



Euregionale Metropolregion schaffen

Schienenverbindung Münster – Zwolle stärken

Nichts tun ist keine Option

Umsetzungsgenda EuregioRail

Impressum

EUREGIO

Enscheder Straße 362 | D 48599 Gronau

Postfach 1164 | D 48572 Gronau

T 02562 / 702-0

info@euregio.eu | www.euregio.eu

Projektleitung

Dinand de Jong & Tjeu Semmekrot

Konzeption und Gestaltung



© Meines Holla & Partners in Zusammenarbeit mit
Tjeerd Postma und Jans Zwiers, 10. November 2020

Diese Ausgabe ist Teil des INTERREG-Projekts EuregioRail.

November 2020

Weitere Informationen zur EUREGIO

www.euregio.eu



Inhalt

Vorwort	4
Resumé	5
I. Umsetzungsagenda als Fahrplan für EuregioRail	7
Der internationale Eisenbahnverkehr ist politisch höchste Priorität	8
Elektrifizierungspläne sind Ausgangspunkt für eine Verbesserung der Verbindung Münster - Zwolle	9
Umsetzungsagenda als strategischer Fahrplan bis Juni 2022	10
II. Zu einer euroregionalen Metropole.....	11
Regionen Münsterland, Twente und Zwolle sind sich geografisch und wirtschaftlich sehr ähnlich	12
Endbild: die Euroregionale Metropole.....	13
III. Unterschiedliche Geschmäcker zu einem Endbild	15
Eisenbahnverbindung als Rückgrat der sozioökonomischen Entwicklung.....	16
Funktionserhalt: Nichts zu tun ist keine Option!	17
Gemeinsame Suche nach dem Anspruchsniveau.....	17
Hin zu einem realistischen schrittweisen mit 2 Entwicklungsperspektiven	18
IV. Regionale und nationale Verankerung	20
Erweiterung des Lenkungsausschusses wünschenswert	21
Eisenbahninfrastrukturbetreiber im technischen Lenkungsausschuss	21
Unterstützung mit einer administrativen Unterstützungsgruppe	21
Agenda des Lenkungsausschusses als Rahmen für die Entscheidungsfindung bis Juni 2022...	22
V. Integrierte Investitionsstrategie	24
Finanzierung als integraler Bestandteil des Projekts	24
Förderungsperspektive für EuregioRail über 2022 hinaus notwendig.....	24
CEF-T readymade erfordert einen straffen Fahrplan	25
Anhänge.....	26
Anlage 1: Beschreibung der Merkmale der Regionen	26
Region Münsterland	26
Region Twente	27
Region Zwolle	28
Anlage 2: Konkretisierung der Governance	30

Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

vor Ihnen liegt die Umsetzungsagenda des Projekts EuregioRail. Dieses Dokument markiert einen Meilenstein in unserer deutsch-niederländischen Zusammenarbeit für die Entwicklung besserer grenzüberschreitender Verbindungen in unserer gemeinsamen Grenzregion. Mit einem integrierten Ansatz arbeiten wir gemeinsam auf eine starke regionale, nationale und europäische Lobby hin, um die Bürger in der Region mit der Bahn zu verbinden.

Der Grund für dieses Dokument ist der gemeinsame Wunsch auf beiden Seiten der Grenze, direkt mit dem Zug von Zwolle über Enschede nach Münster reisen zu können. Dieser Wunsch beruht nicht nur auf der Aussicht auf mehr Kontakte zwischen Niederländern und Deutschen, sondern auch auf Studien, die immer wieder die sozialen und wirtschaftlichen Vorteile besserer Bahnverbindungen in unserer Region bestätigen. Die Notwendigkeit, dies allen klar zu machen, aber auch die Wichtigkeit eines Aktionsplans haben uns veranlasst, diesen Fahrplan für EuregioRail zu erstellen.

Wir freuen uns daher, Ihnen dieses Dokument vorlegen zu können, welches das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit im Rahmen von niederländischen und deutschen Eisenbahndossiers ist. Dies erschien vor Jahren wie ein schöner Traum. Wir danken auch unseren Partnern und Kofinanzierern, ohne deren Unterstützung und Vertrauen Sie dieses Dokument jetzt nicht in Ihren Händen halten würden. Wir selbst sind zuversichtlich, dass wir die Herausforderungen dieses Projekts eine nach der anderen meistern werden, um schließlich gemeinsam die Grenze als größte Barriere zu überwinden.

In den nächsten zwei Jahren werden wir uns innerhalb EuregioRail bemühen, den in dieser Umsetzungsagenda dargelegten ehrgeizigen Ansatz zu verwirklichen. Wir nehmen Sie gerne in diesem Prozess mit und halten Sie über den Projektfortschritt auf dem Laufenden. Wir wünschen Ihnen vorerst eine angenehme Lektüre.

Mit herzlichem Gruß



Bert Boerman
Provincie Overijssel
Abgeordnete für Mobilität,
Wasser und Klimaanpassung



Joachim Künzel
Nahverkehr Westfalen-Lippe
Geschäftsführer



Christoph Almering
EUREGIO
Geschäftsführer

Resumé

Auf der Grundlage der vorliegenden Umsetzungsagenda legen die Projektpartner des EuregioRail-Schienenverbesserungsprojektes Münster - Zwolle Folgendes fest.

- Die am EuregioRail-Projekt beteiligten Regionen (Münsterland, Twente und Zwolle) sind sich in ihrer Zusammensetzung, geografischen und wirtschaftlichen Struktur sehr ähnlich und verfügen zusammen über ein enormes innovatives und wirtschaftliches Potenzial;
- in der Erwägung, dass die nationale Grenze ein Hindernis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit darstellt;
- in der Erwägung, dass eine gute direkte Bahnverbindung zwischen Münster (D) und Zwolle (NL) das Gebiet der Regionen erschließen würde und eine Voraussetzung für das Bestreben ist, eine euroregionale Metropole zu bilden;
- der Auffassung, dass der derzeitige Umstieg in Enschede ein Hindernis für einen effektiven grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Zwolle, Twente und dem Münsterland darstellt;
- der Auffassung, dass grenzüberschreitende Eisenbahnprojekte aufgrund ihrer Komplexität ein gemeinsames deutsch-niederländisches Management des Prozesses, Entscheidungsfindung, Lobbying und Verankerung in einer integrierten Projektorganisation erfordern;
- der Auffassung, dass Deutschland die Pläne vorangetrieben hat, die Verbindung Münster - Gronau - D/NL durch Elektrifizierung nachhaltiger zu gestalten, und dass dadurch dringend benötigte Kapazitäten entstehen;
- der Auffassung, dass bei fehlender Elektrifizierung in den Niederlanden zwischen der D/NL-Grenze und Enschede der Verlust der grenzüberschreitenden Bahnverbindung Münster - Enschede droht und dass dies für die Ambitionen der beteiligten Projektpartner, eine euregionale Metropolregion zu realisieren und die Bahnverbindung nach Zwolle in Zukunft auszubauen, katastrophal ist;
- stellt fest, dass die Aufrechterhaltung der Verbindung höchste Priorität hat und Nichtstun keine Option ist;
- stellt fest, dass Nichts zu tun nicht nur hinsichtlich der Elektrifizierung keine Option ist, sondern dass dies auch hinsichtlich der breiteren Entwicklungsperspektive der Region gilt für die die Verbindung Münster – Zwolle von größter Bedeutung ist;
- stellt fest, dass die fortgeschrittenen Elektrifizierungspläne auf deutscher Seite die Entscheidungen auf niederländischer Seite leiten sollten;
- stellt fest, dass die direkte Zugverbindung eine bezahlbare, schnelle, nachhaltige, komfortable und zuverlässige Alternative zum Auto werden sollte;
- stellt fest, dass es wünschenswert wäre, den bestehenden Lenkungsausschuss um die politisch verantwortlichen Behörden zu erweitern: das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen;
- stellt fest, dass es auch wünschenswert wäre, einen technischen Lenkungsausschuss einzurichten, in dem ProRail und DB Netz teilnehmen;
- stellt fest, dass es sehr wichtig ist, dass interessierte Kreise von Anfang an so effektiv wie möglich in das Projekt einbezogen werden, und dass es daher wünschenswert ist, den

Lenkungsausschuss um eine politische Begleitgruppe zu erweitern, die sich aus Vertretern der Region und der Stadt Zwolle, der Gemeinde Enschede, des Kreises Borken, des Kreises Coesfeld, des Kreises Steinfurt und der Stadt Münster zusammensetzt;

