



Railverbinding Bahnverbindung

Nijmegen - Duisburg/Düsseldorf

acht argumenten voor een actieve opstelling
acht zugkräftige Argumente für einen aktiven Ansatz



Railverbinding Bahnverbinding

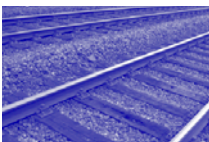
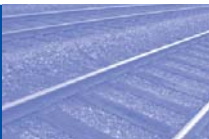
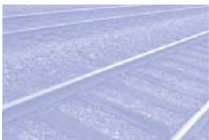
Nijmegen - Duisburg/Düsseldorf:

acht argumenten voor een actieve opstelling
acht zugkräftige Argumente für einen aktiven Ansatz

Herman Katteler

ITS
Radboud Universiteit Nijmegen

Maart / März 2005



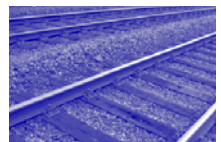
Dit rapport heeft betrekking op de ontbrekende schakel in de verbinding Nijmegen - Duisburg/Düsseldorf in het spoorweginet, namelijk het traject Nijmegen - Kleef. Kleef is via het spoor verbonden met andere Duitse steden, Nijmegen is via het spoor verbonden met andere Nederlandse steden. Er zijn uitstekende redenen om te bevorderen dat een railverbinding tussen Nijmegen en Kleef tot stand wordt gebracht. Die verbinding zou een light-rail kunnen zijn: minder kostbaar, flexibel en efficiënt. Het rapport somt bestuurlijk-strategische argumenten op en vormt een aanvulling op een studie over de technische levensvatbaarheid van de railverbinding¹.

Hier volgen acht argumenten, elk op zich reeds de moeite waard om een railverbinding te bepleiten. De argumenten kunnen geformuleerd worden vanuit een positieve kijk, maar tegelijk ook vanuit een negatief standpunt. De acht argumenten worden eerst kortweg opgesomd. Daarna volgt een toelichting per argument. Concrete aanbevelingen voor vijf te nemen stappen sluiten dit rapport af.

Argumenten in positieve zin

1. Een sterke fysieke infrastructuur draagt bij aan de integratie van regio's.
2. Veel potentie door de ligging juist tussen twee krachtige economische centra (Randstad en Ruhrgebied).
3. Het toeristisch-recreatief aanbod vaart wel bij optimaal vervoer in de regio.
4. Een railverbinding faciliteert diverse bevolkingsgroepen en speelt in op collectieve belangen.
5. Stedelijke concentraties van de grootte van Nijmegen en Kleef vragen om een railverbinding.
6. Kans op een volwaardige geografische oriëntatie van beide steden.
7. Light-railverbinding in plannen opnemen genereert financiële steun.
8. Vergelijkbare initiatieven in andere regio's slaan aan.

¹ Een eerdere studie van verkeerskundige en meer technische aard wees uit dat de te verwachten kostendekkingsgraad van een railverbinding bij de toen gehanteerde uitgangspunten voldoende zal zijn. Zie: Röhr Verkehrsplanungen AGV, Machbarkeitsstudie: Reaktivierung der Schienenstrecke Nijmegen - Xanten (- Duisburg). Fortschreibung des Schlussberichtes. Krefeld, 1998.



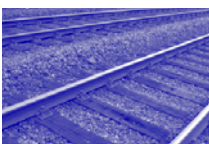
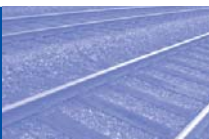
Diese Studie bezieht sich auf das fehlende Glied in der Bahnverbindung Duisburg/Düsseldorf - Nimwegen: die Strecke Kleve - Nimwegen. Kleve hat eine Bahnverbindung mit anderen deutschen Städten, Nimwegen hat eine Bahnverbindung mit anderen niederländischen Städten. Es gibt hervorragende Gründe die Realisierung einer Bahnverbindung zwischen diesen beiden Städten zu fördern. Diese Verbindung sollte 'Light-rail' (stadtbahnartig) sein: weniger Aufwand, flexibel und effizient. Dieses Gutachten stellt die strategischen Argumente dar. Es ist eine Ergänzung zu der Studie über die technische Machbarkeit der Bahnverbindung¹.

Hier folgen acht Argumente, jedes für sich könnte schon genügen, eine Bahnverbindung zu begründen. Die Argumente können sowohl von einem positiven Standpunkt als auch von einem negativen Standpunkt aus formuliert werden. Die acht Argumente werden hier kurz aufgezählt. Danach folgt eine Erläuterung zu jedem Argument. Konkrete Empfehlungen für fünf zu unternehmende Schritte schließen dieses Gutachten ab.

Argumente in positivem Sinne

1. Eine gute Infrastruktur fördert die Integration der Regionen.
2. Durch ihre Lage zwischen zwei starken ökonomischen Zentren (Randstad und Ruhrgebiet) hat die Euregio gute Entwicklungsmöglichkeiten.
3. Das touristische Erholungsangebot profitiert von optimalen Beförderungsmöglichkeiten in der Region.
4. Eine Bahnverbindung ist nützlich für verschiedene Bevölkerungsgruppen und entspricht allgemeinem Interesse.
5. Städtische Ballungszentren der Größenordnung von Kleve und Nimwegen erfordern eine Bahnverbindung.
6. Chance für eine allseitige Entwicklung beider Städte.
7. Aufnahme einer Light-rail-Verbindung in die Planungen führt zu finanzieller Unterstützung.
8. Ähnliche Initiativen in anderen Regionen kommen gut an.

¹ Eine früheres Gutachten mehr verkehrstechnischer Art wies nach, dass der zu erwartende Kostendeckungsgrad einer Bahnverbindung unter den damaligen Voraussetzungen ausreichend sein würde. Siehe: Röhr Verkehrsplanungen und AGV, Machbarkeitsstudie Reaktivierung der Schienenstrecke Nijmegen-Xanten (-Duisburg). Forscheibung des Schlussberichtes. Krefeld, 1998.



Argumenten vanuit het negatieve

1. De Euregio is niet volwaardig zonder volwaardige verbindingen.
2. De Euregio Rijn-Waal dreigt te worden gemarginaliseerd in de door 'Brussel' voorgestane transportassen.
3. Geen hoogwaardige toeristische regio zonder minimale vervoercondities.
4. Laat mogelijkheden voor de eigen bevolking niet onbenut. Het onbenut laten van mogelijkheden is nadelig voor de eigen bevolking.
5. Nijmegen en Kleef zijn unieke achterblijvers wat betreft wederzijdse verbinding.
6. Modern bestuur is niet gebaat bij selectieve of eenkennige oriëntatie.
7. Verwijzen naar het ontbreken van geldmiddelen is destructief in plaats van constructief beleid.
8. Waarom lukt het KAN/Niederrhein niet en andere grensregio's wel?

