Nordosten der Niederlande erleichtert.

Het voordeel van deze maatregel is veel groter dan de kosten die ervoor ontstaan en is ook niet alleen in geld te meten.

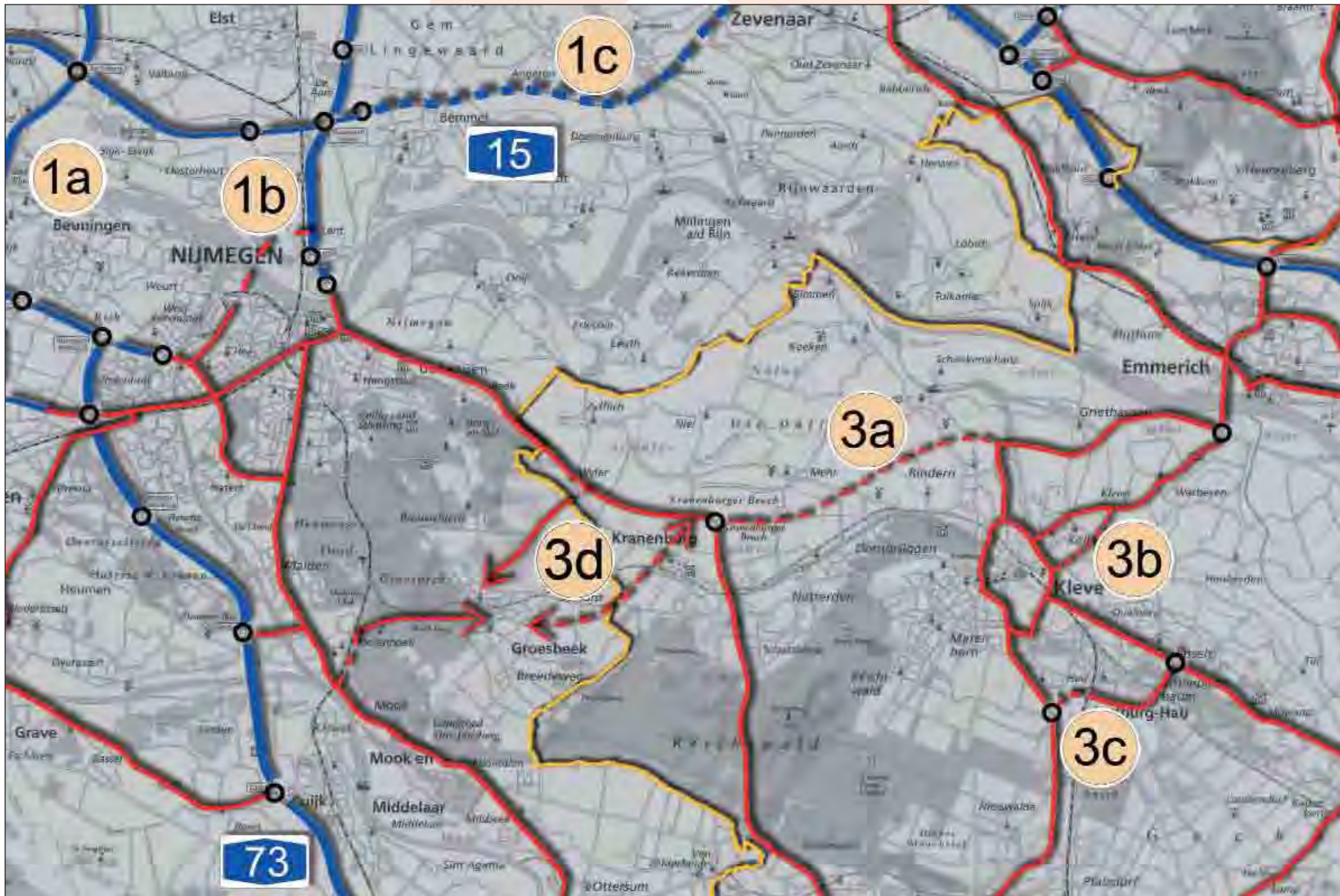
Door de vroegtijdige afsluiting van de Emslandsnelweg worden er belangrijke verkeersverbindingen, vooral van de rijksweg 70, aanzienlijk ontlast.

Dit betekent o.a. een verhoging van de levenskwaliteit in deze gebieden, een verhoogde verkeersveiligheid met minder verkeersongelukken, maar ook een daling van de transportkosten door een aanzienlijke tijdsbesparing (tot 40 min.)

Bovendien wordt door de verbetering van de locatievoorwaarden, zoals de directe aansluiting aan nieuwe markten, de regionale economie door de vraag naar grondstukken en het scheppen van nieuwe banen op gang gebracht. Verder vindt er gemakkelijker een uitwisseling tussen het noordwesten van Niedersachsen, het westelijk Münsterland en de provincies in het noordoosten van Nederland plaats.



Schild bei Kalkar / Bord bij Kalkar



3

**ROOD
ROT**

2. Gemeinsame Strategien und Projekte entwickeln Gemeenschappelijke strategieën en projecten ontwikkelen

Themengruppe 0/Themagroep 0: Zusammenarbeit organisieren/Samenwerking organiseren

0.1

Pakt von Wyler / Vereinbarung über grenzüberschreitendes Handlungspaket - Pakt von Wyler / Overeenkomst over grensoverschrijdende samenwerking

0.2

Interkommunales Integrations- und Kooperationskonzept Nordkreis Kleve - Intergemeentelijke integratie en samenwerking in het noordelijk district Kleve versterken

0.3

Grenzüberschreitende „task-forces“ zur Koordination und Projektumsetzung - Grensoverschrijdende „task-forces“ ter coördinatie en uitvoering van projecten

0.4

Kleve, Kranenburg und Emmerich werden assoziierte Mitglieder der Stadsregio - Kleve, Kranenburg en Emmerich worden geassocieerde leden van de stadsregio

0.5

Grenzüberschreitende Abstimmung der Raumordnungs- und Stadtentwicklungspläne - Grensoverschrijdende afspraken over de ruimtelijke ordenings- en stadsontwikkelingsplannen

0.6

Abgestimmte Grenzregio-Lobby-Arbeit und Regionalmarketing - Afgestemde grensregio-lobby en regionale marketing

0.7

Initiierung / Vorbereitung einer Eu-Regionalen 20xx - Initiëring / voorbereiding van een Eu-Regionale 20xx

Themengruppe 1/Themagroep 1: Landschaft, Tourismus, Kultur/Landschap, Toerisme, Cultuur

1.1

Integrationsprojekt: Landschaftspark Rhein-Düffelt-Reichswald - Integratie-/moderatieproject: Landschapspark Rhein-Düffelt-Reichswald

1.2

Grenzüberschreitendes Garten-Kunst-Projekt: Stadt-Park-Art - Grensoverschrijdend Tuin-Kunst-Project: Stadt-Park-Art

1.3

Ausbau der grenzüberschreitenden touristischen Kombi-Angebote - Uitbreiding van het gecombineerde grensoverschrijdende toeristische aanbod

1.4

Verstärkung der grenzüberschreitenden Medienpräsenz (Presse/TV) - Intensivering van de grensoverschrijdende mediapresentie (pers/tv)

1.5

Entwicklung eines bilingualen Kompetenzraumes - Ontwikkeling van een tweetalig competentie-regio

1.6

Grenzenlose Unterrichts- und Informationsmaterialien (D/NL-Geschichtsbuch / Atlas) - Grensoverschrijdend onderwijs- en informatiemateriaal (D/NL-geschiedenisboek / atlas)

Themengruppe 2/Themagroep 2: Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Ausbildung/Economie, Arbeidsmarkt, Opleiding

- 2.1
Erschließung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes für Grenzpendler - Het toegankelijk maken van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt voor forensen
- 2.2
Brückenkopffunktion der Grenzregion für D/NL Firmen ausbauen - Een verdere versterking van de grensregio voor D/NL-bedrijven
- 2.3
Grenzüberschreitenden Marktzugang im Nahbereich verbessern - Verbetering van de grensoverschrijdende markttoegankelijkheid voor bedrijven in de regio
- 2.4
Vernetzung der euregionalen Logistikinfrastruktur - Netwerkverbinding van de euregionale logistieke infrastructuur
- 2.5
Euregionale Offensive zur Akquisition von Fachkräften - Euregionaal offensief voor de werving van gespecialiseerde werknemers
- 2.6
Grenzüberschreitende Hochschulkooperation und spin-offs - Grensoverschrijdende samenwerking met universiteiten en spin-offs

Themengruppe 3/Themagroep 3: Infrastruktur, Siedlungsentwicklung, Einzelhandel/Infrastructuur, Locatie-ontwikkeling, Detailhandel

- 3.1
Verbesserung der inner-euregionalen Verkehrsinfrastruktur - Verbetering van de euregionale infrastructuur
- 3.2
Weiterführung der B9neu als euregionaler Netzschluss - Afsluiting van het euregionale netwerk door verlenging van de B9
- 3.3
Reaktivierung der Bahnstrecke Nimwegen-Kleve - Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Nijmegen-Kleve
- 3.4
Euregionales Verkehrskonzept Nahbereich Airport Weeze - Euregionaal verkeersconcept in de nabijheid van Airport Weeze
- 3.5
Euregionale Zusammenarbeit bei Industrie- und Gewerbeflächen - Euregionale samenwerking bij industrie- en bedrijfsterreinen
- 3.6
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Einzelhandel - Grensoverschrijdende samenwerking in de detailhandel



**ROOD
ROT**



8

**ROOD
ROT**

Projekt/Project 0.1**Pakt von Wyler / Vereinbarung über grenzüberschreitendes Handlungspaket
Pakt von Wyler / Overeenkomst over grensoverschrijdende samenwerking**

Bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Rahmen der Verflechtungsstudie gibt es einige organisatorische Handlungsstränge und Aktivitäten, die eine übergeordnete Bedeutung haben.

Diese betreffen hauptsächlich die Struktur der Zusammenarbeit. Dabei geht es nicht darum, neue Institutionen und Organisationen zu gründen, sondern darum, die vorhandenen Kontakte zu intensivieren, ihnen einen strukturellen Charakter zu geben und zugleich die vorhandenen grenzüberschreitenden Gremien, insbesondere die Euregio Rhein-Waal, in diese Zusammenarbeit intensiv einzubinden.

Dieses Projekt bzw. dieser Maßnahmenvorschlag steht am Anfang der Gesamtliste, bildet aber eigentlich den ersten möglichen Schritt nach Abschluss dieser Studie und müsste daher eigentlich auf der letzten Seite stehen.

Der „Pakt von Wyler“ ist von der Ortsbezeichnung her zunächst als Arbeitstitel zu verstehen. Symbolhaft wird hier ein markanter Grenzpunkt als Namensgeber

Bij de grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van de verbindingsstudie bestaan er organisatorische samenwerkingsverbanden en activiteiten, die een veelomvattende betekenis hebben.

Hiermee wordt hoofdzakelijk de structuur van de samenwerking bedoeld.

Hierbij gaat het niet om het oprichten van nieuwe organisaties, maar om het intensiveren van de bestaande contacten, hen een structureel karakter te geven en gelijktijdig de bestaande, grensoverschrijdende gremia, vooral de Euregio Rhein-Waal, er intensief bij te betrekken.

Dit project resp. voorstel tot het nemen van maatregelen staat aan het begin van het gehele overzicht, is de eerstvolgende stap na afsluiting van deze studie en zou daarom eigenlijk op de laatste bladzijde moeten staan.

Het „Pakt von Wyler“ is gezien de plaatsnaam allereerst bedoeld als werktitel.

Symbolisch gezien wordt hier een markant grenspunt gekozen als

für eine gemeinsame „Absichtserklärung“ bzw. „Intentieverklärung“ gewählt.

Eine gemeinsame Absichtserklärung sollte dieser Studie als erster Schritt folgen, um zu dokumentieren, dass eine Intensivierung der grenzüberschreitenden Verflechtungen und Zusammenarbeit grundsätzlich gewünscht ist.

Dabei geht es auch um eine grundsätzliche Aussage dazu, dass die genannten Projekte als sinnvoll erachtet werden und dass gemeinsam an deren Umsetzung gearbeitet werden soll.

Diese Absichtserklärung nimmt damit in keiner Weise Ratsbeschlüsse oder Entscheidungen anderer Gremien und Fachbehörden vorweg, sondern soll ein öffentlich wahrnehmbares Zeichen setzen und Auftakt- und Startsignal für eine intensivierte Zusammenarbeit sein.

naam voor een gemeenschappelijke „Absichtserklärung“ oftewel „Intentieverklärung“.

Na deze studie zou als eerste stap een gemeenschappelijke intentieverklaring moeten volgen om aan te tonen, dat intensivering van de grensoverschrijdende verbindingen en samenwerking gewenst is.

Hierbij gaat het ook om het principe, dat de genoemde projecten als zinvol gezien worden en dat gezamenlijk aan de uitwerking hiervan gewerkt moet worden.

Deze intentieverklaring loopt geenszins op gemeentebesluiten of beslissingen van andere gremia of instanties vooruit, maar moet richtinggevend zijn en een startsignaal voor een geïntensiveerde samenwerking.





8

ROOD
ROT

Projekt/Project 0.2**Integrations- und Kooperationskonzept
Nordkreis Kleve
Integratie- en samenwerkingsconcept
Nordkreis Kleve**

Die Ergebnisse der Verflechtungsuntersuchungen haben die Bedeutung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit insbesondere für die drei nördlichsten Kommunen im Kreis Kleve verdeutlicht.

Emmerich am Rhein, Kleve und Kranenburg sollten daher ihre interkommunale Kooperation ausbauen, um für die Stadsregio Arnhem Nijmegen, aber auch für die Bezirksregierung Düsseldorf und andere Fachbehörden ein gewichtiger Gesprächspartner sein zu können.

Die grenzüberschreitende Kooperation mit der Stadsregio wird dann vereinfacht, wenn alle drei Kommunen mit einer Stimme sprechen bzw. mit einem gemeinsamen Konzept auftreten.

Die Beachtung und Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Anforderungen und notwendigen Planungsentscheidungen wird bei der Bezirksregierung und auf Landesebene ein größeres Gehör finden, wenn hier mehrere Kommunen gemeinsam auftreten.

Als Sonderthema von interkommunalem Interesse ist die Integration der niederländischen Neubürger zu sehen. Hier kann auf ver-

De resultaten van de verbindingsonderzoeken hebben het belang van de grensoverschrijdende samenwerking, vooral voor de drie meest noordelijk gelegen gemeenten in het district Kleve, duidelijk gemaakt.

Emmerich am Rhein, Kleve en Kranenburg zouden daarom hun intergemeentelijke samenwerking moeten uitbreiden om voor de stadsregio Arnhem Nijmegen, maar ook voor de Bezirksregierung Düsseldorf en andere instanties een belangrijke gesprekspartner te kunnen zijn.

De grensoverschrijdende samenwerking met de stadsregio wordt eenvoudiger als alle drie gemeenten het met elkaar eens zijn resp. gemeenschappelijk naar buiten treden.

Het rekening houden met de grensoverschrijdende randvoorwaarden en noodzakelijke ruimtelijke ordeningsbesluiten zal bij de Bezirksregierung en op landelijk niveau een groter gehoor vinden, als de verschillende gemeenten hierbij gezamenlijk optreden.

Een speciaal thema van intercommunaal belang is de integratie van nieuwe Nederlandse burgers. Hier kan op verschillende gebieden,

schiedenen Feldern wie z.B. bei der Konzeption von bilingualen Betreuungs- und Schulangeboten oder der aktiven kulturellen und sozialen Einbindung der niederländischen Neubürger in das öffentliche Leben zusammenge-arbeitet werden.

Abstimmung, Erfahrungsaustausch und gemeinsame Projekte können hier zu einer höheren Bürgerzufriedenheit und Standortattraktivität führen.

Die Kooperation kann konzeptionell auf verschiedenen Ebenen stattfinden, wobei es sich auch um aufeinander aufbauende Stufen oder ein Gesamtpaket handeln kann.

Ebene/Stufe: 1
Interkommunales Integrations- und Marketingkonzept

Ebene/Stufe: 2
Interkommunales Zielkonzept mit Gemeinschaftsprojekten

Ebene/Stufe: 3
Interkommunales räumlich-wirtschaftliches Entwicklungskonzept

Ebene/Stufe: 4
Interkommunaler Flächennutzungsplan

zoals bijv. bij de opzet van tweetalige opvang- en schoolmogelijkheden of bij het opnemen van Nederlandse burgers in het culturele en sociale openbare leven worden samengewerkt.

Het komen tot overeenstemming, de uitwisseling van ervaring en gemeenschappelijke projecten kunnen hierbij leiden tot een grotere tevredenheid van de burgers evenals tot een betere vestigingslocatie.

De samenwerking kan conceptueel of op verschillende niveau's plaatsvinden.

Niveau/Fase: 1
Intercommunaal integratie- en marketingconcept

Niveau/Fase: 2
Intercommunale doelstelling met gemeenschappelijke projecten

Niveau/Fase: 3
Intercommunaal ruimtelijk-economisch ontwikkelingsconcept

Niveau/Fase: 4
Intercommunaal structuurplan

Obwohl der hauptsächlichliche Betrachtungsraum dieser Studie der Grenzraum Nimwegen-Kleve ist, muss festgestellt werden, dass neben Kranenburg und Kleve auch die Stadt Emmerich am Rhein zu den Kommunen zählt, die in erheblichem Maße von den grenzüberschreitenden Verflechtungen betroffen ist und insoweit ähnliche Chancen nutzen kann sowie Aufgaben und Herausforderungen zu bewältigen hat.

Die drei Kommunen heben sich dadurch deutlich von den übrigen kreisangehörigen Gemeinden ab.

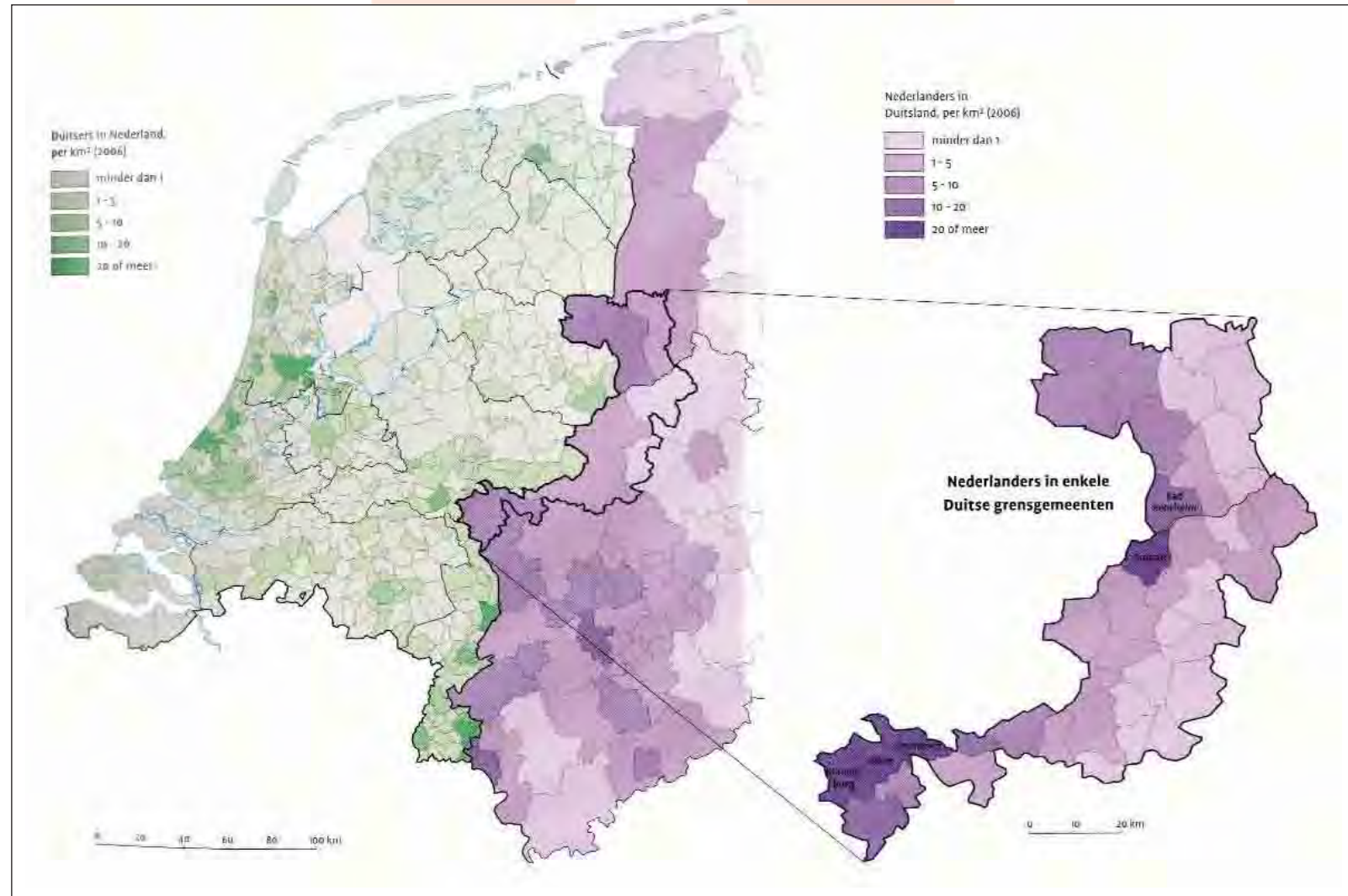
Gleichzeitig ergeben sich damit zahlreiche Ansatzpunkte und Notwendigkeiten für eine intensive interkommunale Kooperation.

Hoewel er hier hoofdzakelijk naar het grensgebied Nijmegen-Kleve wordt gekeken, moet er worden vastgesteld, dat naast Kranenburg en Kleve ook de stad Emmerich aan de Rhein tot de gemeenten telt, die voor een groot gedeelte bij de grensoverschrijdende verbindingen is betrokken en hierdoor gelijksoortige kansen kan benutten en dezelfde taken en uitdagingen moet volbrengen.

De drie gemeenten onderscheiden zich hierdoor duidelijk van de overige gemeenten uit hetzelfde district.

Gelijktijdig leidt dit tot talrijke uitgangspunten en noodzakelijke maatregelen voor een intensieve intergemeentelijke samenwerking.





Quelle/Bron: Bosatlas

Projekt/Project 0.3

Grenzüberschreitende „Task-forces“ für die Begleitung und Umsetzung von strategischen Projekten
Grensoverschrijdende „task-forces“ voor de coördinatie en uitvoering van strategische projecten

Grenzüberschreitende Projekte bringen einen Mehrwert, sie verursachen aber auch einen Mehraufwand.

Für alle Projektpartner müssen grenzüberschreitende Projekte immer noch neben den eigenen Aufgaben und dem normalen Tagesgeschäft gestemmt werden. Dies erfordert zusätzlichen Personal-, Zeit- und Geldeinsatz.

Und es erfordert strukturelle Kooperationsstrukturen. So sollte es fest installierte Lenkungs- und Arbeitsgruppen geben, die einen kontinuierlichen Informationsfluss und eine effektive Umsetzung von Projekten gewährleisten.

Zum Aufgabenspektrum gehören auch die regelmäßige Information und Abstimmungen mit den kommunalen Gremien sowie projektbezogen auch die Zusammenarbeit mit der Euregio Rhein-Waal.

Die grenzüberschreitende Lenkungsgruppe sollte sich halbjährlich treffen und alle relevanten Themen und Projekte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den Task-forces und Projektteams besprechen.

Grensoverschrijdende projecten hebben een meerwaarde, ze veroorzaken echter ook extra werk. Naast de eigen opdrachten en de normale dagelijkse werkzaamheden moeten grensoverschrijdende projecten voor alle projectpartners tussen het werk door gedaan worden.

Dit vereist extra personeelskosten, tijd en geld.

Ook zijn structurele samenwerkingsverbanden noodzakelijk. Zo is het belangrijk, dat er een vaste stuurgroep en vaste werkgroepen bestaan, die een voortdurende stroom van informatie en een effectieve uitvoering van de projecten kunnen garanderen.

Tot het werkterrein behoort ook het regelmatig informeren van en afstemmen met de gemeentelijke gremia evenals, afhankelijk van het project, de samenwerking met de Euregio Rhein-Waal.

De grensoverschrijdende stuurgroep zou twee keer per jaar moeten vergaderen en hierbij alle relevante thema's en projecten van de grensoverschrijdende samenwerking met de task-forces en de projectteams bespreken.

Die Lenkungsgruppe steuert in erster Linie die Arbeit der Task-forces und der Projektgruppen und kümmert sich um die organisatorischen und marketingbezogenen Aufgaben der grenzüberschreitenden Kooperation.

Die Lenkungsgruppe koppelt zudem auch die Ergebnisse in die kommunalen Gremien zurück und bereitet erforderliche Beschlüsse vor. Der Lenkungsgruppe gehören jeweils Vertreter der Verwaltungsspitze der Projektpartner an.

Es werden drei verschiedene grenzüberschreitende Task-forces gebildet, die sich jeweils mit den Projekten der zuvor genannten drei Themengruppen befassen.

Dies erleichtert die thematische Abstimmung zwischen den verschiedenen Projekten, bei denen häufig Querbezüge bestehen und/oder die gleichen handelnden Personen und Institutionen anzusprechen sind.

Der Sitzungszyklus der Task-forces kann je nach Bedarf zweimonatlich oder dreimonatlich gestaltet werden.

Bei den Projektteams wird kein Sitzungszyklus vorgegeben, - die Treffen werden nach Projekterfordernis frei vereinbart.

Es gibt einen bzw. grenzüberschreitend maximal zwei Projektverantwortliche sowie eine näher zu bestimmende, den Projekterfordernissen angepasste Anzahl

De stuurgroep is in eerste instantie verantwoordelijk voor het werk van de task-forces en de projectgroepen en zorgt voor de organisatie en marketing van de grensoverschrijdende samenwerking.

Ook koppelt de stuurgroep de resultaten weer terug naar de gemeentelijke gremia en bereidt noodzakelijke besluiten voor.

Tot de stuurgroep behoren telkens vertegenwoordigers uit de bestuursstop van de projectpartners.

Er worden drie verschillende grensoverschrijdende task-forces opgericht, die zich telkens bezighouden met de projecten van de hierboven genoemde drie thema's.

Dit maakt een thematische afstemming tussen de verschillende projecten, waar vaak onderlinge verbindingen bestaan en/of dezelfde aanspreekpartners en instellingen moeten worden aangesproken, gemakkelijker. Er kan desgewenst 1 x per 2 mnd of 3 mnd worden vergaderd.

Bij de projectteams worden er geen vaste vergaderingen gepland, de vergaderingen worden, al naar gelang dit noodzakelijk is voor het project, apart afgesproken.

Er is één resp. grensoverschrijdend zijn er maximaal twee projectverantwoordelijke personen,

von weiteren Mitgliedern des Projektteams.

Auf dieser Arbeitsebene besteht ein regelmäßiger Kontakt zwischen den Projektpartnern, um die Umsetzung eines Projektes voranzutreiben.

Die Projektteams berichten den Task-forces und erhalten hier inhaltliche und organisatorische Unterstützung.

Sollten phasenweise nicht genügend Projekte in einem Themenfeld zur Bearbeitung anstehen, so können die Task-forces auch mit der Ebene der Projektteams verschmolzen werden.

evenals een nog nader te bepalen aantal medewerkers van het projectteam, afhankelijk van de projectvoorwaarden.

Op dit werkerrein bestaat er een regelmatig contact tussen de projectpartners om de uitvoering van het project te bespoedigen.

De projectteams brengen verslag uit aan de task-forces en krijgen steun op inhoudelijk en organisatorisch gebied.

Zouden er in een bepaald stadium niet genoeg projecten per thema kunnen worden afgehandeld, dan kunnen de task-forces ook opgaan in de projectteams.