- stellt fest, dass die Umsetzungsagenda die Grundlage des INTERREG-Projekts ist und dass die Umsetzungsagenda einen realistischen Fahrplan für das gewünschte Endbild (direkte Bahnverbindung Münster-Zwolle und Bildung der euroregionalen Metropolregion) skizziert;
- stellt fest, dass es zwei mögliche Entwicklungsperspektiven oder Denkrichtungen in Richtung des endgültigen Bildes gibt;
- stellt fest, dass Studien, die im Rahmen des technischen Arbeitspakets und der Ehrgeiz-Dokumente durchgeführt werden, zeigen müssen, welche Perspektive oder welche "Denkrichtung" letztlich am machbarsten ist und welche möglichen "Zwischenrichtungen" möglich sind;
- stellt fest, dass weitere Untersuchungen über das sozioökonomische Potenzial der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen den Regionen durchgeführt werden müssen, die u.a. einen ergänzenden Einblick in das Potenzial für wirtschaftliches Wachstum in den Regionen geben und zu einer detaillierteren Berechnung des zusätzlichen Passagierpotenzials für diese Verbindung führen können;
- stellt fest, dass die Projektpartner auf der Grundlage der in dieser Umsetzungsagenda festgelegten Grundsätze in den nächsten zwei Jahren weiter daran arbeiten werden, die Zugverbindung zwischen Münster und Zwolle zu verbessern;
- stellt fest, dass die Projektpartner vor dem Ende dieses INTERREG-Projekts im Jahr 2022 eine Entscheidung über die Realisierung einer besseren Schienenverbindung zwischen Münster und Zwolle treffen werden, soweit dies in ihrem Einflussbereich liegt;
- stellt fest, dass diese Umsetzungsagenda mit der Entscheidung über eine Realisierung einer besseren Schienenverbindung zwischen Münster und Zwolle in 2022 aktualisiert werden sollte.

I. Umsetzungsagenda als Fahrplan für EuregioRail

- Gute grenzüberschreitende Verbindungen sind wichtig, um die sozioökonomische Qualität der Grenzregionen zu stärken und grenzüberschreitendes Arbeiten und Leben zu fördern.
- Eine gute direkte Zugverbindung zwischen Münster (D) und Zwolle (NL) kann das Potenzial der Euregio erhöhen und sie zu einer euroregionalen Metropole machen.
- Beide Länder stehen Investitionen in grenzüberschreitende Schienenverbindungen positiv gegenüber.
- Aufgrund der fortgeschrittenen Elektrifizierungspläne auf deutscher Seite ist es notwendig auf niederländischer Seite zu investieren. Ohne Investitionen in die Elektrifizierung auf niederländischer Seite wäre die heutige Verbindung bedroht.
- Nichts tun ist daher keine Option.
- Diese Umsetzungsagenda beschreibt den Fahrplan für die Realisierung einer besseren Zugverbindung zwischen Münster und Zwolle.

Gute grenzüberschreitende Verbindungen tragen dazu bei, die sozioökonomische Struktur einer Region zu stärken und die wirtschaftliche Integration durch den Austausch von Menschen und Gütern und allem was dazugehört zu fördern. Gerade in einem wirtschaftlich stark vernetzten und zusammenwachsenden Europa ist das Potenzial dafür enorm. Innerhalb des Schengen-Raums existieren nationale Grenzen nur auf Papier. Gleichzeitig erweist sich die Grenze oft als ein Hindernis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, nicht zuletzt im Eisenbahnbereich.

Deutschland und die Niederlande sind füreinander von großer Bedeutung, nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht, sondern auch aus der Perspektive einer breiteren Zusammenarbeit zwischen Nachbarländern. Das niederländisch-deutsche Handelsvolumen ist eines der größten der Welt (ca. 189,4 Milliarden Euro im Jahr 2018, laut Destatis) und für die Niederlande ist Deutschland der Handelspartner Nummer eins, sowohl bei den Exporten als auch bei den Importen. Die Position der Niederlande ist für Deutschland von großer Bedeutung. Es versteht sich daher von selbst, dass beide Länder in vielen Bereichen zusammenarbeiten. Vom Gesundheitswesen bis zur Energiewirtschaft und vom Verkehrswesen bis zur Verteidigung: Die Niederlande und Deutschland kommen nicht ohne einander aus. Beide Länder profitieren sehr von dieser "Nachbarschaft", die in den Grenzregionen besonders spürbar und wichtig ist.

Die EUREGIO, die grenzüberschreitende Partnerschaft von 129 niederländischen und deutschen Kommunen, (Land-)Kreisen und Wasserverbänden, hat sich zum Ziel gesetzt, die Wirtschaftskraft und Lebensqualität in der Grenzregion zwischen den östlichen Niederlanden und Nordrhein-Westfalen (Münsterland und Osnabrücker Land) zu stärken und grenzüberschreitendes Arbeiten, Lernen und Leben zu fördern. Letztlich geht es darum, diese Regionen, die über ein großes

Potenzial verfügen, zu einer euregionalen Metropole zu verschmelzen, in der die (nationalen) Grenzen nicht nur auf dem Papier, sondern auch in den Köpfen der Menschen verschwinden.

Die Projektpartner EUREGIO, NWL und die Provinz Overijssel sehen die praktische Umsetzung dieses Bestrebens in der Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs, beginnend mit der Verbesserung der Zugverbindung zwischen Münster (D) und Zwolle (NL). Diese Schienenverbindung verbindet die Regionen Münsterland, Twente und Zwolle und ist neben dem TEN-T-North Sea – Baltic Corridor eine der beiden Haupt-/Entwicklungsachsen, die das Euregio-Gebiet durchqueren.

Vor Ihnen liegt die gemeinsame euroregionale Umsetzungsagenda für diese grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung. Dieser "Fahrplan" wurde im Rahmen des INTERREG-Projekts EuregioRail erstellt und bildet den Ausgangspunkt für den strategischen Fahrplan zur Realisierung und Verbesserung dieser grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung in den kommenden Jahren.

Der internationale Eisenbahnverkehr ist politisch höchste Priorität

Der grenzüberschreitende Schienenverkehr steht seit vielen Jahren oben auf der politischen Agenda. Dies gilt für die nationale Ebene wie für die Ebene der Provinzen und Regionen.

Der grenzüberschreitende Schienenverkehr hat für die derzeitige niederländische Regierung höchste Priorität. Die derzeit zuständige Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft (Stientje van Veldhoven - D66) setzt sich mit großem Engagement für eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs ein. Es ist zu erwarten, dass auch künftige Kabinette weiterhin maximale Anstrengungen unternehmen werden, um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu erleichtern. Infolge dieser Priorisierung haben die Niederlande in den letzten Jahren in die Realisierung hochwertiger grenzüberschreitender Verbindungen u.a. mit Antwerpen, Brüssel, Paris und London investiert. Die Verbindung nach Osten ist dabei ins Hintertreffen geraten, wie kürzlich der Rat für Umwelt und Infrastruktur (Rli) in seinem Bericht "Verzet de wissel" (Juli 2020) feststellte. Neben einem Korridoransatz mit international bedeutsamen Eisenbahnverbindungen mit Verbindungen zwischen Amsterdam und Berlin oder Frankfurt ist der grenzüberschreitende Verkehr, der mittelgroße Zentren verbindet, die zweite Säule eines leistungsfähigen grenzüberschreitenden Schienennetzes. Dazu gehören Verbindungen wie Groningen - Bremen, Eindhoven - Düsseldorf und Randstad - Aachen. Die Verbindung zwischen Münster-Zwolle fehlt in diesem Bild.

Wie die niederländischen Behörden haben auch die deutschen Behörden auf verschiedenen Ebenen des Systems (Bundesregierung, nordrhein-westfälische Regierung und regionale Verkehrsbehörde) das Ziel formuliert, in den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu investieren. Die Bundesregierung hat eine Angebotsverbesserung für den Abschnitt Münster-Enschede in den Deutschlandtakt 2030 aufgenommen und investiert kräftig in die Elektrifizierung solcher Abschnitte. Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen (NRW) hat in ihrer gemeinsamen Arbeitsagenda 2019 mit fünf niederländischen Provinzen die Ambition geäußert, den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Münster und Enschede bis Zwolle auszuweiten.

Darüber hinaus hat der zuständige Auftraggeber für den Schienenpersonennahverkehr, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), die Strecke in seine Zukunftsvision aufgenommen: das "Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland".