De argumenten zijn geformuleerd vanuit verschillende optiek. Het belang van de railverbinding tussen Nijmegen en Duisburg/Düsseldorf wordt gezien vanuit drie invalshoeken:

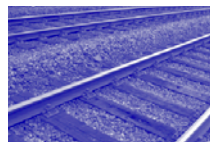
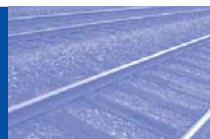
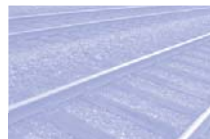
- vanuit *Euregionaal* gezichtspunt (de argumenten 1 - 4);
- vanuit het *regionale* gezichtspunt van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) respectievelijk Niederrhein (argument 5);
- vanuit *stedelijk* gezichtspunt, namelijk Nijmegen en Kleef (argument 6).

Daarnaast zijn 2 praktische argumenten onderscheiden waaronder een financieel argument (argumenten 7 en 8).

De verbinding Kleef-Nijmegen is overigens door de Duitse minister van verkeer (NRW) al op de plankkaart ingetekend. 'Het doel is Kleef met Nijmegen te verbinden'. Het realiseren van deze verbinding past in een totaal-concept van Euregionale verbindingen dat het integratieproces ondersteunt². In Nederland heeft reizigersvereniging Rover onlangs gepleit voor een light-rail verbinding vanuit een gelijksoortig concept van 'verbinding'³.

² Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, Euregionale Mobilität, Grenzüberschreitender Schienenverkehr in NRW. Düsseldorf, 2004.

³ Rover, Rails die verbinden: plan van aanpak voor het reizen naar Europa. Amersfoort, mei 2004.



Argumente aus negativer Sicht

1. Die Euregio ist nicht vollständig ohne vollwertige Bahnverbindungen.
2. Für die Euregio Rhein-Waal besteht die Gefahr, in den von 'Brüssel' befürworteten Transportachsen eine untergeordnete Rolle zu spielen.
3. Keine hochwertige touristische Region ohne minimale Beförderungsmöglichkeiten.
4. Man sollte die Möglichkeiten für die eigene Bevölkerung nicht ungenutzt lassen. Das Nicht-Nutzen von Möglichkeiten ist nachteilig für die eigene Bevölkerung.
5. Nimwegen und Kleve sind einzigartige Nachzügler wenn es um die gegenseitige Verbindung geht.
6. Selektive oder einseitige Entwicklung ist kein Beispiel moderner Verwaltung.
7. Verweisen auf Geldmangel ist destruktive statt konstruktiver Politik.
8. Warum gelingt es dem Niederrhein/KAN nicht, aber anderen Grenzregionen?

Die Argumente kann man aus unterschiedlichen Perspektiven betrachten. Die Bedeutung der Eisenbahnverbindung zwischen Duisburg/Düsseldorf und Nimwegen wird unter drei Gesichtspunkten betrachtet:

- Aus euregionaler Sicht (die Argumente 1 - 4);
- Aus regionaler Sicht des Knotenpunkts Arnheim-Nimwegen (KAN), beziehungsweise Niederrhein (Argument 5);
- Aus der Sicht der Städte Kleve und Nimwegen (Argument 6).

Außerdem gibt es zwei praktische Argumente, darunter ein finanzielles.

Die Verbindung Kleve-Nimwegen ist übrigens vom Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen in die Verkehrsplanungen einbezogen. Diese sehen vor Kleve mit Nimwegen zu verbinden. Die Realisierung dieser Verbindung passt in ein Gesamtkonzept euregionaler Verbindungen, die den Integrationsprozess unterstützt². In den Niederlanden hat sich der Fahrgastverband Rover für eine Light-rail-Verbindung zwischen Kleve und Nimwegen ausgesprochen³.

² Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, Euregionale Mobilität, Grenzüberschreitender Schienenverkehr in NRW. Düsseldorf, 2004.

³ Rover, Rails die verbinden: plan van aanpak voor het reizen naar Europa. Amersfoort, Mai 2004.

1. Een sterke fysieke infrastructuur draagt bij aan de integratie van regio's

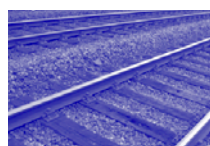
De Euregio is niet volwaardig zonder volwaardige railverbindingen

Sterke regio's kenmerken zich met name door een sterke verkeer- en vervoerinfrastructuur. De Euregio Rijn-Waal beschikt niet over een sterke interne infrastructuur. In de Euregio Rijn-Waal wordt niet voldaan aan de voorwaarde om een goede bereikbaarheid te bieden aan burgers binnen de Euregio. Er ontbreekt een elementaire schakel, namelijk de mogelijkheid zich efficiënt per spoor te verplaatsen. De Euregio dient hooguit als doorgang voor het lange afstandsverkeer Rotterdam/Amsterdam - Arnhem - Ruhrgebied en verder. Railverkeer binnen de Euregio als ook aansluiting op railverkeer naar buiten de regio is beperkt. Dit klemt te meer daar ook over de weg geen efficiënte verbinding aanwezig is in het midden van het gebied⁴.

Een verbinding tussen Nijmegen en Duisburg/Düsseldorf is overigens niet alleen vervoersmatig van belang. Bij dit 'materiële' argument past evengoed een immaterieel argument. Het project staat namelijk ook model voor de economische, de sociale en de culturele integratie van twee deelgebieden die in de recente geschiedenis van elkaar vervreemd raakten. De verbinding Nijmegen - Duisburg/Düsseldorf is in feite een Europees integratieproject waarbij de infrastructuur een stimulerende rol speelt maar waar het niet uitsluitend om die infrastructuur gaat⁵.

4 Efficiënte verbindingen over de weg zijn er wel tussen Arnhem en Oberhausen respectievelijk tussen Gennep en Goch/Duisburg.

5 Omdat het om een nieuwe gedachte gaat – een moderne vorm van vervoer plus het feit dat het om meer dan alleen vervoer gaat, namelijk om een Europees integratieproject -, verdient het aanbeveling het woord 'reactivering spoorlijn' niet meer te hanteren. Het gebruik van de modernere term 'railverbinding' wordt aanbevolen. Deze term verwijst naar nieuwe omstandigheden en neemt afstand van de gedachte dat het puur om het herstel van het oude gaat. Zowel de vervoerwijze (light-rail) als de omstandigheden zijn gewijzigd (verwijdering van de binnengrens; grotere openheid tussen inwoners van het grensgebied; nieuwe bewegingen, vgl. de huizenmarkt). In feite gaat om het tot stand brengen van een regionale integratie.