**ROOD
ROT**



Projekt/Project 0.4

Kleve, Kranenburg und Emmerich werden assoziierte Mitglieder der Stadsregio Kleve, Kranenburg en Emmerich worden geassocieerde leden van de stadsregio

Um der grenzüberschreitenden interkommunalen Kooperation einen strukturellen und besonderen Rahmen zu geben, sollten die Gemeinde Kranenburg sowie die Städte Kleve und Emmerich am Rhein eine assoziierte Mitgliedschaft bei der Stadsregio Arnheim Nimwegen beantragen.

Dies wäre zunächst ein durch Ratsbeschlüsse zu dokumentiertes Votum der deutschen Grenzgemeinden, dass diese sich räumlich-ökonomisch auch und insbesondere zur Stadsregio zugehörig fühlen.

Voraussetzung für eine assoziierte Mitgliedschaft der deutschen Grenzgemeinden ist allerdings, dass dieser Antrag in den Gremien der Stadsregio befürwortet wird.

Die assoziierte Mitgliedschaft bedeutet zunächst, dass die deutschen Grenzgemeinden keine Vollmitglieder werden, die sich an dem Umlagesystem beteiligen und Stimmrecht haben.

Sie erhalten als assoziierte Mitglieder einen Zuhörer- und Mitwirkungsstatus, was bedeutet, dass sie an Sitzungen der Gremien teilnehmen können, Fach- und Planungsinformationen erhalten und

Om de grensoverschrijdende intergemeentelijke samenwerking in een structureel en bijzonder kader te plaatsen, moeten de gemeente Kranenburg, alsmede de steden Kleve en Emmerich aan de Rhein een geassocieerd lidmaatschap bij de stadsregio Arnheim Nijmegen aanvragen.

Dit is op de eerste plaats een door raadsbesluiten gedocumenteerd votum van de Duitse grensgemeenten om zich op ruimtelijk-economisch gebied ook en vooral met de stadsregio verbonden te voelen.

Voorwaarde voor een geassocieerd lidmaatschap van de Duitse grensgemeenten is echter, dat deze aanvraag in de gremia van de stadsregio ondersteund wordt.

Het geassocieerd lidmaatschap betekent op de eerste plaats, dat de Duitse grensgemeenten geen volwaardige leden zijn die stemrecht hebben of financiële bijdragen moeten betalen.

Als geassocieerde leden hebben ze een status als toehoorder en het verlenen van medewerking, wat betekent, dat ze aan vergaderingen en in gremia kunnen deelnemen, speciale projectinformatie

sich bei Planungen und Projekten mit grenzüberschreitender Bedeutung frühzeitig einbringen können.

Umgekehrt bringen die deutschen Grenzgemeinden regelmäßig Informationen über Planungen und Projekte aus dem kommunalen und regionalen Umfeld in die Sitzungen der Stadsregio ein.

Eine assoziierte Mitgliedschaft der deutschen Grenzgemeinden Kranenburg, Kleve und Emmerich am Rhein in der Stadsregio Arnheim Nimwegen ist ein starkes Signal für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den grenzüberschreitenden Zusammenhalt.

Dieses Signal wirkt sowohl nach innen, indem es den grenzüberschreitenden Zusammenhang – das euregionale Selbstverständnis – betont und die Kooperation strukturell auf ein wesentliches breiteres Fundament stellt.

Das Signal wirkt aber auch nach außen und wird in der Wahrnehmung bei Provinz und Bezirksregierung sowie bei den Regierungen in Den Haag, Düsseldorf und Berlin auch Wirkungen auf den Umgang mit diesem Grenzraum zeigen.

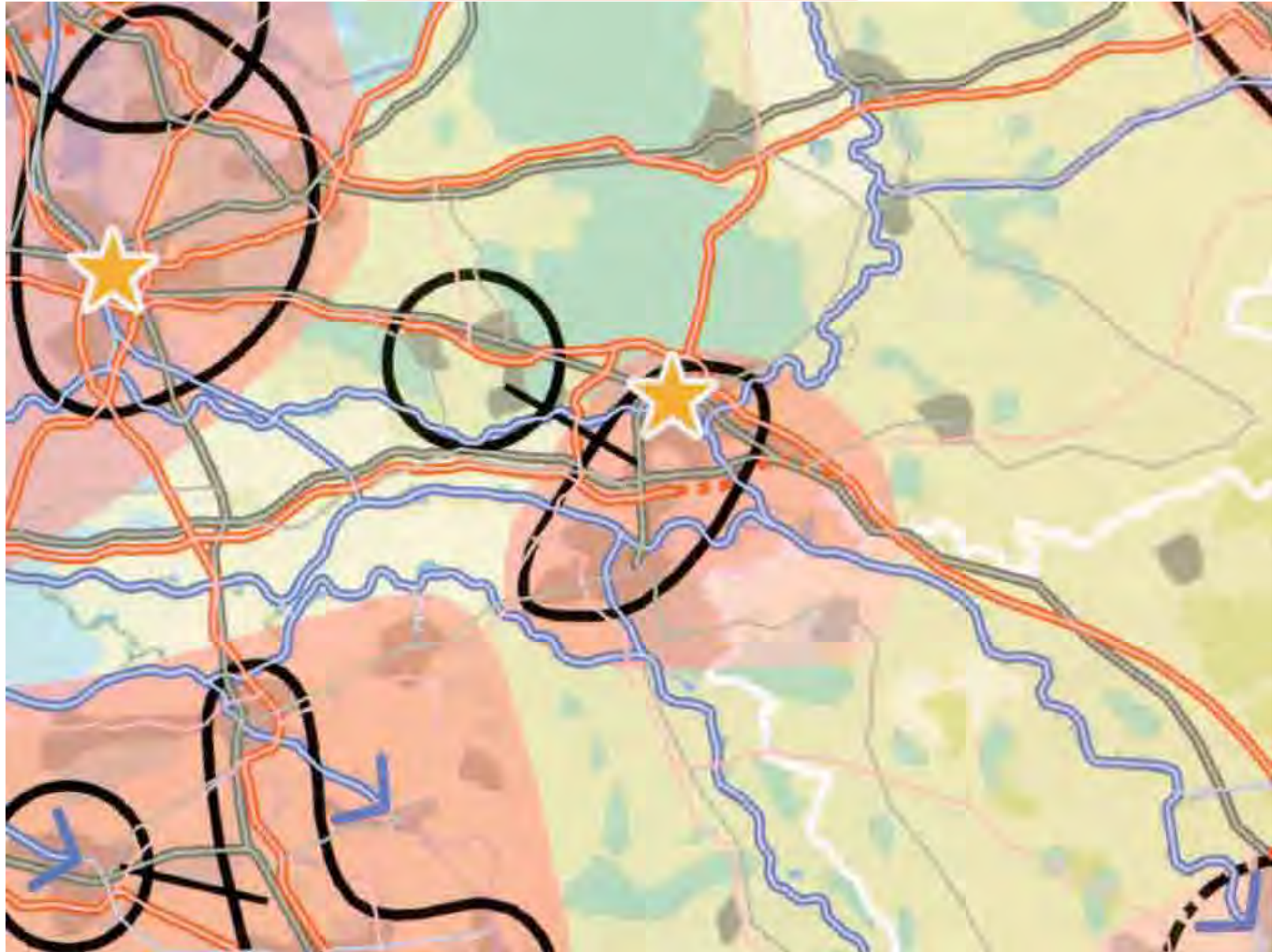
ontvangen en bij grensoverschrijdende plannen en projecten vroegtijdig hun bijdrage kunnen leveren.

Andersom leveren de Duitse grensgemeenten regelmatig gemeentelijke en regionale informatie over plannen en projecten bij de vergaderingen van de stadsregio.

Een geassocieerd lidmaatschap van de Duitse grensgemeenten Kranenburg, Kleve en Emmerich am Rhein met de stadsregio Arnheim Nijmegen is een sterk signaal voor de grensoverschrijdende samenwerking en de grensoverschrijdende samenhang.

Dit signaal legt naar binnen toe de nadruk op de grensoverschrijdende samenhang – het euregionale zelfbesef – en legt hiermee een veel bredere basis voor de structurele samenwerking.

Naar buiten toe is dit een signaal wat door de provincie, de Bezirksregierung, de regering in Den Haag, Düsseldorf en Berlijn wordt waargenomen en hierdoor uitwerkingen zal hebben op het grensgebied.



Nota Ruimte/Detail Stadregio Arnhem Nijmegen
Nota Ruimte/Detail Stadsregio Arnhem Nijmegen

Projekt/Project 0.5**Grenzüberschreitende Abstimmung der Raumordnungspläne
Grensoverschrijdende afstemming over de ruimtelijke ordeningsplannen**

Eine wichtige Grundlagenarbeit ist die Abstimmung der Planwerke und Konzepte aus den Bereichen der Raumordnung sowie der verschiedenen Fachplanungen. Hier besteht immer noch ein Informations- und Abstimmungsdefizit.

Eine aktuelle Bestandsaufnahme und Auswertung kann hier eine wichtige Basis bilden, um dann in den Task-forces diese Informationsbasis kontinuierlich fortzuschreiben.

Grenzüberschreitende Raumordnungs- und Fachplanungskonzepte sind erforderlich und haben ihre eigene Berechtigung. Gerade bei Sonderthemen bilden vertiefende grenzüberschreitende Analysen eine wichtige Basis für eine optimale Konzeptentwicklung.

Grenzüberschreitend ausgerichtete Planungen und Konzepte sollten zugleich aber auch immer mit den nationalen, regionalen und kommunalen Planungen zurückgekoppelt und abgestimmt werden.

Een belangrijke fundamentele basis is de afstemming van de planning en de concepten op het gebied van de ruimtelijke ordening en van de verschillende sectorplannen. Hier is nog steeds sprake van een gebrek aan informatie en afstemming.

Een actuele balans en evaluatie leggen een belangrijke basis, die dan vervolgens in de task-forces voortdurend wordt geactualiseerd.

Grensoverschrijdende ruimtelijke ordenings- en sectorplanningsconcepten zijn noodzakelijk en hebben hun eigen waarden. Vooral bij speciale thema's vormen verdiepende grensoverschrijdende analyses een belangrijke basis voor een optimale conceptontwikkeling.

Grensoverschrijdend afgestemde plannen en concepten moeten gelijktijdig echter ook altijd met de nationale, regionale en gemeentelijke plannen worden teruggekoppeld en afgestemd.

Inoweit sollte die kontinuierliche grenzüberschreitende Abstimmung von Raumordnungs- und Fachplänen nach dem Gegenstromprinzip erfolgen, in dem grenzüberschreitende Pläne mit nationalen Plänen abgestimmt werden und umgekehrt.

Die konsequente Weiterführung der Einbindung der deutschen Grenzgemeinden – als assoziierte Mitglieder - in die Strukturen der Stadsregio Arnheim Nimwegen ist die Ergänzung des Regionalplans 2020 der Stadsregio auf die Nachbarkommunen.

Damit wird der räumlich-ökonomische Zusammenhang dieses Grenzraumes unterstrichen und eine abgestimmte planerische Grundlage geschaffen, in die dann Einzelprojekte und Entwicklungen eingebettet werden können.

Insbesondere im Hinblick auf die deutsche Regionalplanung und deutsche Fachbehörden könnte ein grenzüberschreitender Regionalplan 2020 der Stadsregio ein fundiertes Planwerk darstellen und Anlass sein, sich intensiver mit den grenzüberschreitenden Entwicklungen und den besonderen Anforderungen dieses Grenzraumes auseinanderzusetzen und angemessen darauf zu reagieren.

Inzoverre zou de voortdurende grensoverschrijdende afstemming van ruimtelijke ordenings- en sectorplannen volgens het tegenstroomprincipe verlopen, waarin grensoverschrijdende plannen met nationale plannen worden afgestemd en omgekeerd.

De uitbreiding van het regionaal plan 2020 van de stadsregio naar de aangrenzende gemeenten betekent een consequente voortzetting van de aansluiting van de Duitse grensgemeenten – als geassocieerde leden - aan de structuren van de stadsregio Arnheim-Nijmegen.

Hiermee wordt de ruimtelijk-economische samenhang van dit grensgebied op de voorgrond gezet en een op elkaar afgestemde basis gelegd, waar afzonderlijke projecten en ontwikkelingen uit voortkomen.

Voor wat betreft de Duitse regionale plannen en de Duitse overheidsinstanties zou een grensoverschrijdend regionaal plan 2020 van de stadsregio een gefundeerd plan vormen en aanleiding zijn om zich intensiever met de grensoverschrijdende ontwikkelingen en de bijzondere situatie van dit grensgebied bezig te houden en in overeenstemming hiermee te reageren.



**ROOD
ROT**



8

ROOD
ROT

Projekt/Project 0.6**Abgestimmte grenzüberschreitende Lobby-Arbeit und Regionalmarketing
Afgestemde grensoverschrijdende lobby en regionale marketing**

Die Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Inneren sollte ergänzt werden um eine gemeinsame Lobby-Arbeit nach außen.

Damit ist gemeint, dass bei politischen Entscheidungsträgern, bei Verwaltungen und bei Fachbehörden in der Region, aber insbesondere außerhalb der Region für die Belange der Grenzregion geworben werden soll.

Die Lobby-Arbeit kann sich zum einen auf die Gesamtsituation beziehen, zum anderen aber auch gezielt für einzelne Handlungsbereiche und Projekte vorgenommen werden.

Der Blick aus Düsseldorf, Berlin oder Den Haag auf diese Grenzregion ist manchmal noch ein anderer als der vor Ort. Oft liegt dies aber auch an fehlenden grenzüberschreitenden Informationen und der Unkenntnis der lokalen, interkommunalen und euregionalen Anforderungen.

In einer abgestimmten gemeinsamen Lobby-Arbeit sollte daran gearbeitet werden, diese teilweise noch vorhandenen Informationsdefizite abzubauen, die grenzüberschreitenden Anforderungen und Notwendigkeiten darzulegen

De intensieve grensoverschrijdende samenwerking in de regio zou aangevuld moeten worden met een gemeenschappelijke lobby naar buiten toe.

Hiermee wordt bedoeld, dat bij politiek verantwoordelijke instanties, bij besturen en bij gremia binnen de regio, maar vooral ook buiten de regio de belangen van de grensregio behartigd worden.

De lobby kan betrekking hebben op de gehele situatie, dit kan echter ook voor bepaalde aspecten en projecten gelden.

De visie van Düsseldorf, Berlijn of Den Haag op deze grensregio is soms anders dan de visie ter plaatse.

Vaak ligt dit ook aan ontbrekende grensoverschrijdende informatie en een gebrek aan kennis over de locale, gemeentelijke en euregionale situatie.

Bij een afgestemde gemeenschappelijke lobby moet eraan gewerkt worden, dit gedeeltelijk nog aanwezige gebrek aan informatie aan te vullen, de grensoverschrijdende vereiste en noodzakelijke maatregelen voor te leggen

und die Bedeutung bestimmter grenzüberschreitender Strategien und Projekte zu unterstreichen.

Hauptzielrichtung dieser Lobby-Arbeit liegt bei politischen Entscheidungsträgern sowie bei Planungs- und Fachbehörden.

Daneben sollte aber auch eine medienbezogene Lobbyarbeit koordiniert werden, damit regelmäßig und inhaltlich ausreichend in der Presse, Radio und Lokalfernsehen über die grenzüberschreitende Kooperation und das euregionale Selbstverständnis berichtet wird.

Dabei sollte der Focus zwar auf dem engeren Grenzraum liegen, die weiträumigeren grenzüberschreitenden Kooperationsbeziehungen aber nicht außer Acht gelassen werden.

Die medienbezogene grenzüberschreitende Lobbyarbeit kann eine Vorstufe zu einem etablierten (Eu-)Regionalmarketing sein.

en de betekenis van bepaalde grensoverschrijdende strategieën en projecten naar de voorgrond te brengen.

Het voornaamste doel van deze lobby ligt bij de politiek verantwoordelijke instanties en bij de planningsautoriteiten.

Daarnaast zou er echter ook een op de media gerichte lobby moeten komen, zodat er regelmatig en inhoudelijk voldoende verslag wordt uitgebracht over de grensoverschrijdende samenwerking en het euregionale zelfbesef in de pers, radio en de plaatselijke televisie.

Hierbij zou het zwaartepunt weliswaar op de smallere grensregio komen te liggen, de bredere grensoverschrijdende samenwerking mag echter niet buiten beschouwing worden gelaten.

De op de media gerichte grensoverschrijdende lobby kan de grondslag voor een voorstadium van een (eu)regionale marketing leggen.



8

ROOD
ROT

Projekt/Project 0.7**Initiierung / Vorbereitung einer Eu-Regionalen 2020 ?
Initiëring/voorbereiding van een Eu-Regionale 2020 ?**

Die „Regionalen“ sind ein Förderinstrument des Landes Nordrhein-Westfalen, welche zeitlich befristet regionale Kooperationen fördert, um damit wirtschaftlichen Strukturwandel zu unterstützen.

Gemeinden, Verbände, Unternehmen und Initiativen können sich gemeinsam für die Durchführung einer Regionalen bewerben. Erhalten sie den Zuschlag für die Durchführung der Regionalen, so werden die vorgeschlagenen Projekte prioritär gefördert.

Die Themenspektren der Projekte sind sehr breit gefächert und reichen von der Kultur, über die Landschaft bis hin zu Mobilitäts- und Bildungsangeboten sowie Wirtschaftsnetzwerken. Damit die Projekte sich vom Mittelmaß deutlich abheben, sind entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen und Wettbewerbsverfahren notwendig.

Die Regionalen können auch grenzüberschreitend ausgelegt sein, so wie z.B. die EuRegionale 2008 in der Region Aachen, Maastricht, Lüttich. Die Regionalen benötigen einen inhaltlich-organisatorischen Vorlauf von 6-8 Jahren.

Die „Regionale“ ist eine Möglichkeit zur Subsidie von der de Staat Nordrhein-Westfalen, die für eine begrenzte Zeitspanne regionale Zusammenarbeit stimuliert und hierdurch die wirtschaftliche strukturelle Veränderungen zu unterstützen.

Hierfür können Gemeinden, Unternehmen und Initiativen in Betracht kommen. Als die Zuschlag für die Durchführung der Regionalen erhalten wird, werden die vorgeschlagenen Projekte prioritär gefördert.

Die Themen der Projekte sind sehr breit gefächert und reichen von der Kultur, über die Landschaft bis hin zu Mobilitäts- und Bildungsangeboten sowie Wirtschaftsnetzwerken. Damit die Projekte sich vom Mittelmaß deutlich abheben, sind entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen und Wettbewerbsverfahren notwendig.

Die Regionalen können auch grenzüberschreitend ausgelegt sein, so wie z.B. die EuRegionale 2008 in der Region Aachen, Maastricht, Lüttich. Die Regionalen benötigen einen inhaltlich-organisatorischen Vorlauf von 6-8 Jahren.

Die Verflechtungsstudie könnte hier ein erster Baustein auf dem Weg zu einer EuRegionalen sein. Inhaltlich werden viele Themen aufgegriffen, die auch Gegenstand einer Regionalen bzw. EuRegionalen sein können.

Es handelt sich um eine räumlich abgrenzbare Region mit gemeinsamen Entwicklungszielen und einem sich zunehmend intensivierenden Stadt-Umland-Gefüge. Die Eu-Regionale könnte der Höhepunkt einer Phase intensiver grenzüberschreitender Zusammenarbeit sein und neben verschiedenen Projekten insbesondere zu einer ausgeprägten euregionalen Corporate Identity führen.

Gegenstand der Regionalen ist die gemeinschaftliche Formulierung und Umsetzung eines regionalen Strukturprogramms, das mit Projekten, Ereignissen und Initiativen zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und zur Schärfung eines regionalen Profils beiträgt.

Zu diesem Zweck sollen die Städte und Gemeinden öffentliche und private Mittel konzentriert und zielgenau und regional abgestimmt einsetzen.

Die Verbindungsstudie würde hier der erste Baustein auf dem Weg zu einer EuRegionalen sein. Inhaltlich werden viele Themen aufgegriffen, die auch Gegenstand einer Regionalen bzw. EuRegionalen sein können.

Es ist hier von einer räumlich abgetrennten Region mit gemeinsamen Entwicklungsplänen und einer zunehmend intensivierten städtischen Umgebung die Rede.

Die Eu-Regionale würde den Höhepunkt einer Phase intensiver grenzüberschreitender Zusammenarbeit sein und neben verschiedenen Projekten insbesondere zu einer ausgeprägten euregionalen Corporate Identity führen.

Gegenstand der Regionalen ist die gemeinschaftliche Formulierung und Umsetzung eines regionalen Strukturprogramms, das mit Projekten, Ereignissen und Initiativen zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und zur Schärfung eines regionalen Profils beiträgt.

Zu diesem Zweck sollen die Städte und Gemeinden öffentliche und private Mittel konzentriert und zielgenau und regional abgestimmt einsetzen.

Zu den möglichen Inhalten einer Regionalen bzw. (Eu-)Regionalen gehören gemäß Bauministerium NRW:

- erfolgreiche Positionierung einer Region durch gemeinsame Gestaltung der Zukunft und Profilierung der Region als attraktiver Lebens- und Arbeitsort
- Impulse für den ökonomischen Strukturwandel mit innovativen Projekten
- Neue Formen einer zukunftsorientierten, regionalen Zusammenarbeit erproben
- Stärkung des bürgerschaftlich-unternehmerischen Engagements für die Region
- Qualifizierung, Vernetzung und Vermarktung regionsspezifischer Potenziale
- Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung
- Innovation, Wissen und Bildung
- Stärkung der unternehmerischen Basis und des Arbeitsmarktes
- Wirtschaftsnaher Infrastruktur und Mobilität
- StadtBauKultur in der Region
- Kulturhistorisches Erbe und Kulturlandschaften
- Landschaftsentwicklung, Natur- und Umweltschutz
- Gesundheit und Schaffung einer familienfreundlichen Infrastruktur

Tot de mogelijke inhoud van een Regionale resp. (Eu-)Regionale behoort volgens het Bauministerium NRW:

- Succesvolle presentatie van de regio door gemeenschappelijke toekomstvisie en profilering van de regio als aantrekkelijke locatie om te wonen en te leven
- Impulsen voor de economische structuurverandering d.m.v. innovatieve projecten
- Uittesten van nieuwe mogelijkheden van een op de toekomst gerichte, regionale samenwerking
- Versterking van het burgerlijke en zakelijke engagement voor de regio
- Kwalificatie, netwerkverbindingen en commercialisering van potentieel, specifiek voor deze regio
- Duurzame stedelijke en regionale ontwikkeling
- Innovatie, kennis en onderwijs
- Versterking van de ondernemersbasis en de arbeidsmarkt
- Voor de economie belangrijke infrastructuur en mobiliteit
- Stadbouwcultuur in de regio
- Cultuurhistorisch erfgoed en cultuurlandschappen
- Landschapsontwikkeling, natuur- en milieubescherming
- Gezondheid en het creëren van een gezinsvriendelijke infrastructuur

Übersicht der bisherigen und zukünftigen Regionalen in Nordrhein-Westfalen:

- 1999 IBA Emscherpark von 1990-1999
- 2000 Ostwestfalen-Lippe (Bielefeld-Paderborn-Minden)
- 2002 Euroga 2000plus (Düsseldorf-Mittlerer Niederrhein-Limburg/NL)
- 2004 links und rechts der Ems (Warendorf-Rheine-Münster)
- 2006 Bergisches Städtedreieck (Wuppertal-Solingen-Remscheid)
- 2008 Euregionale – grenzen überschreiten (Aachen-Maastricht-Lüttich)
- 2010 Brückenschläge (Köln-Bonn)
- 2013 Südwestfalen (Soest-Iserlohn-Siegen)
- 2016 Münsterland – Zukunftsland (Münster/Münsterland)

Deutlich wird, dass die Verflechtungsstudie und deren Projektvorschläge schon einen hohen Deckungsgrad mit dem Anforderungsprofil einer Eu-Regionalen aufweisen.

Zudem gehört der nördliche Niederrhein zu den Regionen in Nordrhein-Westfalen, die noch keine Regionale durchgeführt hat, während andere Regionen schon zum zweiten mal aktiv werden.

Overzicht van de laatste en toekomstige Regionalen in Nordrhein-Westfalen:

- 1999 IBA Emscherpark von 1990-1999
- 2000 Ostwestfalen-Lippe (Bielefeld-Paderborn-Minden)
- 2002 Euroga 2000plus (Düsseldorf-Mittlerer Niederrhein-Limburg/NL)
- 2004 links und rechts der Ems (Warendorf-Rheine-Münster)
- 2006 Bergisches Städtedreieck (Wuppertal-Solingen-Remscheid)
- 2008 Euregionale – grenzen überschreiten (Aachen-Maastricht-Lüttich)
- 2010 Brückenschläge (Köln-Bonn)
- 2013 Südwestfalen (Soest-Iserlohn-Siegen)
- 2016 Münsterland – Zukunftsland (Münster/Münsterland)

Het wordt duidelijk, dat de verbindingsstudie en de projectvoorstellen een hoge overeenstemming hebben bereikt en aan de eisen voldoen voor een Eu-Regionale.

Bovendien hoort het noordelijke gedeelte van de Niederrhein nog bij de regio's in Nordrhein-Westfalen, die nog geen Regionale heeft gekregen, terwijl andere regio's al voor de tweede keer in aanmerking komen.

Bei einer erfolgreichen Bewerbung und dem entsprechenden Vorlauf könnten die Projekte und Aktivitäten in diesem Grenzraum im Jahre 2018 der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Bij een succesvolle mededinging en een overeenkomstige organisatie kunnen de projecten en activiteiten in dit grensgebied in 2018 openbaar worden gemaakt.





8 ROOD ROT

**Projekt/Project 1.1 Landschaftspark "Rhein-Düffelt-Reichswald"
Landschapspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“**

Das Projekt Landschaftspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“ hat zwei zentrale Aufgaben mit jeweils weitreichender Wirkungstiefe. Zum einen eine Koordinationsaufgabe und zum anderen eine Entwicklungsaufgabe. Die erste Aufgabe ist die Koordination und Abstimmung der vielfältigen Raumansprüche mit den jeweils grenzbedingten Unterschieden. Zu den Raumansprüchen zählen: Landwirtschaft und Forstwirtschaft, Natur- und Landschaftschutz, Gewässer- und Hochwasserschutz, Tourismus und Kulturlandschaft, Infrastruktur und Mobilität, Gewerbe- und Siedlungsentwicklung.

Dabei soll in einem moderativen Prozess erreicht werden, dass allen Raumansprüchen weitestgehend entsprochen werden kann. Dabei müssen grenzbedingte Unterschiede innerhalb der gleichen Disziplin genauso überwunden werden, wie auch die oftmals verhärteten Fronten konträrer Positionen zwischen unterschiedlichen Disziplinen wie z.B. Landwirtschaft und Naturschutz, Naturschutz und Infrastruktur sowie Forstwirtschaft und Tourismus.

Het project landschapspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“ kent twee centrale taken, die telkens verreichende gevolgen hebben. Aan de ene kant een coördinatie-taak en anderzijds een ontwikkelingstaak. De eerste taak is de coördinatie en de afstemming van veelsoortige ruimtelijke belangen met daarbij de telkens verschillende situaties per grensgebied. Tot de ruimtelijke belangen behoren: landbouwschap en bosbouw, natuur- en landschapsbescherming, bescherming van wateren en bescherming tegen hoogwater, toerisme en cultuurlandschap, infrastructuur en mobiliteit en bedrijfs- en locatie-ontwikkeling.

Hierbij is het de bedoeling binnen een moderatief proces zo goed mogelijk aan alle ruimtelijke belangen tegemoet te komen. De verschillen per grensgebied binnen dezelfde discipline moeten hierbij precies zo overwonnen worden als de opvattingen van tegengestelde posities tussen de verschillende disciplines, zoals bijv. landbouwschap en natuurbescherming, natuurbescherming en infrastructuur evenals bosbouw en toerisme.