Politisch gesehen stehen die Weichen für Investitionen in grenzüberschreitende Schienenverbindungen zwischen Deutschland und den Niederlanden richtig und die Signale auf grün.

Elektrifizierungspläne sind Ausgangspunkt für eine Verbesserung der Verbindung Münster - Zwolle

Die bestehende direkte Schienenverbindung zwischen Münster und Enschede spielt eine wichtige Rolle bei der Anbindung des Grenzgebietes. In den letzten Jahren ist die Zahl der Passagiere, die täglich die Grenze überqueren, stark angestiegen. Die derzeitige Konzession für den Anschluss läuft 2026 aus. Mit dem Ziel, die Kapazität zu erhöhen und die Verbindung nachhaltiger zu gestalten, gibt es für die deutsche Seite der Strecke fortgeschrittene Elektrifizierungspläne. Ohne Maßnahmen auf niederländischer Seite und ohne die Realisierung einer grenzüberschreitenden Elektrifizierung würde die Verbindung allerdings in ihrem Bestand bedroht. Nichts tun ist für dieses Projekt daher keine Option!

"Nichts tun ist keine Option!"

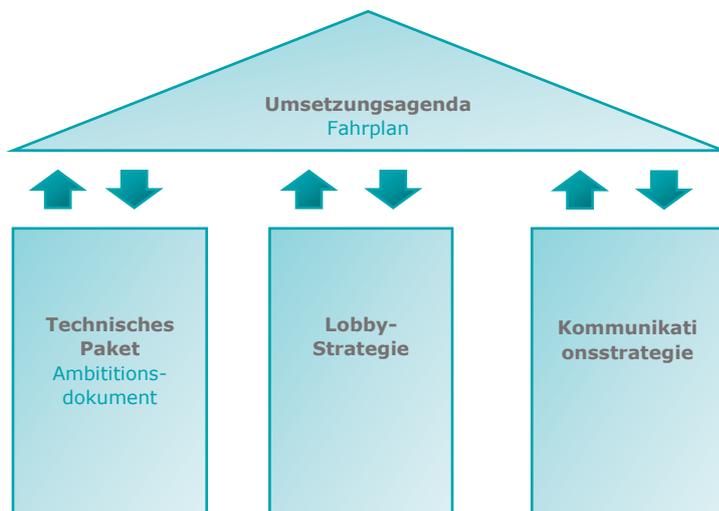
Im Jahr 2017 hat die EUREGIO zusammen mit der Provinz Overijssel, dem Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) eine Untersuchung zu den Möglichkeiten einer direkten Zugverbindung zwischen Münster und Zwolle beauftragt. Zur Zeit ist noch ein Umstieg in Enschede für eine Zugfahrt von Münster nach Zwolle erforderlich.

Die Verbesserung der Verbindung Münster-Zwolle wird die Kapazität erhöhen, die Fahrzeiten verkürzen, bessere Verbindungen schaffen und die Luftqualität verbessern, indem Dieselmotoren durch elektrische Züge ersetzt werden. Dies macht den Zug zu einer attraktiveren Alternative zum Auto und sorgt für eine bessere Integration der Regionen entlang der Strecke: Münsterland, Twente und Zwolle. Eine solche Verbindung wird Universitäten und Hochschulen auf beiden Seiten der Grenze besser verbinden, die Mobilität der Arbeitskräfte erleichtern und die regionale Wirtschaft ankurbeln. Diese Möglichkeiten bleiben ohne eine bessere Schienenverbindung ungenutzt. Nichts tun ist daher auch im Interesse der regionalen Entwicklung keine Option.

Umsetzungsgenda als strategischer Fahrplan bis Juni 2022

Für die Realisierung einer direkten grenzüberschreitenden Schienenverbindung zwischen Münster und Zwolle wurde eine gemeinsame euregionale Umsetzungsgenda ("Schienenfahrplan") gefordert. Die Umsetzungsgenda hat einen dreifachen Zweck:

- die politischen, sozio-ökonomischen und kulturellen Triebkräfte hinter den regionalen Ambitionen zu erläutern;
- einen strukturierten und strategischen Fahrplan bis Juni 2022, wenn das laufende INTERREG-Projekt endet, mit einer langfristigen Perspektive zu entwerfen;
- erste Ideen für den verkehrlichen Ansatz entwickeln und erste Impulse für die (zukünftige) Finanzierung des EuregioRail-Projekts setzen.



Innerhalb des INTERREG-Projekts bildet die Umsetzungsgenda die Grundlage für drei weitere Arbeitspakete, die teilweise parallel durchgeführt werden: das technische Arbeitspaket, das Arbeitspaket Lobby und Public Affairs und das Arbeitspaket Kommunikation. Das Enddatum des INTERREG-Projekts ist der 30. Juni 2022.

Abbildung 1: Die Umsetzungsgenda als Grundlage für drei Arbeitspakete.

Die Umsetzungsgenda benennt den sozioökonomischen Kontext der Regionen Münsterland, Twente und Zwolle und beantwortet die Frage, welche Rolle eine verbesserte Verbindung zwischen Münster und Zwolle bei einem sozioökonomischen Sprung der betroffenen Regionen spielen kann. Der verkehrliche Ansatz für die Strecke wird formuliert und in einen Projektfahrplan übersetzt. Zudem wird auf Zusammensetzung und Verantwortlichkeiten des Lenkungsausschusses eingegangen. Der Lenkungsausschuss muss handlungsfähig sein, um dieses komplexe grenzüberschreitende Projekt effektiv zu lenken.

Die Umsetzungsgenda wurde auf der Grundlage von desk research, Diskussionen mit den beteiligten Regionen, strukturellen Konsultationen mit den Auftraggebern EUREGIO, NWL, der Provinz Overijssel und der Region Twente sowie mit Auftragnehmern für die Arbeitspakete Technologie und Lobby & Public Affairs erstellt. Die ersten Schlussfolgerungen und Gedanken zur Umsetzungsgenda wurden bereits während der Sitzung des Lenkungsausschusses am 2. Oktober 2020 diskutiert und koordiniert.¹

¹ Zum Zeitpunkt des Entwurfs dieser Umsetzungsgenda hatte COVID-19 einen großen Einfluss auf die wirtschaftlichen Entwicklungen auf beiden Seiten der Grenze. Das Gesamtbild ist, dass diese Effekte mittelfristig nachgelassen haben. Daher wurden die Auswirkungen der Coronakrise nicht in diese Umsetzungsgenda aufgenommen.

II. Zu einer euroregionalen Metropole

- Die Regionen Münsterland, Twente und Zwolle weisen große geographische und wirtschaftliche Ähnlichkeiten auf.
- Die nationalen und regionalen Grenzen sind hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Regionen die wirtschaftsgeographisch als geschlossene „daily urban systems“ gesehen ebenfalls Grenzen in der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung.
- Dies behindert die (Grenz-)regionen in ihrem wirtschaftlichen Entwicklungspotenzial.
- Das Endbild ist für diese Umsetzungsagenda das einer euroregionalen Metropole, in der die euroregionale Metropole mehr ist als die Summe der Regionen bildet.
- Die direkte Bahnverbindung zwischen Münster und Zwolle trägt zu diesem Endbild bei und ist für die weitere Integration der euroregionalen Metropole notwendig.
- Die Ambitionen erfordern einen komfortablen Zug, der eine nachhaltige, schnelle und bezahlbare Alternative zum Auto darstellt (RE-Produkt nach deutschem Vorbild).
- Es wird dringend empfohlen, weitere Untersuchungen zum sozioökonomischen Potenzial der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen den Regionen anzustellen.

Eine direkte (schnelle) Bahnverbindung ist kein Selbstzweck, sondern ein Mittel, um Grenzregionen besser zu verbinden. In diesem Fall die Regionen Münsterland, Twente und Zwolle: drei Gebiete, die sich sehr ähnlich sind und gut zusammenpassen.

Diese Umsetzungsagenda zielt darauf ab, die politischen, sozioökonomischen und kulturellen Triebkräfte hinter den regionalen Ambitionen zu skizzieren. In diesem Kapitel werden die geografischen und wirtschaftlichen Gemeinsamkeiten zwischen den drei Regionen skizziert. Die Merkmale der betroffenen Regionen und die Herausforderungen, mit denen sie konfrontiert sind, werden in Anhang 1 beschrieben. Gleichzeitig werden die (gemeinsamen) Ambitionen in dem Gebiet charakterisiert und mit dem Bestreben der EUREGIO, sich zu einer euroregionalen Metropole zu entwickeln, verknüpft.²

² Die euroregionale Metropole ist eine sozioökonomisch und gesellschaftlich eng verflochtene Region die als politisches und wirtschaftliches Zentrum und als innovativer symbolischer Knotenpunkt fungiert“ (Strategie EUREGIO 2030).