A. Aus Sicht der Euregio:

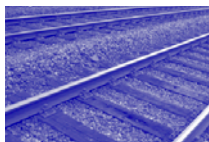
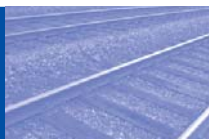
1. Eine gute Infrastruktur fördert die Integration der Regionen

Die Euregio ist nicht vollständig ohne vollwertige Bahnverbindungen

Starke Regionen zeichnen sich besonders durch eine starke Verkehrs- und Beförderungsinfrastruktur aus. Die Euregio Rhein-Waal verfügt nicht über eine derartige Infrastruktur. Sie erfüllt nicht die Voraussetzung, den Bürgern in der Euregio eine gute Erreichbarkeit zu bieten. Es fehlt ein wesentliches Glied, nämlich die Möglichkeit effizient mit der Bahn zu reisen. Die Euregio dient höchstens als Transit für den Fernverkehr Rotterdam/Amsterdam - Arnheim - Ruhrgebiet und weiter. Der Bahnverkehr innerhalb der Euregio sowie der Anschluss an den Schienenverkehr nach außerhalb ist begrenzt. Dies ist auch deshalb nachteilig, da auch der Straßenverkehr keine effiziente Verbindung im Zentrum des Gebiets aufweist⁴.

Eine Zugverbindung zwischen Duisburg/Düsseldorf und Nimwegen ist nicht nur für den Verkehr wichtig. Außer diesem materiellen Argument gibt es auch ein immaterielles. Das Projekt steht nämlich auch Modell für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Integration der beiden Gebiete, die sich in jüngerer Geschichte voneinander entfremdet haben. Die Verbindung zwischen Duisburg/Düsseldorf - Nimwegen ist tatsächlich ein europäisches Integrationsprojekt, bei dem die Infrastruktur eine stimulierende Rolle spielt, wobei es jedoch nicht ausschließlich um die Infrastruktur geht⁵.

-
- 4 Effiziente Straßenverbindungen gibt es wohl zwischen Arnheim und Oberhausen, bzw. zwischen Gennep und Goch/Duisburg.
 - 5 Weil es hier um einen neuartigen Ansatz geht – eine moderne Form der Beförderung und die Tatsache, dass es um mehr als nur Transport geht, nämlich um ein Europäisches Integrationsprojekt - ist es empfehlenswert, das Wort 'Reaktivierung' nicht mehr zu verwenden. Der Gebrauch des moderneren Ausdrucks 'Bahnverbindung' wird empfohlen. Dieser Begriff verweist auf neue Verhältnisse und nimmt Abstand von dem Gedanken, dass es lediglich um die Wiederherstellung des Alten geht. Sowohl die Betriebsweise (light-rail) als auch die Verhältnisse haben sich geändert (Beseitigung der Innengrenze; größere Offenheit zwischen Einwohnern im Grenzgebiet; neue Bewegungen, zum Beispiel auf dem Häusermarkt). Tatsächlich geht es um das Zustandebringen einer regionalen Integration.



2. Veel potentie door de ligging juist tussen twee krachtige economische centra (Randstad en Ruhrgebied)

De Euregio Rijn-Waal dreigt te worden gemarginaliseerd in de door 'Brussel' voorgestane transportassen

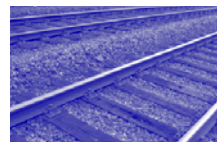
De Euregio kan zijn positie versterken door zich als relevante speler op te stellen in het krachtenveld van dynamische economische regio's. Die potentie blijft onderbenut. Een regio die tussen twee krachtige regio's gelegen is, met een straal van zo'n 100 kilometer, heeft een natuurlijke potentie om economische activiteiten aan te trekken, mits ondersteund door een adequate infrastructuur. Nieuwe infrastructuur blijkt vaak de motor voor economische activiteit. Dat zal voor de Euregio en het KAN-gebied stellig gelden, gelet op de ligging.

Het KAN en Niederrhein dreigen (verder) te worden gemarginaliseerd. De Europese Unie heeft onlangs in Europa nieuwe corridors aangewezen. Had KAN/Euregio Rijn-Waal daarvoor überhaupt gelobbyd? Elders zijn regio's aangewezen om als belangrijke nieuwe corridor te functioneren en wordt een spoorverbinding met miljoenen gestimuleerd⁶. De Euregio Rijn-Waal heeft zich tot dusver niet op de kaart weten te zetten.

Toch is er ambitie. Zo positioneert het KAN zich op Noordwest-Europees niveau als stedelijk regio tussen de stedelijke regio's van Amsterdam, Brussel, Düsseldorf/Duisburg en Frankfurt en op nationale schaal als schakel met andere stedelijke netwerken, waaronder ook het Ruhrgebied⁷. Een railverbinding Nijmegen-Düsseldorf/Duisburg versterkt deze positie!

⁶ Bijvoorbeeld: midden-Engeland (Humber-side) dat met duidelijke plannen en via een goedgeplaatste lobby, ondersteund door de diverse overheden, getuigde van wilskracht om de potentie van haar ligging juist afzijdig van Londen te benutten en een infrastructuur te realiseren die nu eens niet via Londen naar het Europese vasteland voert. Het concept: een spoorverbinding verbindt het west-Engelse (Manchester; Liverpool) en Ierse achterland met noord-west Europa. De handelsroute kan worden gerealiseerd ondanks het feit dat de bestaande wegen een geheel ander patroon hebben. Think big! Create and make use of opportunities! Dat adagium hanteert ook de gemeente Maastricht in haar streven de grensoverstrijdende railverbinding met Luik op te waarderen tot TGV-niveau.

⁷ Knooppunt Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland, Sterke Steden, sterke regio: Startnota Regionaal Structuurplan 2005-2020, Nijmegen/Amsterdam, 2004.



2. Durch ihre Lage zwischen zwei starken ökonomischen Zentren (Randstad und Ruhrgebiet) hat die Euregio gute Entwicklungsmöglichkeiten

Für die Euregio Rhein-Waal besteht die Gefahr, in den von 'Brüssel' befürworteten Transportachsen eine untergeordnete Rolle zu spielen

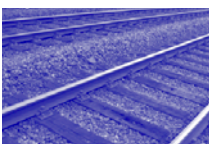
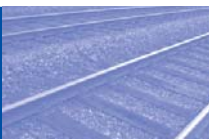
Die Region kann ihre Position verstärken, indem sie sich als wichtiger Spieler im Kräftefeld der wirtschaftlichen Regionen aufstellt. Dieses Potenzial bleibt weitgehend ungenutzt. Eine Region, die zwischen zwei starken Regionen liegt, mit einem Radius von etwa 100 Kilometer, hat eine natürliche Kraft, ökonomische Aktivitäten anzulocken, unter der Bedingung, dass es eine angemessene Infrastruktur gibt. Neue Infrastruktur erweist sich oft als Motor für ökonomische Aktivität. Das gilt für die Euregio und das KAN-Gebiet in besonderer Weise, wenn man ihre Lage in Betracht zieht.