Darauf aufbauend kann der Landschaftspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“ seine Entwicklungsaufgabe wahrnehmen, in dem er den landschaftlichen, ökologischen und touristischen Zusammenhang der beiden großen Landschaftseinheiten „Rhein und Rheinvorland“ sowie „Reichswald mit landschaftlichem Umfeld“ plant und strukturiert.

Es geht um die Vernetzung untereinander und miteinander. Sinnbild dafür sind der blaue Bogen des Rheins sowie der grüne Bogen des Reichswaldes.

Der Landschaftspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“ tritt nicht in Konkurrenz zu anderen Initiativen wie z.B. de Gelderse Poort oder Ketelwoud, sondern integriert diese und bildet einen übergeordneten, koordinierenden Rahmen, ergänzt durch eigene Ansätze und Teilprojekte.

In etwas anderer Abgrenzung und inhaltlicher Struktur gab es auch schon Überlegungen zu einem „Rhein-Niers-Park“.

Bei dem Projektvorschlag Landschaftspark „Rhein-Düffel-Reichswald“ handelt es sich um ein Integrationsinstrument für die regionale grenzüberschreitende Entwicklung, welches z.B. im Rahmen einer EuRegionalen 2020 eine Leitfunktion übernehmen könnte. Unter dem Schirm dieses Leitprojektes ließen sich eine ganze Reihe anderer Initiativen und Projekte subsummieren.

Hierop gebaseerd kan het landschapspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“ zijn ontwikkelings-taak vervullen door de landschappelijke, ecologische en toeristische samenhang van de twee grote landschapseenheden „Rhein und Rheinvorland“ alsmede „Reichswald mit landschaftlichem Umfeld“ te plannen en te structureren.

Het gaat hierbij om het verbinden van netwerken onder en met elkaar. Een symbool hiervoor is de blauwe boog van de Rijn en de groene boog van het Reichswald.

Het landschapspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“ concurreert niet met andere initiatieven, zoals bijv. Het nationale landschap de Gelderse Poort of Ketelwoud, maar integreert deze en biedt een omvattender gecoördineerd kader, aangevuld met eigen aanzet en deelprojecten.

Binnen een iets andere ruimtelijke begrenzing en inhoudelijke structuur waren er ook al plannen voor een „Rhein-Niers-Park“.

Bij het projectvoorstel landschapspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“ is er sprake van een integratie-instrument voor de regionale grensoverschrijdende ontwikkeling, die bijv. in het kader van een EuRegionale 2020 een leidende functie zou kunnen overnemen. Onder aanvoering van dit project zouden er meerdere initiatieven en projecten mogelijk zijn.



8

**ROOD
ROT**

**Projekt/Project 1.2 Grenzüberschreitendes Garten-Kunst-Projekt:
Stadt-Park-Art
Grensoverschrijdend Tuin-Kunst-Project:
Stadt-Park-Art**

Das EuregioProjekt „Stadt-Park-Art“ setzt den Focus auf das Grün und die gestalterische Qualität im städtischen Raum und schafft grenzüberschreitende Zusammenhänge, indem eine konzertierte Aufwertungs- und Inszenierungskampagne städtischer Grünflächen, Parkanlagen und Plätze durchgeführt wird.

Man kann dieses Projekt auch als eine grenzüberschreitende Gartenschau oder StadtBauKultur-Ausstellung bezeichnen.

Im Rahmen eines grenzüberschreitenden Wettbewerbsverfahrens könnte z.B. eine Teilnahmevoraussetzung sein, dass jeweils deutsch-niederländische Bearbeitungsteams zu bilden sind, die je nach Aufgabenstellung aus Künstlern, Landschaftsarchitekten, Verkehrsplanern etc. zu be-setzen sind.

Auch die Jury bzw. das Preisgericht sollte der Aufgabenstellung entsprechend mit deutschen und niederländischen Fachpreisrichtern und Vertretern der Gemeinden besetzt sein.

Het Euregioproject „Stadt-Park-Art“ vestigt de aandacht op het openbaar groen en de vormgevendekwaliteit in stedelijke gebieden en zorgt voor een grensoverschrijdende samenhang, waarbij een geconcentreerde opwaardering- en ensceneringscampagne van het stedelijk openbaar groen, de aanleg van parken en pleinen wordt gevoerd.

Men kan dit project ook typeren als een grensoverschrijdende tuinbouw- of stadbouwcultuurtoonstelling.

In het kader van een grensoverschrijdende prijsvraag zou bijv. een voorwaarde voor deelname kunnen zijn, dat er op een gegeven moment Duits-Nederlandse project-teams moeten worden opgericht, die afhankelijk van de taakstelling uit kunstenaars, landschapsarchitecten, verkeersplaners etc. zouden moeten bestaan.

Ook de jury zou al naar gelang de taakstelling uit Duitse en Nederlandse vakmensen en vertegenwoordigers van de gemeenten moeten bestaan.

Nachfolgend werden einige Parkanlagen genannt, wobei diese Auflistung nur exemplarischer Natur ist und keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Die genannten Parkanlagen sind sehr unterschiedlicher Natur und gestalterischer Herkunft. Dies reicht von der barocken Gartenanlage bis hin zum modernen Stadtpark.

Die Aufgabe des Projektes „Stadt-Park-Art“ liegt darin, innovative Ideen zum Erhalt und zur Weiterentwicklung von städtischen Grünflächen, Plätzen und Verkehrsanlagen zu entwickeln und in einem kreativen Wettbewerb eine grenzüberschreitende Spanne zwischen den einzelnen Standorten zu entwickeln.

Die Herstellung eines inneren Zusammenhangs zwischen den grenzüberschreitenden Standorten stellt die besondere Herausforderung dar, welche diesen Wettbewerb von den gängigen Formen der Wettbewerbsaufgaben abhebt.

Als Beispielstandorte könnten u.a. folgende Parks dienen:

- Kleve: Tiergarten, Kermisdahl
- Emmerich: Rheinpark, Hochelten
- Nijmegen: Goffertpark, Park Brakkestein, Valkhof

In de onderstaande lijst worden enige parken genoemd, waarbij deze lijst als voorbeeld gehanteerd wordt en niet volledig is.

De genoemde parken zijn zeer divers en verschillend ontwikkeld. Dit loopt uiteen van een plantsoen in Barokstijl tot een modern aangelegd stadspark.

Het doel van het project „Stadt-Park-Art“ is het ontwikkelen van innovatieve ideeën ter behoud en verdere ontwikkeling van stedelijk openbaar groen, de ontwikkeling van pleinen en verkeerswegen en het maken van een grensoverschrijdende verbinding tussen de verschillende vestigingsplaatsen door middel van deelname aan creatieve prijsvragen.

Het tot stand brengen van een samenhang tussen de grensoverschrijdende locaties is een bijzonder uitdaging, waardoor deze prijsvraag duidelijk verschilt van andere prijsvragen.

Als voorbeeld dienen o.a. de volgende parken :

- Kleve: Tiergarten, Kermisdahl
- Emmerich: Rheinpark, Hochelten
- Nijmegen: Goffertpark, Park Brakkestein, Valkhof

- Arnhem: Park Sonsbeek, Velperplein, Un parc

Die grenzüberschreitende Gartenschau „Stadt-Park-Art“ bildet das städtische Gegenstück zum landschaftsorientierten Landschaftspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“.

In einem zweiten und dritten Schritt könnte das Konzept dann auch auf städtische Plätze und größere Verkehrsbauwerke (z.B. Kreisverkehre, Kreuzungspunkte, Restflächen) angewendet werden.

Dabei können sich grenzüberschreitend Gemeinden mit einem städtischen Platz bzw. mit einem größeren Verkehrsbauwerk um die Teilnahme an diesem Verbundprojekt bewerben und das Projekt im Rahmen des Gesamtwettbewerbs „Stadt-Park-Art“ weiter qualifizieren und realisieren.

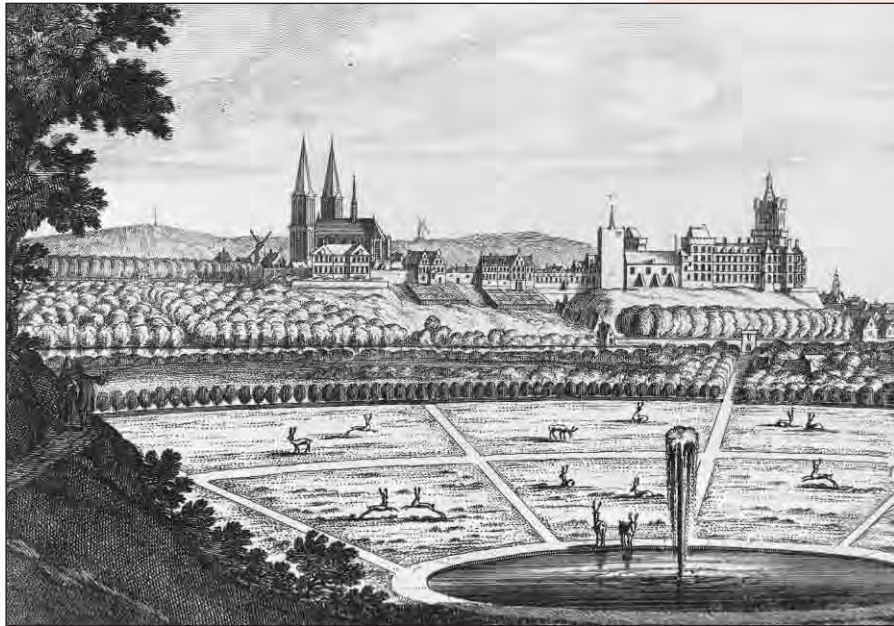
- Arnhem: Park Sonsbeek, Velperplein, Un parc

De grensoverschrijdende tuinbouwtentoonstelling „Stadt-Park-Art“ biedt een stedelijk pendant in vergelijking tot het op het landschap georiënteerde landschapspark „Rhein-Düffelt-Reichswald“.

Door middel van een tweede en derde stap zou het concept dan ook op stedelijke pleinen en grotere verkeersbouwwerken (bijv. rotondes, kruispunten, restanten van percelen) kunnen worden toegepast.

Hierbij kunnen grensoverschrijdend gemeenten met een stedelijk plein resp. met een groter verkeersbouwwerk proberen deel te nemen aan dit project en het project in het kader van de gehele prijsvraag „Stadt-Park-Art“ verder kwalificeren en realiseren.





**ROOD
ROT**



8

ROOD
ROT

Projekt/Project 1.3**Ausbau der grenzüberschreitenden touristischen Kombi-Angebote
Uitbreiding van het gecombineerde grensoverschrijdende toeristische aanbod**

Die Grenzregion bietet ein vielfältiges Freizeit- und Tourismusangebot.

Die Übernachtungszahlen zeigen eine steigende Tendenz.

Touristen können an einem Wochenende in zwei Ländern einen Kurzurlaub verbringen, mit unterschiedlichen Sprachen, Kulturen, Architekturen und Mentalitäten.

Der gemeinsame Euro erleichtert den Touristen das „borderhopping“. Was jetzt verstärkt dazu kommen sollte, sind grenzüberschreitende Kombi-Angebote, insbesondere auch für Gäste aus dem englischsprachigen Raum, aber auch darüber hinaus.

Es gibt bereits eine große Zahl von grenzüberschreitenden touristischen Infrastrukturen und Angeboten, so z.B.:

- Grenzüberschreitende Radwege, Reitwege, Draisine
- Grenzüberschreitende Museumskooperation (crossart)
- Übernachten in historischen Gebäuden (culture&castles)

De grensregio kent een veelzijdig aanbod aan recreatiemogelijkheden.

Er is een stijgende tendens te zien bij het aantal overnachtingen.

Toeristen kunnen in één weekend een korte vakantie in twee landen met verschillende talen, culturen, architectuur en mentaliteit doorbrengen.

Door de invoering van de euro wordt het „borderhopping“ voor toeristen eenvoudiger gemaakt. Het toeristische aanbod zou grensoverschrijdend vergroot moeten worden, vooral voor toeristen uit engelstalig sprekende landen, maar ook daarbuiten.

Er bestaat al een groot grensoverschrijdend toeristisch aanbod en een grensoverschrijdende infrastructuur, zoals bijv.:

- grensoverschrijdende fietspaden, ruiterspaden, draisine
- grensoverschrijdende coöperatie tussen musea (crossart)
- overnachten in historische gebouwen (culture&castles)

Diese Angebote sollten um weitere grenzüberschreitende Kombi-Angebote ergänzt werden. Dieser Ansatz zielt sowohl auf Touristen aus der eigenen Region und aus dem Nahbereich der Randstad und des Ruhrgebietes, als auch auf den Fernbereich des europäischen Auslands.

Die Ansprechbarkeit des Fernbereiches hat sich maßgeblich mit der Vielzahl der erreichbaren Ziele vom Airport Weeze aus verändert.

Der Airport Weeze bietet eben nicht nur die Möglichkeit, dass Niederländer und Deutsche andere Regionen Europas leicht erreichen können, sondern bietet auch die Chance, europäische Touristen für diese deutsch-niederländische Grenzregion zu interessieren.

Voraussetzung dafür ist, dass sich Touristen aus anderen Ländern schnell und einfach informieren können (z.B. englischsprachig) und unkompliziert beiderseits der Grenze Buchungen, Reservierungen und Kombi-Angebote erhalten können.

Daneben ist von besonderer Bedeutung, dass sich die Grenzregion einheitlich und mit einer authentischen euregionalen Marke im Ausland präsentiert.

Dit aanbod zou vergroot moeten worden met een verder grensoverschrijdend gecombineerd aanbod. Het voornemen is zowel bedoeld voor toeristen uit de eigen regio en uit de Randstad en het Ruhrgebied, als ook voor het Europese buitenland.

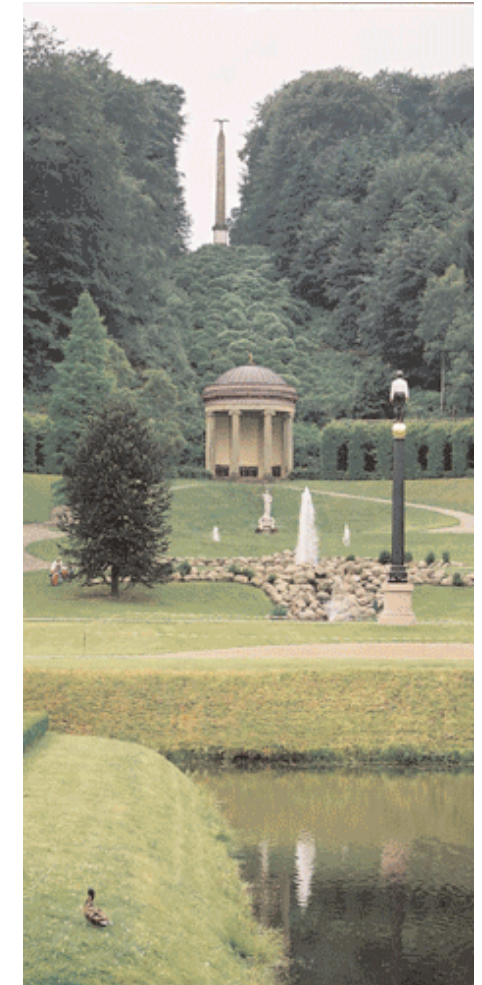
Deze mogelijkheid voor toeristen, die verder weg wonen, is aanzienlijk verbeterd door de vele vliegverbindingen van Airport Weeze.

Airport Weeze biedt niet alleen de mogelijkheid dat Nederlanders en Duitsers andere regio's in Europa kunnen bereiken, maar geeft Europese toeristen ook de kans zich voor deze Duits-Nederlandse grensregio te interesseren.

Een voorwaarde hiervoor is, dat toeristen uit andere landen snel en eenvoudig informatie kunnen inwinnen (bij. in de Engelse taal) en op een ongecompliceerde manier aan beide kanten van de grens kunnen boeken, reserveren en een gecombineerd aanbod kunnen ontvangen.

Daarnaast is het van belang, dat de grensregio zich als één geheel met een authentieke euregionale identiteit in het buitenland presenteert.

- Museumsticket, Kleinkunstticket, Theaterticket (ein Ticket mit mehreren vergünstigten Eintrittsmöglichkeiten)
- Restaurant-, Freizeit und Kulturführer (grenzüberschreitende Informationen in Englisch, Deutsch, Niederländisch mit gemeinsamer Werbung, Broschüren und Internet)
- grenzüberschreitendes dreisprachiges Online-Buchungssystem
- Grenzüberschreitende thematische Kombi-Angebote (z.B.: zu folgenden Themenschwerpunkten: Museen, historische Innenstädte, Landschaft und Natur, Geschichte, II. Weltkrieg) mit Übernachtungen, Programmen, Eintritten etc.
- museumkaart, toegangskarten voor cabaret en schouwburg (een kaart met verschillende mogelijkheden tot een gereduceerd entree)
- reisgids met restaurants, cultuur en recreatiemogelijkheden (grensoverschrijdende informatie in het Engels, Duits en Nederlands met gemeenschappelijke reclame, brochures en internet)
- grensoverschrijdend online-boekingssysteem in drie talen
- grensoverschrijdend thematisch aanbod (bijv: voor belangrijke thema's: musea, historische binnensteden, landschap en natuur, geschiedenis, tweede wereldoorlog) met overnachtingen, programma's, entree enz.



**(OOO
REGION**
ARNHEM NIJMEGEN

**Via
Romana**
Nijmegen-Xanten

8

**ROOD
ROT**



8

**ROOD
ROT**

Projekt/Project 1.4**Verstärkung der grenzüberschreitenden Medienpräsenz (Zeitungen/TV)
Uitbreiding van de grensoverschrijdende mediapresentie (kranten/tv)**

Die grenzüberschreitende Verfügbarkeit von Informations- und Unterhaltungsmedien ist ein wichtiger Grundpfeiler für die Entwicklung eines euregionalen Zusammengehörigkeitsgefühls.

Die Verstärkung bzw. teilweise auch die Wiederherstellung der grenzüberschreitenden Medienpräsenz zielt insbesondere auf die Tageszeitungen und das Fernsehen.

Die nationalen und lokalen Radioprogramme strahlen jeweils grenzüberschreitend weit in das Nachbarland hinein und sind problemlos zu empfangen.

Die Grenzenlosigkeit des Internet ist kein echter Ersatz für grenzüberschreitenden Fernsehempfang und die morgendliche Lektüre der Tageszeitungen.

Die Tageszeitungen „De Gelderlander“, Rheinische Post“ und „Neue Rhein Zeitung“ berichten zwar jeweils in unterschiedlichem Umfang über Aktuelles aus dem Nachbarland, aber die Zeitungen können grenzüberschreitend nicht tagesaktuell und zu gleichem Preis abonniert werden.

De grensoverschrijdende beschikbaarheid van informatie en entertainment via de media is een belangrijke basis voor de ontwikkeling van een euregionaal solidariteitsgevoel.

De uitbreiding resp. gedeeltelijk ook opnieuw tot stand brengen van de grensoverschrijdende mediapresentie is in eerste instantie bedoeld voor de dagbladen en de televisie.

De nationale en plaatselijke radioprogramma's zenden telkens grensoverschrijdend naar het buitenland en zijn zonder problemen te ontvangen.

Het onbegrensde internet is echter geen vervanging voor de grensoverschrijdende televisieprogramma's en de ochtendlectuur van de dagbladen.

De dagbladen „De Gelderlander“, Rheinische Post“ en „Neue Rhein Zeitung“ schrijven weliswaar kleinere en grotere berichten over het actuele nieuws in het buitenland, het is echter niet mogelijk in het buitenland een abonnement te nemen op de actuele kranten voor dezelfde prijs.

So kann man zwar die Rheinische Post in der Zeitschriftenhandlung am Bahnhof in Nimwegen zu kaufen, allerdings nur mit dem Düsseldorf Lokalteil.

Hier sollte eine grenzüberschreitende Kooperation in der Form erfolgen, dass die jeweiligen Vertriebsnetze mitgenutzt werden, um die Nachbarzeitungen zukünftig tagesaktuell zum Frühstück im Briefkasten zu haben.

Die grenzüberschreitenden Transportkosten sollten dadurch nur zu ganz geringen oder zu keinen Mehrkosten für die Abonnenten führen.

Durch die große Anzahl der Niederländer auf deutscher Seite müsste dies für niederländische (auch überregionale) Tageszeitungen interessant sein.

Aber auch in Nimwegen und Arnheim wohnen viele Deutsche, die wahrscheinlich gerne eine deutsche Tageszeitung abonnieren würden.

Eine Veränderung der Programmangebote der verschiedenen Satellitenanbieter ist nur sehr schwer zu erreichen, da diese aus der Satellitenperspektive und weniger in Grenzregionen denken.

Vor diesem Hintergrund sollte eine verstärkte Kooperation zwischen den jeweiligen Regionalfernsehen

Zo kan men de Rheinische Post weliswaar in de kiosk op het station in Nijmegen kopen, maar dan alleen met het plaatselijke nieuwsgedeelte uit Düsseldorf.

Hier zou een grensoverschrijdende samenwerking plaats moeten vinden, zodat de betreffende bedrijfsnetwerken kunnen worden ingezet om de buitenlandse kranten voortaan iedere dag voor het ontbijt in de brievenbus te krijgen.

De transportkosten zouden niet of nauwelijks tot meer kosten voor de abonnee moeten leiden.

Door het grote aantal Nederlanders in Duitsland zou dit voor Nederlandse (ook landelijke) kranten interessant moeten zijn.

Maar ook in Nijmegen en Arnheim wonen veel Duitsers, die waarschijnlijk graag een abonnement op een Duitse krant zouden willen hebben.

Een verandering van de programmeuze van verschillende satellietaanbieders is slechts erg moeilijk tot stand te brengen, aangezien deze minder zijn gericht op de grensregio's en eerder vanuit het satellietperspectief denken.

Een versterkte samenwerking tussen de afzonderlijke regionale zenders moet vanuit deze achter-

initiiert werden, bei der zum Beispiel regelmäßig Programminhalte ausgetauscht werden oder wo z.B. einmal wöchentlich ein gemeinsames Grenzprogramm gestaltet wird.

Der WDR sendet eine Lokalzeit aus Duisburg und deckt dabei auch die Kreise Wesel und Kleve ab.

In Nimwegen sendet hingegen der Lokalsender TV Gelderland. Lokalsender erfreuen sich einer großen Beliebtheit und sind sehr gut geeignet, um euregionale Themen und Identität zu transportieren.

TV-Lokalsender könnten also heute die Lücke schließen, die durch das Wegfallen des terrestrischen Empfangs und die Vielfalt internationaler TV-Programme verloren gegangen ist, das grenzüberschreitende „Fernsehgucken“.

grond worden geïnitieerd, waarbij er regelmatig programma's worden geruild of waar bijv. één keer per week een gemeenschappelijk grensprogramma wordt gemaakt.

De WDR maakt een lokaal programma in Duisburg en dit omvat meteen de districten Wesel en Kleve.

In Nijmegen zit daarentegen de lokale zender TV Gelderland. De plaatselijke zenders zijn erg populair en uitermate geschikt om euregionale thema's en een identiteit over te brengen.

De lokale tv-zenders kunnen dus het gat dichten, dat door het wegvallen van het „bewegen van de antenne“ en het grote aantal internationale tv-programma's verloren is gegaan, het grensoverschrijdende „televisiekijken“.



ROOD
ROT



Projekt/Project 1.5**Entwicklung eines bilingualen Kompetenzraumes
Ontwikkeling van een tweetalige competentie-regio**

Die bilinguale Sprachkompetenz in der Grenzregion ist nicht nur für das soziale Innenverhältnis der Grenzregio-Bewohner von Bedeutung, sondern hat auch eine weitreichende Aussenwirkung und Bedeutung für Tourismus, Handel und Gewerbe.

Es handelt sich dabei um ein wichtiges Fundament für das grenzüberschreitende Zusammenleben.

Bilinguale Sprachkenntnisse sind die euregionale Software, ohne die viele andere Bereiche nicht optimal funktionieren können. Dem zunehmenden Verlust an Sprachkompetenz sollte auf möglichst vielen Ebenen und grenzüberschreitend abgestimmt entgegen gewirkt werden.

So sollten sich zukünftig bei Schulpartnerschaften die Schüler nicht mehr in Englisch unterhalten müssen, sondern in Deutsch und Niederländisch.

Insbesondere in den grenznahen Schullandschaften sollte das Erlernen der deutschen bzw. der niederländischen Sprache stark gefördert und aufgewertet werden.

Das gleiche gilt für alle Bereiche des Arbeits- und Geschäftslebens, in denen die Alltagssprache nicht

De tweetalige taalcompetentie in de grensregio is niet alleen van belang voor de sociale verhoudingen tussen de bewoners van de grensregio, maar speelt ook naar buiten toe een belangrijke rol voor het toerisme, de handel en het bedrijfsleven.

Er is hier sprake van een belangrijke basis voor het grensoverschrijdende samenleven. Tweetaligheid is de euregionale software, zonder welke veel andere sectoren niet goed kunnen functioneren.

De teruggang van de taalcompetentie moet zoveel mogelijk worden tegengegaan door middel van grensoverschrijdende maatregelen.

Zo is het de bedoeling, dat er in de toekomst bij een uitwisseling tussen scholieren geen Engels meer gesproken wordt, maar Duits en Nederlands.

Vooraf op de scholen in het grensgebied zou het leren van de Duitse resp. de Nederlandse taal sterk gestimuleerd en opgevoerd moeten worden.

Hetzelfde geldt voor het arbeids- en bedrijfsleven, waar de huidige kennis van de taal niet meer voldoet. Werkzoekenden, handwerk-

mehr ausreicht. Arbeitssuchende, Handwerksbetriebe, Einzelhändler und Geschäftsleute werden mit besseren Sprachkenntnissen auch mehr Erfolg auf dem benachbarten Arbeitsmarkt und bei ihren grenzüberschreitenden Geschäften haben.

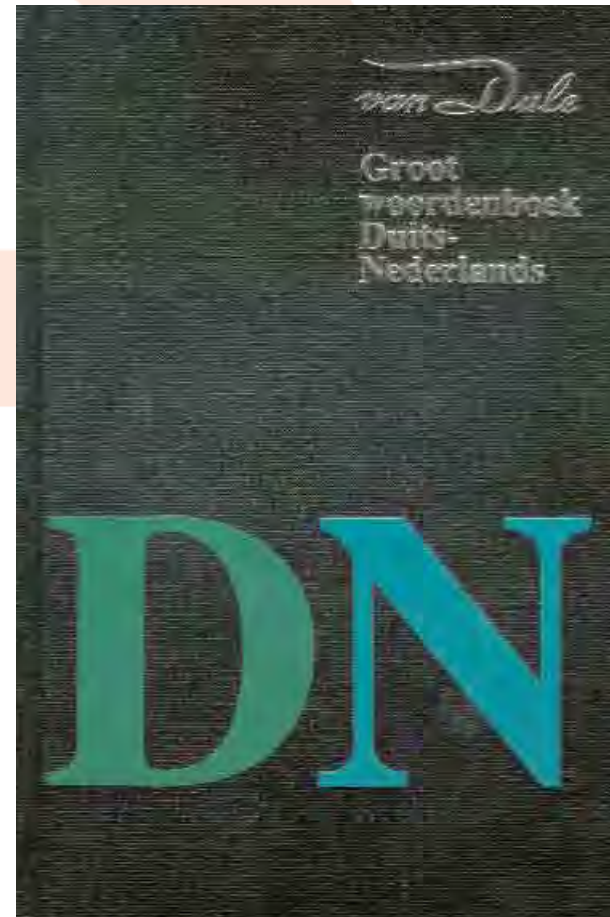
Vor diesem Hintergrund sind verschiedene Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Spracherwerbs für Schüler sowie für Arbeitnehmer und Geschäftsleute denkbar:

- Deutsch als zweite Fremdsprache an NL-Schulen wieder stärken
- Niederländisch als zweite Fremdsprache an Gymnasien fördern, gleichberechtigt wählbar neben Französisch und Latein
- Die bilingualen Modellvorhaben (Kindergarten, Grundschule und Hauptschule in Kranenburg / Realschule in Kleve) sollten euregionale Standardangebote an allen Schulformen werden. Bilingualer Unterricht auch an NL-Schulen (Erfahrungsaustausch)
- Arbeitnehmer-Niederländisch und Werknemers-Duits für Grenzpendler
- Ervoor zorgen dat Duits als tweede vreemde taal weer meer gekozen wordt op Nederlandse scholen
- Nederlands als tweede verplichte vreemde taal aan gymnasium laten kiezen, samen met Frans en Latijn.
- De bilinguale modelontwerpen (kleuterschool, basisschool en Hauptschule in Kranenburg / Realschule in Kleve) zouden euregionale standaardaanbiedingen voor alle schoolvormen moeten worden. Ook bilinguaal onderwijs aan Nederlandse scholen (uitwisselen van ervaring).
- Nederlands en Duits, speciaal voor werknemers resp. pendelaars in het grensgebied

bedrijven, winkeliers en zakenmensen zullen met een betere taalkennis meer succes op de arbeidsmarkt en bij het grensoverschrijdende zaken doen hebben.