Regionen Münsterland, Twente und Zwolle sind sich geografisch und wirtschaftlich sehr ähnlich

Ein Vergleich der wichtigsten Wirtschaftsstrukturen der Regionen (siehe die Beschreibung der einzelnen Regionen in Anhang 1) zeigt, dass sie große geographische und wirtschaftliche Ähnlichkeiten aufweisen:

- Die Gebiete sind durch große Städte und eine ländliche Struktur mit kleineren und mittleren Wirtschaftszentren gekennzeichnet.
- KMU bilden das Rückgrat der Wirtschaft, und die Regionen sind weitgehend geschlossene daily urban systems.
- Hinzu kommt, dass sowohl für Münster und das Münsterland als auch für Zwolle und Twente die regionalen und nationalen Grenzen eine harte Grenze bilden.
- Alle drei Regionen stehen vor der Aufgabe, das Daily Urban System durch die Verbesserung der internationalen und interregionalen Erreichbarkeit zu erweitern.

Die Staatsgrenze zwischen dem Münsterland und den beiden vorgenannten Regionen in den Niederlanden behindert die natürliche Entwicklung des Gebietes hin zu einer integrierten Metropolregion. Die Grenzregion hat ein Interesse daran, den Arbeitsmarkt für Arbeitssuchende aus beiden Ländern zugänglich zu machen und damit flexiblere Beschäftigungsmöglichkeiten auf beiden Seiten der Grenze zu schaffen. Das Potenzial ist groß: so wird unter anderem in der Studie Kracht van Oost 2 (2020) geschlossen, dass sich das Münsterland, Ostwestfalen-Lippe und das nördliche Ruhrgebiet hervorragend in der Wirtschaftsstruktur zum Osten der Niederlande ergänzt. Aufgrund zu langer Fahrzeiten zwischen Twente und dem Münsterland gibt es für den Arbeitsmarkt noch einen Grenzwiderstand von 98%. Das bedeutet, dass nur 2 % der Menschen genauso leicht grenzüberschreitend arbeiten wie in den Niederlanden. In Kombination mit der Beseitigung anderer Grenzbarrieren würde eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Enschede und Münster um 15 Minuten für Twente eine potenzielle Zunahme von 35.000 Arbeitsplätzen innerhalb einer akzeptablen Fahrzeit bedeuten. Eine bessere Zugänglichkeit von Zwolle würde weitere 6.000 potenzielle Arbeitsplätze schaffen (Quo Vadis Enschede?, 2017). Darüber hinaus ermöglichen Kapazitätsprobleme auf der anderen bestehenden Infrastrukturen zwischen den Regionen Zwolle und Twente ebenfalls keine optimale Integration und Erreichbarkeit der Regionen, zum Beispiel Kapazitätsprobleme auf der Schiene zwischen Zwolle und Wierden und auf der N35.

Aufgrund einer zu langen Fahrzeit zwischen Twente und dem Münsterland gibt es für den Arbeitsmarkt einen Grenzwiderstand von 98%. Nur 2% der Menschen arbeiten genauso leicht über die Grenzen hinweg wie in den Niederlanden (Quo Vadis Enschede, 2017).

Eine gute und nachhaltige interregionale Mobilität, wie sie auch in der "Omgevingsagenda Oost-Nederland" formuliert ist, vergrößert den Personenkreis und den Umfang des Daily Urban Systems. Die Verbesserung der Bahnverbindung Münster - Zwolle trägt nicht nur dazu bei, sondern ist auch eine Voraussetzung für die Erreichung regionaler Entwicklungsziele.

Endbild: die Euroregionale Metropole

Wenn die Grenzbarrieren beseitigt und die Region besser vernetzt wird, hat das Gebiet die Chance, sich zu einer euregionalen Metropole zu entwickeln. Die Realisierung einer euregionalen Metropole ist die Entwicklungsperspektive und Ambition für dieses Projekt. Wir definieren die euregionale Metropole als eine "sozioökonomisch und gesellschaftlich eng verflochtene Region, die als politisches und wirtschaftliches Zentrum und als innovativer symbolischer Knotenpunkt fungiert". Die Ambition im Endbild leitet sich somit auch aus der Struktur der Region ab, die städtische Zentren und Zentren in ländlichen Gebieten vereint. Dies steht im Einklang mit der Strategie der EUREGIO, EUREGIO 2030, die den Begriff einer euroregionalen Metropole einführt und mit dem S-Bahn Münsterland-Konzept des NWL übereinstimmt. Die

Verkehrsleistung auf der Strecke Münster - Enschede fügt sich trotz der ländlichen Struktur der Euregio in den Rahmen der allgemein höheren spezifischen Verkehrsleistung einer S-Bahn ein, die in der Regel in städtischen Ballungsräumen verkehrt.

Die euroregionale Metropole ist eine "sozioökonomisch und gesellschaftlich eng verflochtene Region die als politisches und wirtschaftliches Zentrum und als innovativer symbolischer Knotenpunkt fungiert" (Strategie EUREGIO 2030, EUREGIO 2020).

Um die euregionale Metropole verkehrlich optimal zu erschließen, ist eine Erschließung entlang zweier Achsen notwendig: (1) entlang des europäischen North Sea-Baltic Corridors, von Amsterdam über Twente und Osnabrück nach Warschau und Estland und (2) auf der Achse Münster - Zwolle. Diese Notwendigkeit wird auch in der Umgebungsagenda der östlichen Niederlande festgestellt. Die Erschließung der euregionalen Metropole entlang des North Sea Baltic-Korridors fällt nicht direkt in den Rahmen dieses Projekts und damit auch nicht in den Rahmen dieser Umgebungsagenda. Für eine Anschlussfinanzierung aus europäische Mitteln für weitere Planung und die Realisierung sollte allerdings für die Anerkennung von Münster-Zwolle als wichtiger Zulauf für den North Sea-Baltic Corridor gelobbyt werden.

Der Ausbau der direkten Bahnverbindung zwischen Münster und Zwolle ist kein Ziel an sich, sondern eine notwendige Entwicklung, um die weitere Integration der Regionen zu einer euroregionalen Metropole zu ermöglichen. Die Ambitionen lassen sich am besten durch einen Zug realisieren, der für die Reisenden bequem ist (einfache Fahrkartenausstellung, WLAN) und eine nachhaltige, schnelle und bezahlbare Alternative zum Auto bietet. Ein RE-Produkt nach deutschem Vorbild scheint dafür die beste Lösung zu sein.

In diesem Zusammenhang sollte das sozioökonomische Potential einer Verbesserung oder gar Vervollkommnung der Zusammenarbeit zwischen diesen Regionen dringend weiter untersucht werden. Die in dieser Umgebungsagenda vorgestellte Analyse beruht auf einer oder mehreren Studien verschiedener sozioökonomischer Studien und ist daher nicht alles umfassend. Eine Studie, die u.a.

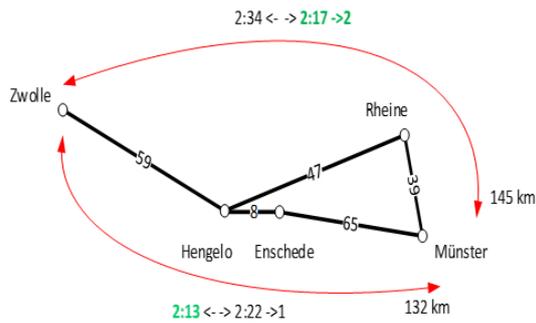
Empfehlung: das sozioökonomische Potenzial grenzüberschreitender Zusammenarbeit zwischen den Regionen weiter zu untersuchen.

einen tieferen Einblick in das potenzielle Wirtschaftswachstum in den Regionen gibt, kann zu einer weiteren Berechnung des zusätzlichen Passagierpotenzials für diese Verbindung führen.