Dem KAN und dem Niederrhein droht die Gefahr (weiter) ins Abseits geschoben zu werden. Die Europäische Union hat kürzlich in Europa neue Korridore ausgewiesen. Hat die KAN/Euregio Rhein-Waal hier überhaupt Lobby-Arbeit geleistet? Andere Regionen sind ausgewiesen worden, um als wichtiger Korridor zu dienen und eine Bahnverbindung wird mit Millionen Euro gefördert⁶. Die Euregio Rhein-Waal hat es bis heute nicht geschafft, in den Verkehrsplanungen der EU berücksichtigt zu werden.

Und dennoch ist man ehrgeizig. So positioniert sich der KAN in Nordwest-Europa als städtische Region zwischen den Ballungszentren Amsterdam, Brüssel, Düsseldorf/Duisburg und Frankfurt, und auf nationaler Ebene als Verbindung zu anderen Städtenetzwerken wie dem Ruhrgebiet. Eine Bahnverbindung Duisburg/Düsseldorf - Nimwegen verstärkt diese Position.

6 Zum Beispiel: Mittel-England (Humber-side), das mit klaren Plänen und durch eine gut gewählte Lobby, von mehreren Behörden unterstützt, mit Energie die besonderen Möglichkeiten seiner Lage außerhalb Londons ausnutzte, um eine Infrastruktur zu realisieren, die nun mal nicht über London zum europäischen Festland führt. Das Konzept: eine Bahnverbindung verbindet das west-englische (Manchester, Liverpool) und irische Hinterland mit Nordwest-Europa. Die Handelsroute kann realisiert werden trotz der Tatsache, dass die bestehenden Straßen eine völlig andere Ausrichtung haben. Think big! Create and make use of opportunities! Dieses Leitmotiv hantiert auch die Stadt Maastricht in ihrem Streben, die grenzüberschreitende Bahnverbindung mit Lüttich auf TGV-Niveau anzuheben.

7 Knooppunt Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland, Sterke Steden, sterke regio: Startnota Regionaal Structuurplan 2005-2020, Nijmegen/Amsterdam, 2004.



3. Het toeristisch-recreatief aanbod vaart wel bij optimaal vervoer in de regio

Geen hoogwaardige toeristische regio zonder minimale vervoerscondities

Profilering van de Euregio Rijn-Waal, van het KAN-gebied of Niederrhein als aantrekkelijk toeristisch-recreatief gebied leidt pas tot succes als bezoekers gebruik kunnen maken van logische en comfortabele verbindingen. Een railverbinding biedt de regio aanzienlijke meerwaarde. Zonder die railverbinding is de poging om zich uit te dragen als een aantrekkelijke regio met hoogwaardige voorzieningen hinken op één been. De toeristische, recreatieve en culturele potentie is hoog, maar de weg er naar toe is gebrekkig. Dit geldt te meer daar een belangrijk deel van de recreanten/toeristen de regio bezoekt (mede) vanwege de natuurlijke kwaliteiten. Natuurminnaars komen makkelijker en in grotere getale als zij niet zo sterk op de auto zijn aangewezen⁸. Voor die categorie gaat het bezoek vaak juist niet samen met het gebruik van de auto.

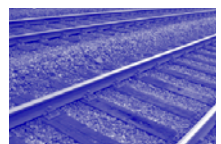
Stadscentra als Kleef en Nijmegen hebben met hun publiekgerichte functies belang bij royale bezoekersaantallen. Het spreekt voor zich dat een goede verbinding met het omliggende gebied potenties openlegt. Zo is in Enschede het stadsbezoek van Duitse reizigers toegenomen sinds de openstelling van de verbinding Gronau - Enschede in 2001. Op zaterdagen reisden er in 2003 zo'n 2000 reizigers op deze herstelde verbinding⁹.

Het economisch belang blijft niet beperkt tot groei van de bezoekersaantallen. De gemiddelde verblijfsduur van treinreizigers blijkt met 4 - 4 ½ uur beduidend langer dan de verblijfsduur van andere stadsbezoekers (gemiddeld bijna 3 uur voor busreizigers en automobilisten)¹⁰. Dat leidt tot meer bestedingen.

8 De regio kan lering trekken uit de strategie van de organisatoren van de jaarlijkse Zevenheuvelenloop in Nijmegen om juist een verbinding aan te gaan met het concept 'openbaar vervoer'. De koppeling van treingebruik en inschrijving heeft zeker bijgedragen tot het grootschalige karakter van het evenement. Durf! En associeer het toeristische product van de regio met natuurvriendelijk vervoer!

9 EuregioInform, uitgave juni 2004 van de Euregio.

10 Gemeente Nijmegen, Stadscentrummonitor Nijmegen, meting 2002/2003. Nijmegen, 2003.



3. Das touristische Erholungsangebot profitiert von optimalen Beförderungsmöglichkeiten in der Region

Keine hochwertige touristische Region ohne minimale Beförderungsmöglichkeiten

Eine Profilierung der Euregio Rhein-Waal oder des KAN-/Niederrhein-Gebiets als reizvolles touristisches Erholungsgebiet ist erst vollständig und führt auch erst zum Erfolg, wenn Besucher übersichtliche und komfortable Verbindungen benutzen können. Eine Bahnverbindung bietet der Euregio bedeutenden Gewinn. Ohne die Bahnverbindung ist der Versuch, sich als eine attraktive Region mit hochwertigen Angeboten zu profilieren, unvollständig. Das kulturelle, touristische und Erholungspotenzial ist hoch, nur der Weg dorthin ist mangelhaft. Dies gilt umso mehr, als ein wichtiger Teil der Erholungssuchenden/Touristen die Region (auch) wegen der natürlichen Qualitäten besucht. Naturliebhaber kommen eher und in größerer Zahl, wenn sie nicht so stark auf das Auto angewiesen sind⁸. Für diese Kategorie schließt ein Besuch oft gerade den Gebrauch des Autos aus.

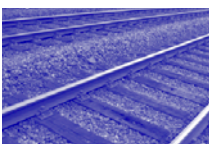
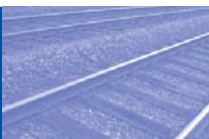
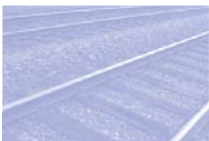
Städte wie Nimwegen und Kleve haben mit ihrem auf ein breites Publikum gerichteten Funktionen großes Interesse an hohen Besucherzahlen. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet eröffnen sich durch eine gute Verbindung neue Möglichkeiten. So sind in Enschede nach der Eröffnung der Verbindung Gronau - Enschede 2001 die Besucherzahlen aus Deutschland gestiegen. 2003 machten an Samstagen 2000 Reisende von der wiedereröffneten Verbindung Gebrauch⁹.

Der wirtschaftliche Nutzen beschränkt sich nicht nur auf höhere Besucherzahlen. Die mittlere Aufenthaltsdauer von Zugreisenden war mit 4 - 4 1/2 Stunden bedeutend länger als bei anderen Stadtbesuchern (ca. 3 Stunden bei Reisenden mit Bus oder Auto). Dies führt zu einem höheren Konsum¹⁰.