Hierdoor zijn er verschillende maatregelen en projecten ter verbetering van het grensoverschrijdende taalaanbod voor scholieren, werknemers en zakenmensen denkbaar:

- Business-Deutsch und Business-Nederlands als Fortbildungsangebote
- Grenzüberschreitende Lese- und Literatur-Veranstaltungen durchführen.
- Grenzüberschreitende Kino- und Kleinkunst-Events durchführen
- Duits en Nederlands voor het zakenleven als bijscholing
- Het organiseren van grensoverschrijdende lees- en literatuur-bijeenkomsten
- Het organiseren van grensoverschrijdende film- en kunst-events





**ROOD
ROT**



Historische topografische Karte der Grenzregion Nimwegen-Kleve/Historische topografische kaart van de grensregio Nijmegen-Kleef

Projekt/Project 1.6**Grenzenlose Unterrichts- und Informationsmaterialien
Grenzenloos onderwijs- en informatiemateriaal**

Neben den bilingualen Sprachkenntnissen sind auch die Geschichts- und Regionalkenntnisse von ausschlaggebender Bedeutung für die Entwicklung eines Euregionalen Bewusstseins und Gemeinschaftsgefühls, für den Abbau von Vorurteilen und Ressentiments sowie für die optimale Nutzung von grenzüberschreitenden Potentialen.

Vor diesem Hintergrund sollten vor allem für den Einsatz in Schulen, aber auch für den Allgemeingebrauch ein deutsch-niederländisches Geschichtsbuch entwickelt werden.

Eine gute beidseitige Informationsbasis ist die Grundlage für den offenen Umgang mit den positiven und negativen Seiten der gemeinsamen Vergangenheit. Ein Vorbild hierfür ist das kürzlich erschienene Deutsch-Französische Geschichtsbuch, welches gemeinsam von französischen und deutschen Historikern und Pädagogen erarbeitet wurde.

Daneben sollten aber auch die Regionalkenntnisse gefördert werden, indem ein grenzüberschreitender Regional-, Struktur- und Wirtschafts-Atlas erarbeitet wird.

Naast tweetaligheid is ook de kennis van de geschiedenis en de regio van doorslaggevend belang voor de ontwikkeling van een euregionaal bewustzijn, een gemeenschapsgevoel, voor het verminderen van vooroordelen en ressentimenten en voor een optimaal gebruik van een grensoverschrijdend potentieel.

Hierbij is het belangrijk dat er vooral voor scholen, maar ook voor het algemeen gebruik, een Duits-Nederlands geschiedenisboek wordt ontwikkeld.

Een goede wederzijdse informatie is de basis voor een open houding tegenover de positieve en negatieve kanten van het gemeenschappelijke verleden. Een voorbeeld hiervan is het onlangs verschenen Duits-Franse geschiedenisboek, wat in samenwerking met Franse en Duitse historici en pedagogen werd ontwikkeld.

Ook zou de regionale kennis moeten worden vergroot door de ontwikkeling van een grensoverschrijdende regionale structuur en economische atlas.

Dieser kann mit seinen fundierten Darstellungen der regionalwirtschaftlichen Zusammenhänge sowie der wirtschaftsstrukturellen Analysen ein wichtiges Kompendium und Arbeitsinstrument für Unternehmen aller Art sein.

Schwerpunktmäßig könnte sich dieser Struktur- und Wirtschafts-atlas auf die Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen sowie das Königreich der Niederlande beziehen.

- Deutsch-niederländisches Geschichtsbuch
- Deutsch-niederländischer Atlas (Geographie)
- Deutsch-niederländischer Struktur- und Wirtschafts-atlas

Deze kan door de gefundeerde beschrijvingen van regionaal-economische samenhangen en economische analyses een belangrijk compendium en werkmiddel voor diverse soorten bedrijven zijn.

Deze structuur- en economische atlas zou hoofdzakelijk betrekking hebben op de deelstaten Niedersachsen en Nordrhein-Westfalen, alsmede op het Koninkrijk der Nederlanden.

- Duits-Nederlands geschiedenisboek
- Duits-Nederlandse atlas (aardrijkskunde)
- Duits-Nederlandse structuur- en economische atlas

Projekt/Project 2.1**Erschließung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes für Grenzpendler
Het toegankelijk maken van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt voor Duitse en Nederlandse werknemers**

Der Weg über die Grenze scheint für deutsche Arbeitnehmer insbesondere aufgrund größerer Sprachbarrieren schwieriger zu sein als umgekehrt für niederländische Arbeitskräfte.

Aufgrund der strukturell höheren Arbeitslosigkeit in den deutschen Grenzgemeinden gibt es mittlerweile auch mehr deutsche als niederländische Grenzpendler.

Für beide Pendlergruppen sollten neben der Fortführung der bereits gut etablierten Grenzpendlerberatung zu Sozialsystem, Arbeits- und Steuerrecht etc. durch die Euregio (EURES) weitere Aktivitäten entwickelt werden, um den jeweils grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt noch besser zu erschließen.

Hierzu gehören insbesondere folgende Handlungsbereiche: Kenntnisse über vakante Arbeitsstellen, Erwerb von Grundkenntnissen zum deutschen und niederländischen Arbeitsmarkt, Erwerb von sprachlichen Grundfertigkeiten, Erhöhung der Grenzpendlermobilität.

De weg over de grens schijnt voor Duitse werknemers, vooral vanwege de grotere taalbarrière, moeilijker te zijn dan omgekeerd voor Nederlandse werknemers.

Vanwege de structureel hogere werkloosheid in de Duitse grensgemeenten zijn er intussen ook meer Duitse dan Nederlandse forensen.

Voor beide groepen forensen zouden er naast het inmiddels met succes opgerichte adviesbureau voor pendelaars met vragen op het gebied van sociale voorzieningen, het arbeids- en belastingrecht, etc. door de Euregio (EURES) verdere activiteiten moeten worden ontwikkeld om de grensoverschrijdende arbeidsmarkt nog beter toegankelijk te maken.

Hierbij gaat het vooral om de volgende thema's : kennis over vacante banen, basiskennis van de Duitse en Nederlandse arbeidsmarkt, basiskennis van de taal en een grotere mobiliteit over de grens.

Neben persönlichen Beratungen und Fortbildungsveranstaltungen könnte insbesondere ein aktiv in den regionalen Medien beworbenes Internetportal dazu beitragen, die grenzüberschreitende Arbeitsmobilität zu erhöhen.

Zu einem funktionierenden grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt gehört aber auch eine optimale Erreichbarkeit.

Dabei sind sowohl die Reaktivierung der Bahnstrecke, wie auch der Lückenschluss der B9n von Kranenburg nach Kleve von großer Bedeutung. Zwar befindet sich ein Großteil der Arbeitsplätze für deutsche Arbeitnehmer in Nimwegen, aber auch in den umliegenden Gemeinden, die weniger gut über eine kurzgetaktete Schienen-

Naast persoonlijk advies en bijscholingscursussen zou vooral een vaak in de regionale media besproken internetportaal ertoe moeten bijdragen dat de grensoverschrijdende arbeidsmobilität wordt verhoogd.

Bij een functionerende grensoverschrijdende arbeidsmarkt hoort echter ook een optimale bereikbaarheid.

Hierbij is zowel de opnieuw in gebruik te nemen spoorlijn als ook de afsluiting van de B9n van Kranenburg naar Kleve erg belangrijk. Weliswaar bevinden zich veel banen voor Duitse werknemers in Nijmegen, in de omliggende gemeenten echter, die over een minder goed functionerende spoorlijn beschikken, komen er



gebundene Verbindung verfügen, befinden sich eine zunehmend große Anzahl an Grenzpendlerarbeitsplätzen.

Letztere sind auf eine individuelle Anreise angewiesen.

Hier könnte ein GrenzPendlerNetz dazu beitragen, dass Fahrgemeinschaften gebildet werden können und das Grenzpendeln dadurch erheblich erleichtert wird.

- Grenzüberschreitende Info- und Arbeitsplatzbörse (Eine Initiative zu einem grenzüberschreitenden Internetportal „Jobroboter“ wurde hierzu vor kurzem ins Leben gerufen)
- Crashkurse und Vertiefungskurse „Werken in Nederland“ / „Arbeiten in Deutschland“ für deutsche und niederländische Grenzpendler (Fach- und Sprachkenntnisse) als Vorbereitungsmaßnahme, aber auch als Fortbildungsmaßnahme nach Antritt der neuen Arbeitsstelle
- Mobilitätsoffensive für Grenzpendler (GrenzPendlerNetz) ggfs. angekoppelt an die Internetplattform zum grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt.

steeds meer banen voor forensen. Deze forensen zijn aangewezen op eigen vervoer.

Hier zou een forensennetwerk er toe kunnen bijdragen, dat er een carpool wordt ingezet en dat het pendelen over de grens wezenlijk eenvoudiger wordt.

- Grensoverschrijdende informatie- en banenbeurs (Een initiatief tot een grensoverschrijdend internetportaal „Job-roboter“ werd hiervoor onlangs opgericht).
- Korter en langer durende cursussen „Werken in Nederland“ / „Arbeiten in Deutschland“ voor Duitse en Nederlandse forensen (kennis van de taal en het land) als voorbereidende maatregel, maar ook als bijscholing tijdens een nieuwe baan.
- Mobiliteitsoffensief voor forensen in het grensgebied (forensennetwerk) eventueel gekoppeld aan het internetplatform voor de grensoverschrijdende arbeidsmarkt.





8

ROOD
ROT

Projekt/Project 2.2

Brückenkopffunktion der Grenzregion für niederländische und deutsche Firmen ausbauen
Een verdere versterking van de grensregio door de vestiging van Nederlandse en Duitse bedrijven

Alleine in den drei deutschen Grenzgemeinden Kranenburg, Kleve und Emmerich am Rhein befinden sich über 150 niederländische Firmensitze, entweder als Hauptsitz, als Nebensitz oder als Tochterunternehmen.

Umgekehrt befinden sich rund 295 deutsche Firmen in der Stadtregion Arnheim Nimwegen.

Die Standortentscheidung ist aus verschiedenen Gründen ganz bewusst für die deutschen und niederländischen Grenzgemeinden und nicht zugunsten von Duisburg, Düsseldorf, Köln oder Utrecht, Amsterdam, Rotterdam ausgefallen.

Grenznahe bzw. Nähe zum Mutterland, günstigere Bodenpreise, ausreichende Flächenverfügbarkeit, gute verkehrliche Erschließung und die gute Lage zwischen der Randstad und dem Ruhrgebiet sind dabei die wichtigsten Merkmale.

Eine gezielte Betreuung des niederländischen und deutschen Firmenpools soll dazu beitragen, deren Standortzufriedenheit zu erhöhen sowie die Anzahl der niederländischen und deutschen Firmen grenzüberschreitend weiter zu erhöhen.

Allein al in de drie Duitse grensgemeenten Kranenburg, Kleve en Emmerich am Rhein bevinden zich meer dan 150 Nederlandse bedrijven met een hoofdvestiging, een tweede vestiging of als dochterbedrijf.

Omgekeerd zijn er 295 Duitse bedrijven in de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

De keuze voor de plaats van vestiging is uit verschillende overwegingen heel bewust op de Duitse en Nederlandse grensgemeenten gevallen en niet op Duisburg, Düsseldorf, Keulen of Utrecht, Amsterdam en Rotterdam.

De belangrijkste redenen hiervan zijn: vestiging in de buurt van de grens oftewel in de buurt van het moederland, goedkopere grondprijzen, voldoende bouwgrond, een goed verkeersknooppunt en een gunstige ligging tussen de randstad en het Ruhrgebied.

Een doelgerichte begeleiding van de Nederlandse en Duitse bedrijven moet ervoor zorgen, dat de tevredenheid ter plaatse wordt verhoogd en dat het aantal Nederlandse en Duitse bedrijven grensoverschrijdend nog verder wordt uitgebreid.

Dabei geht es z.B. um die unbürokratische Beseitigung von Standortproblemen jeglicher Art, einen internen Informationsaustausch unter den niederländischen und deutschen Firmen und deren Einbindung in die gezielte Werbung von weiteren Firmen für den grenznahen Standort.

- Betriebsbetreuung der grenzüberschreitenden Firmen und Betriebe als eigenes Handlungsfeld der lokalen und euregionalen Wirtschaftsförderung
- Bildung von grenzüberschreitenden Firmenpools zum gegenseitigen Informationsaustausch
- Steigerung der Standortzufriedenheit durch spezielle Dienstleistungen bei Standortsuche, Ansiedlung, Formalitäten, Mitarbeitersuche und Marktzugang.
- Gezielte gemeinsame Firmenakquisition für den grenznahen Standort
- Gemeinsames Marketing für den grenzüberschreitenden grenznahen Standort in einem attraktiven Umfeld und guter Infrastruktur zwischen den Ballungszentren Randstad und Rhein-Ruhr.

Hierbij gaat het om bijv. de onbureaucratische oplossing van allerlei vestigingsproblemen, een interne uitwisseling van informatie tussen Nederlandse en Duitse bedrijven en hun bijdrage aan doelgerichte werving van andere bedrijven voor locaties aan de grens.

- Begeleiding van grensoverschrijdende bedrijven ter bevordering van de lokale en euronale economie
- Vorming van grensoverschrijdende groepen bedrijven ter uitwisseling van informatie
- Verhoging van de tevredenheid ter plaatse door speciale dienstverlening wat betreft het zoeken naar een geschikte locatie, vestiging, formaliteiten, werving van medewerkers en toegang tot de markt
- Doelgerichte gemeenschappelijke werving van bedrijven voor locaties aan de grens
- Gemeenschappelijke marketing voor de grensoverschrijdende locatievestiging aan de grens in een aantrekkelijke omgeving met een goede infrastructuur tussen de concentratiegebieden Randstad en Rhein-Ruhr

Projekt/Project 2.3 **Grenzüberschreitenden Marktzugang im Nahbereich verbessern**
Verbetering van de grensoverschrijdende markttoegankelijkheid in de grensregio

Mit dem Programm „Portal“ wurde ein vielversprechender Anfang gemacht, um deutschen und niederländischen Firmen den Zugang zum jeweils benachbarten Markt zu erleichtern.

Zielgruppe sind dabei weniger Großbetriebe sowie Industrie- und Handelskonzerne, die von jeher darin geübt sind, grenzüberschreitend und international zu agieren. Vielmehr zielt dieser Handlungsansatz auf die kleinen und mittelständischen Unternehmen, welche ihren Aktionsradius über die Grenze ausdehnen möchten, um neue Kundenpotentiale zu erschliessen.

Met het programma „Portal“ werd een veelbelovend begin gemaakt om de toegankelijkheid van de buitenlandse markt voor Duitse en Nederlandse bedrijven te verhogen.

De doelgroepen zijn niet zozeer de grote bedrijven en de industrie- en handelsconcernen, die er van oudsher aan gewend zijn grensoverschrijdend en internationaal te werken.

Het zijn veel meer de kleine- en middenstandsbedrijven, die hun activiteiten tot buiten de grens willen uitbreiden om een nieuwe, potentiële klantenkring te krijgen.

Nach wie vor fällt es dabei deutschen Unternehmen schwerer, den Schritt über die Grenze zu wagen und gut vorzubereiten, als dies bei niederländischen Firmen der Fall ist.

Hierbei spielen allerdings auch unterschiedliche Strukturen, z.B. bei der Vergabe von Aufträgen im Baubereich eine Rolle.

Symptomatisch sind der hohe Anteil niederländischer Firmen im deutschen Grenzraum sowie der hohe Anteil niederländischer Mitglieder im deutsch-niederländischen Business-Club.

Von daher kommt den Hilfestellungen für deutsche Unternehmen eine höhere Bedeutung zu, alle Angebote und Aktivitäten sollten aber immer gleichberechtigt beidseitig konzipiert sein.

Nog steeds is het voor Duitse bedrijven moeilijker de stap over de grens te zetten en dit goed voor te bereiden dan voor Nederlandse bedrijven.

Hierbij spelen echter ook verschillende structuren een rol, bijv. bij het gunnen van orders in de bouw. Typisch is het grote aantal Nederlandse bedrijven in het Duitse grensgebied en het grote aantal Nederlandse leden in de Duits-Nederlandse Business-Club.

Hierdoor zijn ondersteunende maatregelen voor de Duitse bedrijven erg belangrijk, het is echter wel de bedoeling dat het gehele aanbod en de activiteiten voor beide landen gelijkwaardig worden ontwikkeld.

Neben den bisherigen angebotsorientierten Hilfen sollten aktive Elemente hinzukommen, um den Schritt über die Grenze zu erleichtern bzw. zu initiieren.

Neben vorbereitenden euregionalen Marktanalysen sollte daher eine aktive Information und direkte Ansprache über die Wirtschaftsförderung sowie die Industrie- und Handelskammern (IHK, KvK), Handwerkskammer und andere erfolgen.

Neben der gezielten Zusammenführung von grenzüberschreitenden Kooperationspartnern wird auch der Bereich der grenzüber-

Naast de tot nu toe aangeboden hulp moeten er elementen aan toegevoegd worden om de stap over de grens gemakkelijker te maken resp. op gang te brengen. Naast de voorbereidende euregionale marktanalyses zou er daarom informatie moeten worden ingewonnen en er moeten gesprekken plaatsvinden met instanties voor economische steun, de Kamers van Koophandel (IHK, KvK), de Handwerkskammer en anderen instanties.

Naast het doelgericht bijebrengen van grensoverschrijdende samenwerkingspartners wordt



schreitenden Firmenbeteiligungen und Firmenübernahmen eine zunehmende Rolle spielen.

Hier können Firmen z.B. auf der Basis einer zunächst anonymen Suchanfrage mit potentiellen Beteiligungs- und/oder Übernahmemeinteressenten zusammengebracht werden.

- Euregionale Marktstrukturen analysieren,- als Grundlage und Informationsbasis für grenzüberschreitende Firmenaktivitäten (Nachfragepotentiale, Marktentwicklungen, Marktchancen, Identifizierung von WirtschaftsClustern)
- Marktzugangsstrategien entwickeln, Mögliche Kooperationspartner suchen
- Grenzüberschreitende Firmenbeteiligungen und Firmenübernahmen durch Vermittlung, Kontaktherstellung und Begleitung unterstützen

de grensoverschrijdende medewerking en overname van bedrijven steeds belangrijker.

Hierbij kunnen bedrijven bijv. op basis van een aanvankelijk anoniem verzoek met potentiële belangstellenden voor samenwerking en/of overname worden samengebracht.

- Analyseren van euregionale marktstructuren als fundament en informatiebasis voor grensoverschrijdende bedrijfsactiviteiten (potentiële navraag, marktontwikkelingen, kansen op de markt, identificatie van economische cluster)
- Strategieën ontwikkelen voor de markttoegankelijkheid, zoeken naar potentiële samenwerkingspartners
- Ondersteunen van grensoverschrijdende deelname en overname van bedrijven d.m.v. bemiddeling, het leggen van contacten en begeleiding





8

ROOD
ROT

Projekt/Project 2.4	Vernetzung der euregionalen Logistikinfrastruktur Netwerkverbinding van de euregionale logistieke infrastructuur
----------------------------	---

Die Rheinschiene mit den Verkehrsbändern Wasser, Straße und Schiene wickelt enorme innereuropäische Güterströme ab.

Der deutsch-niederländische Grenzraum sollte hier nicht nur die Lasten dieser Verkehrsströme tragen und lediglich ein Transitraum sein, sondern auch an dem wirtschaftlichen Nutzen dieser Wirtschafts- und Güterströme partizipieren.

Trotz der Kapazitätserweiterungen an den Logistik-Mainports wie z.B. der Erweiterung des Rotterdamer Hafens (Maasvlakte II) wächst die Bedeutung von Hinterlandstandorten, die eine Entlastungs- und Verteilfunktion wahrnehmen können.

Im Hinblick auf die Wirtschaftszentren Randstad und Ruhrgebiet kann man auch von einem „logistischen Zwischenstandort“ sprechen.

Bereits heute ist in der Grenzregion eine zunehmende Nachfrage nach Flächen für Logistikunternehmen festzustellen, die allerdings Flächengrößen bis zu 20 ha suchen, was den vorhandenen Gewerbestrukturen und Flächenpotentialen nicht immer entspricht.

De Rijnstreek met water-, verkeers- en spoorwegen is van groot belang voor het goedertransport binnen Europa.

Het is de bedoeling dat het Duits-Nederlandse grensgebied hier niet alleen de lasten van de verkeersstroom draagt en slechts een doorgangsruiimte biedt, maar hier ook in economisch opzicht van profiteert.

Ondanks de capaciteitsuitbreidingen op de logistische mainports zoals bijv. de uitbreiding van de haven in Rotterdam (Maasvlakte II) groeit het belang van vestiging in het achterland, dat een ontlastende en verdelende functie kan bieden.

Als men kijkt naar de economische kerngebieden Randstad en Ruhrgebiet kan men ook van een « logistieke tussenplaats » spreken.

Nu al bestaat er in de grensregio een toenemende belangstelling voor terreinen voor logistieke bedrijven, die echter een oppervlakte tot 20 ha zoeken, wat niet altijd met de bestaande bedrijfsstructuur en de bestaande oppervlakte overeen komt.

Ein Anzeichen hierfür ist z.B. die Großansiedlung von Minolta-Konica, die nur aufgrund einer aktuellen Gewerbeflächenentwicklung in Emmerich am Rhein realisiert werden konnte.

Die Erweiterung der A15 bis zur A12 wird zukünftig vor allem im Raum Zevenaar, Montferland, Emmerich zu einem wachsenden Nachfragedruck für Logistikan-siedlungen führen.

Der Hafen Emmerich hat aktuell seine Kapazitäten bereits erweitert und wird weitere Flächenerweiterungen vorbereiten müssen.

Die Rolle des Airport Weeze als Logistikstandort wird weiterhin sehr stark von den rechtlich zulässigen Flugzeiten, insbesondere in den Tagesrandzeiten abhängig sein.

Auf dem Flughafengelände stehen über 200 ha für eine euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe zur Verfügung.

Um als „logistischer Zwischenstandort“ ein größeres wirtschaftliches und planerisches Gewicht zu bekommen, sollte insbesondere eine Kooperation der Hafenstandorte in der Grenzregion initiiert werden, allen voran die Häfen in Nijmegen und Emmerich ggfs. ergänzt durch andere Hafen- und Terminalstandorte.

Een voorbeeld hiervan is de groots opgezette vestiging van Minolta-Konica die alleen door een actuele uitbreiding van de bedrijfsoppervlakte in Emmerich aan de Rijn kon worden ontwikkeld.

De uitbreiding van de A15 tot aan de A12 zal in de toekomst vooral in Zevenaar, Montferland en Emmerich voor een groeiende vraag naar vestiging voor logistische bedrijven zorgen.

De haven in Emmerich heeft de huidige capaciteiten reeds gehaald en zal voor verdere uitbreiding moeten zorgen.

De rol van Airport Weeze als logistieke vestigingsplaats zal verder sterk afhangen van de wettelijk toelaatbare vluchttijden, vooral van de eerste en laatste vluchten. Op het terrein van de luchthaven is er een gebied van meer dan 200 ha beschikbaar voor een euregionaal centrum voor luchtverkeer, logistiek en bedrijven.

Om als „logistieke tussenplaats“ op economisch en planmatig gebied belangrijker te worden, zou er een samenwerking tussen de havenplaatsen in de grensregio geïnitieerd moeten worden met op de eerste plaats de havens van Nijmegen en Emmerich, eventueel aangevuld met andere havenplaatsen en distributiecentra.

Daneben sind auch im Gewerbebereich im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit klassische Logistikstandorte zu entwickeln, um sie dann mit den Regional- und Landesbehörden umsetzen zu können.

- Bedarfs- und Standortanalyse Logistikflächen, Euregionales Logistikkonzept
- Standortbestimmung und regionalplanerische Festlegung von Logistikentwicklungen
- Grenzüberschreitende Bündelung der Logistikpotentiale (Kooperation der Logistik-Player und der Gemeinden)
- Gemeinsames grenzüberschreitendes Logistik-Marketing

Ook moeten er in het kader van de intergemeentelijke samenwerking klassieke logistieke vestigingsplaatsen voor het bedrijfsleven worden ontwikkeld, zodat deze met behulp van de overheid in deelstaten en regio's verwezenlijkt kunnen worden.

- op de vraag afgestemde analyse en vestigingsanalyse van logistische terreinen, eu-regionaal logistisch concept
- Vestigingsbepaling en regionaal planning van logistische ontwikkelingen
- grensoverschrijdende bundeling van logistische mogelijkheden (samenwerking met logistiekspelers en met gemeenten)
- gemeenschappelijk grensoverschrijdend logistisch marketingbeleid





8

ROOD
ROT

Projekt/Project 2.5 **Euregionale Offensive zur Akquisition von Fachkräften**
Euregionaal offensief voor de werving van gespecialiseerde werknemers

Unabhängig von den raumplanerischen Zuordnungen Oberzentrum, Mittelzentrum oder Grundzentrum eint den Städtischen Raum Arnhem Nimwegen und die deutschen Grenzgemeinden ein arbeitsmarktbezogenes Problem: Es gibt einen „Fachkräftemangel“, insbesondere in den technischen Berufen.

Die Stadsregio Arnhem Nimwegen möchte sich unter der Bezeichnung „Cool Region“ zur innovativsten Region der Niederlande entwickeln und hat hierzu ein Projekt mit der Bezeichnung „B4You“ ins Leben gerufen. Das „B“ steht dabei für die Beta-Disziplinen (Beta for you), also die technischen Disziplinen.

Dies entspricht dem Ziel der nordrhein-westfälischen Hochschulpolitik der Stärkung der sogenannten MINT-Fächer (Mathematik, Informatik/Ingenieurwissenschaften, Naturwissenschaften, Technikwissenschaften).

Als ein Ziel wurde formuliert, dass im Jahr 2015 20% mehr Studenten ein naturwissenschaftliches oder technisches Studium abschliessen sollen. Um die „Willy

Onafhankelijk van de ruimtelijke planning van overkoepelend centrum, middencentrum of basiscentrum bestaat er bij het stedelijk gebied Arnhem Nijmegen en de Duitse grensgemeenten een probleem op de arbeidsmarkt: er is een tekort aan „gespecialiseerde werknemers“, vooral in de technische sector.

De stadsregio Arnhem Nijmegen wil zich onder de benaming „Cool Region“ tot de meest innovatieve regio van Nederland ontwikkelen en heeft daartoe een project met de benaming „B4You“ in het leven geroepen. De „B“ heeft betrekking op de beta-discipline (beta for you), dus wordt hiermee de technische sector bedoeld.