III. Unterschiedliche Geschmäcker zu einem Endbild

- Um die Funktion auf der Verbindung Enschede - Gronau zu erhalten, sollte dieser Teilabschnitt abgestimmt auf das deutsche Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland entwickelt werden.
- Es sind Entscheidungen über die Elektrifizierung auf niederländischer Seite nötig, sonst kommt die Verbindung in Gefahr. Nichts tun ist daher keine Option!
- Um die räumliche Entwicklung entlang der Achse Münster-Zwolle zu stärken, sind ein vollwertiges IC-Produkt in den Niederlanden zwischen Zwolle und Enschede (entsprechend der Ambition der Provinz Overijssel) und ein hochwertiges RE-Produkt in Deutschland, die beide vollständig in die bestehenden (nationalen) Netzwerke integriert sind, mögliche Ambitionen.
- Zu diesem Zweck arbeiten wir mit einem realistischen schrittweisen Plan, der zwei Entwicklungsperspektiven und Denkrichtungen auf dem Weg zum endgültigen Bild skizziert.
- Beide Denkrichtungen sind möglich, führen aber zu einer unterschiedlichen Interpretation in Bezug auf Zeitplanung, Planung und Machbarkeit des Endbildes und damit zu einem unterschiedlichen Stufenplan.
- Studien im Rahmen des technischen Arbeitspakets und der Ambitionsdokumente müssen zeigen, welche Perspektive letztlich eher bevorzugt wird und welche anderen Entwicklungsperspektiven es möglicherweise gibt.

In Grenzregionen ist die Grenze oft ein Hindernis für die Qualität der Schienenverbindungen zwischen Knotenpunkten. Die Euregio bildet da keine Ausnahme. Gegenwärtig ist die Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland auch eine Mobilitätsgrenze. Das bedeutet, dass die Entwicklungen im Schienenverkehr auf beiden Seiten der Grenze nicht synchron verlaufen. Trotz des Erfolgs der Reaktivierung der Eisenbahnverbindung Enschede - Gronau sind Grenzreisende häufig mit langen Reise- und Wartezeiten und häufigem Umstiegen bei der Weiterreise konfrontiert.



Gemiddelde snelheid via Enschede <60km/h
 Quelle: Konsortium RHDHV et al

Vergleichen Sie:
Zwolle – Gouda 131 km: 1.16 h
Münster – Bremen 162 km: 1.20 Uhr

Abbildung 2: Aktuelle Verbindung Münster - Zwolle. Quelle: Technisches Arbeitspaket.

Eisenbahnverbindung als Rückgrat der sozioökonomischen Entwicklung

Die gewünschte Situation bedeutet, dass Grenzreisende in der Euregio eine vollwertige Alternative zum Auto haben werden, da das Reisen mit dem Zug viel attraktiver wird. Dies kann u.a. dadurch erreicht werden, dass die Bahnreise für Grenzreisende erleichtert wird (einfache Fahrkartenausstellung, einheitliches Tarifsysteem), dass die Zugfahrt komfortabel gestaltet wird (u.a. durch WLAN im Zug, so dass man während der Fahrt arbeiten kann) und dass die Reisezeit im Zug mit der des Autos konkurrenzfähig wird.

Um dies zu erreichen, bedarf es einer kontinuierlichen Reihe von realistischen Schritten und Erfolgen mit finanziellen Entscheidungen, die für die Beteiligten akzeptabel und erträglich sind.



Abbildung 3a: Das gewünschte Endbild dieses Projekts: eine gute und schnelle Bahnverbindung als Träger der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung der Grenzregion.

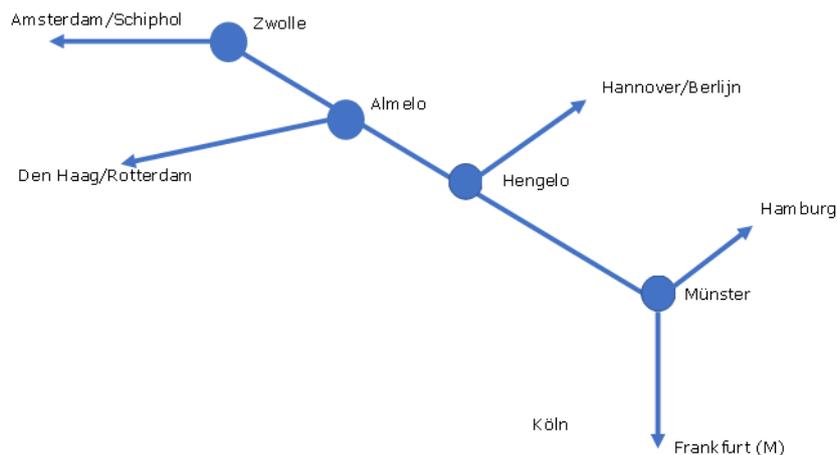


Abbildung 3b: Eine direkte Verbindung Münster – Zwolle.

Funktionserhalt: Nichts zu tun ist keine Option!

Es ist entscheidend, kurzfristig den ersten Schritt zur Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Zwolle und Münster zu gehen. Die Beschlussfassung über die Schienenverbindung Münster - Enschede ist in Deutschland weiter fortgeschritten als in den Niederlanden. NWL treibt die Planungen für das Projekt Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland und die Elektrifizierung der Bahnverbindung zwischen Münster und der niederländischen Grenze voran. Dadurch droht die Situation zu entstehen, dass auf der gesamten Verbindung Münster - Zwolle nur der Abschnitt zwischen der niederländischen Grenze und Enschede noch nicht elektrifiziert ist. Das bedeutet, dass NWL ohne Initiativen auf niederländischer Seite nicht in der Lage sein wird, die (elektrische) Zugverbindung bis nach Enschede fortzusetzen. Dies würde uns zu der Situation vor 2001 zurückbringen.

Gemeinsame Suche nach dem Anspruchsniveau

Ein realistische Perspektive und Ambition für dieses Projekt wird auf der Grundlage weiterer Studien, insbesondere im Rahmen des technischen Arbeitspakets, erstellt. In jedem Fall ist eine schnelle und bequeme Zugverbindung als Träger der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung der Grenzregion wünschenswert. Die Suche nach der gewünschten Entwicklungsperspektive wird von den Projektpartnern zusammen mit relevanten Stakeholdern durchgeführt. Es ist wichtig, dass die Projektpartner kontinuierlich nach Unterstützung in der Region und entlang der Strecke suchen. Als erste Denkanstöße für die Suche nach einer realistischen Ambition sehen wir in dieser Umsetzungsagenda 2 Entwicklungsperspektiven, bei denen die realistische Perspektive auch aus allerlei Zwischengeschmäckern und Varianten bestehen kann

Hin zu einem realistischen schrittweisen mit 2 Entwicklungsperspektiven

Schritt 1: Funktionserhalt (Nichts zu tun ist keine Option!)

Zum Funktionserhalt auf der Verbindung Enschede - Gronau, ist es auf jeden Fall notwendig, sich der deutschen Initiative zur Elektrifizierung der Strecke anzuschließen. Dies bedeutet, dass die Entscheidungen über die Elektrifizierung auf niederländischer Seite mit der deutschen Seite abgestimmt werden müssen, um eine konsequente Umsetzung der Elektrifizierung und die Aufrechterhaltung der Zugverbindung ohne Unterbrechung zu gewährleisten.

Auf dem Weg zum endgültigen Bild sind zwei Entwicklungsperspektiven denkbar.



Abbildung 4: Die zwei möglichen Perspektiven; links Perspektive 1, rechts Perspektive 2.

Beide Richtungen sind Denkrichtungen, führen zu einer unterschiedlichen Interpretation in Bezug auf Zeitplanung, Planung und Durchführbarkeit des Endbildes und hätten unter Umständen einen unterschiedlichen Stufenplan zur Folge.

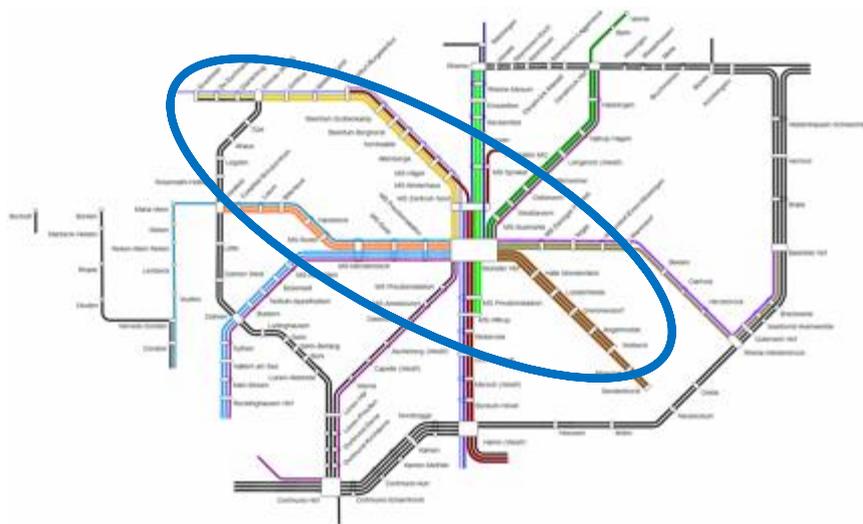


Abbildung 5: Das Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland.