8 Die Region kann aus der Strategie der Organisatoren des alljährlichen 'Zevenheuvelenloop' in Nimwegen Lehre ziehen, indem sie eine Verbindung eingeht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Koppelung von Bahnbenutzung und Anmeldung hat bestimmt zu dem großangelegten Charakter der Veranstaltung beigetragen. Wagnis! Und assoziieren Sie das touristische Potenzial der Region mit umweltfreundlicher Beförderung!

9 EuregioInform, Ausgabe Juni 2004, Euregio.

10 Gemeente Nijmegen, Stadscentrummonitor Nijmegen, meting 2002/2003. Nijmegen, 2003.



4. Een railverbinding speelt in op collectieve belangen en faciliteert diverse bevolkingsgroepen

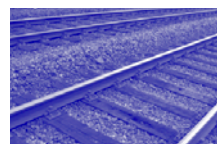
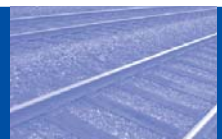
Het onbenut laten van mogelijkheden is nadelig voor de eigen bevolking

Overheden worden verwacht op te komen voor collectieve belangen, zoals educatief en economisch klimaat en bereikbaarheid. De Euregio is gebaat bij een sterk hoger onderwijsklimaat. Een goede railverbinding tussen Nijmegen en Duisburg/Düsseldorf is van belang voor stedelijk polen die zich als kennis-economische centra willen ontwikkelen. En wat bereikbaarheid betreft: wordt elders niet geïnvesteerd in de bereikbaarheid van nabije luchthavens? Is luchthaven Niederrhein goed bereikbaar? Verbetering van de ontsluiting van luchthaven Niederrhein via het openbaar vervoer is nog nauwelijks meegenomen bij de schatting van het aantal passagiers. Zonder verdere OV-verbinding is dat aantal al op 10.000 per dag geraamd, waarvan circa 1.000 per openbaar vervoer¹¹. Een railverbinding Nijmegen-Kleef verhoogt die potentie.

Collectieve belangen zijn óók aan de orde als het gaat om groepen uit de bevolking die voordeel hebben bij een nieuwe railverbinding. Te denken valt aan studenten van beide universitaire centra in het Euregio-gebied die van elkaars academische programma's kunnen profiteren. Of te denken valt aan mensen zonder werk die bij een goede verbinding en met vervagende grenzen werk kunnen aannemen aan de andere zijde van de grens¹². De grens vervaagt bij de woonplaatskeuze. Of denk aan de wederzijdse mogelijkheden voor recreatie. En wat te denken van het toenemende gebruik van elkaars medische voorzieningen, de toenemende pendel en wederzijds stads- en winkelbezoek? Heeft het gebied ook niet een gezamenlijke historie? De interesse voor de eigen grensregio is groeiende en, zo die er onvoldoende is, kan die versterkt worden.

¹¹ IVV, Verkeersontsluiting van Airport Niederrhein. Kreis Kleve, november 2003.

¹² In de afgelopen drie jaar is bijvoorbeeld de dagelijkse pendel van Duitsland naar Nederland met 150 procent toegenomen.



4. Eine Bahnverbindung ist nützlich für verschiedene Bevölkerungsgruppen und entspricht allgemeinem Interesse

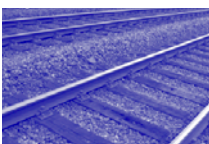
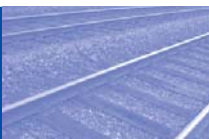
Das Nicht-Nutzen von Möglichkeiten ist nachteilig für die eigene Bevölkerung

Von Behörden wird erwartet, dass sie sich für die Interessen der Allgemeinheit, wie Ausbildung, das wirtschaftliche Klima und die Erreichbarkeit einsetzen. Die Euregio profitiert von einem gut ausgebauten Bildungswesen. Eine gute Bahnverbindung zwischen Duisburg/Düsseldorf und Nimwegen ist für Städte, die sich zu Zentren der Informations-wirtschaft entwickeln wollen, von großer Bedeutung. Und was die Erreichbarkeit angeht: wird anderswo nicht in die Erreichbarkeit regionaler Flughäfen investiert? Eine Verbesserung der Erschließung des Flughafens Niederrhein durch den öffentlichen Nahverkehr ist noch nicht in die Berechnung der voraussichtlichen Passagierzahlen aufgenommen worden. Ohne weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wird für Niederrhein mit 10.000 Passagieren pro Tag gerechnet, wobei ungefähr 1.000 den öffentlichen Nahverkehr nutzen¹¹. Eine Zugverbindung zwischen Kleve und Nimwegen würde ein größeres Potenzial erschließen.

Von allgemeinem Interesse ist es auch, wenn Gruppen aus der Bevölkerung betroffen sind, die von einer neuen Bahnverbindung profitieren. Man denke an Studenten beider universitären Zentren im Euregio-Gebiet, die gegenseitig von ihren akademischen Programmen profitieren können. Und für Arbeitslose gilt, dass sie bei einer guten Verbindung und mit wegfallenden Grenzen jenseits der Grenze Arbeit annehmen können¹². Bei der Wahl des Wohnortes verliert die Grenze zunehmend an Bedeutung. Und denken wir an die reichlichen gegenseitigen Möglichkeiten zur Erholung. Oder man denke an die zunehmende Benutzung der gegenseitigen medizinischen Einrichtungen, den wachsenden Pendlerverkehr und den gegenseitigen Besuch von Stadt- und Einkaufszentren. Hat das Gebiet nicht auch eine gemeinsame Geschichte? Das Interesse für die eigene Grenzregion wächst und wenn es fehlt, so kann es vergrößert werden.

¹¹ IVV, Verkeersontsluiting van Airport Niederrhein. Kreis Kleve, November 2003.

¹² In den letzten drei Jahren ist beispielsweise die tägliche Anzahl der Berufspendler von Deutschland in die Niederlande um 150% gestiegen.



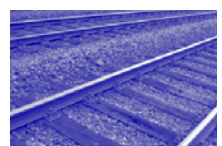
B. Vanuit KAN-kader en Niederrhein-kader gedacht:

5. Stedelijke concentraties van de grootte van Nijmegen en Kleef vragen om een railverbinding

Nijmegen en Kleef unieke achterblijvers wat betreft wederzijdse verbinding

Het is in de moderne samenleving vrij uniek om als stad geen railverbinding te hebben met een naburige stad die op 20 tot 25 kilometer afstand ligt. Vanuit historisch perspectief is het weliswaar verklaarbaar dat twee 'zuster-steden' geen railverbinding hebben als gevolg van de landsgrens, in het moderne Europa is het een anachronisme. Toekomstgericht denken vereist het loslaten van principes die teruggaan op het verleden ('spoorlijn trekt weinig reizigers') en houdt in dat nieuwe verhoudingen - open grenzen in alle opzichten - het uitgangspunt vormen voor beleid. Anticiperen op toekomstige behoeften is een sterk bestuurlijk principe. In Nederland en in Duitsland is het vrij uniek dat bewoners van naburige steden van meer dan 50.000 inwoners, laat staan als het gaat om 150.000 inwoners, niet per railvervoer over en weer kunnen reizen. In Nederland is er slechts één ander voorbeeld bekend¹³.