Dit komt overeen met het doel van de Nordrhein-Westfaalse hogeschoolpolitiek ter bevordering van de zogenaamde MINT-vakken (wiskunde, informatica/ingenieurwetenschappen, natuurwetenschappen, technische wetenschappen).

Als doelstelling wordt aangegeven, dat in het jaar 2015 20% meer studenten een natuurwetenschappelijke of technische studie af zouden moeten sluiten. Om de

Wortels“ bzw. „Daniel Düsentriebs“ der Zukunft zu finden, sollen die Schüler schon früh für Technik begeistert und mehr Lehrer für naturwissenschaftlich-technische Fächer ausgebildet werden.

Bei dem Projekt „B4You“ arbeiten Hochschulen, Berufsfachschulen, weiterführende Schulen, Wirtschaftsunternehmen und Behörden in der Stadsregio zusammen.

Dieser Ansatz und diese Initiative sollten grenzüberschreitend fortgesetzt werden.

Auf deutscher Seite sind vergleichbare Akteure einzubinden, also Universitäten, Fachhochschulen, Berufsfachschulen, weiterführende Schulen, Wirtschaftsunternehmen und Behörden.

„Willy Wortels“ resp. „Daniel Düsentriebs“ van de toekomst te vinden, zouden scholieren zich al vroegtijdig voor techniek moeten interesseren en zouden er meer leraren voor technische en natuurwetenschappelijke vakken moeten worden opgeleid.

Bij het project „B4You“ werken universiteiten, LBO-scholen, middelbare scholen, economische bedrijven en instanties in de stadsregio samen.

Het is de bedoeling dat dit initiatief grensoverschrijdend wordt voortgezet.

Aan de Duitse kant van de grens wordt een vergelijkbare situatie met universiteiten, HBO-scholen, LBO-scholen, middelbare scholen, economische bedrijven en instanties opgezet.



Die Neugründung der Hochschule Rhein-Waal mit Hauptsitz in Kleve bietet hierzu neue grenzüberschreitende Ansätze.

Neben der Nachwuchsförderung in den Beta-Disziplinen bzw. MINT-Fächern sollte auch eine allgemeine Euregionale Marketing- und Imagekampagne für Fachkräfte durchgeführt werden.

Dabei sollten mit Hauptzielrichtung Rhein-Ruhr-Raum sowie Randstad Holland, aber auch darüber hinaus auf die Vorzüge des Arbeits- und Wohnstandortes der Stadsregio Arnhem Nijmegen und des deutschen Grenzraums hingewiesen werden.

Berufliche Chancen und Lebensqualität sind hier optimal in Einklang zu bringen – eine gute „work-life-balance“ in einem spannenden euregionalen Umfeld.

- Erweiterung des B4You-Projektes auf das deutsche Grenzgebiet
- Gemeinsame Imagekampagne "Fachkräfte" für die Grenzregion

De nieuw opgerichte Hogeschool Rhein-Waal met hoofdvestiging in Kleve geeft hiertoe een nieuwe grensoverschrijdende aanzet.

Naast de ondersteuning van jonge mensen bij de beta-disciplines resp. MINT-vakken moet er ook een algemene euregionale marketing- en imagecampagne voor vakmensen worden gehouden.

Het belangrijkste doel moet hierbij het gebied van de Rhein-Ruhr en de Randstad Holland zijn. Men moet echter ook naar de voordelen van het woon- en werkgebied van de stadsregio Arnhem Nijmegen en naar de Duitse grensstreek kijken.

Hier is het mogelijk carrièremogelijkheden en levenskwaliteit met elkaar in overeenstemming te brengen – een evenwichtige „work-life-balance“ in een spannende euregionale omgeving.

- Uitbreiding van het B4You-project naar het Duitse grensgebied
- Gemeenschappelijke imagecampagne „gespecialiseerde werknemers“ voor de grensregio





8

ROOD
ROT

Projekt/Project 2.6**Grenzüberschreitende Hochschulkooperation mit Spin-offs
Grensoverschrijdende samenwerking met universiteiten en spin-offs**

Die Stadsregio Arnhem Nijmegen verfügt mit der Radboud Universiteit Nijmegen, der Hogeschool Arnhem Nijmegen und der ArteZ Hoogeschool voor de Kunsten Arnhem über eine sehr gute wissenschaftliche Ausstattung. Gemeinsam mit der benachbarten Landwirtschaftsuniversität Wageningen besteht hier ein grenznahe Wissenschaftsdreieck mit rund 57.000 Studenten.

Die grenzüberschreitenden Aktivitäten von niederländischer Seite bezogen sich bisher im wesentlichen auf die Anwerbung von deutschen Studenten. Insbesondere die grenznahen niederländischen Hochschulen üben eine hohe Anziehungskraft auf deutsche Studenten aus. Dies ist in der hohen Qualität der Ausbildung sowie der häufig inhaltlich und sprachlich internationalen Ausrichtung begründet. Im Studienjahr 1993/1994 studierten 1.299 deutsche Studenten in den Niederlanden, im Studienjahr 2007/2008 sind es bereits 13.900 regulär eingeschriebene deutsche Studenten (also ohne Austauschstudenten im Rahmen von Sokrates und Erasmus; Angaben der Nuffic).

Die Stadsregio Arnhem Nijmegen beschickt mit der Radboud Universität Nijmegen, der Hogeschool Arnhem Nijmegen und der ArteZ Hogeschool voor de Kunsten Arnhem über eine sehr gute wissenschaftliche Ausstattung. Gemeinsam mit der benachbarten Landwirtschaftsuniversität Wageningen besteht hier ein grenznahe Wissenschaftsdreieck mit rund 57.000 Studenten.

Die grensoverschrijdende Aktivitäten in Nederland waren bis zu dem Zeitpunkt vornehmlich auf die Gewinnung von deutschen Studenten gerichtet. Insbesondere die niederländischen Hochschulen üben eine hohe Anziehungskraft auf deutsche Studenten aus. Dies ist in der hohen Qualität der Ausbildung sowie der häufig inhaltlich und sprachlich internationalen Ausrichtung begründet. Im Studienjahr 1993/1994 studierten 1.299 Deutsche Studenten in den Niederlanden, im Studienjahr 2007/2008 sind es bereits 13.900 regulär eingeschriebene Deutsche Studenten (auch ohne Austauschstudenten im Rahmen von Sokrates und Erasmus; Angaben der Nuffic).

Die bisherigen Aktivitäten von deutscher Seite gingen dahin, diese wissenschaftlichen Potenziale auch für den deutschen Grenzraum nutzbar zu machen. Der Förderverein Campus Cleve verfolgte den Ansatz, grenzüberschreitende wissenschaftliche Aktivitäten auch in Kleve zu entfalten.

Die Hogeschool Arnhem Nijmegen und die Fachhochschule Bochum haben hier gemeinsame Fortbildungskurse im Bereich internationales Management durchgeführt.

Durch die Standortentscheidung der Landesregierung Nordrhein-Westfalen für eine Fachhochschule in Kleve mit den Standorten Campus Cleve (Hauptstandort) und dem Campus Lintfort (Nebenstandort) wird aus der bisher einseitigen eine beidseitige Hochschulsituation im unmittelbaren Grenzraum.

Die Hochschule Rhein-Waal wurde am 01.05.2009 offiziell gegründet. Im Herbst 2009 wurden erste Studiengänge aufgenommen. Im Größenvergleich zu den rund 45.000 Studenten an den Hochschulen in Arnhem und Nimwegen nimmt sich die Hochschule Rhein-Waal mit ihren angestrebten 5.000 Studenten in Kleve und Kamp-Lintfort zwar eher als Juniorpartner aus, aber dennoch

In Deutschland war man bis zu dem Zeitpunkt noch nicht in der Lage, diese wissenschaftlichen Potenziale auch für den deutschen Grenzraum nutzbar zu machen.

Met de vereniging Campus Cleve werd een aanzet gemaakt om ook in Kleve grensoverschrijdende wetenschappelijke activiteiten te ontplooiën.

De Hogeschool Arnhem Nijmegen en de Fachhochschule (HBO-school) in Bochum hebben gezamenlijk opleidingen op het gebied van internationaal management ontwikkeld.

Door de beslissing van de deelstaatregering Nordrhein-Westfalen om een Fachhochschule (HBO-school) in Kleve met de vestigingen Campus Cleve (hoofdvestiging) en het Campus Lintfort (tweede vestiging) op te richten, is er nu aan beide kanten van de grens een beroepsopleiding gerealiseerd.

De HBO-school Rhein-Waal werd op 1 mei 2009 officieel opgericht. In de herfst van 2009 zijn eerste opleidingen gestart.

In vergelijking tot de ca. 45.000 studenten aan de Hogescholen in Arnhem en Nijmegen is de Hogeschool Rhein-Waal met het aantal geplande 5.000 studenten in Kleve en Kamp-Lintfort eerder klein, toch leidt de oprichting van

ergeben sich mit der neu gegründeten Hochschule Rhein-Waal vielfältige neue Kooperationsansätze sowie internationale Studienausrichtungen und spin-off-Möglichkeiten für die euregionale Wirtschaft.

Durch die Ansiedlung der Fachbereiche Agrarwissenschaft, Informatik, Maschinenbau und Wirtschaftswissenschaften sollen insgesamt 5000 Studenten in Kleve und Kamp-Lintfort in den Studiengängen Agrobusiness, Logistik und Mechatronik ausgebildet werden können.

Die Hochschule Rhein-Waal sollte auch aktiv niederländische Studenten anwerben, immerhin sind hier die Studiengebühren niedriger als die NL-Studiebeurs und Studentenwohnungen und Lebenshaltungskosten sind ebenfalls günstiger zu haben, als z.B. in Nimwegen und Arnhem. Studiengänge sollten zudem durch Kooperationen von vorneherein international ausgelegt werden und Studenten, die in Kleve den Bachelor erwerben, könnten in Nimwegen oder Wageningen das Masterstudium aufsatzen.

Die Radboud Universität will den Anteil der technischen Fächer auf 50% hochfahren. Die Initiative B4You soll mehr Schüler und Studenten für die technischen Fächer interessieren.

deze nieuwe Hogeschool tot veelzijdige nieuwe samenwerkingsmogelijkheden, evenals internationale opleidingen en verbindingen binnen de euregionale economie.

Door de vestiging van de vakgebieden landbouwwetenschap, informatica, werktuigbouwkunde en economie zouden er in totaal 5000 studenten in Kleve en Kamp-Lintfort met de studierichtingen landbouweconomie, logistiek en mechatronica kunnen worden opgeleid.

Het is de bedoeling dat de Hogeschool Rhein-Waal ook Nederlandse studenten gaat werven. Uiteindelijk zijn de studiekosten hier lager dan de Nederlandse studiebeurs en studentenkamers en de kosten voor levensonderhoud zijn hier voordeliger dan bijv. in Nijmegen en Arnhem. Opleidingen zouden bovendien d.m.v. samenwerkingsverbanden vanaf het begin internationaal kunnen worden gepland en studenten die in Kleve een bachelor halen, kunnen in Nijmegen of Wageningen hun master halen.

De Radboud Universiteit wil het aantal technische vakken met 50% verhogen. Het initiatief B4You moet meer scholieren en studenten enthousiast maken voor technische vakken.

Die Internationalisierung der Studiengänge wird zunehmend wichtiger und ist z.B. aktives Ziel der Hochschule Rhein-Waal. In diese Strategien und Zielsetzungen fügt sich eine technisch ausgerichtete Hochschule Rhein-Waal mit euregionalem Anspruch in Kleve hervorragend ein.

- Kooperation der Hochschule Rhein-Waal mit der Universität Wageningen sowie der Radboud Universiteit Nijmegen und der Hochschule Arnhem Nijmegen. Grenzüberschreitende Studiengänge und Studiungskombinationen (Bachelor und Master in D und NL).
- Grenzüberschreitende spin-off-Initiativen durch anwendungsbezogene Forschung mit der euregionalen Wirtschaft

De internationalisering van de studieprogramma's wordt in toenemende mate belangrijk en is een actieve doelstelling van de Hogeschool Arnhem Nijmegen. Bij deze strategieën en doelstellingen past een technisch georiënteerde Hogeschool Rhein-Waal met een euregionale pretentie in Kleve uitstekend.

- Samenwerking met de Hogeschool Rhein-Waal, de Universiteit Wageningen, de Radboud Universiteit Nijmegen en de Hogeschool Arnhem Nijmegen. Grensoverschrijdende opleidingen en studiecombinaties (bachelor en master in D en NL)
- Grensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven door toegepast wetenschappelijk onderzoek met de euregionale economie



**ROOD
ROT**

euregionaal straat - lucht - verkeersnet euregionales Straße - Luft - Verkehrsnetz

8

Euregionaal verkeersprojecten (wegen)
Euregionale Verkehrsprojekte (Straßen)

- 1a Verbetering doorstroming A50
- 1b Tweede stadsbrug Nijmegen
- 1c Doortrekking A15
- 2a Rondweg Zeddam
- 2b Doortrekking naar A3 / Ausfahrt Netterden
- 2c Doortrekking A18 naar Enschede
- 3a Verlängerung B9neu (Kranenburg - Kleve)
- 3b Umgehung Kleve - Kellen
- 3c Querspange B9 - B57 (Bedburg-Hau)
- 3d Verbindungen Groesbeek - Kranenburg
- 4a Nordwestumgehung Weeze
- 4b Verbindung A57 / Abfahrt Kleve - airport
- 4c Optimierung Verbindung zur A73
- 4d Weiterführung Umgehung Kevelaer zur A57
- 4e Weiterführung B67 / Querspange A3 / A57
- 5 Doortrekking A77 naar A50



ROOD
ROT

8

Projekt/Project 3.1**Verbesserung der inner-euregionalen Verkehrsinfrastruktur (Netzlücken)
Verbetering van de euregionale infrastructuur**

Die Kamer van Koophandel Centraal Gelderland und die Industrie- und Handelskammer Duisburg haben unter Einbindung aller Mitglieder der Euregio Rhein-Waal in 2008 einen Euregionalen Mobilitätsplan erarbeiten lassen.

Dabei wurden die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte innerhalb der Euregio definiert und deren Bedeutung für die inner-euregionale Mobilität dargestellt.

Von allen genannten Verkehrsprojekten sind nur die wenigsten tatsächlich grenzüberschreitend. Einen Sonderfall stellt hier die Reaktivierung der Bahnverbindung von Nimwegen nach Kleve dar.

Im Jahr 2009 wird der Euregionale Mobilitätsplan seine Fortsetzung als Task-force finden, die sich regelmäßig über den Fortgang der Mobilitätsprojekte informiert und entsprechende Maßnahmen entweder selbst initiiert oder unterstützt.

Von besonderer Bedeutung ist dabei auch die Vermittlung des euregionalen Mobilitätsgedankens, den es nach innen (für die eigenen Bürger und Politiker) wie

De Kamer van Koophandel Centraal Gelderland en de Industrie- und Handelskammer Duisburg hebben in samenwerking met alle leden van de Euregio Rhein-Waal in 2008 een euregionaal mobiliteitsplan laten ontwikkelen.

Hierbij werden de belangrijkste infrastructuurprojecten binnen de Euregio gedefinieerd en hun betekenis voor de euregionale mobiliteit vastgelegd.

Van alle genoemde verkeersprojecten zijn er inderdaad maar weinig grensoverschrijdend. Een uitzondering hierop is het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn van Nijmegen naar Kleve.

In 2009 wordt het euregionale mobiliteitsplan voortgezet als task-force, waarbij regelmatig over de voortgang van mobiliteitsprojecten wordt gesproken en waarbij de daaruit voortvloeiende maatregelen of zelf geïnitieerd of ondersteund worden.

Het overbrengen van het euregionale mobiliteitsdenken is hierbij van bijzonder belang, dat zowel bij de eigen burgers en politici als ook op rijksniveau, landelijk

nach außen (Rijksniveau, Bundesebene, Landesebene, Regionalebene und Fachbehörden) zu promoten gilt.

Dem Euregionalen Mobilitätsplan liegt die Einsicht zugrunde, dass auch rein nationale, regionale und zum Teil selbst lokale Verkehrsprojekte eine grenzüberschreitende euregionale Bedeutung und Wirkung haben.

Dabei handelt es sich in der Regel um Netzschlüsse, die zu einer Verbesserung der inner-euregionalen Erreichbarkeit und Mobilität führen.

So haben die Verkehrsprojekte „Zweite Stadtbrücke“, „Verlängerung der A15“ und „Ausbau der A50“ auf niederländischer Seite genauso eine grenzüberschreitende Funktion und Wirkung wie z.B. die Verkehrsprojekte „Weiterführung der B9neu“, „Querspange A3/A57 - (B67n)“ und „Verkehrsanbindung Nahbereich Airport Weeze“.

Ähnlich wie bei dem hochpreisigen Immobilienmarkt und dem prosperierenden Arbeitsmarkt muss nachvollzogen werden, dass es sich bei dem städtischen Raum Arnheim Nimwegen um einen verkehrstechnisch hoch belasteten Raum handelt und dass Verkehrsprojekte, wie die Weiterführung der B9neu sowohl zur Verbesserung der Anbindung für den deutschen Grenzraum von enormer Bedeutung ist, aber auch für den

niveau, deelstaatniveau, regionaal niveau en bij gremia onder de aandacht moet worden gebracht.

Bij het euregionale mobiliteitsplan is men het erover eens dat ook nationale, regionale en gedeeltelijk zelfs lokale verkeersprojecten een grensoverschrijdende euregionale betekenis en uitwerking hebben.

Daarbij is er over het algemeen sprake van netwerkverbindingen, die tot een verbetering van de euregionale bereikbaarheid en mobiliteit leiden.

Zo hebben de verkeersprojecten „Tweede Stadsbrug“, „Verlenging van de A15“ en „Uitbreiding van de A50“ in Nederland precies dezelfde grensoverschrijdende functie en uitwerking als bijv. de verkeersprojecten „Weiterführung der B9neu“, „Querspange A3/A57-(B67n)“ und „Verkehrsanbindung Nahbereich Airport Weeze“.

Net als de hoge prijzen op de onroerendgoedmarkt en de positieve ontwikkelingen op de arbeidsmarkt is het belangrijk te zien, dat er bij het stedelijk gebied Arnheim Nijmegen sprake is van een gebied met een hoge verkeersintensiteit. Verkeersprojecten, zoals de uitbreiding van de B9, zijn ter verbetering van de verbinding met de Duitse grensräume van enorm belang en kunnen voor de stedelijke gebieden ook

Städtischen Raum eine wichtige Entlastungsfunktion wahrnehmen kann.

- Task force euregionaler Mobilitätsplan wird bei Verkehrsprojekten eingebunden
- Task force euregionaler Mobilitätsplan wirbt weitere Akteure und Entscheider, um eine pressure-group für euregionale Verkehrsprojekte zu bilden.
- Euregionale Mobilitätssimulationen und euregional-wirtschaftliche Wirkungsanalysen zur Verdeutlichung der Netzschluss-Erfordernisse

een belangrijke ontlasting zijn.

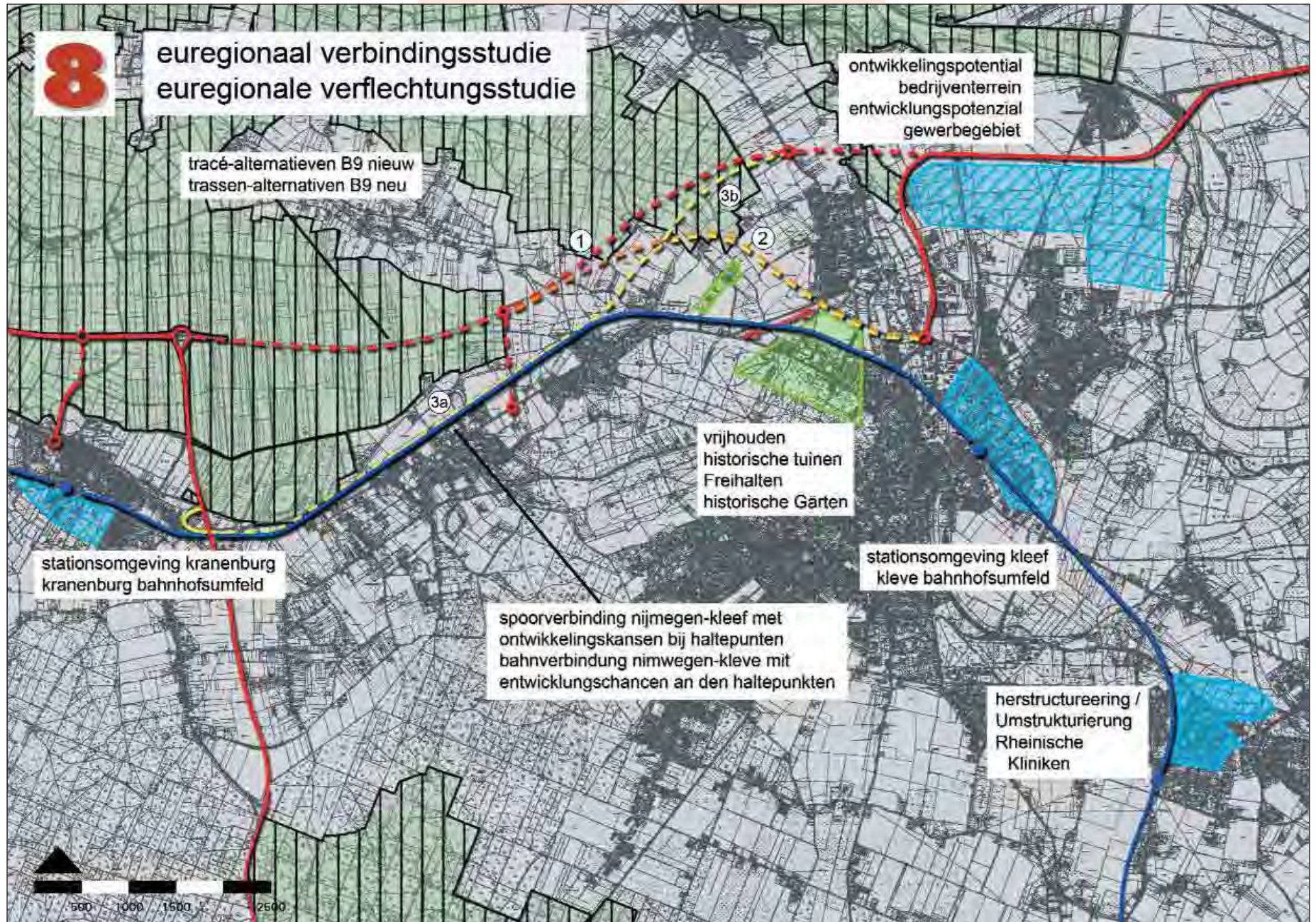
- Task force van het euregionale mobiliteitsplan wordt bij verkeersprojecten betrokken
- Task force van het euregionale mobiliteitsplan zoekt naar verdere spelers en beslissers om een pressure-groep voor euregionale verkeersprojecten op te richten
- Euregionale mobiliteitsanalyse en euregionaal-economische analyse ter verduidelijking van de voorwaarden

Missing Link: B9 Kranenburg-Kleve
("Tennisschläger")



Denkmal im Valkhofpark / Nijmegen
Standbeeld in Valkhofpark / Nijmegen





Projekt/Project 3.2**Weiterführung der B9neu als euregionaler Netzschluss
Voortzetting van de verlenging van de B9 als afsluiting van het euregionale netwerk**

Die Weiterführung der B9neu vom sogenannten „Tennisschläger“ bei Kranenburg bis nach Kleve ist ein wichtiger euregionaler Netzschluss.

Er verbindet die Stadt Nijmegen mit den Gemeinden Kranenburg sowie den Städten Kleve und Emmerich am Rhein.

Derzeit ist dieser Lückenschluss im Bundesverkehrswegeplan zwar als vordringlicher Bedarf vermerkt, allerdings mit einem Aufschubvermerk wegen unauflösbarer Naturschutzprobleme.

Die Fachbehörde StraßenNRW führt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsstudie durch, die von einer Trassenführung auf der ehemaligen Bahntrasse ausgeht.

Dieser Trassenvorschlag wurde regional nicht abgestimmt, blockiert eine Reaktivierung der Bahnstrecke, verlagert die B9 nur geringfügig an den Rand der Wohnorte Nütterden und Donsbrüggen und ist nach wie vor mit erheblichen Fahrwiderständen verbunden, so dass die Funktion einer euregionalen Verbindung nicht erfüllt werden kann.

Die Verbreiterung von de B9, het zogenaamde „tennisracket“ bij Kranenburg tot Kleve is een belangrijke euregionale afsluiting van het netwerk.

Het verbindt de stad Nijmegen met de gemeente Kranenburg en de steden Kleve en Emmerich aan de Rijn.

Deze uitbreiding staat als belangrijk programmapunt op de lijst van het Bundesverkehrswegeplan (federaal verkeerswegenplan), maar wel met een aanzienlijke vertraging in verband met onoplosbare problemen op het gebied van de natuurbescherming. Momenteel voert de instantie StraßenNRW in het kader van een vaststellingsprocedure van plannen een milieueffectonderzoek uit, dat uitgaat van een trasering op de voormalige spoorlijn.

Dit traseringsvoorstel werd niet regionaal afgestemd en blokkeert het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn, verplaatst de B9 slechts gering naar de rand van de woonplaatsen Nütterden en Donsbrüggen en is zoals vanouds met een aanzienlijke weerstand verbonden, zodat een regionale verbinding hier niet mogelijk is.

Zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gehören die jeweiligen Bedarfspläne, die Anlagen des Fernstraßenausbaugesetzes sind. Diese Bedarfspläne sind alle 5 Jahre zu überprüfen.

Da der derzeit gültige Bedarfsplan aus dem Jahr 2004 datiert, wird der neue Bedarfsplan im Jahr 2009 erstellt.

Die Überprüfung findet durch das Bundesverkehrsministerium statt. Die Fachbehörden bereiten diese Überprüfung vor.

Soll ein Projekt z.B. aus der Kategorie „Neues Vorhaben“ in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ hochgestuft werden, ist ein entsprechendes Ergebnis dieser behördlichen Prüfung erforderlich. Teil dieser Prüfung sind rein projektbezogene verkehrsökonomische Kosten-Nutzen-Analysen der Landesstraßenbaubehörden. Euregionale Verkehrsanalysen oder euregionale gesamtwirtschaftliche Betrachtungen werden dabei nicht angestellt.

Der geänderte Bedarfsplan muss schlussendlich durch Bundestag und Bundesrat verabschiedet werden.

Als Alternativtrasse wird die Weiterführung der B9neu vom Tennisschläger durch den Kranenburger Bruch mit einem späteren Verswenk nördlich um Haus Gna-

thaus. Tot het Bundesverkehrswegeplan (BVWP, federaal verkeerswegenplan) horen de plannen, die tot het Fernstraßenausbaugesetz (federale wet op de uitbreiding van autosnelwegen) behoren. Deze plannen moeten iedere 5 jaar opnieuw worden herzien.

Aangezien het huidige plan uit het jaar 2004 is, wordt het nieuwe plan in het jaar 2009 gemaakt.

De controle wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd en voorbereid door bevoegde instanties.

Is het de bedoeling dat een project bijv. uit de categorie „Nieuw Plan“ naar de hogere categorie „Urgent Belang“ wordt verplaatst, dan is een passend resultaat van deze controle noodzakelijk.

Een gedeelte van deze controle ligt bij de, op het project betrekking hebbende, verkeerseconomische kosten-baten-analyse van de landelijke overheid, afdeling wegenbouw. Er wordt hierbij niet gekeken naar euregionale verkeersanalyses of euregionale economische benaderingen.

Het plan moet uiteindelijk door de Bondsdag en de Bondsraad worden aangenomen.

Als alternatief wordt de uitbreiding van de B9 van het tennis-racket door de bocht bij Kranenburg met een later noordelijk verloop rond Haus Gnadenthal en met een ver-

denthal und einer Anknüpfung südlich von Rindern empfohlen (Trassenvariante 2; siehe Plan).