Schritt 2a: Konzept S-Bahn Münsterland als Hebel zum Endbild (Entwicklungsperspektive 1)

In der ersten Entwicklungsperspektive dient das S-Bahn-Konzept als Hebel:

- ➔ ca. 2026: Elektrifizierung Münster - Enschede auf beiden Seiten der Grenze
- ➔ 2026+: Fortsetzung des RE auf dem niederländischen Eisenbahnnetz als Durchgangszug, Integration mit dem aktuellen Sprinter/IC Enschede - Zwolle
- ➔ 2032: Frequenz Zwolle - Enschede weiter erhöhen, mit teilweiser Gleisverdoppelung verbessern und sehen, wie ein zusätzlicher IC-Zug Enschede - Zwolle neben der Verbindung Zwolle - Münster platziert werden kann
- ➔ 2032+: Integration in vollwertige(s) IC/RE-Produkt(e) zwischen Zwolle und Münster

Schritt 2b: Salland-Linie/ vollwertiger IC Zwolle-Enschede als Hebel (Entwicklungsperspektive 2)

Die zweite Möglichkeit basiert auf einem anderen Ansatz, nämlich der Entwicklung einer gemeinsamen Ambition durch den Aufbau der Verbindung von Zwolle aus und der Ambition einer vollwertigen IC-Verbindung von Zwolle-Enschede und dem Anschluss an Münster. Auf diese Weise werden die Salland-Linie und die vollwertige IC-Verbindung Zwolle-Enschede als Hebel für das endgültige Bild dienen:

- ➔ ca. 2026: Elektrifizierung Enschede - Münster auf beiden Seiten der Grenze
- ➔ 2026+: danach gäbe es vielleicht die Möglichkeit, von Münster über Enschede z.B. nach Hengelo zu weiterzufahren, je nach logistischen Möglichkeiten
- ➔ 2032: Erste Frequenzerhöhung Zwolle - Enschede (einschließlich notwendiger Infrastrukturmaßnahmen)
- ➔ 2032+: Integration in vollwertige(s) IC/RE-Produkt(e) zwischen Zwolle und Münster

Der Weg zum Ziel wird stark von noch zu treffenden politischen Entscheidungen bestimmt. Auf der Grundlage der Studien im Rahmen des technisch-inhaltlichen Arbeitspakets und der Ambitionsdokumente muss eine Wahl zwischen den Ambitionsniveaus und den entsprechenden Entwicklungswegen getroffen werden. Die realistischen Entwicklungswege werden im Frühjahr 2021 in den Lenkungsausschüssen auf den Tisch gelegt.

IV. Regionale und nationale Verankerung

- Die Komplexität grenzüberschreitender Eisenbahnprojekte erfordert ein gemeinsames deutsch-niederländisches Management der Prozess-, Entscheidungs- und Lobbyingprozesse und deren Einbettung in die Projektorganisation.
- Der bestehende Lenkungsausschuss sollte um die politisch verantwortlichen Behörden (Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen) erweitert werden.
- Es wird ein technischer Lenkungsausschuss eingerichtet, dem ProRail und DB Netz angehören.
- Eine breite Unterstützung in der Region wird durch die Einrichtung einer politisch besetzten Begleitgruppe mit den wichtigsten administrativen Akteuren entlang der Linie verankert.
- Eine Grobskizze zum Zeitplan des Lenkungsausschusses mit Entscheidungspunkten zeigte den Weg zum Ende des laufenden INTERREG-Projekts.

Grenzüberschreitende Schienenprojekte sind komplexer als nationale Schienenprojekte. Zu den komplizierenden Faktoren gehören unterschiedliches Denken zu Infrastrukturentwicklungen sowie unterschiedliche Systeme der politischen Entscheidungsfindung in beiden Ländern. Ganz abgesehen von den kulturellen und sprachlichen Barrieren, die es bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu überwinden gilt. Darüber hinaus handelt es sich bei grenzüberschreitenden Schienenprojekten fast ausnahmslos um mehrjährige und komplex zu verbessernde Verbindungen.

Angesichts all der oben genannten Herausforderungen ist es für dieses Projekt sehr wichtig, einen eigenen integrierten Entscheidungsrahmen/-prozess zu implementieren, der die Entwicklungen auf beiden Seiten der Grenze berücksichtigt und gleichzeitig auf sie reagiert. Aus dieser Notwendigkeit ergibt sich auch die Bedeutung einer Konsultations- und Projektstruktur, in der Akteure aus beiden Ländern vertreten sind und die ein langfristiges Engagement und eine dauerhafte Bindung zwischen den beiden Ländern schafft ("Projektpartner halten aneinander fest").

Beide Länder sind in der Projektorganisation vertreten, und die Realisierung der direkten Zugverbindung nach 2026 wird strukturiert aufgebaut. Eine ausgewogene Zusammensetzung der Projektorganisation ist von großer Bedeutung, ebenso wie die Fähigkeit zu entschlossenem Handeln.

Erweiterung des Lenkungsausschusses wünschenswert

Die derzeitigen Projektfinanzierer sind EUREGIO (auch der federführende Partner), Provincie Overijssel und NRW. Das Sekretariat des EuregioRail-Projekts ist in der EUREGIO angesiedelt. Alle Projektfinanzierer sind bereits im aktuellen Lenkungsausschuss vertreten.

Eine Erweiterung des Lenkungsausschusses ist jedoch wünschenswert. Es wird als wünschenswert erachtet, dass auch die wichtigsten zuständigen politischen Stellen einbezogen werden. Konkret sind dies das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft der Niederlande.

Die Sitzungen der Lenkungsgruppe finden in einem Rhythmus von drei Monaten statt.

Eisenbahninfrastrukturbetreiber im technischen Lenkungsausschuss

Wichtig ist auch, dass der Projektlenkungsausschuss in engem Kontakt mit den Betreibern der Infrastruktur ProRail und DB Netz steht und sich strukturell mit ihnen über die technischen Implikationen des Projekts abstimmt. Es ist daher wünschenswert, einen technischen Ausschuss, bestehend aus ProRail und DB Netz, einzurichten. Beide Parteien nehmen auch an den Sitzungen des Lenkungsausschusses teil.

Unterstützung mit einer administrativen Unterstützungsgruppe

Ein entscheidender Faktor bei dieser Art von grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekten ist die Unterstützung in der Region. Da das Projekt ein großes und vielfältiges Gebiet abdeckt, ist es sehr wichtig, die Beteiligten von Anfang an so gut wie möglich in das Projekt einzubeziehen und frühzeitig eine gute Koordination anzustreben. Es ist nicht nur ein Projekt für, sondern auch mit der Region.

Aus diesem Grund wird neben der Lenkungsgruppe, in der das Projekt von den Behörden geleitet wird, auch eine "politische Begleitgruppe/Beirat" eingerichtet. Diese Gruppe besteht aus Vertretern der Region und der Stadt Zwolle, der Gemeinde Enschede, des Kreises Borken, des Kreises Coesfeld, des Kreises Steinfurt und der Stadt Münster.

Das Organigramm der Projektorganisation sieht wie in Abbildung 6 visualisiert aus.