13 Arnhem-Apeldoorn



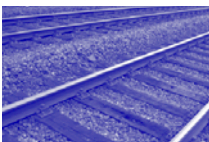
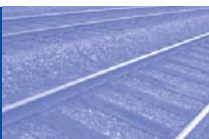
5. Städtische Ballungszentren der Größenordnung von Kleve und Nimwegen erfordern eine Bahnverbindung

Kleve und Nimwegen sind einzigartige Nachzügler wenn es um die gegenseitige Verbindung geht

In der modernen Gesellschaft ist es ziemlich einmalig, wenn eine Stadt keine Bahnverbindung mit einer Nachbarstadt hat, die 20 bis 25 Kilometer entfernt liegt. Historisch gesehen lässt es sich erklären, dass zwei Schwesterstädte keine Bahnverbindung haben infolge der Landesgrenze, im modernen Europa ist es ein Anachronismus. Zukunftsorientiertes Denken erfordert die Aufgabe von Prinzipien, die auf die Vergangenheit zurückgreifen ('Bahnlinie zieht wenig Fahrgäste an') und beinhaltet, dass neue Verhältnisse – offene Grenzen in jeder Hinsicht – den Ausgangspunkt für die Politik bilden. Künftige Bedürfnisse vorherzusehen ist eine wichtige Aufgabe der Verwaltung. In den Niederlanden und in Deutschland ist es ziemlich einmalig, dass Bewohner von Nachbarstädten mit über 50.000 bzw. sogar 150.000 Einwohnern nicht mit der Bahn hin und her fahren können. In den Niederlanden ist nur ein anderes Beispiel bekannt¹³.



13 Arnheim-Apeldoorn



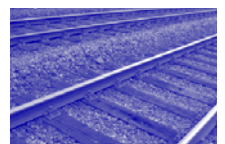
C. Vanuit Nijmeegs en Kleefs gezichtspunt gedacht:

6. Kans op een volwaardige geografische oriëntatie van beide steden

Modern bestuur is niet gebaat bij selectieve of eenkennige oriëntatie

Van oudsher ontwikkelen steden zich op natuurlijke wijze door, letterlijk en figuurlijk, in het rond te kijken en de kansen voor ontplooiing in de gehele cirkel rond de stad te exploreren en exploiteren. Natuurlijke of fysieke grenzen kunnen uiteraard een belemmering vormen. Die zijn er in het geval van Nijmegen en Kleef niet (meer). Hoe onnatuurlijk is het dat een stad slechts noordwaarts, westwaarts en zuidwaarts gericht is (Nijmegen) of slechts zuidwaarts (Kleef). Zie onderstaande schematische weergave.

Kortom, Nijmegen en Kleef zijn tot op dit moment sterk in het onderbenutten van hun ommeland en keren qua railinfrastructuur als het ware hun rug naar elkaar.



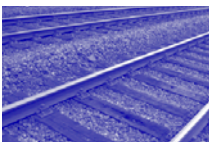
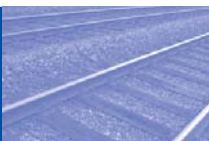
C. Aus der Sicht von Kleve und Nimwegen :

6. Chance für eine allseitige Entwicklung beider Städte

Selektive oder einseitige Entwicklung ist kein Beispiel moderner Verwaltung

Von alters her entwickeln Städte sich auf natürliche Art und Weise, indem sie buchstäblich um sich sehen und die Chancen zur Entfaltung um die ganze Stadt herum erkunden und wirtschaftlich nutzen. Natürliche Grenzen können selbstverständlich ein Hindernis sein. Diese gibt es im Fall Nimwegen und Kleve nicht (mehr). Wie unnatürlich ist es, dass eine Stadt nur nord-, west- und südwärts orientiert ist (Nimwegen) oder nur südwärts (Kleve). Siehe nachfolgende schematische Darstellung.

Kurz gefasst, Kleve und Nimwegen charakterisieren sich in diesem Moment dadurch, dass sie von ihrem Umland viel zu wenig profitieren. Sie zeigen sich hinsichtlich der Bahninfrastruktur gleichsam den Rücken.



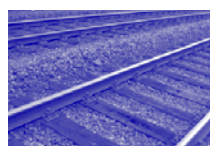
7. Light-railverbinding in plannen opnemen genereert financiële steun

Verwijzen naar het ontbreken van geldmiddelen is destructief in plaats van constructief beleid

Het inkaderen van een licht-railverbinding in de planvorming zet constructieve mechanismen in werking. Het creëert zowel geloofwaardigheid als duidelijkheid bij andere partijen zoals de rijksoverheid. Zonder serieus voornemen en dito plan is er geen uitzicht op geldelijke steun. Een plan genereert financiële steun. De werkelijkheid volgt niet de omgekeerde weg, namelijk als zou het plan wel komen als er geld is. Geld volgt plan¹⁴. Van het opnemen van de railverbinding in bijvoorbeeld het regionaal Structuurplan van het KAN gaat een positief signaal uit. Als bestuurders de wilskracht laten zien om een voorziening wenselijk te achten, ontvouwen zich op termijn ook financiële perspectieven.

¹⁴ Een recent voorbeeld van actieve opstelling door eerst plannen te ontvouwen en op basis daarvan op zoek te gaan naar financiële middelen geven de provincie Zuid-Holland en alle gemeenten in de regio Den Haag, Gouda, Rotterdam en Dordrecht (ook wel de Zuidvleugel in de Randstad genoemd). Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel heeft een globaal plan opgesteld voor onder andere 'een nieuw metroachtig regionaal spoorwegnet' met daarlangs een 'stedenbaan' met luxueuze wijken (100.000 woningen). De financiering van het ambitieuze plan is bij lange na niet rond – 3,5 miljard Euro ontbreekt! – , maar het initiatief is ook op de agenda van andere partijen geplaatst. De bestuurlijke wil genereert inmiddels financiële steun (bron: conferentie Scheveningen, 26 november 2003; ook: de Volkskrant 28 november 2003 en 3 december 2003).

Een ander voorbeeld is de forse financiële toezegging die 'Brussel' heeft gegeven aan de nieuw te creëren spoorverbinding dwars (oost-west) door midden-Engeland en los van bestaande verbindingen. Het door de betrokken overheden gedragen plan is inmiddels (2003) opgenomen in het TransEuropean Network (TEN).