Dadurch wird das Naturschutzgebiet „Rindernsche Kolke“ überhaupt nicht berührt, das Naturschutzgebiet „Salmorth“ nördlich von Haus Gnadenthal nur am Rande tangiert und die Eingriffe in das Naturschutzgebiet „Kranenburger Bruch“ könnten dadurch kompensiert werden, dass an anderer Stelle die Großflächigkeit des Naturschutzgebietes durch Rückbaumaßnahmen verbessert werden kann.

Auch grenzüberschreitende Kompensationsmaßnahmen können hier positiv unterstützend wirken.

- Beteiligungsbeitrag im Rahmen der laufenden Planfeststellung vorbereiten. Ratsbeschlüsse gegen jetzige Trassenuntersuchung in Kranenburg und Kleve. Euregionale Stellungnahme zur Bedeutung dieses Netzschlusses.
- Im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne sollten eigene fachliche Vorarbeiten geleistet und mit StraßenNRW abgestimmt werden, um die Bedarfsüberprüfung im Hinblick auf eine Realisierung positiv zu beeinflussen:
- euregional-wirtschaftliche Bedeutung der Straßenverbindung

binding ten zuiden van Rindern aanbevolen (Traceringsvariatie 2; zie kaart).

Hierbij wordt het natuurreservaat „Rindernsche Kolke“ intact gelaten en wordt het natuurreservaat „Salmorth“ ten noorden van Haus Gnadenthal slechts langs de rand geraakt.

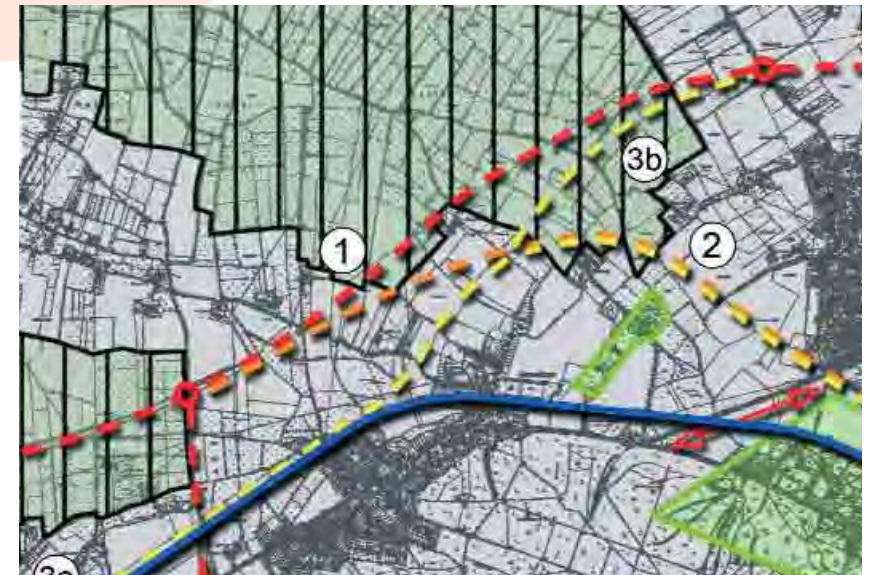
De aantasting van het natuurreservaat „Kranenburger Bruch“ zou gecompenseerd kunnen worden met een achterwaardse winning aan de andere kant van dit uitgestrekte gebied.

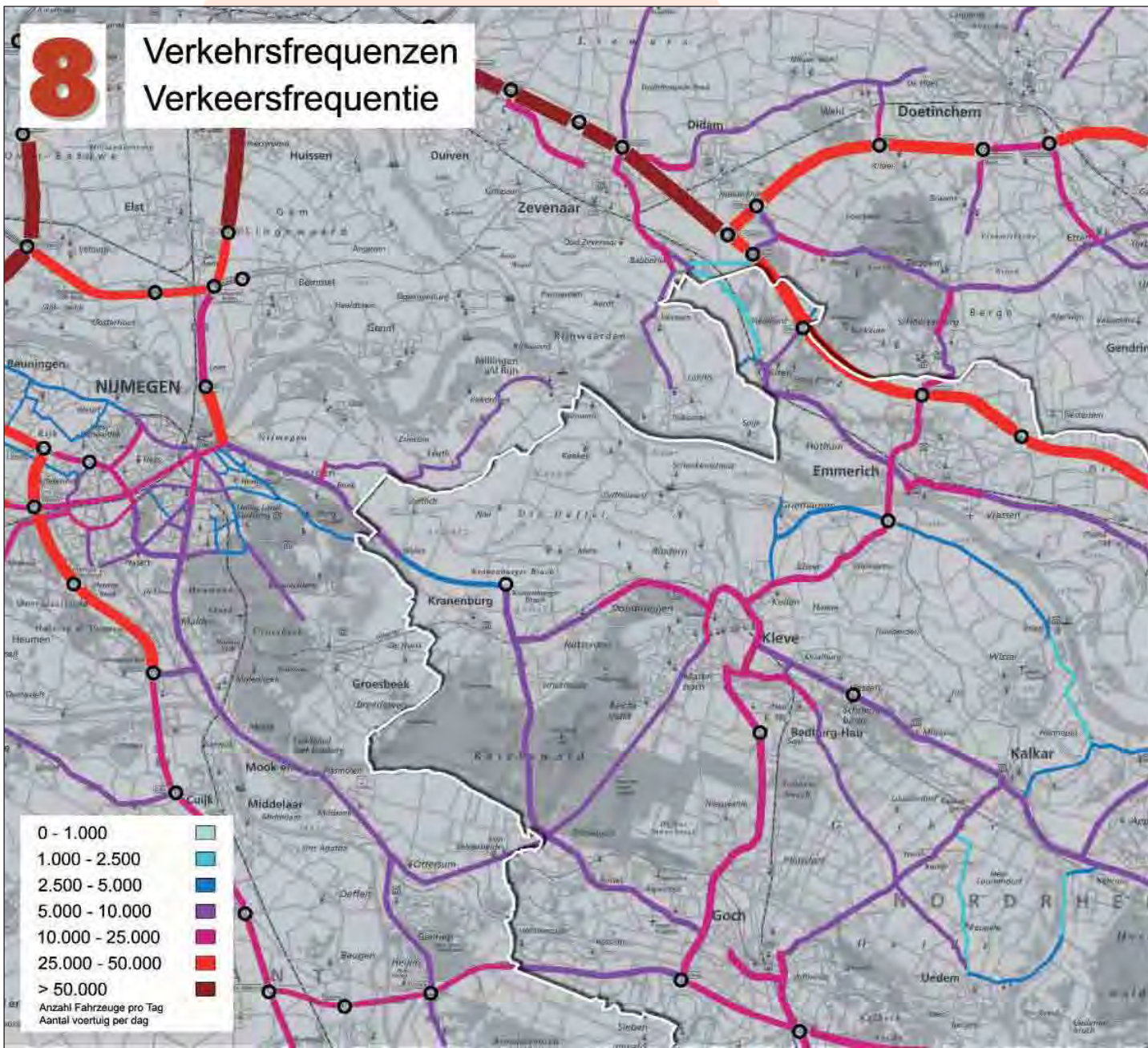
Ook kunnen hier grensoverschrijdende maatregelen ondersteunend ter compensatie worden ingezet.

- Voorbereiden van een bijdrage in het kader van de planningsprocedure. Raadsbesluiten tegen de huidige traceringsprocedure in Kranenburg en Kleve. Euregionale stellingname over de betekenis van dit netwerk.
- In het kader van de planningscontrole moet er vakkundig voorbereidend werk worden gedaan, wat met de StraßenNRW moet worden afgestemd om de betreffende maatregelen positief te beïnvloeden:
- euregionaal-economische betekenis van de verkeersverbinding

- verkehrstechnische Bedeutung und Funktion belegen
- grenzüberschreitende Kosten-Nutzen-Relation darstellen
- Lösung der naturschutzfachlichen Problematik darstellen
- euregionalen Konsens dokumentieren
- Möglichkeiten einer Vor- und/oder Mitfinanzierung prüfen
- Im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne sollten politische Vorarbeiten geleistet werden, um auf Bundesebene entsprechende Unterstützung zu erhalten

- vastleggen van verkeerstechnisch belang en functie
- (grensoverschrijdende kosten-baten-analyse)
- oplossing van de problematiek rond de natuurbescherming
- het komen tot een euregionale consensus
- Möglichkeiten einer Vor- und/oder Mitfinanzierung prüfen
- In het kader van de planningscontrole moet er op politiek gebied voorbereidend werk worden gedaan om landelijke ondersteuning te krijgen.





**ROOD
ROT**



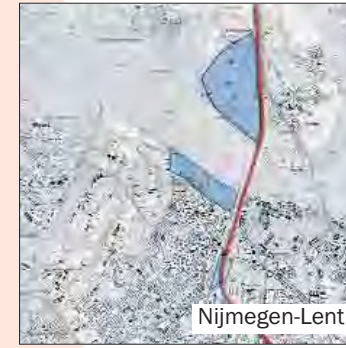
Arnhem CS



Arnhem Schuytgraaf



Elst



Nijmegen-Lent



Nijmegen-Heyendaal



Groesbeek



Kranenburg



Kleve



Bedburg-Hau



Goch



Weeze



Kevelaer



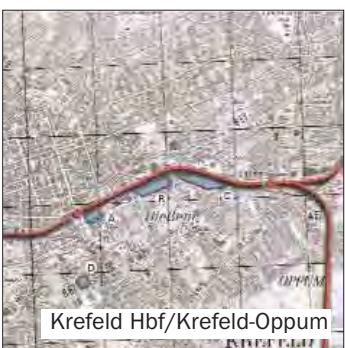
Geldern



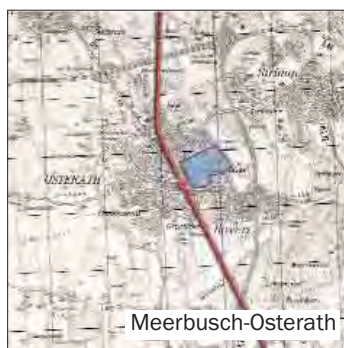
Aldekerk



Kempen



Krefeld Hbf/Krefeld-Oppum



Meerbusch-Osterath



Düsseldorf Hbf

Potentiale entlang der Bahnlinie
Potential langs de tracè

8 ROOD ROT

Projekt/Project 3.3**Reaktivierung der Bahnstrecke Nimwegen-Kleve
Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Nijmegen-Kleve**

Die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Nimwegen und Kleve stellt ebenfalls einen wichtigen euregionalen Netzschluss dar. Er steht zudem nicht in Konkurrenz zur B9neu, sondern ist unabhängig davon eine erforderliche Infrastrukturmaßnahme. Beide Projekte sind insbesondere wichtig für Grenzpendler, das eine für die Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs, das andere für die Nutzer des Individualverkehrs.

Die Stadsregio hat sich gemeinsam mit der niederländischen ProRail für ein europäisches Projekt zur Reaktivierung von Bahnstrecken in peripheren ländlichen Räumen (Sintropher) beworben. Grundlage ist dabei die Konzeption eines TramTreins von Nimwegen zum Airport Weeze. Der Vorteil liegt in den geringeren Ausbaukosten (etwa 50% einer normalen Bahnstrecke) sowie der flexiblen Einsetzbarkeit der Hybridtechnik (Elektro innerorts / Diesel außerorts) in Fahrmodus und Streckenführung. Dieser Ansatz ist sehr stark auf die Anziehungskraft des Airport Weeze für die Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs ausgerichtet.

Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve is eveneens een belangrijke afsluiting van het euregionale netwerk. Er is geen concurrentie met de B9, onafhankelijk hiervan is het een noodzakelijke maatregel voor de infrastructuur. Beide projecten zijn vooral belangrijk voor forensen in het grensgebied, het ene voor diegenen die gebruik maken van het openbaar vervoer, het andere voor diegenen die gebruik maken van eigen vervoer.

De stadsregio voert samen met het Nederlandse ProRail een Europees project uit voor het opnieuw in gebruik nemen van spoorlijnen in perifere landelijke gebieden (Sintropher). De basis hiervan is de idee van een TramTrein van Nijmegen naar de Airport Weeze. De voordelen hiervan zijn de geringe bouwkosten (ongeveer 50% van een normale spoorlijn) en de flexibele inzet van de hybrid-technik (elektronisch binnen de stad, diesel buiten de stad) tijdens de route. Dit is vooral bedoeld voor de bezoekers van Airport Weeze, die met het openbaar vervoer reizen.

Ein anderer hier vorgeschlagener Ansatz ist die Weiterführung des sogenannten „Niersexpress“ von Düsseldorf bis nach Arnheim als „EuregioRail“.

Der Grundgedanke ist die große Ausstrahlungskraft der städtischen Zentren Arnheim und Nimwegen auf der einen Seite sowie des städtischen Raums Krefeld und Düsseldorf auf der anderen Seite, bei dem dem Airport „in der Mitte“ eine wichtige Ergänzungs-, aber eben keine Hauptfunktion für die Bahnstrecke zukommt.

Der „EuregioRail“ basiert auf zwei Strategieansätzen.

Der erste Strategieansatz geht davon aus, dass neben der Reaktivierung des frequenzschwächeren Teilstücks Kleve-Nimwegen die Hinzunahme des frequenzstärkeren Teilstücks Nimwegen-Arnheim erfolgen muss, um gesamt-kalkulatorisch einen wirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten. Unterschiede in der Sicherheitstechnik müssen überwunden werden, damit die Züge grenzüberschreitend fahren können.

Der zweite Strategieansatz basiert auf dem Planungskonzept des „transport oriented development“, bei dem an den Haltepunkten von Bahnstrecken städtebauliche Entwicklungsschwerpunkte entwickelt werden.

Een andere voorgestelde mogelijkheid is de uitbreiding van de zogenaamde „Niersexpress“ van Düsseldorf naar Arnheim als „EuregioRail“.

Het belangrijkste hiervan is enerzijds de grote invloed van de stedelijke centra in Arnheim en Nijmegen en aan de andere kant de invloed van de stedelijke gebieden in Krefeld en Düsseldorf, waarbij aan de Airport „in het midden“ een belangrijke, maar geen belangrijkste functie voor de spoorweg wordt toegekend.

De „EuregioRail“ is gebaseerd op twee strategische uitgangspunten. Het eerste uitgangspunt is dat naast het opnieuw in gebruik nemen van het gedeelte Kleve-Nijmegen met een lage verkeersdichtheid de toevoeging van het gedeelte Nijmegen-Arnheim met een grote verkeersdichtheid moet volgen, om de kostenberekening van een economisch bedrijf te garanderen. Verschillen wat betreft de veiligheidstechniek moeten worden overwonnen, zodat de treinen grensoverschrijdend kunnen rijden.

Het tweede uitgangspunt is gebaseerd op het concept van de „transport oriented development“, waar bij de stopplaatsen van trajecten stedenbouwkundige ontwikkelingszwaartepunten worden gelegd.

Entlang der Bahnstrecke Arnhem-Nimwegen-Krefeld-Düsseldorf befinden sich an den meisten Haltepunkten große Entwicklungspotentiale.

Diese sollten in einem gemeinsamen Handlungskonzept koordiniert und forciert werden, um auch mittel- und langfristig zu einer optimalen Auslastung dieser Bahnstrecke zu kommen.

Die Anbindung des Airport Weeze erfolgt dabei über einen Busshuttle Kavelaar-Airport-Weeze und zurück.

Auf eine direkte Bahnanbindung des Airport wird dabei verzichtet, zumal der Airport in sehr starkem Maße von den Parkgebühren der individuell anreisenden Fluggäste ausgerichtet ist.

Auf die Besonderheiten einer Streckenreaktivierung im Bereich der Gemeinde Groesbeek ist gesondert einzugehen (Einfügen in die Ortskernstrukturen, Dauerhafter Ausschluss von Güterverkehr).

- Aktive Begleitung der EU-Studie zur Reaktivierung von Bahnverbindungen in peripheren Regionen (hier: Nimwegen-Kleve)
- Erweiterung der EU-Studie um andere Konzepte und Strategieansätze (z.B. Euregio-Rail)

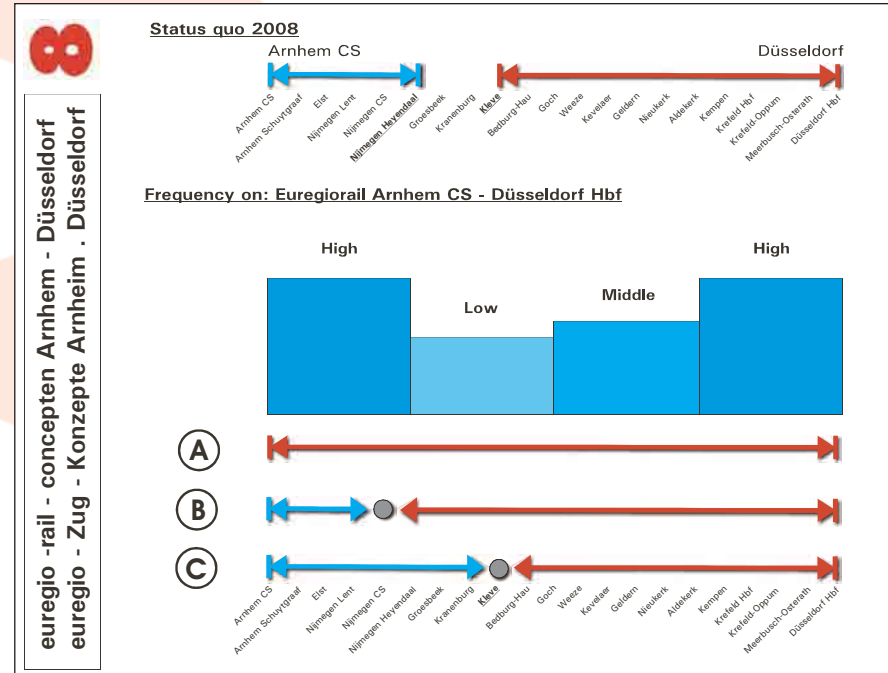
Langs het traject Arnhem-Nijmegen-Krefeld-Düsseldorf bevinden zich bij de meeste stopplaatsen grote ontwikkelingsmogelijkheden.

Deze moeten in een gezamenlijk concept gecoördineerd worden om ook op middellange en lange termijn tot een optimale benutting van deze spoorlijn te komen. De aansluiting van de Airport Weeze wordt gerealiseerd d.m.v. een shuttlebus Kavelaar-Airport-Weeze en weer terug.

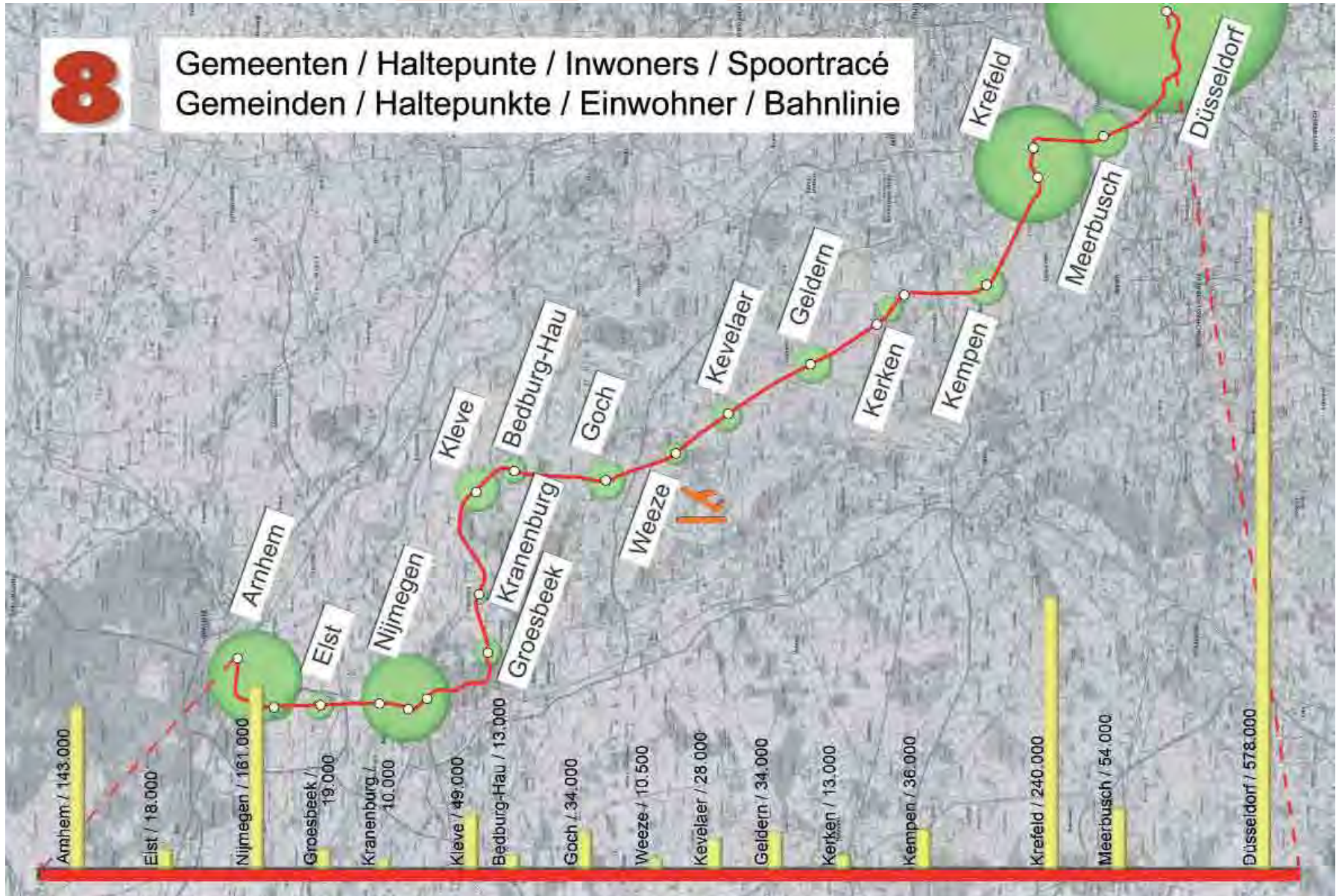
Een directe treinverbinding met de Airport wordt niet gerealiseerd, aangezien de Airport in sterke mate gericht is op het verkrijgen van parkeergeld van de bezoekers, die met eigen vervoer komen.

Aparte aandacht verdient het opnieuw in gebruik nemen van het traject door de gemeente Groesbeek (invoeging in de structuur van het centrum, permanente uitsluiting van goederenverkeer).

- Actieve begeleiding van de EU-studie voor het opnieuw in gebruik nemen van de treinverbindingen in de perifere regio's (hier: Nijmegen-Kleve)
- Uitbreiding van de EU-studie door andere concepten en strategische uitgangspunten (bijv. EuregioRail)



Potential lang de tracé / Potentiale entlang der Bahn-Linie		
Haltepunkt / Haltepunkt	Project / speciaals kenmerk Projekt / besonderes Merkmal	Nutzung / Potential
Arnhem CS	"World Trade Centre"	Dienstleistungen, Büroflächen
Arnhem-Schuytgraaf	Vinex-locatie	Wohnbebauung
Elst	Vinex-locatie	Wohnbebauung
Nijmegen-Lent	Waalsprong, Vinex-Locatie	Wohnbebauung
Nijmegen CS	"Waalfront" - ehemaliges Schlachthaus "De Debbelman" - ehemalige Dobbelmanfabrik	Wohnbebauung Wohnbebauung
Nijmegen-Heyendaal	Radboud Universiteit Nijmegen, Universitair Medisch	ca. 27.000 Studenten
Groesbeek	Centrum	Wohnbebauung
Kranenburg	Kranenburg Süd	Wohnbebauung
Kleve	Potentialfläche - ehemalige Unilever Margarine Werke	Gewerbebebauung
Bedburg-Hau	Rheinischen Landeslinik	Wohnbebauung (Wohn- und Mischnutzung durch Umnutzung, Nachtverdichtung und Neubau)
Goch	Reichswaldekasernen - ehemalige Kasernenanlagen	Wohnbebauung und Mischnutzung
Weeze	Magdeburgerstraße - ehemalige Engländer Siedlung	Wohnbebauung
Weeze Aiprot	Zivilflughafen	1,5 - 2 Mio Passagiere/Jahr; Gewerbepark
Kevelaer	Aufwertung des Bahnhofgeländes, Entwicklungspotential Wallfahrtsort	Steigerung der Wallfahrerzahlen
Geldern	"Bahnhöfe zur Stadt machen" - ehemalige Bahnflächen Aufwertung des Bahnhofgeländes	Wohnbebauung und Gewerbe Bahnsteiganlage, behindertengerechter Zugang, Unterführung
Kerken	Potentialfläche Stadterweiterung	Wohnbebauung
Kempfen	Arnoldgelände St. Peter-Allee	Wohnbebauung und Gewerbebebauung Wohnbebauung (Einfamilienhäuser, Doppelhäuser)
Krefeld Hbf	Potentialfläche Hauptbahnhof Südausgang Potentialfläche ehemaliger Güterbahnhof Hochschule Niederrhein	Gewerbebebauung (Einzelhandel, Büronutzung) Gewerbebebauung (großflächiger Einzelhandel, Verwaltung) ca. 8.000 Studenten
Krefeld-Oppum	Verschubbahnhof - ehemaliger Güterbahnhof	Wohnbebauung / Gewerbebebauungen
Meerbusch-Osterrath	ehemalige Keramikfabrik	Gewerbebebauung (Einzelhandel, verträgl. Gewerbe)
Düsseldorf	"Le Quartier Central" Potentialfläche ehemalige Vereinigte Kesselwerke	Wohnbebauung und Bürofläche Wohnbebauung und Gewerbebebauung



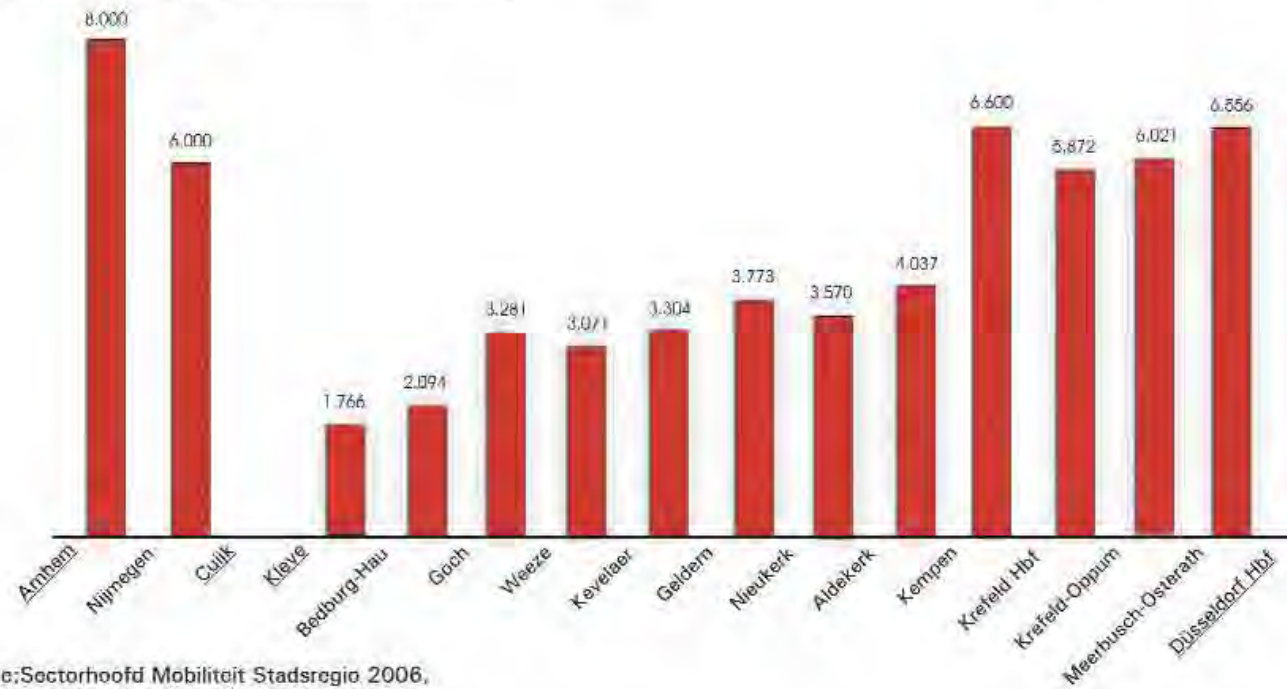
8 ROOD ROT

Fahrgastzahlen Niederlande und Deutschland Passagiercijfers Nederlande en Duitsland

Anteile der Fahrgastzahlen (durchschnittlicher Wochentag)
Andeel de Passagiercijfers (gemiddelde weekdag)



Absolute Fahrgastzahlen (durchschnittlicher Wochentag)
Absolute Passagiercijfers (gemiddelde weekdag)



Bron/Quelle: Sectorhoofd Mobiliteit Stadsregio 2006,
NIAG 2006 / durchschnittlicher Wochentag



8

ROOD
ROT

Projekt/Project 3.4**Euregionales Verkehrskonzept Nahbereich Airport Weeze
Euregionaal verkeersconcept in de nabijheid van Airport Weeze**

Als überregionale Verkehrsinfrastruktur wirkt der Airport Weeze weit über die Grenzregion hinaus. Im Nahbereich des Flughafens sind verkehrliche Anpassungen und Ergänzungen notwendig, um eine leichte und sichere grenzüberschreitende Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Die gute Erreichbarkeit des Regionalflughafens „Airport Weeze“ ist für die niederländischen Grenz-nachbarn ein wichtiger regionalwirtschaftlicher Aspekt.