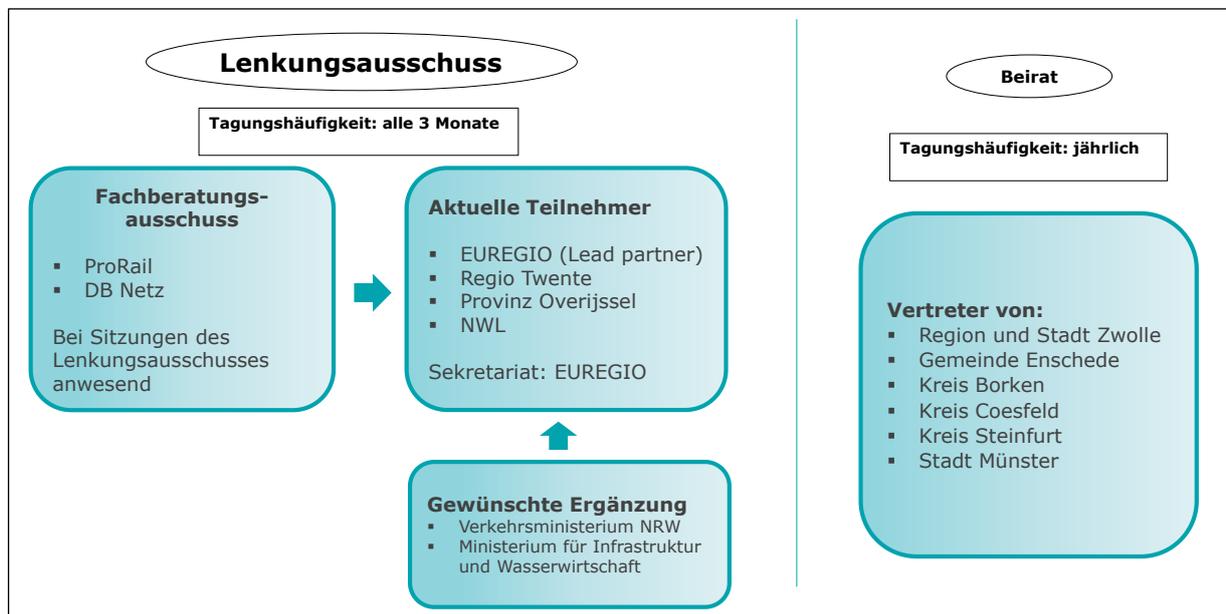


Abbildung 6: Organigramm des Projekts.

In Anlage 2 wird der Beirat weiter konkretisiert.

Agenda des Lenkungsausschusses als Rahmen für die Entscheidungsfindung bis Juni 2022

Es wird empfohlen, dass die Entscheidungspunkte für die Lenkungsausschüsse von heute bis Juni 2022 festgelegt werden. Dies hat den Vorteil, dass die Planung dadurch strukturiert wird. Entscheidungen müssen rechtzeitig in den Lenkungsausschüssen getroffen werden und zu Folgeschritten führen. Dies wird das Projekt auf Kurs halten und, falls erforderlich, rechtzeitig Anpassungen ermöglichen. Darüber hinaus führt die frühzeitige Planung zu Klarheit.

Tabelle 1 gibt einen ersten Überblick über die Sitzungen der Lenkungsgruppe einschließlich der dazugehörigen Entscheidungspunkte bis zum Ende des laufenden INTERREG-Projekts am 30. Juni 2022.

Termin	Themen
November 2020	Verabschiedung der Umsetzungsagenda Agenda-Themen Lenkungsausschüsse bis Juni 2022 Beschluss Ambitionsdokument 0.1
Q1 2021	Globale Vergleichseffekte der Entwicklungsperspektiven im technischen Arbeitspaket Fokus auf chancenreiche Möglichkeiten und Auswahl der vielversprechendsten Perspektiven Verabschiedung des Lobby-/Kommunikationsplans Verabschiedung des Ambitionsdokuments 1.0
Mitte 2021	Entscheidungsrahmen für mögliche Vorzugsalternative
Q3 2021	Vorzugsalternative definieren Verabschiedung des Ambitionsdokuments 2.0
Q4 2021	Kooperationsvereinbarung zur Umsetzung
Frühjahr 2022	Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung zur Umsetzung Gemeinsamer Antrag EU CEF-T?

Tabelle 1: Sitzungen der Agenda-Lenkungsgruppe mit zugehörigen Entscheidungspunkten.

V. Integrierte Investitionsstrategie

- Grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte sind komplexer, teurer und funktionieren in Bezug auf die Finanzierung anders als nationale Projekte.
- EU-Mittel können für dieses Projekt von Interesse sein. Kofinanzierung mit Beiträgen aus niederländischen und/oder deutschen Haushalten ist allerdings immer die Basis.
- Das Projekt benötigt eine integrale Finanzierungsstrategie, die Teil des Gesamtprojekts ist.
- Die Finanzierungsstrategie muss auch Perspektiven für die Zeit nach 2022 bieten.
- Es wird empfohlen, in beiden Ländern frühzeitig Finanzierungsquellen zu identifizieren.

Finanzierung als integraler Bestandteil des Projekts

Grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte, die Parteien auf beiden Seiten der Grenze in vollem Umfang realisieren wollen, sind komplexer als inländische Projekte ähnlicher Größe. Das liegt daran, dass diese Projekte von zwei verschiedenen politisch-administrativen Systemen und verschiedenen Sprachen abhängen. Dies führt zu höheren Kosten. Zudem ist die Finanzierung von Infrastruktur in Deutschland und den Niederlanden unterschiedlich ausgestaltet: In den Niederlanden ist für ein Projekt bereits in einem frühen Stadium auch finanziell Deutlichkeit, während in Deutschland Projekte regelmäßig hohe Priorität genießen, planerisch bereits weit fortgeschritten sind, aber noch immer keine Aussicht auf Finanzierung haben. In Deutschland kann die Finanzierung sehr lange auf sich warten lassen, was zu erheblichen Projektverzögerungen führen kann. Für die Realisierung dieses grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekts ist es daher notwendig, dass die Projektfinanzierung in beiden Ländern zu einem integralen Bestandteil des Projekts wird.

Förderungsperspektive für EuregioRail über 2022 hinaus notwendig

Um den formulierten Anspruch zu verwirklichen, ist auch für die Zeit nach 2022 eine Finanzierungsperspektive für die Organisation des Projekts notwendig. Ein solches grenzüberschreitendes Eisenbahnprojekt passt oft nicht in die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten von Regierungen oder Verkehrsbehörden.

EU-Mittel, wie z.B. CEF-Zuschüsse, aber auch Mittel aus dem Green Deal, können zur Finanzierung der Organisation und der Infrastrukturaufgabe beitragen. Diese Mittel sind jedoch nur komplementär zur nationalen Finanzierung oder zur Überbrückung von Finanzlücken gedacht. Dies bedeutet, dass das Projekt auch in Zukunft zu mindestens 50% aus Mitteln des Bundes/Rijk, der Länder/Provinzie oder der verschiedenen Verkehrsbehörden finanziert werden muss (Kofinanzierung). Dennoch sind EU-Gelder nicht unattraktiv. Aus diesem Grund sollte genau

beobachtet werden wenn EU-Gelder zu einem für das Projekt günstigen Zeitpunkt verfügbar werden. Es ist irgendwo logisch, dass deutsche Aufgaben eher aus deutschen Mitteln und niederländische Aufgaben eher aus niederländischen Mitteln finanziert werden. Es ist nichtsdestotrotz ratsam, die Finanzierung als eine gemeinsame Aufgabe zu betrachten und zu realisieren.

CEF-T readymade erfordert einen straffen Fahrplan

Datum	Schritte
Q4 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Whitepaper Münster – Zwolle für Lobby EU beschließen • Stakeholdermapping relevanter Europarlamentarier
Q1 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Münster – Zwolle im europäischen year of the rail positionieren
Frühjahr 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Lobby starten
Q3 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Beitrag an Open Days Brussel
Frühjahr 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperationsvereinbarung als Basis für CEF-T Antrag beschließen

Tabelle 2: Fahrplan CEF-T.

Anhänge

Anlage 1: Beschreibung der Merkmale der Regionen

Region Münsterland



Das Münsterland verbindet das Bundesland Nordrhein-Westfalen (NRW) und den Nordwesten Deutschlands. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) bilden das Rückgrat der Wirtschaft, die seit Jahren überdurchschnittlich leistungsfähig ist. Das Münsterland, in dem 1,6 Millionen Menschen leben, hat die niedrigste Arbeitslosenquote in Nordrhein-Westfalen und verfügt über viele offene Stellen im Dienstleistungssektor und, zum Teil deshalb, über einen hohen Bedarf an hochqualifiziertem Personal.

In Münster, das 310.000 Einwohner zählt, prägen 65.000 Studierende das Bild und das Leben in der Wissenschaftsstadt. Münster profiliert sich zunehmend als Wissenschafts- und

Wirtschaftsstandort, zum Beispiel durch die Allianz für Wissenschaft, in der Partner aus Wissenschaft, Wirtschaft und Stadt zusammenarbeiten. Die Westfälische Wilhelms-Universität ist eine der größten deutschen Universitäten und zusammen mit dem Universitätsklinikum auch der größte Arbeitgeber der Stadt.