D. Praktisch betrachtet:

7. Aufnahme einer Light-rail-Verbindung in die Planungen führt zu finanzieller Unterstützung

Verweisen auf Geldmangel ist destruktive statt konstruktiver Politik

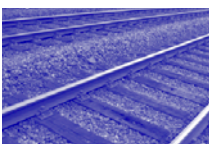
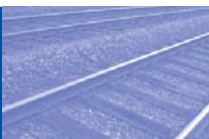
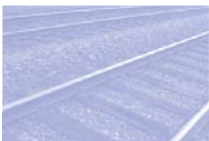
Die Aufnahme einer Light-rail-Verbindung in die Planungen setzt konstruktive Mechanismen in Betrieb. Sie schafft sowohl Glaubwürdigkeit wie Klarheit bei anderen Institutionen, zum Beispiel bei staatlichen Behörden. Ohne seriösen Plan gibt es keine Aussicht auf finanzielle Unterstützung. Nur ein Plan führt zu finanzieller Unterstützung. Die Realität nimmt nicht die umgekehrte Reihenfolge, nämlich als käme der Plan wenn Geld da ist.

Das Geld folgt dem Plan¹⁴. Wenn die Bahnverbindung beispielsweise in den regionalen KAN-Strukturplan aufgenommen wird, geht davon ein positives Signal aus. Wenn die Verwaltung eine Einrichtung für wünschenswert hält, ergeben sich mittelfristig auch finanzielle Perspektiven.

¹⁴ Ein neueres Beispiel eines aktiven Ansatzes, indem man zuerst Pläne erstellt und auf der Basis dieser Pläne finanzielle Mittel sucht, geben die Provinz Zuid-Holland und alle Gemeinden in der Region Den Haag, Gouda, Rotterdam und Dordrecht (auch 'der Südflügel' ('de Zuidvleugel') in der 'Randstad' genannt).

Die verwaltungstechnische Plattform 'Zuidvleugel' hat einen Pauschalentwurf aufgestellt für u.a. 'ein neues metroartiges regionales Eisenbahnnetz', umgeben von einem Städtégürtel mit luxuriösen Stadtvierteln (100.000 Wohnungen). Die Finanzierung dieses ambitionierten Plans ist bei weitem nicht geklärt - 3,5 Milliarden Euro fehlen! - aber das Projekt ist auch von anderen Institutionen auf die Tagesordnung gesetzt worden. Der behördliche Wille führt inzwischen zu finanzieller Unterstützung (Quelle: Konferenz Scheveningen, 26. November 2003; auch: 'de Volkskrant', 28. November 2003 und 3. Dezember 2003).

Ein anderes Beispiel ist die staatliche finanzielle Zusage, die 'Brüssel' der neu zu bauenden Bahnverbindung quer (Ost-West) durch Mittelengland und unabhängig von bestehenden Verbindungen gegeben hat. Der von den beteiligten Behörden unterstützte Plan ist inzwischen (2003) in das TransEuropean Network (TEN) aufgenommen worden.



8. *Vergelijkbare initiatieven elders slaan aan*

Waarom lukt het KAN/Niederrhein niet en andere grensregio's wel?

De **spoorverbinding tussen Enschede en Gronau** is enige tijd geleden (2001) heropend na geruime tijd (20 jaar) stil gelegen te hebben. De uitkomst van een tijdige planvorming. Resultaat: méér reizigers dan vooraf voorspeld in de voorzichtige variant (1.000 reizigers per dag geprognoseerd¹⁵, circa 1.500 reizigers in werkelijkheid).

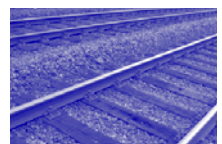
De **spoorverbinding tussen Heerlen en Aken** is hersteld en wordt ervaren als een succes. De Euregio Maas-Rijn heeft inmiddels een Euregio-ticket om grenzeloos reizen mogelijk te maken in een gebied dat zich uitstrekt in de grensregio's van zuid-Limburg, de regio Aken, de provincie Luik en de Belgische provincie Limburg. In een complex grensgebied met veel partijen. Dit is ingewikkelder dan bij de bilaterale, Duits-Nederlands uitdaging in de Euregio Rijn-Waal.

De verkeersminister van Noordrijn-Westfalen, A. Horstmann, acht de verbinding succesvol en bepleit verdubbeling van het enkelspoor Heerlen-Aken om de intercity-verbinding Amsterdam-Heerlen te kunnen doortrekken naar Aken. De directie van de Duitse Euregiobahn wil de treinen zo snel mogelijk via Heerlen laten doorrijden naar Sittard en Maastricht¹⁶.

De **spoorverbinding tussen Groningen en Leer/Oldenburg** is in 2003 hersteld na herstel van de infrastructuur. Per dag rijden zeven treinenparen. De treindienst wordt nu nog uitgevoerd met DB-materieel en DB-personeel in opdracht van Noordned, op de concessie van de DB. Met de in 2003 gerealiseerde opzet sluiten de treinen in Leer goed aan op de trein via Bremen naar Hannover en Hamburg. Ook is er aansluiting via Rheine-Münster naar het Ruhrgebied. De verbinding is gerealiseerd in een relatief dunbevolkt gebied met alleen Groningen als grote stad. En wat ten voorbeeld strekt: in de moeizame fase van realisatie was er steeds groot draagvlak voor de spoorverbinding bij de regionale overheden.

¹⁵ Schlegel-Spiekerman, Schienenstrecke Enschede-Gronau, Düsseldorf, 1996.

¹⁶ Bron: Dagblad de Limburger, 4 maart 2004, gebaseerd op het Ministerie van Verkeer van NRW (zie noot 2).



8. Ähnliche Initiativen in anderen Regionen kommen gut an

Warum gelingt es dem Niederrhein/KAN nicht, aber anderen Grenzregionen?

Die **Bahnverbindung zwischen Gronau und Enschede** ist vor einigen Jahren (2001) wieder in Betrieb genommen worden, nachdem sie geraume Zeit (20 Jahre) außer Betrieb war. Das Ergebnis einer rechtzeitigen Planung. Erfolg: mehr Reisende als bei vorsichtiger Schätzung vorhergesagt (1.000 Fahrgäste täglich prognostiziert, tatsächlich etwa 1.500 Fahrgäste)¹⁵.

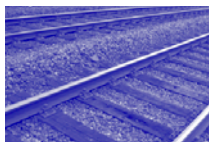
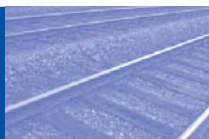
Die **Eisenbahnverbindung zwischen Aachen und Heerlen** ist wieder hergestellt worden und wird als ein Erfolg gesehen. Die Euregio Maas-Rhein hat inzwischen ein Euregio-Ticket eingeführt, um grenzenloses Reisen zu ermöglichen in einem Gebiet, das sich über die Grenzregionen von Süd-Limburg, die Region Aachen, die Provinz Lüttich und die belgische Provinz Limburg erstreckt. Ein komplexes Grenzgebiet mit vielen unterschiedlichen Parteien. Dies ist komplizierter als bei der bilateralen, deutsch-niederländischen Herausforderung in der Euregio Rhein-Waal.