An niederländischen Autobahn-hinweisschildern ist daher auch ganz selbstverständlich der Hinweis „Airport Weeze“ zu lesen.

Der Airport Weeze wurde auch schon als einziger niederländischer Flughafen ohne „Eko-tax“ bezeichnet.

Seit dem 1. Juli 2008 musste nämlich an den niederländischen Flughäfen für Kurzstreckenflüge 11 € und für Langstreckenflüge 45 € als gesonderte Umweltsteuer gezahlt werden.

Dies hat dem niederländischen Staat geschätzte 350 Millionen Euro jährlich gebracht und dem wenige hundert Meter von der Grenze entfernt liegendem nieder-rheinischen Airport Weeze eine

Met een landelijke verkeersinfrastructuur heeft de Airport Weeze invloed tot ver buiten de grensregio.

In de nabijheid van de airport zijn aanpassingen en uitbreidingen noodzakelijk om een eenvoudige en veilige grensoverschrijdende bereikbaarheid te bieden.

De goede bereikbaarheid van de regionale luchthaven „Airport Weeze“ is voor de Nederlandse burenen een belangrijk regionaal-economisch aspect.

Op borden langs de Nederlandse snelwegen is dan ook vanzelfsprekend „Airport Weeze“ te lezen.

De Airport Weeze werd ook wel aangeduid als enige Nederlandse luchthaven zonder „Ecobelasting“.

Sinds 1 juli 2008 moest er namelijk voor korte vluchten bij de Nederlandse luchthavens 11 € en voor lange vluchten 45 € milieubelasting worden betaald.

Dit leverde de Nederlandse overheid ongeveer 350 miljoen Euro per jaar op en voor de paar honderd meter van de grens gelegen Airport Weeze een groot aantal meer passagiers uit het buiten-

große Zahl zusätzlicher Fluggäste aus dem Nachbarland, denn hier gab es diese Zusatzsteuer nicht. Dies hat den Bekanntheitsgrad des Airport Weeze erheblich gesteigert und das Verhältnis von niederländischen zu deutschen Fluggästen von 40:60 auf 60:40 gedreht.

Auch wenn die „Ekotax“ in den Niederlanden wieder abgeschafft worden ist, so hat sich der Airport Weeze bei den Niederländischen Kunden vollständig etabliert.

Neben der Bedeutung des Airport Weeze als Ausgangspunkt für „Ferienflieger“, gewinnt er auch zunehmend an Bedeutung für den Wirtschaftsbereich, insbesondere auch für Standortentscheidungen innerhalb der Grenzregion.

So wird bei Standortgesprächen im Raum Arnheim und Nimwegen immer häufiger auch nach der Anbindung an einen Flughafen gefragt.

Für die Verbesserung der euregionalen Erreichbarkeit sind zwei Handlungsbereiche erforderlich:

- Verbesserung der bahntechnischen Erreichbarkeit durch Reaktivierung der Bahnstreck Nimwegen-Kleve (siehe: Projekt 3.3)
- Verbesserung der Straßenanbindung im Nahbereich des Flughafens (Nordwestumgehung Weeze, Anknüpfung an Autobahnanschlussstelle Kleve/Goch, Anknüpfung an

land, want in Duitsland hoefde deze belasting niet te worden betaald. Dit heeft de Airport Weeze aanzienlijk bekender gemaakt en de verhouding van de Nederlandse tot de Duitse passagiers van 40:60 naar 60:40 omgedraaid.

Ook nu de „Ecobelasting“ in Nederland weer is afgeschaft, heeft dit toch tot de nodige bekendheid geleid voor de Airport Weeze.

Naast de betekenis van de Airport Weeze als uitgangspunt voor „vakantiegangers“ is deze ook steeds meer van economisch belang, vooral in verband met beslissingen voor passende locaties binnen de grensregio.

Zo is er voor Arnhem, Nijmegen en omstreken steeds vaker behoefte aan een verbinding met een luchthaven.

Voor de verbetering van de euregionale bereikbaarheid zijn twee maatregelen van groot belang:

- Verbetering van de bereikbaarheid van het treinverkeer door het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Nijmegen-Kleve (zie: project 3.3)
- Verbetering van de wegenaanleg in de nabijheid van de airport (noord-west verbinding rond Weeze, verbinding met de snelweg, afslag Kleve/Goch, verbinding met de A73 bij Ven-

A73 bei Venray, Anknüpfung an A57 über OWII bei Kevelaer)

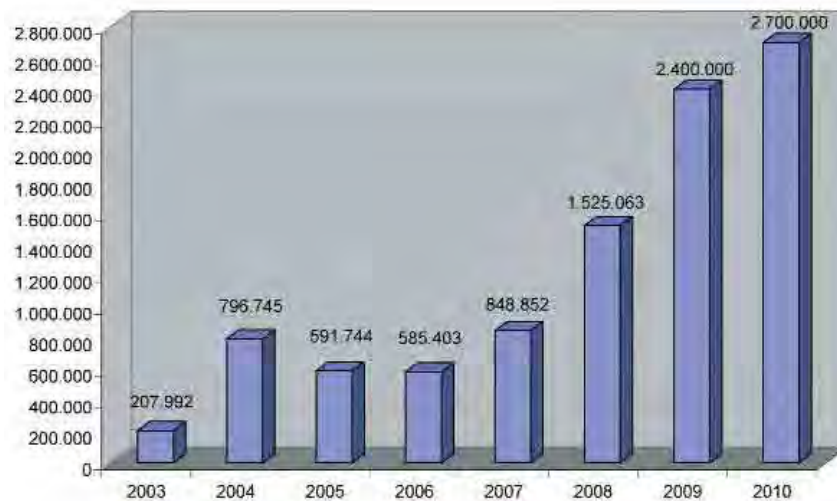
- Aktive Begleitung der EU-Studie zur Reaktivierung von Bahnverbindungen in peripheren Regionen (Konzepte: Sintropher (TramTrain) und EuregioRail)
- Aktive Begleitung der Verkehrsprojekte durch Abstimmung, Koordination und planerische Unterstützung. Insbesondere die Anbindung an die Autobahnabfahrt Kleve/Goch muss aus dem Nordkreis Kleve heraus in die Diskussion gebracht werden.

ray, verbinding met de A57 via OWII bij Kevelaer)

- Actieve begeleiding van de EU-studie voor het opnieuw in gebruik nemen van spoorwegverbindingen in perifere regio's (concepten: Sintropher (TramTrain) en EuregioRail)
- Actieve begeleiding van verkeersprojecten door afspraken, coördinatie en planmatige ondersteuning. Vooral de verbinding van de snelweg, afslag Kleve/Goch moet door het noordelijk district ter discussie worden gebracht.



Passagierzahlen Airport Weeze 2003 - 2009 mit Prognose für 2010
Passagiercijfers Airport Weeze 2003 - 2009 met prognose voor 2010





8

ROOD
ROT



8

ROOD ROT

Projekt/Project 3.5**Euregionale Zusammenarbeit bei Industrie- und Gewerbeflächen
Euregionale samenwerking van industrie- en bedrijfsterreinen**

Mit dem Projekt zu einem virtuellen Gewerbepark für die 16 Kommunen des Kreises Kleve mit dem Schwerpunktstandort Goch gibt es einen ersten Ansatz für eine interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung. Durch den Regionalplan 2020 der Stadsregio ist die räumliche Abstimmung von Gewerbestandorten auf niederländischer Seite schon sehr viel weiter entwickelt.

Im übergeordneten euregionalen Blickfeld steht eine stärkere Zusammenarbeit im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung.

Hier geht es nicht um ein physikalisch grenzüberschreitendes Gewerbegebiet, sondern um eine grenzüberschreitende euregionale Gewerbeflächenstrategie. Diese bezieht sich vornehmlich auf die regional- und überregional bedeutsamen Gewerbestandorte.

Zu diesen gehören grenznah auf deutscher Seite z.B. der Gewerbestandort Kleve (insbesondere im Zusammenhang mit der neuen Hochschule) sowie der Hafen Emmerich mit ergänzenden

Met het project van een virtueel industriegebied voor de 16 gemeenten in het district Kleve met als hoofdvestiging Goch wordt een eerste stap gezet voor een intergemeentelijke samenwerking op het gebied van de ontwikkeling voor bedrijfsterreinen en de commercialisering hiervan. Door het regionaal plan 2020 van de stadsregio is de ruimtelijke bestemming voor de bedrijfslocaties in Nederland al veel verder ontwikkeld.

Van algemeen belang is dan ook een nauwe samenwerking op het gebied van de ontwikkeling voor bedrijfsterreinen en de commercialisering daarvan.

Hierbij gaat het niet om een fysisch grensoverschrijdend bedrijfsterrein, maar om een grensoverschrijdende euregionale strategie. Dit heeft vooral betrekking op de voor de regio en daarbuiten van belang zijnde bedrijfslocaties.

Hier horen vlak bij de Duitse grens bijv. de bedrijfslocatie Kleve bij (vooral in verband met de nieuwe Hogeschool) en de haven in Emmerich met erbij behorende bedrijfs- en logistische terreinen

Gewerbe- und Logistikflächenflächen sowie als Chemiestandort. Im weiteren Umfeld gehört dazu auch der (interkommunale) Gewerbestandort Goch-A57 sowie die flughafenaffinen Gewerbeflächenpotenziale des Airport Weeze.

Auf niederländischer Seite sind grenznah ebenfalls mehrere Gewerbestandorte beispielhaft zu nennen: Hafen und Gewerbeflächen in Nimwegen, "het Betuws bedrijvenpark" an der A15 sowie die A12-Zone bei Zevenaar (ZevenPoort).

Diese und ggfs. auch andere Standorte von euregionaler und überregionaler Bedeutung sollten in eine gemeinsame Marketingstrategie eingebunden werden und damit an das Projekt der euregionalen Fachkräfte-Akquisition anknüpfen.

Insbesondere für international agierende Unternehmen sollte man sich als attraktiver Zwischenstandort zwischen Randstad und Ruhrgebiet präsentieren und auf die euregionalen Standortvorteile verweisen.

- Euregionales Standortprofil und Kooperationspaket entwickeln
- Euregionale Gewerbestandorte und Gewerbecluster bewerben und vermarkten

en als locatie voor chemische bedrijven.

Iets verder weg hoort daar ook de (intergemeentelijke) bedrijfslocatie Goch-A57 bij en de bij het vliegveld behorende bedrijfsterreinen van de Airport Weeze.

In Nederland zijn er dicht bij de grens eveneens meerdere voorbeelden van bedrijfslocaties: haven en bedrijfsterreinen in Nijmegen, het "Betuws bedrijvenpark" langs de A15 en de A12-zone bij Zevenaar (Zeven-Poort).

Deze en eventueel nog andere locaties met een euregionale en landelijke betekenis zouden in een gemeenschappelijke marketingstrategie moeten worden opgenomen om daarmee aan te knopen aan het project van de euregionale werving van gespecialiseerde werknemers.

Vooraf voor internationaal opererende bedrijven zou men zich als aantrekkelijke locatie tussen randstad en Ruhrgebiet beter moeten presenteren en moeten wijzen op de euregionale voordelen van vestiging in dit gebied.

- Ontwikkeling van een euregionaal locatieprofiel en samenwerkingsstrategie
- Reclame/marketing voor euregionale bedrijfslocaties



Projekt/Project 3.6**Grenzüberschreitende Zusammenarbeit
im Einzelhandel
Grensoverschrijdende samenwerking in de
detailhandel**

Einkaufen in Deutschland und in den Niederlanden gehört überwiegend zur Kategorie des „Erlebnis-Einkaufs“ – und das auch ohne den Anreiz von Zollwaren. Rechnet man die Reisekosten hinzu, so lohnt es sich bei Markenartikeln eigentlich nur noch für ausgesuchte Produkte, den Weg über die Grenze zu suchen.

Aber der Einkauf im Nachbarland ist eben ein Kurzurlaub mit Shopping-Event.

Die Krönung dieser gegenseitigen Kaufbesuche findet am 30. April und 1. Mai statt.

Am 30. April feiern die Niederländer den Geburtstag ihrer Königin, den „Königinnentag“, und nutzen diesen arbeitsfreien Tag sehr ausgiebig zum Einkaufsbummel in den deutschen Städten.

Am 1. Mai begehen die Deutschen dann den „Tag der Arbeit“ und nutzen diesen genauso rege, um das Geld quasi wieder über die Grenze zurückzubringen.

Vor der Euro-Einführung gab es in Kleve den Merksatz, dass jede dritte Deutsche Mark, die in Kleve ausgegeben wird, ein Gulden ist. In Zeiten des Euro hat sich das im Prinzip nicht geändert.

Winkeln in Duitsland en Nederland behoort voornamelijk tot de categorie „belevenis“ – ook zonder de voordelen van het belastingvrij kopen.

Met de reiskosten meegerekend is het kopen van merkartikelen eigenlijk alleen nog maar de moeite waard voor bepaalde producten.

Maar het winkelen in het buitenland heeft gewoon het karakter van een korte vakantie.

Het hoogtepunt van deze wederzijdse bezoeken vindt plaats op 30 april en 1 mei.

Op 30 april vieren de Nederlanders de verjaardag van de koningin, de „koninginnentag“ en maken gebruik van deze vrije dag om uitgebreid te gaan winkelen in Duitse steden.

Op 1 mei is er in Duitsland „Tag der Arbeit“ en brengen de Duitsers het geld als het ware weer terug over de grens.

Voor de invoering van de euro werd er in Kleve gezegd, dat iedere derde Duitse mark die in Kleve werd uitgegeven, een gulden is. Na de invoering van de euro is dit in principe niet veranderd.

Von diesem grenzüberschreitenden Einkaufstourismus profitieren insbesondere die grenznahen Städte Venlo, Nijmegen und Arnheim sowie das factory-outlet in Roermond und auf der anderen Seite neben Düsseldorf und dem CentrO insbesondere die Stadt Kleve.

Kleve weist dementsprechend eine herausragende Zentralitätskennziffer von 148,7 für den Einzelhandel aus. Da verblassen selbst Städte wie Düsseldorf mit 130,8, Oberhausen mit 128,3, Krefeld mit 120,5 und erst recht Duisburg mit derzeit nur 98,0.

Im grenznahen Bereich findet zudem auch eine stärkere Freqüentierung von deutschen Discountern durch niederländische Kunden statt.

Vooral de in de nabijheid van de grens gelegen steden Venlo, Nijmegen, Arnheim en de factory-outlet in Roermond profiteren van dit grensoverschrijdende winkelen van toeristen. Aan de andere kant van de grens profiteert hier naast Düsseldorf en het Centro (winkelcentrum in Oberhausen) vooral de stad Kleve van.

Zo is het percentage voor de detailhandel in Kleve dan ook 148,7. Daarbij vallen zelfs steden als Düsseldorf met 130,8, Oberhausen met 128,3, Krefeld met 120,5 en helemaal Duisburg met momenteel maar 98,0 bij in het niet.

In de nabijheid van de grens gaan de Nederlanders steeds vaker naar de Duitse goedkopere supermarkten.



Hier handelt es sich zunehmend auch um das Segment der Grundversorgung als „Spar-Einkauf“, da das Preisniveau bei deutschen Discountern im Durchschnitt niedriger liegt, als bei niederländischen Anbietern.

Zur weiteren Optimierung der grenzüberschreitenden Einkaufsbeziehungen sind folgende Maßnahmen möglich:

- Grenzüberschreitende Abstimmung und gemeinsame Werbung für Aktionstage (Koopzondagen / verkaufsoffene Sonntage) und Stadtfeste.
- Erleichterung der Parkraumsuche und Möglichkeit zur Teilerstattung der Parkkosten durch Einzelhändler

Hierbij gaat het in toenemende mate ook om de basisverzorging, het „sparen“, aangezien het prijsniveau bij de Duitse goedkopere supermarkten gemiddeld lager ligt dan bij Nederlandse supermarkten.

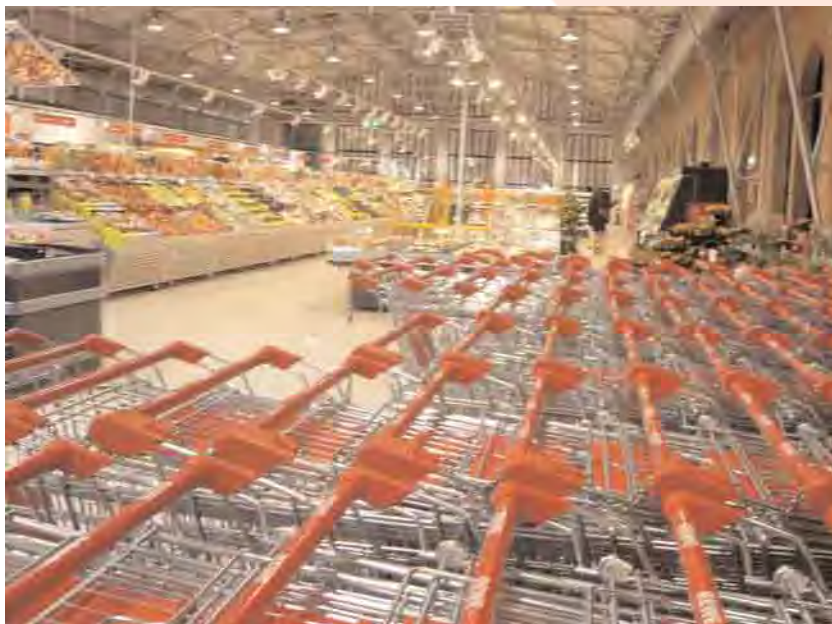
Voor een verdere verbetering van het grensoverschrijdende winkelen zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- Grensoverschrijdende afstemming en gezamenlijke reclame voor bijzondere evenementen (koopzondagen / verkaufsoffene Sonntage) en stadsfeesten
- Het gemakkelijker vinden van een parkeerplaats en mogelijkheid tot terugbetaling van de parkeerkosten in de winkels

- Stärkere Verquickung von Shopping und Event (Kombi-Angebote Einkaufen-Kinderzeit für Familien, Kombi-Angebote Einkaufen-Essen für Gourmets, Kombi-Angebote Einkaufen-Kultur für Bildungshungrige)

- Ausbau der Spätverbindungen im öffentlichen Nahverkehr für späte Stadtbesucher

- Sterkere verbinding van winkelen en event (gecombineerde aanbiedingen d.m.v. inkopen doen-kindertijd voor families, gecombineerde aanbiedingen winkelen-eten voor gourmets, gecombineerde aanbiedingen winkelen-cultuur voor leergierigen)
- Uitbreiding van de late verbindingen bij het openbaar vervoer voor mensen, die graag lang in de stad willen blijven



**ROOD
ROT**

3. Zusammenarbeit organisieren Samenwerking organiseren

Die Verflechtungsstudie hat insgesamt zu 25 konkreten Kooperationsaktivitäten und Projektvorschlägen geführt. Diese sind in vier Themengruppen aufgegliedert:

- Zusammenarbeit organisieren (7)
- Landschaft, Tourismus, Kultur (6)
- Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Ausbildung (6)
- Infrastruktur, Siedlungsentwicklung, Einzelhandel (6)

Kommunalpolitische Beschlüsse

Um diese 25 Kooperationsaktivitäten und Projektvorschläge konkretisieren und umsetzen zu können, müssen zunächst kommunalpolitische Beschlüsse der Projektpartner herbeigeführt werden. Im ersten Schritt geht es darum, diese neue Kooperationsinitiative mit dem Gesamtpaket an Projekten und Aktivitäten zu legitimieren und die weitere Konkretisierung und Bearbeitung zu beschließen.

Im Rahmen der Projektbearbeitung und Umsetzung werden die kommunalpolitischen Gremien regelmäßig informiert.

Die verbindungsstudie heeft in totaal tot 25 concrete samenwerkingsactiviteiten en projectvoorstellen geleid. Deze zijn onderverdeeld in vier thema's:

- Samenwerking organiseren (7)
- Landschap, toerisme, cultuur (6)
- Economie, arbeidsmarkt, opleiding (6)
- Infrastructuur, locatie-ontwikkeling, detailhandel (6)

Besluitenvorming bij de gemeenten

Om deze 25 samenwerkingsactiviteiten en projectvoorstellen te kunnen concretiseren en om te kunnen zetten, moeten er om te beginnen besluitvorming bij de gemeenten door de projectpartners teweeg worden gebracht. Allereerst is het belangrijk in te stemmen met dit nieuwe samenwerkingsinitiatief en tot nadere afwerking van de 25 voorstellen te komen.

In het kader van de projectbepaling en de omzetting hiervan worden de gemeentelijke gremia regelmatig geïnformeerd.

Neben der Beratung über die Projekte und deren jeweiligen Bearbeitungsstand sind jeweils weitere Beschlüsse zu fassen. Dies wird immer dann notwendig sein, wenn ein Projekt weiter konkretisiert wurde und vertragliche, finanzielle oder andere Entscheidungen zu treffen sind.

Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass nicht nur Klarheit darüber besteht, dass diese grenzüberschreitenden Aktivitäten einen deutlichen Entwicklungsschub für die Grenzregion mit sich bringen können, sondern auch darüber, dass hierzu klare Kooperationsabsprachen notwendig sind, die auch Aussagen über Kosten, Personaleinsatz, Prioritäten, Initiatoren und Projektträger, Projektpartner, Zeitschiene und räumlichen Bezug beinhalten.

Grundsätzlich sind alle Projektvorschläge dazu geeignet, eine grenzüberschreitende win-win-Situation herzustellen, einen deutlichen sozio-ökonomischen-ökologischen Mehrwert zu generieren und grenzbedingte Hemmnisse abzubauen.

Nast advies over de projecten moeten er verdere besluiten worden genomen. Dit zal steeds dan nodig zijn, als een project concreter wordt en er contractuele, financiële of andere beslissingen moeten komen.

Hierbij is het van bijzonder belang dat er niet alleen duidelijkheid is over het feit, dat deze grensoverschrijdende activiteiten een positieve ontwikkeling voor de grensregio teweeg kunnen brengen, maar ook over het feit dat er hierover duidelijke samenwerkingsafspraken gemaakt moeten worden, die ook informatie over kosten, personeel, prioriteiten, initiatiefnemers en projectuitvoerende instanties, projectpartners, tijdsbestek en ruimtelijke afgrenzing geven.

In principe zijn alle projectvoorstellen geschikt voor een grensoverschrijdende win-win-situatie, het verkrijgen van een duidelijke sociaal-economische-ecologische meerwaarde en het afbouwen van barrières aan de grens.

Personaleinsatz und Kosten

Als Erfahrungswert kann gelten, dass grenzüberschreitende Projekte gegenüber „normalen nationalen“ Projekten einen Mehraufwand verursachen, der mit einem Faktor x2 bis x3 zu beziffern ist. Häufig sind mehrere Projektpartner zu koordinieren und es kommen eine Vielzahl von Einzelinteressen zusammen, die auch bei gleichem Fachressort je nach Grenzseite unterschiedlich sein können.

Dies erfordert einen zusätzlichen Aufwand bei Terminkoordination, Daten- und Informationsrecherchen, Meinungs austausch und Konsensbildung, internen sowie gemeinsamen Abstimmungsprozessen und nicht zuletzt auch aufgrund der Zweisprachigkeit von Dokumenten.

Die Projektpartner müssen also zunächst auch entsprechende personelle, zeitliche und finanzielle Ressourcen bereitstellen, um eine grenzüberschreitende „Gewinnabschöpfung“ realisieren zu können.

Dies ist eine sinnvolle Investition in grenzüberschreitende Dynamik! Neben dem schon umfangreichen Aufgabenpaket des täglichen Geschäfts der Verwaltungen benötigt das grenzüberschreitende Aufgabenfeld eigene, hausinterne Ressourcen.

Die grenzüberschreitende Kooperation kann zwar durch externe Berater und Planer unterstützt

Personeel en kosten

De ervaring leert dat grensoverschrijdende projecten in vergelijking tot „normale nationale“ projecten meer tijd in beslag nemen, met een factor x2 tot x3. Vaak moeten er meerdere projectpartners gecoördineerd worden en is er sprake van afzonderlijke belangen, die ook op hetzelfde vakgebied per grensstreek verschillend kunnen zijn.

Dit vereist aanzienlijk meer tijd bij het maken van afspraken, het verzamelen van gegevens en informatie, het uitwisselen van meningen, interne en gezamenlijke besluitvorming en niet op de laatste plaats ook het bewerken van tweetalige documenten.

De projectpartners moeten dus aanvankelijk ook personeel, tijd en financiële middelen ter beschikking stellen om een grensoverschrijdende „winstafoming“ te kunnen realiseren.

Dit is een zinvolle investering in de grensoverschrijdende dynamiek! Naast de al omvangrijke dagelijkse taken van de bureau's heeft het grensoverschrijdende werkgebied eigen huisinterne bronnen nodig. De grensoverschrijdende samenwerking kan weliswaar door externe adviseurs en planners worden ondersteund, de basis van de continue dagelijkse samenwerking moet door het personeel

worden, die Grundlast der kontinuierlichen, täglichen Zusammenarbeit muss aber durch Personal der Projektpartner geleistet werden können.

Bei dem Gesamtpaket der 25 Projekte und Aktivitäten ist davon auszugehen, dass durch Projektvorbereitung, Projektkonkretisierung und Projektumsetzung mehrere Mann-Jahre Personaleinsatz erforderlich werden.

Zudem bestehen auch heute schon vielfältige grenzüberschreitende Aufgaben, die auch weiterhin wahrgenommen werden sollen.

Die Projektpartner sollten daher diesen Aufgabenbereich neu definieren und angemessen ausreichend mit Personal- und Finanzressourcen ausstatten.

Prioritäten, Zeitschiene, Initiatoren, Raumbezug

Nachfolgend sind die 25 Projekte und Aktivitäten in tabellarischer Form aufgeführt und mit Vorschlägen und Einschätzungen zu Prioritäten, Zeitschiene, Initiatoren und Raumbezug versehen.

Von besondere Bedeutung ist dabei die Bestimmung eines jeweiligen Initiators und Projektträgers, damit klare Projektverantwortlichkeiten zugeordnet werden können.

van de projectpartners worden gedaan.