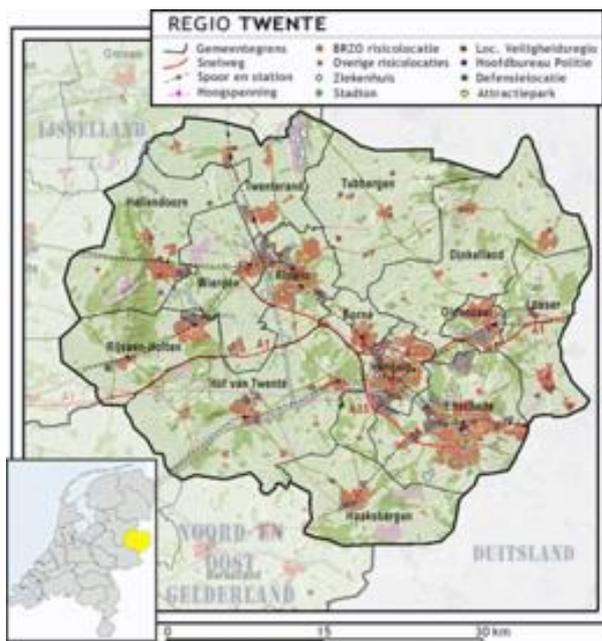
Münster ist auch Sitz von sieben Hochschulen. Die größte ist die Fachhochschule Münster, Deutschlands viertgrößte Fachhochschule, die für ihre Forschung bekannt ist. Diese Fachhochschule hat auch ein Zweigstelle in Steinfurt, die ebenfalls an der Bahnlinie liegt. Münster trägt mit seinen Hochschulen und wissenschaftlichen Einrichtungen zu Recht den Titel "Stadt der Wissenschaft Münster".

Außerhalb der Stadt Münster und entlang der Linie in Richtung Gronau zeichnet sich das Münsterland durch ein KMU aus, das sowohl regional als auch (inter)national wettbewerbsfähig ist, oft für den Weltmarkt produziert und oft in einer bestimmten Nische eine Monopolstellung einnimmt.

Darüber hinaus ziehen Münster und das Münsterland, auch aber nicht nur wegen der Weihnachtsmärkte, viele Touristen aus den Niederlanden, vor allem aus dem Grenzgebiet, an.

Das Münsterland hat die niedrigste Arbeitslosenquote in NRW und verfügt über viele offene Stellen im Dienstleistungssektor und damit über einen hohen Bedarf an hochqualifiziertem Personal (Destatis).

Region Twente



Die Region Twente ist eine Wissensregion, die im so genannten HTSM (High Tech Systems and Materials) besonders stark ist. Der Sektor mit mehr als 30.000 Arbeitsplätzen und einem starken Anstieg der offenen Stellen in den letzten Jahren bietet hauptsächlich Möglichkeiten für Absolventen der mittleren und höheren Berufsausbildung. Twente beheimatet auch eine Reihe von 'Hidden Champions', relativ unbekannte Unternehmen, die Marktführer in diesem Sektor sind, wie Trioliet, Schuitemaker und United Springs. Das Rückgrat der Region, in der 630.000 Menschen leben, bilden wirtschaftlich KMU.

Die Region ist jedoch auch von einem starken Braindrain betroffen. Der Umfang des Arbeitskräftepotenzials in Twente ist in den letzten Jahren stetig zurückgegangen, und vor allem gut ausgebildetes Personal verlässt die Region, um anderswo Arbeit zu suchen. Eine Studie der Universität Twente mit den Fachhochschulen Saxion und Windesheim aus dem Jahr 2018 zeigt, dass 66 Prozent der Absolventen nicht mehr in der Region beschäftigt sind.

In Twente gibt es eine intensive Zusammenarbeit mit ausländischen Partnern, sowohl mit Unternehmen als auch mit Regierungsstellen und Wissensinstituten. Die Präsenz der Universität Twente (UT), führend auf dem Gebiet der IKT und Nanotechnologie, spielt dabei eine wichtige Rolle, ebenso wie die Präsenz von Innovationscampussen und High-Tech-Parks. Aufgrund der zahlreichen technischen und digitalen Entwicklungen wird Twente auch in den kommenden Jahren darauf ausgerichtet sein, seine Erreichbarkeit und seinen Ruf als High-Tech-Spitzenregion und Standort für innovative Unternehmen zu verbessern. Dadurch wird es möglich, noch mehr vielversprechende Start-ups anzuziehen und erfolgreiche Kooperationen zu starten. Um diese einzigartige Position in den kommenden Jahren weiter auszubauen, enthält die Agenda für Twente das ausdrückliche Ziel, die Qualität der Verbindungen zwischen den Wohnzentren von Twente und die Erreichbarkeit der angrenzenden Regionen zu verbessern.

Die Region Twente erlebt einen starken Braindrain: 66 Prozent der Hochschulabsolventen sind in der Region nicht mehr beschäftigt (Mind the Gap, Universität Twente 2018).

Region Zwolle



Aufgrund ihrer günstigen geographischen Lage ist die Region Zwolle eine logistische Drehscheibe zwischen der Randstad, den nördlichen und östlichen Niederlanden und Deutschland. Für die Wirtschaft der Region ist eine gute Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung.

Das Fundament der Wirtschaft ist gekennzeichnet durch starke KMU, E-Commerce und Logistik und eine hochproduktive (Hochschul-)

Wissenswirtschaft. Das Wirtschaftswachstum in der Region Zwolle war 2018 überdurchschnittlich

hoch (3% im Vergleich zu 2,6% landesweit). Dies ist weitgehend auf die wachsenden Exporte der Region zurückzuführen. Die Region zeichnet sich somit durch eine wichtige logistische Funktion aus, jedoch mit geringer Wertschöpfung und negativen Auswirkungen auf Infrastruktur und Umwelt. De Kracht van Oost (Provinz Overijssel, 2016) stellt auch fest, dass es in der Region relativ wenig F&E gibt, wodurch die Innovationskapazität in der Region Zwolle begrenzt ist.

Die Region hat 740.000 Einwohner und hatte in den Jahren 2018 und 2019 einen angespannten Arbeitsmarkt. Dies wurde hauptsächlich durch einen Anstieg der offenen Stellen bei bestehenden Unternehmen verursacht, wie die Zahlen von MKB Nederland zeigen. Die Arbeitskräfte verfügen überwiegend über einen Sekundarschulabschluss, und die Region hat einen Überschuss an gut ausgebildeten Menschen. In der Region gibt es verschiedene Wissensrichtungen: die Fachhochschule Windesheim in Zwolle (22.500 Studierende) und drei weitere kleinere Fachhochschulen in Zwolle (Katholieke Pabo Zwolle, Viaa Gereformeerde Hogeschool und ArteZ Hogeschool voor de kunsten).

Drehscheibe Zwolle steht für eine umfassende Urbanisierungs- und Mobilitätsherausforderung innerhalb seines Daily Urban System (MIRT 2021, Rijksoverheid 2020).

Unter anderem aufgrund der Knappheit auf dem Wohnungsmarkt steht die Region Zwolle vor der Aufgabe, ihr Wachstum zu strukturieren und nachhaltiger zu gestalten, um sich zu einer klimasicheren Wirtschaftsregion zu entwickeln. Eine gute Erreichbarkeit, ein attraktives Wohnumfeld und ein stabiler Arbeitsmarkt sind dafür wichtig. Wie in einer Studie (MIRT-onderzoek) über die Erreichbarkeit von Zwolle Anfang 2020 festgestellt wurde, steht die Region im Rahmen ihres Daily Urban System vor einer umfassenden Mobilitäts- und Urbanisierungsherausforderung. Dies bedeutet, dass das tägliche Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz fast ausschließlich innerhalb der Region selbst stattfindet, dass es nur begrenzte (regionale) grenzüberschreitende Pendlerbewegungen gibt und dass in den Regionen nur wenige überregionale Aktivitäten stattfinden.

Aus diesem Grund wird im Rahmen des MIRT eine Folgeuntersuchung über die Zugänglichkeit der Stadt Zwolle und ihrer Umgebung durchgeführt. Die Studie wird voraussichtlich 2022 abgeschlossen sein.

Anlage 2: Konkretisierung der Governance

Organisation	Funktion	Name
Stadt/Regio Zwolle	Bürgermeister	Peter Snijders
Gemeente Enschede	Bürgermeister	Dr. Onno van Veldhuizen
Stadt Münster	Oberbürgermeister	Markus Lewe
Kreis Borken	Landrat	Dr. Kai Zwicker
Kreis Coesfeld	Landrat	Dr. Christian Schulze Pellengahr
Kreis Steinfurt	Landrat	Dr. Martin Sommer

Tabelle 1: Konkretisierung der Governance, Stand November 2020.