Der Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, A. Horstmann, hält die Verbindung für derart erfolgreich, dass der Vorstand der deutschen Euregiobahn die Züge möglichst bald über Heerlen nach Sittard und Maastricht weiter fahren lassen möchte¹⁶.

Die **Bahnverbindung zwischen Leer/Oldenburg und Groningen** ist 2003 wieder in Betrieb gegangen nach Reparatur der Infrastruktur. Pro Tag fahren sieben Züge in beide Richtungen. Der Fahrbetrieb wird jetzt noch mit DB-Zügen und DB-Personal im Auftrag von Noordned durchgeführt, auf der Konzession der DB. Die Verbindung wurde in einem verhältnismäßig dünn besiedelten Gebiet realisiert mit Groningen als einziger Großstadt. Und was zur Nachahmung dient: In der schwierigen Phase der Realisierung hatte die Bahnverbindung immer einen großen Rückhalt bei den regionalen Behörden.

¹⁵ Schlegel-Spiekerman, Schienenstrecke Enschede-Gronau, Düsseldorf, 1996.

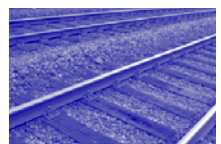
¹⁶ Quelle: Tageszeitung 'de Limburger', 4. März 2004, auf Basis des Ministeriums für Verkehr NRW (siehe Anmerkung 2).



Aanbevelingen voor te ondernemen stappen

1. Onderken de argumenten en kom tot de overtuiging dat het waardevol is te gaan voor een railverbinding Nijmegen - Duisburg/Düsseldorf.
2. Stel een internationale taskforce in, bestaande uit vertegenwoordigers van de direct betrokken politieke/bestuurlijke instanties. De taskforce ontwikkelt een plan in hoofdlijnen voor een daadwerkelijke realisering van de railverbinding.
3. Bij de ontwikkeling van het plan gelden de volgende principes:
 - a. Inventariseer de randvoorwaarden van belanghebbende partijen.
 - b. Zie de railverbinding in relatie met het aansluitende busnetwerk en de positie van aanliggende plaatsen.
 - c. Maak gebruik van de ervaringen en inzichten opgedaan bij vergelijkbare, grensoverschrijdende railverbindingen.
 - d. Organiseer tussentijdse consultaties van o.a. het bedrijfsleven. Identificeer en betrek in een vroeg stadium potentiële exploitant(en).
4. Voor de financiering geldt:
 - a. Verken tegelijk met de raming van de investeringskosten (infrastructuur) de mogelijkheden voor financiering uit diverse regionale en landelijke bronnen aan zowel Nederlandse als Duitse zijde. Verken ook de steun van de Europese Commissie.
 - b. De jaarlijkse exploitatietekorten blijven naar verwachting binnen grenzen die subsidiërende instanties in beide landen aanhouden.
5. Geef vervolg aan de onderkende wenselijkheid van een railverbinding:
 - a. Presenteer het plan aan de relevante instanties binnen en buiten de regio en verwerf steun.
 - b. De regio gaat in gezamenlijkheid voor realisering van het plan en voert regie.
 - c. Ga over tot een uitvoerende projectorganisatie.

HET KOMT NU EENS TE MEER AAN OP POLITIEKE EN BESTUURLIJKE WIL!



Empfehlungen für weitere Schritte:

1. Erkenne die Argumente und überzeuge dich davon, dass es wichtig ist sich für die Bahnverbindung Duisburg/Düsseldorf – Nimwegen einzusetzen.
2. Richte eine internationale Taskforce ein, die aus Vertretern der direkt verantwortlichen politischen und Verwaltungsinstanzen besteht. Diese Taskforce entwickelt in Grundzügen eine Planung zur Realisierung dieser Bahnverbindung.
3. Bei der Entwicklung dieser Planung gelten die folgenden Ausgangspunkte:
 - a. Inventarisiere die Rahmenbedingungen der beteiligten Institutionen.
 - b. Betrachte die Bahnverbindung in Relation zum anschließenden Busnetz und zur Lage der umliegenden Dörfer.
 - c. Nutze die Erfahrungen und Einsichten, die bei vergleichbaren grenzüberschreitenden Bahnverbindungen gemacht wurden.
 - d. Organisiere zwischenzeitliche Konsultationen der Wirtschaft und anderer. Suche frühzeitig potenzielle Betreiber und beziehe sie mit ein.
4. Für die Finanzierung gilt:
 - a. Untersuche zeitgleich mit der Schätzung der Investitionskosten in die Infrastruktur die Möglichkeiten der Finanzierung aus unterschiedlichen regionalen und nationalen Quellen auf deutscher und niederländischer Seite. Prüfe auch die Subventionsmöglichkeiten der Europäischen Kommission.
 - b. Man kann davon ausgehen, dass das zu erwartende Betriebskostendefizit im Rahmen der in beiden Ländern geltenden Grenzen bleibt.
5. Werbe für die Bahnverbindung:
 - a. Präsentiere die Planung den relevanten Instanzen innerhalb und außerhalb der Region und werbe für Unterstützung.
 - b. Die Region als Ganzes setzt sich für die Planung ein und führt die Regie.
 - c. Richte eine ausführende Projektorganisation ein.

JETZT HÄNGT ES MEHR DENN JE VON DEM POLITISCHEN UND BEHÖRDLICHEN WILLEN AB!

Dit rapport is tot stand gekomen op verzoek van de Internationale Belangengroep Spoorlijn Nijmegen-Duisburg, waar Pro Bahn, Rover en de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail) Vervoer (VIEV) deel van uitmaken. Het rapport is opgesteld door H. Katteler, met medewerking van J. Kropman, respectievelijk medewerker en oud-medewerker van het ITS, Radboud Universiteit Nijmegen.

De publicatie is tot stand gekomen met financiële steun van de Euregio Rijn-Waal en Rover.

Diese Studie ist auf Wunsch der "Internationalen Interessengruppe Eisenbahn Duisburg-Nijmegen", in der Pro Bahn, Rover und der Vereinigung für Innovativen Euregionalen Schienenverkehr (VIEV) vertreten sind, erstellt worden. Verfasser ist H. Katteler, unter Mitarbeit von J. Kropman, Mitarbeiter beziehungsweise ehemaliger Mitarbeiter des ITS, Radboud Universiteit Nijmegen.

Die Veröffentlichung ist mit finanzieller Unterstützung der Euregio Rhein-Waal und Rover erfolgt.



PRO BAHN
Niederrhein

Colofon

Uitgave: ITS
Postbus 9048, 6500 KJ Nijmegen
Website: www.its-nijmegen.nl
Vormgeving: Yvonne Meeuwsen
Fotografie: Flip Franssen
Druk: Thieme MediaCenter Nijmegen