Bij het gehele plan van 25 projecten en activiteiten kan men ervan uitgaan, dat door projectvoorbereiding, het concreet worden van projecten en de projectdoorvoering hier meerdere mensen enige jaren mee bezig zijn.

Bovendien bestaan er momenteel ook al veelzijdige grensoverschrijdende taken, die verder uitgevoerd moeten worden.

De projectpartners moeten hun takenpakket opnieuw bepalen en voldoende personeel en financiële middelen ter beschikking stellen.

Prioriteiten, tijdsbestek, initiatiefnemers, ruimtelijke afgrenzing

Aansluitend zijn de 25 projecten en activiteiten in tabelvorm op papier gezet, aangevuld met voorstellen en inschattingen wat betreft prioriteiten, tijdsbestek, initiatiefnemers en ruimtelijke afgrenzing. Van bijzonder belang is hierbij het bepalen van een betreffende initiatiefnemer en projectuitvoerende instantie, zodat er duidelijke projectverantwoordelijkheden kunnen worden verdeeld.



	ROT 8 Strategische Grenzregio-projekte/Priorität	sehr hoch	hoch	mittel	Anmerkungen
0	Themengruppe 0: Zusammenarbeit organisieren				
0.1	Pakt von Wyler / Vereinbarung über grenzüberschreitendes Handlungspaket				Startsignal
0.2	Interkommunales Integrations- und Kooperationskonzept Nordkreis Kleve				Nordkreis muß sich positionieren, Integration zentrales Thema
0.3	Grenzüberschreitende „task-forces“ zur Koordination und Projektumsetzung				Grenzüberschreitende Zusammenarbeit braucht Kontinuität
0.4	Kleve, Kranenburg und Emmerich werden assoziierte Mitglieder der Stadsregio				Kernbotschaft der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit
0.5	Grenzüberschreitende Abstimmung der Raumordnungs- und Stadtentwicklungspläne				Konsequente Fortsetzung auf der Planungsebene
0.6	Abgestimmte Grenzregio-Lobby-Arbeit und Regionalmarketing				Grenzregio-Kooperation intensiv Kommunizieren
0.7	Initiierung / Vorbereitung einer Eu-Regionalen 20xx				Masterprojekt mit großer Tiefenwirkung
1	Themengruppe 1: Landschaft, Tourismus, Kultur				
1.1	Integrations-/Moderationsprojekt: Landschaftspark Rhein-Düffelt-Reichswald				Integrationsprojekt mit großer Tiefenwirkung
1.2	Grenzüberschreitendes Garten-Kunst-Projekt: Stadt-Park-Art				Kunst-Event im öffentlichen Raum
1.3	Ausbau der grenzüberschreitenden touristischen Kombi-Angebote				Grenzüberschreitender Tourismus mit Wachstumspotential
1.4	Verstärkung der grenzüberschreitenden Medienpräsenz (Presse / TV)				Medienelement der Euregionalen Software
1.5	Entwicklung eines bilingualen Kompetenzraumes				Sprachelement der Euregionalen Software
1.6	Grenzenlose Unterrichts- und Informationsmaterialien (D/NL-Geschichtsbuch / Atlas)				Bildungselement der Euregionalen Software
2	Themengruppe 2: Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Ausbildung				
2.1	Erschließung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes für Grenzpendler				Grenzpendleraktivitäten stark unterstützen und fördern
2.2	Brückenkopffunktion der Grenzregion für D/NL-Firmen ausbauen				Grenzstandort als Brückenkopf für Firmenaktivitäten promoten
2.3	Grenzüberschreitenden Marktzugang im Nahbereich verbessern				Grenzüberschreitende Marktchancen erhöhen
2.4	Vernetzung der euregionalen Logistikinfrastruktur				Grenzregio als Logistikstandort aufstellen
2.5	Euregionale Offensive zur Akquisition von Fachkräften				Fachkräftemangel kann Ansiedlungshemmnis sein
2.6	Grenzüberschreitende Hochschulkooperation und spin-offs				Grenzüberschreitende Hochschullandschaft denken
3	Themengruppe 3: Infrastruktur, Siedlungsentwicklung, Einzelhandel				
3.1	Verbesserung der inner-euregionalen Verkehrsinfrastruktur				Euregionalen Mobilitätsgedanken transportieren
3.2	Weiterführung der B9neu als euregionaler Netzschluß				Wichtige IV-Verbindung und Entlastungsstrecke
3.3	Reaktivierung der Bahnstrecke Nimwegen-Kleve				Rückgrat des euregionalen Nahverkehrs und des Städtebaus
3.4	Euregionales Verkehrskonzept Nahbereich Airport Weeze				Anbindung Airport Weeze als Euregionaler Mobilitätsmainport
3.5	Euregionale Zusammenarbeit bei Industrie- und Gewerbeflächen				Funktionszuordnungen und regionale Standortentwicklung
3.6	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Einzelhandel				Grenzüberschreitenden Erlebniseinkauf weiter fördern

opmerkingen	middelhoog	hoog	erg hoog	ROT 8/ROOD 8 strategische grensregio-projecten/prioriteit	
				Themagroep 0: Samenwerking organiseren	0
Startsignaal				Pakt von Wyler /Overeenkomst over grensoverschrijdende samenwerking	0.1
Noordelijk district moet standpunt innemen, integratie centraal thema				Intergemeentelijke integratie en samenwerking in het noordelijk district Kleve versterken	0.2
Continuïteit nodig voor grensoverschrijdende samenwerking				Grensoverschrijdende „task-forces“ ter coördinatie en uitvoering van projecten	0.3
Essentiële kern van de grensoverschrijdende samenwerking				Kleve, Kranenburg en Emmerich worden geassocieerde leden van de stadsregio	0.4
Consequente voortzetting van de planning				Grensoverschrijdende afspraken over de ruimtelijke ordenings- en stadsontwikkelingsplannen	0.5
Goede communicatie over samenwerking binnen grensregio				Afgestemde grensregio-lobby en regionale marketing	0.6
Masterproject met grote effecten				Initiëring / voorbereiding van een EU-Regionale 20xx	0.7
				Themagroep 1: Landschap, Toerisme, Cultuur	1
Integratieproject met grote effecten				Integratie-/moderatatieproject: Landschapspark Rhein -Düffelt-Reichswald	1.1
Openbaar kunst-event				Grensoverschrijdend Tuin-Kunst-Project: Stadt-Park-Art	1.2
Grensoverschrijdend toerisme met mogelijkheden tot ec. groei				Uitbreiding van het gecombineerde grensoverschrijdende toeristische aanbod	1.3
Media-element van de euregionale Software				Intensivering van de grensoverschrijdende mediapresentatie (pers / tv)	1.4
Taalelement van de euregionale Software				Ontwikkeling van een tweetalig onderwijsprogramma	1.5
Onderwijselement van de euregionale Software				Grensoverschrijdend onderwijs- en Informatiemateriaal (D/NL -geschiedenisboek / atlas)	1.6
				Themagroep 2: Economie, Arbeidsmarkt, Opleiding	2
Ondersteuning en bevordering van maatregelen voor forensen				Het toegankelijk maken van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt voor forensen	2.1
Verdere uitbreiding bedrijfsactiviteiten in grensregio promoten				Verdere versterking van grensregio voor D/NL -bedrijven	2.2
Verhoging van grensoverschrijdende kansen op de markt				Verbetering van grensoverschrijdende markttoegankelijkheid voor bedrijven in regio	2.3
Openstellen van grensregio als logistische vestigingsplaats				Netwerkverbinding van de euregionale logistieke infrastructuur	2.4
Gebrek aan gekwalificeerd personeel kan vestigingshindernis zijn				Euregionaal offensief voor de werving van gespecialiseerde werknemers	2.5
Grensoverschrijdend academisch denken				Grensoverschrijdende samenwerking met universiteiten en spin-offs	2.6
				Themagroep 3: Infrastructuur, Locatie -ontwikkeling, Detailhandel	3
Verspreiding van het euregionale mobiliteitsdenken				Verbetering van de euregionale infrastructuur	3.1
Belangrijke verbinding en ontlasting voor personenverkeer				Afsluiting van het euregionale netwerk door verlenging van de B9	3.2
Ruggegraat van het euregionale streekvervoer en stedenbouw				Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Nijmegen -Kleve	3.3
Bereikbaarheid Airport Weeze als euregionale mobiliteitsmainport				Euregionaal verkeersconcept in de nabijheid van Airport Weeze	3.4
Functie-indelingen en regionale locatie-ontwikkeling				Euregionale samenwerking bij industrie- en bedrijfsterreinen	3.5
Verdere stimulering van grensoverschrijdend winkelen				Grensoverschrijdende samenwerking in de detailhandel	3.6

	ROT 8 Strategische Grenzregio-projekte/Räumliche Abgrenzung	Lokaler Grenzraum	Euregio-Gebiet	D/NL-Grenzraum	Anmerkungen
0	Themengruppe 0: Zusammenarbeit organisieren				
0.1	Pakt von Wyler / Vereinbarung über grenzüberschreitendes Handlungspaket				
0.2	Interkommunales Integrations- und Kooperationskonzept Nordkreis Kleve				
0.3	Grenzüberschreitende „task-forces“ zur Koordination und Projektumsetzung				
0.4	Kleve, Kranenburg und Emmerich werden assoziierte Mitglieder der Stadsregio				
0.5	Grenzüberschreitende Abstimmung der Raumordnungs- und Stadtentwicklungspläne				
0.6	Abgestimmte Grenzregio-Lobby-Arbeit und Regionalmarketing				Lobbyarbeit geht bis zur Landes- und Bundesebene
0.7	Initiierung / Vorbereitung einer Eu-Regionalen 20xx				Abgrenzung einer EuRegionale noch offen
1	Themengruppe 1: Landschaft, Tourismus, Kultur				
1.1	Integrations-/Moderationsprojekt: Landschaftspark Rhein-Düffelt-Reichswald				
1.2	Grenzüberschreitendes Garten-Kunst-Projekt: Stadt-Park-Art				
1.3	Ausbau der grenzüberschreitenden touristischen Kombi-Angebote				
1.4	Verstärkung der grenzüberschreitenden Medienpräsenz (Presse / TV)				Insbesondere TV-Medien könnten überregional wirken
1.5	Entwicklung eines bilingualen Kompetenzraumes				
1.6	Grenzenlose Unterrichts- und Informationsmaterialien (D/NL-Geschichtsbuch / Atlas)				Grundlagenprojekte für den gesamten DNL-Grenzraum
2	Themengruppe 2: Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Ausbildung				
2.1	Erschließung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes für Grenzpendler				
2.2	Brückenkopffunktion der Grenzregion für D/NL-Firmen ausbauen				
2.3	Grenzüberschreitenden Marktzugang im Nahbereich verbessern				
2.4	Vernetzung der euregionalen Logistikinfrastruktur				Logistik-zwischen-Standort stärker nutzbar machen
2.5	Euregionale Offensive zur Akquisition von Fachkräften				
2.6	Grenzüberschreitende Hochschulkooperation und spin-offs				Den neuen FH-Standort grenzüberschreitend denken
3	Themengruppe 3: Infrastruktur, Siedlungsentwicklung, Einzelhandel				
3.1	Verbesserung der inner-euregionalen Verkehrsinfrastruktur				Euregionalen Mobilitätsgedanke transportieren
3.2	Weiterführung der B9neu als euregionaler Netzschluß				Kooperationsprojekt
3.3	Reaktivierung der Bahnstrecke Nimwegen-Kleve				Grenzüberschreitende Gemeinschaftsaufgabe
3.4	Euregionales Verkehrskonzept Nahbereich Airport Weeze				Grenzüberschreitende Gemeinschaftsaufgabe
3.5	Euregionale Zusammenarbeit bei Industrie- und Gewerbeflächen				
3.6	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Einzelhandel				

opmerkingen	D/NL-grensgebied	euregio-gebied	lokaal grensgebied	ROT 8/ROOD 8 strategische grensregio-projecten/ruimtelijke afgrenzing	
				Themagroep 0: Samenwerking organiseren	0
				Pakt von Wyler / Overeenkomst over grensoverschrijdende samenwerking	0.1
				Intergemeentelijke integratie en samenwerking in het noordelijk district Kleve versterken	0.2
				Grensoverschrijdende „task-forces“ ter coördinatie en uitvoering van projecten	0.3
				Kleve, Kranenburg en Emmerich worden geassocieerde leden van de stadsregio	0.4
				Grensoverschrijdende afspraken over de ruimtelijke ordenings- en stadsontwikkelingsplannen	0.5
Lobby op deelstaat- en landelijk niveau				Afgestemde grensregio-lobby en regionale marketing	0.6
Afgrenzing van een E uRegionale nog open				Initiatie / voorbereiding van een E u-Regionale 20XX	0.7
				Themagroep 1: Landschap, Toerisme, Cultuur	1
				Integratie-/moderatieproject: Landschapspark Rhein-Düffelt-Reichswald	1.1
				Grensoverschrijdend Tuin-Kunst-Project: Stadt-Park-Art	1.2
				Uitbreiding van het gecombineerde grensoverschrijdende toeristische aanbod	1.3
Vooraf tv-media kan invloed uitoefenen tot buiten de regio				Intensivering van de grensoverschrijdende mediapresentatie (pers / tv)	1.4
				Ontwikkeling van een tweetalig onderwijsprogramma	1.5
Basisprojecten voor het gehele DNL-grensgebied				Grensoverschrijdend onderwijs- en informatiemateriaal (D/NL-geschiedenisboek / atlas)	1.6
				Themagroep 2: Economie, Arbeidsmarkt, Opleiding	2
				Het toegankelijk maken van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt voor forensen	2.1
				Verdere versterking van grensregio voor D/NL-bedrijven	2.2
				Verbetering van grensoverschrijdende markttoegankelijkheid voor bedrijven in regio	2.3
Beter gebruik maken van tijdelijke logistische vestigingsplaatsen				Netwerkverbinding van de euregionale logistieke infrastructuur	2.4
				Euregionaal offensief voor de werving van gespecialiseerde werknemers	2.5
Nieuwe Fachhochschule – grensoverschrijdend denken				Grensoverschrijdende samenwerking met universiteiten en spin-offs	2.6
				Themagroep 3: Infrastructuur, Locatie-ontwikkeling, Detailhandel	3
Verspreiden van het euregionale mobiliteitsdenken				Verbetering van de euregionale infrastructuur	3.1
Samenwerkingsproject				Afsluiting van het euregionale netwerk door verlenging van de B9	3.2
Grensoverschrijdende gemeenschappelijke taak				Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Nijmegen-Kleve	3.3
Grensoverschrijdende gemeenschappelijke taak				Euregionaal verkeersconcept in de nabijheid van Airport Weeze	3.4
				Euregionale samenwerking bij industrie- en bedrijfsterrainen	3.5

	ROT 8 Strategische Grenzregio-projekte/Initiativen	Initiative wird gestartet durch	Projektmanager/Projektträger
0	Themengruppe 0: Zusammenarbeit organisieren		
0.1	Pakt von Wyler / Vereinbarung über grenzüberschreitendes Handlungspaket	Stadsregio Arnhem Nijmegen	
0.2	Interkommunales Integrations- und Kooperationskonzept Nordkreis Kleve	Stadt Kleve	
0.3	Grenzüberschreitende „task-forces“ zur Koordination und Projektumsetzung	Stadsregio, Nijmegen, Kranenburg, Kleve	
0.4	Kleve, Kranenburg und Emmerich werden assoziierte Mitglieder der Stadsregio	Stadsregio,	STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN
0.5	Grenzüberschreitende Abstimmung der Raumordnungs- und Stadtentwicklungspläne	Kleve	STADT KLEVE
0.6	Abgestimmte Grenzregio-Lobby-Arbeit und Regionalmarketing	Stadsregio	
0.7	Initiierung / Vorbereitung einer Eu-Regionalen 20xx	Stadt Kleve, Stadt Emmerich am Rhein	Gemeinden, Verbände, Ministerium, Euregio
1	Themengruppe 1: Landschaft, Tourismus, Kultur		
1.1	Integrations-/Moderationsprojekt: Landschaftspark Rhein-Düffelt-Reichswald	Stadsregio, Kranenburg, Kleve	Umwelt- und Fachverbände, Gemeinden
1.2	Grenzüberschreitendes Garten-Kunst-Projekt: Stadt-Park-Art	Kleve, Nijmegen	STADT KLEVE / GEMEENTE NIJMEGEN
1.3	Ausbau der grenzüberschreitenden touristischen Kombi-Angebote	Stadsregio	NL- und D-Touristikagenturen
1.4	Verstärkung der grenzüberschreitenden Medienpräsenz (Presse / TV)	Nijmegen, Kleve	NLD-Tageszeitungen, TV-Lokalsender
1.5	Entwicklung eines bilingualen Kompetenzraumes	Kranenburg	GEMEINDE KRANENBURG
1.6	Grenzenlose Unterrichts- und Informationsmaterialien (D/NL-Geschichtsbuch / Atlas)	Kranenburg	GEMEINDE KRANENBURG
2	Themengruppe 2: Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Ausbildung		
2.1	Erschließung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes für Grenzpendler	Stadsregio, deutsche Grenzgemeinden, Euregio	Euregio, KVK, IHK, Wirtschaftsförderer
2.2	Brückenkopffunktion der Grenzregion für D/NL-Firmen ausbauen	Stadsregio, Nijmegen, Kleve, Emmerich	Euregio, KVK, IHK, Wirtschaftsförderer
2.3	Grenzüberschreitenden Marktzugang im Nahbereich verbessern	IHK, KVK, Euregio	Euregio, Portal, KVK, IHK
2.4	Vernetzung der euregionalen Logistikinfrastruktur	Emmerich	EMMERICH AM RHEIN
2.5	Euregionale Offensive zur Akquisition von Fachkräften	Nijmegen, Kleve	Hochschulen, Unternehmen, KVK, IHK
2.6	Grenzüberschreitende Hochschulkooperation und spin-offs	Stadsregio	STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN; STADT KLEVE
3	Themengruppe 3: Infrastruktur, Siedlungsentwicklung, Einzelhandel		
3.1	Verbesserung der inner-euregionalen Verkehrsinfrastruktur	IHK, KVK, Euregio	
3.2	Weiterführung der B9neu als euregionaler Netzschluß	Kranenburg, Kleve	Kranenburg, Kleve, Stadsregio, StraßenNRW
3.3	Reaktivierung der Bahnstrecke Nijmegen-Kleve	Stadsregio	STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN
3.4	Euregionales Verkehrskonzept Nahbereich Airport Weeze	Stadsregio	STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN
3.5	Euregionale Zusammenarbeit bei Industrie- und Gewerbeflächen	Stadsregio, deutsche Grenzgemeinden	Provincie, Bezirksregierung
3.6	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Einzelhandel	Nijmegen, Kleve, Kranenburg, IHK, KVK	Einzelhandelsverbände, Werbegemeinschaften

projectmanager/projectuitvoerende instantie	initiatief wordt gestart door	ROT 8/ROOD 8 strategische grensregio-projecten/initiatieven	
		Themagroep 0: Samenwerking organiseren	0
	stadsregio Arnhem Nijmegen	Pakt von Wyler / Overeenkomst o ver grensoverschrijdende samenwerking	0.1
	stad Kleve	Intergemeentelijke integratie en samenwerking in het noordelijk district Kleve versterken	0.2
	stadsregio, Nijmegen, Kranenburg, Kleve	Grensoverschrijdende „task-forces” ter coördinatie en uitvoering van projecten	0.3
STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN	stadsregio	Kleve, Kranenburg en Emmerich worden geassocieerde leden van de stadsregio	0.4
STADT KLEVE	Kleve	Grensoverschrijdende afspraken over de ruimtelijke ordenings - en stadsontwikkelingsplannen	0.5
	stadsregio	Afgestemde grensregio-lobby en regionale marketing	0.6
gemeenten, verenigingen, ministerie, Euregio	stad Kleve, stad Emmerich am Rhein	Initiering / voorbereiding van een Eu -Regionale 20xx	0.7
		Themagroep 1: Landschap, Toerisme, Cultuur	1
milieu-organisaties en instanties, gemeenten	stadsregio, Kranenburg, Kleve	Integratie-/moderatieproject: Landschapspark Rhein -Düffelt-Reichswald	1.1
STADT KLEVE / GEMEENTE NIJMEGEN	Kleve, Nijmegen	Grensoverschrijdend Tuin-Kunst-Project: Stadt-Park-Art	1.2
NL- en D-reisorganisaties	stadsregio	Uitbreiding van het gecombineerde grensoverschrijdende toeristische aanbod	1.3
NLD-dagbladen, TV-regionale zenders	Nijmegen, Kleve	Intensivering van de grensoverschrijdende mediapresentatie (pers/tv)	1.4
GEMEINDE KRANENBURG	Kranenburg	Ontwikkeling van een tweetalig onderwijsprogramma	1.5
GEMEINDE KRANENBURG	Kranenburg	Grensoverschrijdend onderwijs- en informatiemateriaal (D/NL -geschiedenisboek / atlas)	1.6
		Themagroep 2: Economie, Arbeidsmarkt, Opleiding	2
Euregio, KVK, IHK, instanties voor ec. steun	stadsregio, Duitse grensgemeenten, Euregio	Het toegankelijk maken van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt voor forensen	2.1
Euregio, KVK, IHK, instanties voor ec. steun	stadsregio, Nijmegen, Kleve, Emmerich	Verdere versterking van grensregio voor D/NL bedrijven	2.2
Euregio, Portal, KVK, IHK	IHK, KVK, Euregio	Verbetering van grensoverschrijdende markttoegankelijkheid voor bedrijven in regio	2.3
EMMERICH AM RHEIN	Emmerich	Netwerkverbinding van de euregionale logistieke infrastructuur	2.4
universiteiten, bedrijven, KVK, IHK	Nijmegen, Kleve	Euregionaal offensief voor de werving van gespecialiseerde werknemers	2.5
STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN; STADT KLEVE	Kleve, stadsregio	Grensoverschrijdende samenwerking met universiteiten en spin-offs	2.6
		Themagroep 3: Infrastructuur, Locatie -ontwikkeling, Detailhandel	3
	IHK, KVK, Euregio	Verbetering van de euregionale infrastructuur	3.1
Kranenburg, Kleve, stadsregio, StraßenNRW	Kranenburg, Kleve	Afsluiting van het euregionale netwerk door verlenging van de B9	3.2
STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN	stadsregio	Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Nijmegen -Kleve	3.3
STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN	stadsregio	Euregionaal verkeersconcept in de nabijheid van Airport Weeze	3.4
provincie, bestuursdistrict	stadsregio, Duitse grensgemeenten	Euregionale samenwerking bij industrie - en bedrijfsterreinen	3.5
bond v. detailhandelaren, winkeliersverenigingen	Nijmegen, Kleve, Kranenburg, IHK, KVK	Grensoverschrijdende samenwerking in de detailhandel	3.6

	ROT 8 Strategische Grenzregio-projekte/Zeitschiene	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0	Themengruppe 0: Zusammenarbeit organisieren							
0.1	Pakt von Wyler / Vereinbarung über grenzüberschreitendes Handlungspaket							
0.2	Interkommunales Integrations - und Kooperationskonzept Nordkreis Kleve							
0.3	Grenzüberschreitende „task-forces“ zur Koordination und Projektumsetzung							
0.4	Kleve, Kranenburg und Emmerich werden assoziierte Mitglieder der Stadsregio							
0.5	Grenzüberschreitende Abstimmung der Raumordnungs - und Stadtentwicklungspläne							
0.6	Abgestimmte Grenzregio-Lobby-Arbeit und Regionalmarketing							
0.7	Initiierung / Vorbereitung einer Eu-Regionalen 20xx							
1	Themengruppe 1: Landschaft, Tourismus, Kultur							
1.1	Integrations-/Moderationsprojekt: Landschaftspark Rhein -Düffelt-Reichswald							
1.2	Grenzüberschreitendes Garten -Kunst-Projekt: Stadt-Park-Art							
1.3	Ausbau der grenzüberschreitenden touristischen Kombi -Angebote							
1.4	Verstärkung der grenzüberschreitenden Medienpräsenz (Presse/TV)							
1.5	Entwicklung eines bilingualen Kompetenzraumes							
1.6	Grenzenlose Unterrichts- und Informationsmaterialien (D/NL -Geschichtsbuch / Atlas)							
2	Themengruppe 2: Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Ausbildung							
2.1	Erschließung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes für Grenzpendler							
2.2	Brückenkopffunktion der Grenzregion für D/NL -Firmen ausbauen							
2.3	Grenzüberschreitenden Marktzugang im Nahbereich verbessern							
2.4	Vernetzung der euregionalen Logistikinfrastruktur							
2.5	Euregionale Offensive zur Akquisition von Fachkräften							
2.6	Grenzüberschreitende Hochschulkooperation und spin-offs							
3	Themengruppe 3: Infrastruktur, Siedlungsentwicklung, Einzelhandel							
3.1	Verbesserung der inner-euregionalen Verkehrsinfrastruktur							
3.2	Weiterführung der B9neu als euregionaler Netzschluß							
3.3	Reaktivierung der Bahnstrecke Nimwegen -Kleve							
3.4	Euregionales Verkehrskonzept Nahbereich Airport Weeze							
3.5	Euregionale Zusammenarbeit bei Industrie - und Gewerbeflächen							
3.6	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Einzelhandel							

2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	ROT 8/ROOD 8 strategische grensregio-projecten/agenda	
							Themagroep 0: Samenwerking organiseren	0
							Pakt von Wylar / Overeenkomst over grensoverschrijdende samenwerking	0.1
							Intergemeentelijke integratie en samenwerking in het noordelijk district Kleve versterken	0.2
							Grensoverschrijdende „task-forces“ ter coördinatie en uitvoering van projecten	0.3
							Kleve, Kranenburg en Emmerich worden geassocieerde leden van de stadsregio	0.4
							Grensoverschrijdende afspraken over de ruimtelijke ordenings- en stadsontwikkelingsplannen	0.5
							Afgestemde grensregio-lobby en regionale marketing	0.6
							Initiëring / voorbereiding van een Eu -Regionale 20xx	0.7
							Themagroep 1: Landschap, Toerisme, Cultuur	1
							Integratie-/moderatieproject: Landschapspark Rhein -Düffelt-Reichswald	1.1
							Grensoverschrijdend Tuin-Kunst-Project: Stadt-Park-Art	1.2
							Uitbreiding van het gecombineerde grensoverschrijdende toeristische aanbod	1.3
							Intensivering van de grensoverschrijdende mediapresentatie (pers / tv)	1.4
							Ontwikkeling van een tweetalig onderwijsprogramma	1.5
							Grensoverschrijdend onderwijs - en informatiemateriaal (D/NL -geschiedenisboek / atlas)	1.6
							Themagroep 2: Economie, Arbeidsmarkt, Opleiding	2
							Het toegankelijk maken van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt voor forensen	2.1
							Verdere versterking van grensregio voor D/NL -bedrijven	2.2
							Verbetering van grensoverschrijdende markttoegankelijkheid voor bedrijven in regio	2.3
							Netwerkverbinding van de euregionale logistieke infrastructuur	2.4
							Euregionaal offensief voor de werving van gespecialiseerde werknemers	2.5
							Grensoverschrijdende samenwerking met universiteiten en spin-offs	2.6
							Themagroep 3: Infrastructuur, Locatie -ontwikkeling, Detailhandel	3
							Verbetering van de euregionale infrastructuur	3.1
							Afsluiting van het euregionale netwerk door verlenging van de B9	3.2
							Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Nijmegen -Kleve	3.3
							Euregionaal verkeersconcept in de nabijheid van Airport Weeze	3.4
							Euregionale samenwerking bij industrie - en bedrijfsterreinen	3.5
							Grensoverschrijdende samenwerking in de detailhandel	3.6

PROJEKTPARTNER

Stadsregio
Arnhem Nijmegen



Gemeinde
Kranenburg



Stadt Kleve



Stadt Emmerich
am Rhein

